

Verfahren zur Raumverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben „B 181 Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg“

Abwägung der Stellungnahmen der einbezogenen öffentlichen und sonstigen fachlich berührten Stellen (Stellungnahmen Beteiligte) sowie der sonstigen Stellungnahmen u. a. aus der Öffentlichkeitsbeteiligung und aufgrund unaufgeforderter Einbringung (Stellungnahmen Sonstige)

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
B 1	Ministerium für Infrastruktur und Digitales Referat 32 (nachrichtlich)		
B 2	Ministerium für Wirtschaft, Tourismus, Landwirtschaft und Forsten		
B 3	Ministerium für Wissenschaft, Energie, Klimaschutz und Umwelt		
B 4	<u>Landesverwaltungsamt Referat 202 Brand-/Katastrophenschutz (SN vom 12.01.2024)</u> Die Belange des Referates 202 sind vom Vorhaben nicht berührt.	Den Hinweis des Referates 202 beim Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt, wonach das Referat Brand- und Katastrophenschutz vom Vorhaben nicht berührt wird, nimmt der Vorhabenträger zur Kenntnis.	Die Stellungnahme des Referates 202 des Landesverwaltungsamtes wird zur Kenntnis genommen.
B 5	Landesverwaltungsamt Referat 301 Wirtschaft		
B 6	Landesverwaltungsamt Referat 307 Verkehrswesen		
B 7	Landesverwaltungsamt Referat 308 Planfeststellungsverfahren (nachrichtlich)		
B 8	<u>Landesverwaltungsamt Referat 401 Kreislauf-/Abfallwirtschaft (SN vom 04.01.2024)</u> Als obere Abfall- und Bodenschutzbehörde nehme ich wie folgt Stellung: Die Prüfung der beigebrachten Unterlagen hat ergeben, dass keine Belange meines Aufgabenbereichs berührt sind. Im relevanten Gebiet (gemäß ergänzendem Plan Nr. RVP_UL03.1_BL01) befindet sich keine Deponie, welche in der Zuständigkeit der oberen Abfall- und Bodenschutzbehörde liegt. Die an das Gebiet angrenzenden Deponieflächen der Hochhalde Leuna inklusive Nebenanlagen dürfen nicht bebaut werden. <u>Hinweise:</u> Für die Deponien der Klassen 0 und I ist die untere Abfallbehörde des Landkreises zuständig (§ 32 AbfG LSA). Für die Belange des Bodenschutzes ist die untere Bodenschutzbehörde des Landkreises zuständig (§ 18 Abs. 1 BodSchAG LSA).	Der Hinweis des Referates Kreislauf- und Abfallwirtschaft, Bodenschutz beim Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt, Ref. 401, dass keine zu vertretenden Belange berührt sind, wird vom Vorhabenträger zur Kenntnis genommen.	Die Stellungnahme des Referates 401 des Landesverwaltungsamtes wird zur Kenntnis genommen.
B 9	<u>Landesverwaltungsamt Referat 402 Immissionsschutz (SN vom 19.02.2024)</u> Eines der wesentlichsten Ziele der geplanten Ortsumgehung "B 181 - Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg" ist neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Leistungsfähigkeit der Trasse auch die Entlastung der genannten Ortslagen vom Durchgangsverkehr und die damit einhergehende Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität in den Ortskernen. Aus der Sicht der Oberen Immissionsschutzbehörde sind in Bezug auf das geplante Vorhaben vor allem die Auswirkungen von Lärm und Luftschadstoffen auf das Schutzgut Mensch darzustellen und mit den entsprechenden Grenz- bzw. Immissionswerten zu vergleichen. So ist speziell bezüglich des Umweltfaktors Lärm auf die Verkehrslärmschutzverordnung -16. BImSchV- und auf die DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) hinzuweisen, welche für den Bau von öffentlichen Straßen Immissionsgrenzwerte festlegen bzw. schalltechnische Orientierungswerte im Rahmen der städtebaulichen Planung empfehlen. Im Zusammenhang mit den weiterführenden Planungen ist der entsprechende Nachweis der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte zu erbringen und ggf. ein Anspruch auf Schallschutz objektkonkret auszuweisen. Darüber hinaus sind auch die Auswirkungen der Luftschadstoffe auf die schutzbedürftige Wohnbebauung und ggf. auf empfindliche Ökosysteme (Stickstoffdeposition) zu betrachten und mit den einschlägigen Immissionswerten bzw. Abschneidekriterien zu vergleichen. Im Erläuterungsbericht sind die schutzbedürftigen Bauflächen bereits aufgeführt. Die konkreten Schutzansprüche sollten dann im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens mit den Gemeinden abgestimmt werden. Aus der Sicht des Immissionsschutzes sind die Trassenvarianten zu empfehlen, welche einen möglichst großen Abstand zu schutzbedürftigen Siedlungsflächen haben und Flächen zur Erholungsnutzung möglichst wenig in Anspruch nehmen. So wird beispielsweise im Abschnitt A die Variante 1.3 diesbezüglich priorisiert. Im Abschnitt B kommt es zu deutlich größeren Aus-	Der Hinweis bezüglich von Auswirkungen von Lärm und Luftschadstoffen auf das Schutzgut Mensch und mit den entsprechenden Grenz- und Immissionswerten zu vergleichen, wurde in den Unterlagen zur Raumverträglichkeitsprüfung vollumfänglich umgesetzt. So flossen die Ergebnisse eines Schallgutachtens in die Umweltverträglichkeitsstudie ein, z. Bsp. Seiten 133 ff.: ... Beurteilungskriterien bilden hier die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sowie die Vorsorgewerte der DIN 18005 in Abhängigkeit von der jeweiligen Gebietsnutzung. Ermittelt werden jeweils die von Überschreitungen dieser Grenz- und Orientierungswerte betroffenen Flächenanteile. Hierzu erfolgt einer Verschneidung der im Schallgutachten berechneten Isophonen mit den jeweiligen Flächen mit Bedeutung für die Wohn- und Erholungsnutzung. Nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die zur Beurteilung der Lärmbetroffenheit angesetzten Schwellenwerte. Schwellenwerte zur Beurteilung von Schallimmissionen	Die Stellungnahme des Referates 402 des Landesverwaltungsamtes wird zur Kenntnis genommen. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt. Dem Schwerpunktbelang aus der Stellungnahme der oberen Immissionsschutzbehörde (Siedlung) wurde im Erörterungstermin nochmals hinreichend Raum gegeben. Die Stellungnahme des Referates 402 des Landesverwaltungsamtes führt weder zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie sowie der überschlüssigen Prüfung der Umweltbelange noch zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raum- und Umweltbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung. Die Hinweise des Referates 402 für das Zulassungsverfahren werden in die Gutachterliche Stellungnahme im Sinne einer Empfehlung für das nachgelagerte Verfahren aufgenommen.

Flächennutzung, Gebietskategorie	Schwellenwert	Erläuterung
Wohngebiete	49 dB(A)-nachts	Grenzwert nach 16. BImSchV
	45 dB(A)-nachts	Orientierungswert nach DIN 18005
Mischgebiete und Wohnstandorte im Außenbereich	54 dB(A)-nachts	Grenzwert nach 16. BImSchV
	50 dB(A)-nachts	Orientierungswert nach DIN 18005
Öffentliche Grünanlagen und	55 dB(A)-tags	Orientierungswert nach DIN 18005

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24			
	<p>wirkungen auf die Siedlungsbereiche und damit auch zu Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV, welche entsprechende Lärmschutzmaßnahmen nach sich ziehen würden. Hier ist die Variante B 1 Pf die Vorzugsvariante. Neben ggf. notwendigen Lärmschutzmaßnahmen zur Gewährleistung der Wohnruhe in Siedlungsbereichen bzw. Sondernutzungen mit erhöhtem Schutzbedarf sind auch bei einer Annäherung der Trassen an nach Bundes-Immissionsschutzgesetz genehmigungsbedürftige Anlagen mögliche Konfliktpotenziale zu betrachten. Auf die im Untersuchungsraum vorhandenen Betriebsbereiche nach der Störfallverordnung wird im Erläuterungsbericht hingewiesen. Diese befinden sich alle am westlichen Ende der Trassenvarianten im Bereich der Industrieansiedlung von Leuna Nord. Die Vorzugsvariante B 1 Pf liegt dabei deutlich außerhalb der Pufferflächen um die Betriebsbereiche. Die Variante B 1.5 nähert sich hingegen den Pufferbereichen bis auf ca. 90 m.</p>	<table border="1" data-bbox="1038 296 1899 409"> <tr> <td data-bbox="1038 296 1359 409">ausgewiesene Freizeiteinrichtungen (z.B. Parks, Friedhöfe, Kleingärten) siedlungsnah Freiräume</td> <td data-bbox="1359 296 1537 409">50 dB(A)-tags</td> <td data-bbox="1537 296 1899 409">gutachterlich festgelegter Vorsorgewert (allgemeine Fachkonvention, vgl. u.a. Gassner u.a. 2010)</td> </tr> </table> <p>Die Isophonen sind in den Karten 19.2_4A_Mensch_Kultur_Sachgüter_Auswirkungen... Blätter 1 bis 3, 19.2_4B_Mensch_Kultur_Sachgüter_Auswirkungen... und 19.2_8_Mensch_Kultur_Sachgüter_Auswirkungen... Blatt 1 dargestellt.</p> <p>Der Vorhabenträger sichert zu, dass im Zusammenhang mit den weiterführenden Planungen der Nachweis der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte zu erbringen und ggf. einen Anspruch auf Schallschutz objektkonkret auszuweisen.</p> <p>Die Priorisierung der Variante 1.3 im Abschnitt A wegen einem größtmöglichen Abstand zu schutzbedürftigen Siedlungsflächen nimmt der Vorhabenträger zur Kenntnis. Dies entspricht den Ergebnissen der UVS (Seite 145): „... Somit ergibt sich hinsichtlich der Auswirkungen auf das Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit im Abschnitt A die Variante A 1.3 als Vorzugslösung...“. Hinweis: Es treten auch bei dieser Variante keine Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 oder Grenzwertüberschreitungen der 16. BImSchV auf.</p> <p>In der UVS, ab Seite 170 erfolgte dann der schutzgutübergreifende Variantenvergleich: „... Während die Variante A 1.3 aus der Sicht der Schutzgüter Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit sowie Boden und Fläche die Vorzugslösung bildet, liegen bei den Schutzgütern Landschaft und Kulturelles Erbe die Vorteile bei der Variante A 2.1, und ist andererseits die Variante A 2.2 hinsichtlich der Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt sowie Wasser zu präferieren. ... In der Gesamtabwägung sind die Ergebnisse der schutzgutbezogenen Variantenvergleiche allerdings sehr unterschiedlich zu gewichten. Entscheidungserheblich sind dabei an erster Stelle die Auswirkungen der Auswirkungsklasse I und nachgeordnet der Auswirkungsklasse II. Daraus ergibt sich, dass sich die Entscheidung über die umweltfachliche Gesamtvorzugslösung im Abschnitt A primär am Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt zu orientieren hat. Allein bei diesem Schutzgut treten im Abschnitt A Auswirkungen der Auswirkungsklasse I auf ... Damit ergibt sich die Vorzugsvariante beim Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt (Variante A 2.2) folgerichtig auch schutzgutübergreifend als umweltfachliche Vorzugslösung... Im weiteren Ranking wird die Variante A 2.1 als zweitbeste Lösung gesehen. Sie liegt bei den Auswirkungen der Auswirkungsklasse I (mithin beim Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt auf Platz 2 und zeigt auch unter Berücksichtigung der Auswirkungsklasse II insgesamt Vorteile gegenüber der drittplatzierten Variante A 1.3. Aufgrund der spezifischen Gegebenheiten des Raumes (große Teile des Gebietes liegen im Landschaftsschutzgebiet, Landschaftsbildräume mit besonderer Empfindlichkeit im Bereich der Kiesgruben südlich Wallendorf, weitreichende Sichtbeziehungen) kommt dabei den Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft eine besondere Beachtung zu. ... Durch die bereits siedlungsferne, optimierte Trassierung hinsichtlich der Wohnfunktion tritt das Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit lediglich mit Auswirkungen der Auswirkungsklasse III in die Gesamtabwägung ein und beeinflusst diese nicht wesentlich. Hinsichtlich des Schutzgutes Klima und Luft sind keine entscheidungsrelevanten erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu konstatieren. Zusammenfassend ergibt sich somit im Abschnitt A schutzgutübergreifend die Variante A 2.2 als umweltfachliche Vorzugslösung...“</p> <p>Nach Abwägung aller zu beurteilenden Kriterien (raumstrukturelle Wirkung, verkehrliche Beurteilung, entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung, die Umweltverträglichkeit sowie die Wirtschaftlichkeit) ist der Variante A 2.2 der Vorzug zu geben.</p> <p>Weitere Ausführungen der Oberen Immissionsschutzbehörde werden zur Kenntnis genommen und bedürfen keiner Erwiderung, da Konsens besteht und die Berücksichtigung der Hinweise mit Relevanz für die folgende Planungsphase zugesichert wird.</p>	ausgewiesene Freizeiteinrichtungen (z.B. Parks, Friedhöfe, Kleingärten) siedlungsnah Freiräume	50 dB(A)-tags	gutachterlich festgelegter Vorsorgewert (allgemeine Fachkonvention, vgl. u.a. Gassner u.a. 2010)	
ausgewiesene Freizeiteinrichtungen (z.B. Parks, Friedhöfe, Kleingärten) siedlungsnah Freiräume	50 dB(A)-tags	gutachterlich festgelegter Vorsorgewert (allgemeine Fachkonvention, vgl. u.a. Gassner u.a. 2010)				
B 10	<p><u>Landesverwaltungsamt Referat 404 Wasser (SN vom 25.01.2024)</u></p> <p>Bei der Planung des Vorhabens ist der § 97 des Wassergesetzes des Landes Sachsen-Anhalt zum Schutz der Deiche zu beachten.</p> <p>Für die Abstimmung über den Bestand der Deiche sowie geplante Veränderungen ist der Landesbetrieb für Hochwasserschutz und Wasserwirtschaft, LHW, in die Planung einzubeziehen.</p> <p>Sollten Deiche durch die geplante Straße betroffen sein, so ist eine Ausnahmegenehmigung entsprechend § 97 des Wassergesetzes Sachsen-Anhalt beim Landesverwaltungsamt zu beantragen.</p>	<p>Die Hinweise der Oberen Wasserbehörde zu Deichanlagen werden vom Vorhabenträger im Zuge der weiterführenden Planungen beachtet. Nach Festlegung der Vorzugsvariante, nach erfolgter Vermessung und endgültiger Festlegung der Trasse in Lage und Höhe sind genauere Aussagen zur Betroffenheit von Deichanlagen möglich. Im Zuge eines später durchzuführenden Planfeststellungsverfahrens werden die erforderlichen Genehmigungen eingeholt. Das LHW ist am Raumverträglichkeitsprüfungsverfahren beteiligt. Es werden im weiteren Planungsverlauf intensive Abstimmungen mit dem LHW folgen. Auf die Festlegung einer Vorzugstrasse hat dies keinen Einfluss.</p>	<p>Die Stellungnahme des Referates 404 des Landesverwaltungsamtes wird zur Kenntnis genommen. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p> <p>Der Landesbetrieb für Hochwasserschutz und Wasserwirtschaft wurde am Verfahren zur Raumverträglichkeitsprüfung beteiligt.</p>			
B 11	<p><u>Landesverwaltungsamt Referat 405 Abwasser (SN vom 06.02.2024)</u></p> <p>Bei o. g. Vorhaben werden Belange des Ref.405 Abwasser nicht berührt.</p>	<p>Der Hinweis, wonach Belange des Referates 405 nicht berührt werden, nimmt der Vorhabenträger zur Kenntnis.</p>	<p>Die Stellungnahme des Referates 405 des Landesverwaltungsamtes wird zur Kenntnis genommen.</p>			

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24																		
B 12	<p><u>Landesverwaltungsamt Referat 407 Naturschutz (SN vom 21.12.2023)</u></p> <p>Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege werden vom Landkreis Saalekreis als zuständiger TÖB vertreten.</p> <p>NATURA 2000 Im Untersuchungsraum liegen nachfolgend aufgeführte NATURA 2000-Gebiete:</p> <ul style="list-style-type: none"> • FFH-Gebiet „Saale-, Elster-, Luppe-Aue zwischen Halle und Merseburg“ (FFH 0141 LSA, DE 4537-301), • FFH-Gebiet „Elster-, Luppe-Aue“ (FFH 0143 LSA, DE 4638-302), • Europäisches Vogelschutzgebiet „Saale-, Elster-Aue südlich Halle“ (SPA 0021 LSA, DE 4638-401). <p>Die NATURA 2000-Gebiete sind in Sachsen-Anhalt nach § 32 BNatSchG nationalrechtlich gesichert. Für EU-rechtskonforme Prüfungen nach § 34 BNatSchG sollten die Verordnungen der gen. NATURA 2000-Gebiete entsprechend der gebietsspezifisch konkretisierenden Funktionen Berücksichtigung finden.</p>	<p>Die Hinweise der Oberen Naturschutzbehörde werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zum letztgenannten Hinweis: „[...] Für EU-rechtskonforme Prüfungen nach § 34 BNatSchG sollten die Verordnungen der gen. NATURA 2000-Gebiete entsprechend der gebietsspezifisch konkretisierenden Funktionen Berücksichtigung finden...“ erklärt der Vorhabenträger, dass dies umfänglich erfolgt ist und auch für die nachfolgende Planungsstufe zugesichert wird. Nachfolgende Tabelle zeigt die Betroffenheiten und Berücksichtigungen in den Unterlagen:</p> <table border="1" data-bbox="1062 506 1911 1545"> <thead> <tr> <th>FFH-Gebiet</th> <th>Verordnung</th> <th>Berücksichtigung in Unterlage</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>„Schafhufe westlich Günthersdorf“ (DE 4638 – 303)</td> <td>Verordnung des Landkreises Saalekreis (VO LK SK) über den geschützten Landschaftsbestandteil „Schafhufe westlich Günthersdorf“; Amtsblatt für den Landkreis Saalekreis, 7. Jahrgang, Nummer 21; Merseburg, 2013</td> <td>19.4.1: Kap. 2.2.1, S. 5; Kap. 2.2.2, S. 5-6; Kap. 2.2.3, S. 6; Kap. 2.2.4, S. 9; Kap. 2.4, S. 9; Kap. 4.3.2, S. 18; siehe auch Anlage 2</td> </tr> <tr> <td>„Saale-Elster-Aue südlich Halle“ (DE 4638 – 401)</td> <td>Landesverordnung zur Unterschutzstellung der Natura 2000-Gebiete im Land Sachsen-Anhalt (N2000-LVO LSA), Anlage Nr. 3.19</td> <td>19.4.2: Kap. 2.2.1, S. 4; Kap. 2.2.2, S. 4-8; Kap. 4.3.5, S.35; Kap. 5.2.5, S. 47; siehe auch Anlage 2</td> </tr> <tr> <td>„Saale-, Elster-, Luppe-Aue zwischen Merseburg und Halle“ (DE 4537-301)</td> <td>Landesverordnung zur Unterschutzstellung der Natura 2000-Gebiete im Land Sachsen-Anhalt (N2000-LVO LSA), Anlage Nr. 3.147</td> <td>19.4.3: Kap. 2.2.1, S. 5; Kap. 2.2.2, S. 6-7; Kap. 2.2.3, S. 7; Kap. 2.2.4, S. 17; Kap. 2.5, S. 42; Kap. 4.3.2, S. 49; siehe auch Anlage 2</td> </tr> <tr> <td>„Pfeifengraswiese bei Günthersdorf“ (DE 4639-303)</td> <td>Die Landesverordnung zur Unterschutzstellung der Natura 2000 Gebiete im Land Sachsen-Anhalt (N2000-LVO LSA); Verordnung des Landkreises Saalekreis über den Geschützten Landschaftsbestandteil „Pfeifengraswiese bei Günthersdorf“</td> <td>19.5: Kap. 2.1.1, S. 2; Kap. 2.2.2, S. 3; siehe auch Anlage 2</td> </tr> <tr> <td>„Wiesengebiet westlich Schladebach“ (DE 4638-304)</td> <td>Landesverordnung zur Unterschutzstellung der Natura 2000-Gebiete im Land Sachsen-Anhalt (N2000-LVO LSA), Anlage Nr. 3.238</td> <td>19.5: Kap. 2.2.2, S. 3-4; siehe auch Anlage 2</td> </tr> </tbody> </table> <p>Die Obere Naturschutzbehörde wird am weiteren Planungsprozess beteiligt.</p>	FFH-Gebiet	Verordnung	Berücksichtigung in Unterlage	„Schafhufe westlich Günthersdorf“ (DE 4638 – 303)	Verordnung des Landkreises Saalekreis (VO LK SK) über den geschützten Landschaftsbestandteil „Schafhufe westlich Günthersdorf“; Amtsblatt für den Landkreis Saalekreis, 7. Jahrgang, Nummer 21; Merseburg, 2013	19.4.1: Kap. 2.2.1, S. 5; Kap. 2.2.2, S. 5-6; Kap. 2.2.3, S. 6; Kap. 2.2.4, S. 9; Kap. 2.4, S. 9; Kap. 4.3.2, S. 18; siehe auch Anlage 2	„Saale-Elster-Aue südlich Halle“ (DE 4638 – 401)	Landesverordnung zur Unterschutzstellung der Natura 2000-Gebiete im Land Sachsen-Anhalt (N2000-LVO LSA), Anlage Nr. 3.19	19.4.2: Kap. 2.2.1, S. 4; Kap. 2.2.2, S. 4-8; Kap. 4.3.5, S.35; Kap. 5.2.5, S. 47; siehe auch Anlage 2	„Saale-, Elster-, Luppe-Aue zwischen Merseburg und Halle“ (DE 4537-301)	Landesverordnung zur Unterschutzstellung der Natura 2000-Gebiete im Land Sachsen-Anhalt (N2000-LVO LSA), Anlage Nr. 3.147	19.4.3: Kap. 2.2.1, S. 5; Kap. 2.2.2, S. 6-7; Kap. 2.2.3, S. 7; Kap. 2.2.4, S. 17; Kap. 2.5, S. 42; Kap. 4.3.2, S. 49; siehe auch Anlage 2	„Pfeifengraswiese bei Günthersdorf“ (DE 4639-303)	Die Landesverordnung zur Unterschutzstellung der Natura 2000 Gebiete im Land Sachsen-Anhalt (N2000-LVO LSA); Verordnung des Landkreises Saalekreis über den Geschützten Landschaftsbestandteil „Pfeifengraswiese bei Günthersdorf“	19.5: Kap. 2.1.1, S. 2; Kap. 2.2.2, S. 3; siehe auch Anlage 2	„Wiesengebiet westlich Schladebach“ (DE 4638-304)	Landesverordnung zur Unterschutzstellung der Natura 2000-Gebiete im Land Sachsen-Anhalt (N2000-LVO LSA), Anlage Nr. 3.238	19.5: Kap. 2.2.2, S. 3-4; siehe auch Anlage 2	<p>Die Stellungnahme des Referates 407 des Landesverwaltungsamtes wird zur Kenntnis genommen. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p>
FFH-Gebiet	Verordnung	Berücksichtigung in Unterlage																			
„Schafhufe westlich Günthersdorf“ (DE 4638 – 303)	Verordnung des Landkreises Saalekreis (VO LK SK) über den geschützten Landschaftsbestandteil „Schafhufe westlich Günthersdorf“; Amtsblatt für den Landkreis Saalekreis, 7. Jahrgang, Nummer 21; Merseburg, 2013	19.4.1: Kap. 2.2.1, S. 5; Kap. 2.2.2, S. 5-6; Kap. 2.2.3, S. 6; Kap. 2.2.4, S. 9; Kap. 2.4, S. 9; Kap. 4.3.2, S. 18; siehe auch Anlage 2																			
„Saale-Elster-Aue südlich Halle“ (DE 4638 – 401)	Landesverordnung zur Unterschutzstellung der Natura 2000-Gebiete im Land Sachsen-Anhalt (N2000-LVO LSA), Anlage Nr. 3.19	19.4.2: Kap. 2.2.1, S. 4; Kap. 2.2.2, S. 4-8; Kap. 4.3.5, S.35; Kap. 5.2.5, S. 47; siehe auch Anlage 2																			
„Saale-, Elster-, Luppe-Aue zwischen Merseburg und Halle“ (DE 4537-301)	Landesverordnung zur Unterschutzstellung der Natura 2000-Gebiete im Land Sachsen-Anhalt (N2000-LVO LSA), Anlage Nr. 3.147	19.4.3: Kap. 2.2.1, S. 5; Kap. 2.2.2, S. 6-7; Kap. 2.2.3, S. 7; Kap. 2.2.4, S. 17; Kap. 2.5, S. 42; Kap. 4.3.2, S. 49; siehe auch Anlage 2																			
„Pfeifengraswiese bei Günthersdorf“ (DE 4639-303)	Die Landesverordnung zur Unterschutzstellung der Natura 2000 Gebiete im Land Sachsen-Anhalt (N2000-LVO LSA); Verordnung des Landkreises Saalekreis über den Geschützten Landschaftsbestandteil „Pfeifengraswiese bei Günthersdorf“	19.5: Kap. 2.1.1, S. 2; Kap. 2.2.2, S. 3; siehe auch Anlage 2																			
„Wiesengebiet westlich Schladebach“ (DE 4638-304)	Landesverordnung zur Unterschutzstellung der Natura 2000-Gebiete im Land Sachsen-Anhalt (N2000-LVO LSA), Anlage Nr. 3.238	19.5: Kap. 2.2.2, S. 3-4; siehe auch Anlage 2																			
B 13	Landesverwaltungsamt Referat 409 Agrarwirtschaft																				
B 14	Landesverwaltungsamt Referat 504 Gesundheitswesen																				
B 15	Polizeiinspektion Halle (Saale)																				
B 16	<p><u>Landkreis Saalekreis (SN vom 15.02.2024)</u></p> <p>Ihr Schreiben ging in der Kreisverwaltung Saalekreis am 19.12.2023 ein. Der Landkreis Saalekreis nimmt hier als Träger öffentlicher Belange (TOB) unter Einbeziehung nachfolgend genannter Fachämter zu den betroffenen öffentlichen Belangen ohne Vorabwägung seitens der Bündelungsbehörde Stellung. Die nachstehenden Hinweise der Kreisverwaltung Saalekreis sind bei der weiteren Vorbereitung und Realisierung des Vorhabens zu beachten.</p>	<p>zu 01. Untere Landesentwicklungsbehörde Das genannte Ziel Z 3.3.3-2 des Regionalen Entwicklungsplanes (REP) ist dem Vorhabenträger bekannt. Der Vorhabenträger geht davon aus, dass der Bau der Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg im Zuge der B 181 der Nutzung der Kanaltrasse nicht grundsätzlich entgegensteht. Auch nach Errichtung der B 181 n ist es bei jeder untersuchten Trassenführung der B 181 n jederzeit möglich, nachträglich ein Brückenbauwerk zu errichten.</p>	<p><u>Zu Untere Landesentwicklungsbehörde</u> Die Stellungnahme der Unteren Landesentwicklungsbehörde wird teilweise berücksichtigt. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird grundsätzlich gefolgt. Den Schwerpunktbelangen aus der Stellungnahme der Unteren Landesentwicklungsbehörde (Saale-Leipzig-Kanal und Saale-Leipzig-Kanal-Radweg) wurde im Erörterungstermin nochmals hinreichend</p>																		

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>1. Untere Landesentwicklungsbehörde:</p> <p>Mit Schreiben vom 15. Dezember 2023 wurde der Landkreis am Verfahren zur Raumverträglichkeitsprüfung beteiligt. Damit wird entsprechend der Rechtslage des ROG das bisherige Raumordnungsverfahren ersetzt.</p> <p>Im Ergebnis der Raumverträglichkeitsprüfung werden die Varianten A 2.2 und B 1 Pf vorgeschlagen. Diesem Ergebnis kann der Landkreis für den Abschnitt A nicht folgen.</p> <p>Im Regionalen Entwicklungsplan für die Planungsregion Halle 2010 in der Fassung vom 22.08.2023 wird folgendes Ziel (Z 3.3.3-2) der Raumordnung zur Regionalentwicklung formuliert: „Bis zur endgültigen Entscheidung über die Vollendung des vor dem zweiten Weltkrieg begonnenen Baus des Saale-Elster-Kanals (Saale-Leipzig-Kanal), zwischen der Einmündung in die Saale bei Kreypau und der Landesgrenze zum Freistaat Sachsen südöstlich Möritzsch, ist die Kanaltrasse zu sichern und von dauerhaft entgegenstehenden Nutzungen freizuhalten.“</p> <p>Dieser Zielfestlegung steht die Vorzugstrasse 2.2 entgegen.</p> <p>Als Grundsatz (G 3.3.3-1) wurde weiterhin formuliert: „Die dafür notwendigen Planungen sollen in länderübergreifender Kooperation in der Region Halle-Leipzig abgestimmt und entsprechend dem Bedarf auf ein breites Spektrum an Nutzungsfunktionen ausgerichtet werden.“</p> <p>Dieser Grundsatz wird bereits seit Jahren umgesetzt: In der länderübergreifenden Entwicklung zwischen Halle und Leipzig steht der Saale-Leipzig-Kanal (offizielle Bezeichnung seit 2022 durch länderübergreifende Arbeitsgemeinschaft - in der Folge als SLK abgekürzt) im besonderen Fokus. Mit der „Touristischen Potentialanalyse und Betrachtung der Grobvarianten der Trassen des Projektes Anbindung des Elster-Saale-Kanals an die Saale“ wurde bereits im Jahr 2012 ein Handlungskonzept vorgestellt, um den bestehenden Teil des SLK an die Saale anzubinden. Um die bereits vorhanden Potentiale im Bereich der Kanaltrasse nutzen zu können, wurde daneben im Jahr 2018 das „Konzept zur Inwertsetzung des Saale-Elster-Kanals“ erstellt. Ein Schlüsselprojekt ist dabei der Bau des SLK-Radweges.</p> <p>Die Ergebnisse und Zielsetzungen beider Konzepte einschließlich des Baues des SLK- Radweges würden durch die Umsetzung der Vorzugsvariante 2.2 gefährdet bzw. zunichtegemacht. Weder eine angedachte Fortsetzung des SLK noch eine Nutzung der vorhandenen Infrastruktur einschließlich des geplanten SLK-Radweges wären hier nicht möglich, da die Vorzugsvariante die Kanaltrasse nicht nur überquert, sondern auch in weiten Teil parallel oder auf der Trasse selbst verläuft.</p> <p>In Anbetracht der vorgebrachten Argumente ist für den Landkreis Saalekreis ausschließlich die Variante A 2.1 unter der Voraussetzung akzeptierbar, dass die notwendige Querung des SLK in einer Art und Weise geplant und realisiert wird, die alle Möglichkeiten für das Projekt SLK-Radweg offenlassen.</p> <p>Hinweise: Der Regionale Entwicklungsplan für die Planungsregion Halle 2010 in der Fassung vom 22.08.2023 ist seit 15. Dezember 2015 rechtswirksam. Somit sind die darin enthaltenen Ziele rechtsverbindlich.</p> <p>In <i>Tabelle 2 In der RVS betrachtete Belange aus den Raumordnungsplänen</i> ist das Ziel Z 3.3.3-2 zu ergänzen (siehe oben).</p> <p>Zu Punkt 3.2.5 <i>Bundesfachplanungsverfahren SüdOstLink</i> ist Folgendes anzumerken: Der Punkt sollte in 3.2.5 <i>Planfeststellungsverfahren SüdOstLink</i> geändert werden. Das Projekt befindet sich im Planfeststellungsverfahren. Die Planfeststellungsunterlagen wurden am 31.07.2023 der Bundesnetzagentur vorgelegt. Diese Unterlagen wurden am 31.08.2023 für vollständig erklärt. Daraufhin wurde das Anhörungsverfahren mit Schreiben der Bundesnetzagentur vom 13.09.2023 eröffnet. Frist zur Stellungnahme war der 17.11.2023.</p> <p>2. Untere Wasserbehörde:</p> <p>Im Rahmen der 1. Beteiligung in 2019 wurden seitens der Unteren Wasserbehörde Hinweise bezüglich des inhaltlichen Untersuchungsrahmens für die RVP und die UVP gegeben, die in den nun vorliegenden Planungsunterlagen Berücksichtigung fanden. Weiterhin ist die Umsetzung der Forderung aus der Stellungnahme im Rahmen der 2. Beteiligung in 2020 zur Minimierung der wasserrechtlich relevanten Konfliktpunkte in der zwischenzeitlich erfolgten Abwägung</p>	<p>Mit Verweis auf die Bestimmungen des Kreuzungsrechtes bzw. der Planfeststellungsrichtlinien können nur so genannte verfestigte Planungen beim weiteren Planungsfortschritt zum Vorhaben B 181 OU Zöschen-Wallendorf-Merseburg berücksichtigt werden. Diese Voraussetzung hat entsprechende Auswirkungen letztendlich auf die kreuzungsrechtlichen Regelungen, einschließlich Bau- und Unterhaltungsaufwendungen. Derzeit liegen für den Saale-Leipzig-Kanal (SLK) nur Konzepte mit sogar unterschiedlichen Linienführungen vor. Gleiches gilt für den SLK - Radweg. Der Vorhabenträger weist darauf hin, dass unter Nummer 5.9.3.4 Z im REP Halle 2010 folgendes formuliert ist: „Der Neu-oder Ausbau folgender wichtiger Bundesstraßenverbindungen in der Planungsregion einschließlich zugehöriger Ortsumgehungen ist zur Wirtschaftsförderung, zur Erreichbarkeit und zur Entlastung von Zentralen Orten und sonstigen Siedlungsbereichen vordringlich erforderlich. (LEP LSA 3.6.3.4.Z) - B 6 Aschersleben-Halle Leipzig (Nr.2) - B 87 Leipzig-Weißenfels-Naumburg/ Bad Kösen- Eckhartsberga (-Süd) (Nr.6) - B 91/ B 2 Halle- Merseburg- Zeitz- Gera (Nr.7) - B 100/ B 2 Halle- Bitterfeld- Wittenberg (-Nord) (Nr.8) - B 180 Egel- Aschersleben- Hettstedt- Eisleben- Querfurt (mit Anbindung B 250) - Naumburg- Zeitz- Altenburg (Nr.9) - B 181 Merseburg- Leipzig (Nr.10) - B 242 Ortsumgehung Mansfeld- Klostermansfeld (Nr.10)</p> <p>Die Ausführungen zur Historie der länderübergreifenden Zusammenarbeit beim Saale- Leipzig-Kanal werden zur Kenntnis genommen. Die Behauptung, dass mit Umsetzung der Vorzugsvariante 2.2 ein Bau des Saale-Leipzig-Kanals bzw. die Errichtung des Saale-Leipzig-Kanal-Radwegs gefährdet bzw. zunichtegemacht werden, wird zurückgewiesen. Gerade die Trassenvariante 2.2 verläuft in einem relativ großen Abstand zum Kanal (ausgenommen die Querungsstelle). Der geplante Radweg wird außer im Bereich der Querungsstelle nicht beeinträchtigt. Eine Trassenführung der B 181 n auf der Kanaltrasse ist bei keiner der untersuchten Varianten im Abschnitt A gegeben.</p> <p>Den Hinweis zum Planfeststellungsverfahren SüdOstLink wird vom Vorhabenträger zur Kenntnis genommen. Der Vorhabenträger war hier direkt über die Bundesnetzagentur beteiligt.</p> <p>Zu 02. Untere Wasserbehörde Die grundsätzliche Zustimmung der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Saalekreis zur ermittelten Vorzugsvariante A 2.2- B 1 Pf wird vom Vorhabenträger zur Kenntnis genommen. Die Sachverhalte für eine im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu erteilende Wasserrechtliche Genehmigung werden in den kommenden Planungsphasen mit der Unteren Wasserbehörde erörtert.</p> <p>Zu 03. Untere Immissionsschutzbehörde Der Hinweis, wonach während der Baumaßnahme emissionsmindernde Maßnahmen bzgl. Lärm, Staub und ggf. Erschütterungen vorzusehen sind, werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zu 04. Untere Naturschutzbehörde „... Aus Sicht der Unteren Naturschutzbehörde wird empfohlen, die Trassenvariante 2.1 in Hinblick auf die Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und Biologische Vielfalt in der Abwägung als weniger erheblich als die Variante 2.2 zu betrachten...“ Der Vorhabenträger erklärt dazu im Folgenden, warum dieser Empfehlung nicht gefolgt werden kann. Die gewählte Argumentation der UNB zur Ableitung der Variante A 2.1 als für das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt zu präferierende Variante basiert im Wesentlichen auf einer nicht zielführenden Summierung von Verlusten und Beeinträchtigungen von zulassungskritischen und zulassungsrelevanten Habitaten. Artenschutzrechtlich und in Bezug auf die richtlinienkonform gewählte Methodik der Auswirkungsprognose kommt es jedoch auf die Minimierung der Verluste/ Beeinträchtigungen der zulassungskritischen Sachverhalte an, während bei den zulassungsrelevanten Tatbeständen die Möglichkeiten von CEF-Maßnahmen in erheblich höherem Umfang gegeben sind. Im Ergebnis dieser Erwägungen erweist sich die Variante 2.2 als, wenn auch eingriffsintensive, Vorzugsvariante beim Schutzgut Tiere, Pflanzen und Biologische Vielfalt.</p> <p>Zu 05. Untere Bodenschutz- und Abfallbehörde Den Hinweis Beeinträchtigung des Schutzgutes Boden durch Neuversiegelung und Überformung nimmt der Vorhabenträger zur Kenntnis. Neuversiegelung und Überformung von Boden und Betroffenheiten anderer Schutzgüter wurden in der durchgeführten Umweltverträglichkeitsstudie bewertet. Der Vorhabenträger hat keinen Einfluss auf die Art und Weise der durchzuführenden Prüfungen.</p> <p>Daten der Unteren Bodenschutz- und Abfallbehörde wurden bei der Erstellung der Unterlagen zur Raumverträglichkeit genutzt. Vertiefende Betrachtungen erfolgen im Zuge der nachfolgenden Planungsphasen, nach Festlegung einer raumverträglichen Trasse. Der Landkreis wird im Zuge weiterer Planungsphasen beteiligt. Die Bemerkungen zu den im Untersuchungsraum vorkommenden Boden-</p>	<p>Raum gegeben.</p> <p>Die teilweise Berücksichtigung der Stellungnahme der Unteren Landesentwicklungsbehörde führt zu den Schwerpunktbelangen Saale-Leipzig-Kanal und Saale-Leipzig-Kanal-Radweg zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie und zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p> <p>Bei dem Ziel Z 5.9.5 der REP-Änderung zum Saale-Leipzig-Kanal handelt es sich um ein im weiteren Verfahren zu beachtendes Ziel der Raumordnung dahingehend, dieses Ziel mit der ebenfalls als Ziel der Raumordnung verankerten Planung der B 181 OU Z-W-M miteinander vereinbar zu gestalten und abzustimmen. Von einer grundsätzlichen Konformität der Planung der B 181 OU Z-W-M im Hinblick auf deren Kreuzung mit der regionalplanerisch gesicherten Kanaltrasse des Saale-Leipzig-Kanals wird mithin ausgegangen, so dass diesbezüglich alle Varianten als gleichrangig bewertet werden. Auch im Hinblick auf den Trassenverlauf der Varianten der B 181 OU Z-W-M mit teilweisen Parallelführungen zum Saale-Leipzig-Kanal wird von einer Konformität ausgegangen, da im REP (unter Berücksichtigung des Planungsmaßstabes) eine Trasse der B 181n in Parallelführung zur Kanaltrasse zeichnerisch dargestellt ist und im nachfolgenden Planungsprozess Spielräume für weitere Optimierungen bestehen. Da es sich bei den Bestrebungen zur Vollendung des Saale-Leipzig-Kanals um Planungen mit großer touristischer Bedeutung für die Region handelt, muss der raumordnerisch grundsätzlich positiv zu sehende Gedanke einer Bündelung von Infrastrukturtrassen (LEP G 58) bei der diesbezüglichen Beurteilung der Trassenvarianten jedoch Berücksichtigung finden. Im Variantenvergleich wird daher (abweichend von der Rangfolge in der Raumverträglichkeitsstudie für das Kriterium Standortpotenziale und technische Infrastruktur) die von der Kanaltrasse abgerückte Variante A 2.1 als vorteilhaft beurteilt gegenüber den Varianten A 1.3 und A 2.2. Aufgrund der parallelen Linienführung auf kürzerer Strecke schneidet hierbei die Variante A 2.2 (ca. 1 km) besser ab als die Variante A 1.3 (ca. 2,5 km). Gleiches gilt im Hinblick auf die Planung des Saale-Elster-Kanal-Radweges, welcher mit der REP-Änderung unter Punkt 5.9.4.5. Z Nr. 19 als regional bedeutsamer Radweg neu festgelegt wurde. Mit einer Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben der B 181 OU Z-W-M wird den regionalplanerischen Zielstellungen zum Saale-Leipzig-Kanal und zum Saale-Leipzig-Kanal Nachdruck verliehen werden.</p> <p><u>Zu Untere Wasserbehörde</u> Die Stellungnahme der Unteren Wasserbehörde wird zur Kenntnis genommen. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p> <p>Die Stellungnahme der Unteren Wasserbehörde (Schwerpunktbelang Hochwasserschutz) führt weder zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie sowie der überschlägigen Prüfung der Umweltbelange noch zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raum- und Umweltbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p> <p><u>Zu Untere Immissionsschutzbehörde</u> Die Stellungnahme der Unteren Immissionsschutzbehörde wird zur Kenntnis genommen. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p> <p>Dem Schwerpunktbelang aus der Stellungnahme der Unteren Immissionsschutzbehörde (Siedlung) wurde im Erörterungstermin nochmals hinreichend Raum gegeben.</p> <p>Die Stellungnahme der Unteren Immissionsschutzbehörde führt weder zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie sowie der überschlägigen Prüfung der Umweltbelange noch zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raum- und Umweltbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p> <p>Die Hinweise der Unteren Immissionsschutzbehörde für das Zulassungsverfahren werden in die Gutachterliche Stellungnahme im Sinne einer Empfehlung für das nachgelagerte Verfahren aufgenommen.</p> <p><u>Zu Untere Naturschutzbehörde</u> Die Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde wird zur Kenntnis genommen. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird teilweise gefolgt.</p> <p>Dem Schwerpunktbelang aus der Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde (Natur und Landschaft) wurde im Erörterungstermin nochmals hinreichend Raum gegeben.</p> <p>Die Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde führt weder zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie noch zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>der Trassenvarianten erkennbar. So wurde eine Inanspruchnahme von Trinkwasserschutzgebieten vermieden. Die Inanspruchnahme des Überschwemmungsgebietes im Bereich der Saale beschränkt sich durch die geplante weiträumige Talbrücke auf die für die Pfeiler erforderlichen Flächen.</p> <p>Bei der Erfassung des Ist-Zustandes sowie bei der Aufstellung der Bewertungskriterien in der UVS finden die Schutzgüter Grundwasser und Oberflächengewässer sowie der Hochwasserschutz hinreichend Beachtung. Den im Ergebnis der Untersuchung aus umweltfachlicher Sicht schutzgutübergreifend ermittelten Vorzugstrassen A2.2 und B1Pf wird grundsätzlich zugestimmt.</p> <p>Auch bei diesen ausgewählten Trassenvarianten ist eine Betroffenheit der festgesetzten Überschwemmungsgebiete für die Gewässer Saale und Bach sowie von diversen Fließgewässern gegeben. Zudem soll mehrfach eine Ableitung von Niederschlagswasser ins Grundwasser erfolgen. Die konkreten Sachverhalte für die zu erteilenden wasserrechtlichen Genehmigungen oder Erlaubnisse sind im Rahmen der Planfeststellungsunterlagen darzulegen und zu prüfen.</p> <p>3. Untere Immissionsschutzbehörde:</p> <p>Aus den vorgelegten Unterlagen zur Raumverträglichkeitsprüfung ergibt sich die Vorzugsvariante der B 181n (A 2.2 - B 1Pf). In den Unterlagen werden die immissionsschutzrechtlichen Belange, insbesondere hinsichtlich der Lärmbelastung im Bereich Merseburg, berücksichtigt, indem das Erfordernis von Lärmschutzwänden benannt wird und diese in der Planung enthalten sind.</p> <p>Seitens der Unteren Immissionsschutzbehörde wird im Hinblick auf die zukünftig durchzuführenden Baumaßnahmen darauf hingewiesen, dass während der Baumaßnahmen ebenfalls entsprechende emissionsmindernde Maßnahmen bezüglich Lärm, Staub, ggf. Erschütterungen vorzusehen sind.</p> <p>4. Untere Naturschutzbehörde:</p> <p>Zu den vorliegenden Verfahrensunterlagen zur Raumverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben „B 181 OU Zöschen-Wallendorf-Merseburg“ äußert sich die Untere Naturschutzbehörde wie folgt:</p> <p>Grundsätzlich sind die aus der vorgelagerten Alternativenbetrachtung hervorgegangenen Trassenvarianten aus naturschutzfachlicher Sicht mit erheblichen Beeinträchtigungen für die Schutzgüter Landschaftsbild sowie Tiere, Pflanzen und Biologische Vielfalt verbunden und nicht zu begrüßen.</p> <p>Aus Sicht der Unteren Naturschutzbehörde wird empfohlen, die Trassenvariante 2.1 in Hinblick auf die Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und Biologische Vielfalt in der Abwägung als weniger erheblich als die Variante 2.2 zu betrachten.</p> <p>Der Verlust der besonders geschützten Biotope der Variante 2.1 und 2.2. ist hinsichtlich der Gesamtfläche des Eingriffs als marginal zu betrachten. Hingegen ist der Verlust von Biotopen mit besonderer Bedeutung bei Variante 2.1 mit 0,66 ha (Variante 2.2 - 2,63 ha) sowie bei nach § 21 NatSchG LSA geschützten Baumreihen mit 1340 m Länge (Variante 2.2- 2370 m) aus naturschutzfachlicher Sicht als sehr erheblich zu werten.</p> <p>In Bezug auf den Verlust von Lebensräumen von planungsrelevanten Tierarten ist Variante 2.1 mit 13,29 ha gegenüber 2.2 mit 14,78 zu präferieren. Auch die betriebsbedingten Beeinträchtigungen sind in der flächenmäßigen Gesamtsicht bei Variante 2.1 als weitaus geringer einzuschätzen.</p> <p>Die Zerschneidungseffekte von Variante 2.1 sind ebenfalls aus Sicht der Unteren Naturschutzbehörde auch unter Berücksichtigung der erforderlichen Vermeidungsmaßnahmen als weniger erheblich zu werten. Das IBA-Gebiet des ehemaligen Kiesabbaus Wallendorf bis zu den Wiesen bei Schladebach wird durch die Variante 2.1 nicht mittig zerschnitten, sondern es wäre ein aus u. a. ornithologischer Sicht weniger wertvoller Bereich von den Zerschneidungseffekten betroffen und es verbliebe ein weitaus größerer zusammenhängender Biotopkomplex von naturschutzfachlich sehr hoher Bedeutung.</p> <p>5. Untere Bodenschutz- und Abfallbehörde:</p> <p>Aus abfall- und bodenschutzrechtlicher sowie altlastenrelevanter Sicht ergeht folgende Stellungnahme zu den eingereichten Unterlagen zur Raumverträglichkeitsprüfung der Ortsumfahrung Zöschen-Wallendorf-Merseburg.</p> <p>Durch Errichtung einer neuen Ortsumfahrung Zöschen-Wallendorf-Merseburg wird das Schutzgut Boden durch Neuversiegelung und die Überformung von Flächen dauerhaft und temporär</p>	<p>typen und deren Funktion nimmt der Vorhabenträger zur Kenntnis.</p> <p>Die untere Bodenschutzbehörde bestätigt die ausgewiesene Vorzugstrasse aus bodenschutzrechtlicher Sicht, kritisiert aber tlw. die Methodik in der UVS dazu: „...Aus diesem Grund sind vorliegend die Bodentypen nicht ausschlaggebend für die eine oder andere Trassenvariante. ... Grundsätzlich ist den vorgelegten Unterlagen jedoch in der Einstufung des Schutzgutes Boden in die Raumwiderstandsklasse /Auswirkungsklasse III zu widersprechen...“. Der Vorhabenträger erklärt dazu das methodische Vorgehen. Die Bewertungsmethodik der vorgelegten UVS orientiert sich an der anzuwendenden „Richtlinie für die Erstellung von Umweltverträglichkeitsstudien im Straßenbau (RUVS 2008)“. Sachgerecht gewählt für die verwendeten Indikatoren wurde daher die Auswirkungsklasse III (UVS, Tab. 32, S. 138) „Indikatoren aus gutachtliche Fachkonventionen, fachliche Umweltstandards“. Für eine Hochstufung der Indikatoren bei der Variantenvergleichsbewertung des Schutzgutes Boden in die Auswirkungsklasse II wäre gemäß Definition der RUVS erforderlich: „Überschreitung von Richt-, Vorsorge- und Orientierungswerte aus untergesetzlichen Regelungen“ (UVS, Tab. 28, S. 132). Dies ist erkennbar nicht der Fall. Es wird der Hinweis gegeben, dass die vorgeschlagene Veränderung der methodischen Ansätze das Variantenranking weder beim Schutzgut selbst noch im schutzgutübergreifenden Variantenvergleich verändert.</p> <p>Die Hinweise der Unteren Bodenschutzbehörde für die nachfolgende Planungsstufe (Bilanzierung der Bodeneingriffe, Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</p> <p>Zu 06. Straßenverkehrsamt Die Hinweise zur nachfolgenden Planung, insbesondere im Bereich des Knoten B 181 n/ L 182 Weißenfelder Straße im Zuge der Variante A 2.2 werden vom Vorhabenträger bei den weiteren Planungen berücksichtigt. Gleiches gilt für die allgemeinen Hinweise bzw. Auflagen.</p> <p>Zu 07. Amt für Brand- und Katastrophenschutz Die ermittelten Kampfmittelverdachtsflächen werden im Zuge der weiterführenden Planungen Beachtung finden. Die Hinweise zur Kampfmittelräumung durch private Unternehmen werden vom Vorhabenträger zur Kenntnis genommen und im Zuge der Bauausführung beachtet.</p> <p>Zu 08. Untere Denkmalschutzbehörde Die Hinweise der Unteren Denkmalschutzbehörde werden im Zuge der weiteren Planungen Beachtung finden. Das Landesamt für Denkmalschutz ist im Verfahren separat beteiligt.</p>	<p>Die Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde führt zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der überschlägigen Prüfung der Umweltbelange. Den Ausführungen der Unteren Naturschutzbehörde bzgl. des Schutzgutes Tiere, Pflanzen und Biologische Vielfalt in Hinblick auf die Variante A 2.1 wird gefolgt. Insbesondere sei hier auf den naturschutzrechtlichen Vermeidungs- und Minimierungsgrundsatz von Beeinträchtigungen hingewiesen.</p> <p>Die Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde führte außerdem zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Umweltbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p> <p>Die Hinweise der Unteren Naturschutzbehörde für das Zulassungsverfahren werden in die Gutachterliche Stellungnahme im Sinne einer Empfehlung für das nachgelagerte Verfahren aufgenommen</p> <p><u>Zu Untere Bodenschutz- und Abfallbehörde</u> Die Stellungnahme der Unteren Bodenschutz- und Abfallbehörde wird zur Kenntnis genommen. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p> <p>Dem Schwerpunktbelang aus der Stellungnahme der Unteren Bodenschutz- und Abfallbehörde (Natur und Landschaft) wurde im Erörterungstermin nochmals hinreichend Raum gegeben.</p> <p>Die Stellungnahme der Unteren Bodenschutz- und Abfallbehörde führt weder zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie und der überschlägigen Prüfung der Umweltbelange noch zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raum- und Umweltbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p> <p>Die Hinweise der Unteren Bodenschutz- und Abfallbehörde für das Zulassungsverfahren werden in die Gutachterliche Stellungnahme im Sinne einer Empfehlung für das nachgelagerte Verfahren aufgenommen.</p> <p><u>Zu Straßenverkehrsamt</u> Die Stellungnahme des Straßenverkehrsamtes wird zur Kenntnis genommen. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p> <p>Dem Schwerpunktbelang aus der Stellungnahme des Straßenverkehrsamtes (Verkehr) wurde im Erörterungstermin nochmals hinreichend Raum gegeben.</p> <p>Die Stellungnahme des Straßenverkehrsamtes führt weder zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie noch zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p> <p><u>Zu Amt für Brand- und Katastrophenschutz</u> Die Stellungnahme des Amtes für Brand- und Katastrophenschutz wird zur Kenntnis genommen. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p> <p><u>Zu Untere Denkmalschutzbehörde</u> Die Stellungnahme der Unteren Denkmalschutzbehörde wird zur Kenntnis genommen. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>erheblich nachteilig beeinträchtigt. Im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsstudie sind aus diesem Grund die Einwirkungen des Vorhabens auf den Boden und weitere Schutzgüter nach § 2 Abs. 1 UVPG zu untersuchen. Der neuen Rechtslage (ROG) folgend, werden im Rahmen des hier vorliegenden Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter nur überschlägig geprüft. Dabei weichen Prüftiefe und Verfahren für die Umweltbelange von denen eines Raumordnungsverfahrens ab.</p> <p>In den Planungsunterlagen sind die in der Datei schädlicher Bodenveränderungen und Altlasten (DSBA) des Landkreises Saalekreis registrierten Altlastverdachtsflächen dargestellt. Eine konkrete Beeinflussung durch das Straßenbauvorhaben ist im Rahmen der folgenden Planungsschritte zu betrachten und in Abstimmung mit der unteren Bodenschutzbehörde detailliert zu planen, um eine wechselseitige Beeinflussung von Altlast und Bauvorhaben (z.B. auch Förderung belasteter Wässer im Rahmen einer notwendigen Bauwasserhaltung möglich) auszuschließen.</p> <p>Im Rahmen vorangegangener Untersuchungen zur Trassenführung wurden verschiedenste Varianten geprüft von denen drei favorisiert und der vorliegenden vertiefenden Raumverträglichkeitsprüfung unterzogen wurden.</p> <p>In der vorgelegten UVS sind die von den Trassen betroffenen Böden im Ausgangszustand dargestellt und beschrieben. Die natürlichen Bodenfunktionen wurden gemäß Bodenfunktionsbewertungsmodell Sachsen-Anhalt bewertet. Zu diesen zählen das Biotopentwicklungspotential, die Ertragsfähigkeit, die Speicher- und Regelfunktion im Wasser- und Nährstoffkreislauf sowie das Puffer- und Filtervermögen gegenüber dem Eintrag von Schadstoffen.</p> <p>Die Trassen queren außerhalb der Ortslagen jeweils mehrere und unterschiedliche Bodentypen. Diese wurden hinsichtlich der Erfüllung ihrer natürlichen Bodenfunktionen beschrieben und bewertet. Die im Planungsbereich verbreiteten Auenböden (Vega, Gley- Vega) sowie die Braun- und Schwarzerden können alle als Böden eingestuft werden, die die natürlichen Funktionen in einem sehr hohen Maß erfüllen. Aber auch die anthropogen beeinflussten sandigen Kippenböden im Bereich der Kiesgruben erfüllen natürliche Funktionen, z.B. im Wasserkreislauf. Sie dienen der Grundwasserneubildung und fungieren als Filter für versickernde Niederschläge. Auch wenn die überwiegenden Planungsflächen aktuell ackerbaulich genutzt werden, besitzen besonders diese ein großes Lebensraumentwicklungspotential für Pflanzen und Tiere.</p> <p>Die Böden gegeneinander zu werten, scheint aus bodenschutzrechtlicher Sicht wenig sinnvoll. Zum Erhalt einer intakten Natur und Umwelt sind z.B. bindige und ertragreiche Böden zur Wasser- und Nährstoffspeicherung ebenso wichtig wie sandige Böden zur Grundwasserneubildung und Retention. Aus diesem Grund sind vorliegend die Bodentypen nicht ausschlaggebend für die eine oder andere Trassenvariante. Das entscheidende Kriterium ist aus bodenschutzrechtlicher Sicht die Neuversiegelung von Flächen, die zum totalen Verlust aller natürlichen Bodenfunktionen führt, Dieser Punkt wurde in der Umweltverträglichkeitsstudie mit den voraussichtlichen Auswirkungen behandelt, die das geplante Vorhaben baubedingt, anlagenbedingt und betriebsbedingt auf die Schutzgüter hervorruft. Durch den Bau der Ortsumfahrung wird eine Fläche von 58 ha beansprucht, von der 16 ha Boden vollständig versiegelt werden.</p> <p>Da sich im Trassenabschnitt A die Neuversiegelung zwischen den Varianten A 1.3 und A 2.2 fast die Waage hält, kann die ausgewählte Vorzugstrasse (A 2.2-B 1Pf) aus bodenschutzrechtlicher Sicht bestätigt werden.</p> <p>Grundsätzlich ist den vorgelegten Unterlagen jedoch in der Einstufung des Schutzgutes Boden in die Raumwiderstandsklasse /Auswirkungsklasse III zu widersprechen. Der Boden ist das Schutzgut, welches bei flächigen Neuversiegelungen am stärksten beeinträchtigt wird. Wenn alle natürlichen Bodenfunktionen vollständig und dauerhaft verlorengehen steht damit der Boden nicht mehr als Lebensraum für Pflanzen und Tiere aber ebenso nicht zur Aufnahme von Niederschlag im Wasserkreislauf zur Verfügung. Der Boden ist ein nichtvermehrbares Schutzgut dessen summierter Verbrauch auch als Kohlenstoffspeicher dem vorsorgenden Klimaschutz entgegensteht. Aus diesem Grund sollten nicht nur Böden mit überdurchschnittlicher Funktionserfüllung in die Betrachtung einfließen, sondern das Schutzgut Boden auch bei Fehlen einer gesetzlichen Norm aufgrund gutachterlicher und qualitätszielorientierter Bewertungen zumindest in die Raumwiderstandsklasse II eingestuft werden.</p> <p>Weiter wurden in den Unterlagen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen, mit denen erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen begegnet werden soll, erwähnt. Die konkreten</p>		

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>Eingriffe in die Schutzgüter werden in den folgenden technischen Planungsphasen ermittelt. In diesem Zusammenhang sind auch die Eingriffe in das Schutzgut Boden zu ermitteln. Bereits für die Bauphase sind temporäre Versiegelungen bzw. Flächennutzungen darzustellen und mit den dauerhaften Bodenverlusten zu bilanzieren.</p> <p>Als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind konkrete Maßnahmen das Schutzgut Boden betreffend zu planen und darzustellen. Erforderliche Flächenversiegelungen können durch Entsiegelung an anderer Stelle im Sinne des § 15 Abs. 2 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) i.V.m. § 7 Abs. 1 NatSchG LSA ausgeglichen werden. Die Entsiegelung von dauerhaft in Anspruch genommenen Flächen ist gemäß § 5 BBodSchG ein geeignetes Mittel, um den Boden in seiner Leistungsfähigkeit so weit wie möglich und zumutbar wiederherzustellen. Für die geplante Baumaßnahme sollte eine bodenkundliche Baubegleitung beauftragt werden, die bereits frühzeitig (Planungsphase) Vorsorgemaßnahmen zum Bodenschutz sowie den ordnungsgemäßen Umgang mit Bodenaushub, -lagerung und -einbau konzipiert. Besonders wassergesättigte und bindige Böden weisen eine hohe Empfindlichkeit gegenüber Belastung / Befahrung auf. Die bodenkundliche Baubegleitung sollte auch die Maßnahmen zum Rückbau der Baustelleinrichtungs- und Lagerflächen bzw. dem Arbeitsstreifen planen und überwachen, um Bodenverdichtungen zu beseitigen, den ursprünglicher Zustand wiederherzustellen und Vernässungen der temporär genutzten Flächen zu vermeiden.</p> <p>6. Straßenverkehrsamt:</p> <p>Die allgemeinen Hinweise der Stellungnahmen vom 05.06.2018 (Az. 612102-180126skk), vom 05.08.2019 (Az. 611204-190155skk) sowie vom 06.05.2020 (611204-20073) behalten weiterhin ihre Gültigkeit und sind zu beachten.</p> <p>Bei den nunmehr favorisierten Vorzugsvarianten A 2.2 und B 1 Pf ist die Anbindung und bauliche Umsetzung am Knoten L 182/Weißenfelder Straße/Friedrich-Ebert-Straße verkehrlich schwierig. Für die weitere Planung müsste die Führung der Radfahrer und Fußgänger im Knotenpunkt B 181/L 182 sowie die Straßenbahnlinie beachtet werden, die sowohl in der Relation Weißenfelder Straße - L 182 als auch von beiden Richtungen kommend weiterführend nach Merseburg-Süd verkehrt. Hier befindet sich ein Umsteigepunkt. Ebenfalls verkehren in der Relation Weißenfelder Straße - L 182 Buslinien der PNVG, die aufrecht zu erhalten sind. Der Bereich L 182/Leunaweg muss bei der Planung mit betrachtet und entsprechend den verkehrlichen Erfordernissen angepasst werden. Die Radweganlage im Zuge der B 91 ist bei der Planung zu beachten und aufrecht zu erhalten.</p> <p>Folgende allgemeine Hinweise/Auflagen sind zu beachten:</p> <p>Um eine Gefährdung aller Verkehrsteilnehmer auszuschließen, sind Verunreinigungen der Fahrbahn unverzüglich zu entfernen (§ 32 Absatz 1 StVO, § 17 StrG LSA). Die Richtlinien für Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) sind einzuhalten.</p> <p>Die Beschilderung ist gemäß der StVO und ihren Verwaltungsvorschriften sowie der HAV auszuführen. Die Markierung hat laut Richtlinien für Markierungen von Straßen (RMS) und den geforderten verkehrstechnischen Bedingungen der RMS, insbesondere der Eigenschaften für die Markierung zu entsprechen. Eine genaue Ausführung der Markierung ist örtlich festzulegen.</p> <p>Der Neubau der B 181 erfolgt weitgehend außerhalb bestehender Straßen. Für die Anbindungen an bestehende Straßen sind rechtzeitig im Voraus mit der unteren Verkehrsbehörde, den Busunternehmen, der Leitstelle, der Polizei und den betroffenen Gemeinden Absprachen bezüglich der notwendigen Sperrungen bzw. Einschränkungen zu führen. Sollte dies nur unter Vollsperrung erfolgen, ist im Vorfeld zu prüfen, ob eine bauzeitliche Umfahrung (2-streifig bzw. 1-streifig mit LZA) möglich ist. Die B 181 wird von der PlusBusLinie 131 im Landesnetz durch die PNVG und die LVB im Stundentakt befahren und dient die Orte Günthersdorf - Zöschen - Wallendorf - Friedensdorf Abzweig - Tragarth Abzweig - Trebnitz Abzweig - Merseburg an. Dies ist zwingend zu beachten.</p> <p>Für die Sicherung ist eine zertifizierte Fachfirma zu nehmen bzw. ist die erforderliche Fachkenntnis nachzuweisen gem. RSA 21 Nr. 1.4 (3).</p> <p>Bei der Bauausführung muss stets eine Anbindung der Gewerbebetriebe (Landwirte) gewährleistet werden. Eine Fußgängerführung (bei innerörtliche Anbindungen) ist immer abzusichern und es ist in einem Plan darzustellen, wie die Fußgänger geführt werden. Eine Anwohnerinformation hat im Vorfeld zu erfolgen.</p> <p>Weiterhin ist unbedingt der ÖPNV zu beachten, Hierzu sind während der Planungsphase Absprachen mit der PNVG, Hr. Lipinski, p.lipinski@pnva.de zu führen. Die Kosten für evtl. Bushaltestellenverlegungen sind zu übernehmen. Mögliche Busumleitungsstrecken sind zu ertüchtigen und während der Bauzeit zu unterhalten.</p>		

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>Verkehrsraumeinschränkungen im Bereich des klassifizierten Straßennetzes sowie Feldwegen außerorts sind gemäß § 45 Absatz 6 Straßenverkehrsordnung rechtzeitig (mindestens 14 Tage vor Baubeginn) beim Straßenverkehrsamt zu beantragen. Ein Abstimmungsvermerk des jeweiligen Straßenbaulasträgers muss Bestandteil der Antragstellung sein - gem. RSA 21 und § 45 (6) StVO. (F)</p> <p>7. Amt für Brand- und Katastrophenschutz:</p> <p>Entsprechend § 8 der Gefahrenabwehrverordnung zur Verhütung von Schäden durch Kampfmittel (KampfM- GAVO) vom 20. April 2015 (GVBl. LSA, Nr. 8/2015) ist der Landkreis Saalekreis als Sicherheitsbehörde für die Abwehr der von Kampfmitteln ausgehenden Gefahr zuständig.</p> <p>Die Flächen für die o.a. Maßnahme wurden durch den Kampfmittelbeseitigungsdienst des Landes Sachsen-Anhalt anhand der Unterlagen und Erkenntnisse überprüft. Die Flächen sind überwiegend als Kampfmittelverdachtsfläche (ehemaliges Bombenabwurfgebiet, Bodenkämpfe) eingestuft.</p> <p>Ermittlung möglicher Kampfmittelverdacht in Bezug auf Abschnitte und Trassenvarianten:</p> <p>Abschnitt A Variante 1.3</p> <p>Beginn Kampfmittelverdachtsfläche: Gemarkung Wallendorf/Flur 15/Flurstück 37 Ende Übergang Abschnitt B</p> <p>Abschnitt A Variante 2.1</p> <p>Beginn Kampfmittelverdachtsfläche: Gemarkung Zöschen/Flur 9/Flurstück 126 Ende Übergang Abschnitt B</p> <p>Abschnitt A Variante 2.2</p> <p>Beginn Kampfmittelverdachtsfläche: Gemarkung Zöschen/Flur 4/Flurstück 75/5 Ende Übergang Abschnitt B</p> <p>Abschnitt B Variante 1Pg + 1 Pf + 1.5</p> <p>Beginn Kampfmittelverdachtsfläche: B 183/ Gemarkung Kreypau/Flur 5/Flurstück 141/36 Ende Abschnitt B- Ende</p> <p>Dies stellt gemäß § 3 Nummer 3 f des Gesetzes über die öffentliche Sicherheit und Ordnung des Landes Sachsen-Anhalt (SOG LSA) vom 20. Mai 2014 eine abstrakte Gefahr dar.</p> <p>Im Zuge der allgemeinen Gefahrenabwehr nach § 13 SOG LSA müssen die betreffenden Flächen vor Beginn der erdeingreifenden Bautätigkeiten auf das Vorhandensein von Kampfmitteln überprüft werden, um eine Gefahr für Leib oder Leben gemäß § 3 Nummer 3 d SOG LSA auszuschließen.</p> <p>Aufgrund der Art und Größe des Vorhabens ist der Kampfmittelbeseitigungsdienst des Landes Sachsen-Anhalt personell und technisch nicht in der Lage den Auftrag zur Überprüfung der betroffenen Flächen zu übernehmen.</p> <p>Als Antragsteller werden Sie aufgefordert für die Überprüfung der Flächen eine private Kampfmittelräumfirma zu beauftragen.</p> <p>Die Kosten der privaten Kampfmittelräumfirma hat der jeweilige Antragsteller zu tragen.</p> <p>Sollten Erkenntnisse vorliegen, dass in der Vergangenheit, die aufgeführten Flächen schon einmal auf Kampfmittel überprüft worden sind, können diese Unterlagen zur Prüfung an das Amt für BuK per Mail: Katastrophenschutz@saalekreis.de eingereicht werden.</p> <p>Nach dem § 4 der KampfM- GAVO müssen die privaten Kampfmittelräumfirmen die Tätigkeiten beim KBD des Landes Sachsen-Anhalt über die Sicherheitsbehörde Landkreis Saalekreis anzeigen. Die Räumstellenanzeige ist bei der Sicherheitsbehörde per Mail unter Katastrophenschutz@Saalekreis.de einzureichen. Der Nachweis der Kampfmittelfreiheit ist vor Beginn erdeingreifender Maßnahmen einzureichen bzw. eine kampfmitteltechnische Baubegleitung entsprechend nachzuweisen.</p>		

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>8. Untere Denkmalschutzbehörde:</p> <p>Aus der Sicht der archäologischen Denkmalpflege ist der vorgesehene räumliche und inhaltliche Untersuchungsrahmen für die Umweltverträglichkeitsprüfung ausreichend bemessen. Für die archäologischen Belange werden die folgenden Hinweise gegeben:</p> <p>Etwaige Erdarbeiten führen zu erheblichen Eingriffen, Veränderungen und Beeinträchtigungen der bekannten Kulturdenkmale.</p> <p>Darüber hinaus bestehen aus der Sicht der archäologischen Denkmalpflege aufgrund der topographischen Situation und der naturräumlichen Gegebenheiten sowie analoger Gegebenheiten vergleichbarer Siedlungsregionen begründete Anhaltspunkte das bei Bodeneingriffen unbekannte Bodendenkmale entdeckt werden. Gemäß § 2 in Verbund mit § 18 (1) DenkmSchG LSA entsteht ein Denkmal ipso iure und nicht durch einen Verwaltungsakt. Alle Kulturdenkmale genießen gemäß § 14 (1) und § 14 (2) Gleichbehandlung.</p> <p>Als Ansprechpartner für Belange der archäologischen Denkmalpflege steht Ihnen Frau Dr. Friederich zur Verfügung, Tel. 039292/6998-35 oder 0345/5247-381; Fax: 0345/5247- 460 oder 039292/6998-50; Mail: sfriederich@lda.stk.sachsen-anhalt.de</p>		
B 17	<p><u>Regionale Planungsgemeinschaft Halle (SN vom 25.01.2024)</u></p> <p>Mit Schreiben vom 02.01.2024 haben Sie die RPG Halle um Stellungnahme zu o. g. Raumverträglichkeitsprüfung gebeten. Hierzu teile ich Ihnen Folgendes mit.</p> <p>I Rechtsgrundlagen</p> <p>Entsprechend § 2 Abs. 4 i. V. mit § 21 Landesentwicklungsgesetz des Landes Sachsen-Anhalt (LEntwG LSA) vom 23. April 2015 (GVBl. LSA 2015, S. 170) nimmt die RPG Halle für ihre Mitglieder Burgenlandkreis, Saalekreis, Stadt Halle, sowie dem Landkreis Mansfeld-Südharz mit Lutherstadt Eisleben, Stadt Arnstein, Gerbstedt und Mansfeld, Gemeinde Seegebiet Mansfelder Land und Verbandsgemeinde Mansfelder Grund-Helbra die Aufgabe der Regionalplanung wahr.</p> <p>Gemäß Nr. 4.1. RdErl. Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr vom 13.01.2016-44-20002-01 gibt die RPG Halle als Träger öffentlicher Belange eine Stellungnahme ab. Die Erfordernisse der Raumordnung auf der Ebene der Regionalplanung ergeben sich für die Planungsregion Halle aus:</p> <ul style="list-style-type: none"> • dem Regionalen Entwicklungsplan (REP) Halle 2010, in Kraft seit dem 21.12.2010 (vgl. Amtsblatt LK SK Nr. 46 von 2010) • der Planänderung des REP Halle 2010 in der Fassung vom 22.08.2023, in Kraft seit dem 15.12.2023 (vgl. Amtsblatt LVwA Nr. 12/2023) • dem Sachlichen Teilplan „Zentrale Orte, Sicherung und Entwicklung der Daseinsvorsorge sowie großflächiger Einzelhandel“ 2020, in Kraft seit dem 28.03.2020 (vgl. Amtsblatt LK MSH Nr. 3 von 2020) • dem Regionalen Teilgebietsentwicklungsprogramm für den Planungsraum Amsdorf (1997) einschließlich der ersten Änderung (2006), in Kraft seit dem 06.02.1997 (vgl. MBl. LSA Nr. 5 von 1997) • dem Regionalen Teilgebietsentwicklungsprogramm für den Planungsraum Geiselatal (2000), in Kraft seit dem 7.7.2020 (vgl. MBl. LSA Nr. 21 von 2000) • dem Regionalen Teilgebietsentwicklungsprogramm für den Planungsraum Merseburg (Ost) (1998), in Kraft seit dem 13.05.1998 (vgl. MBl. LSA Nr. 25 von 1998) • dem Regionalen Teilgebietsentwicklungsprogramm für den Planungsraum Profen (1996), in Kraft seit dem 05.06.1998 (vgl. MBl. LSA Nr. 31 von 1996). <p>Am 28.11.2023 hat die Regionalversammlung der RPG Halle den 1. Entwurf der Gesamtfortschreibung des Regionalen Teilentwicklungsprogramms für den Planungsraum Amsdorf (vgl. Beschluss II-06-2023) beschlossen sowie die Freigabe zum öffentlichen Beteiligungsverfahren erteilt. Das öffentliche Beteiligungsverfahren läuft vom 29.01.2024 bis 22.03.2024.</p> <p>II Ausführungen zur Raumverträglichkeitsprüfung</p> <p>Aus regionalplanerischer Sicht sind folgende Hinweise zur Raumverträglichkeitsprüfung (Unterlage 0) zu geben:</p> <p><u>Zu Kapitel 3.1.2, Nr. 2, Seite 23</u> Es ist die Planänderung des REP Halle 2010 zu ergänzen. Die Planänderung des REP Halle 2010 in der Fassung vom 22.08.2023 ist mit Veröffentlichung der Genehmigung vom 27.11.2023 im Internet sowie im Amtsblatt des LVwA LSA am 15.12.2023 rechtswirksam geworden.</p>	<p>zu I Rechtsgrundlagen</p> <p>Die Hinweise zu den Rechtsgrundlagen werden vom Vorhabenträger zur Kenntnis genommen.</p> <p>zu II Ausführungen zur Raumverträglichkeit</p> <p><u>Zu Kapitel 3.1.2, Nr. 2, Seite 23</u> Die Hinweise auf die Rechtswirksamkeit der Planänderung des REP Halle 2010 in der Fassung vom 22.08.2023 zum 15.12.2023 nimmt der Vorhabenträger zur Kenntnis. Die Rechtskraft trat mithin nach Beantragung der Raumverträglichkeitsprüfung zum Vorhaben ein.</p> <p><u>Zu Kapitel 3.2.2</u> Die Festlegungen der Planänderung des REP Halle 2010 in der Fassung vom 22.08.2023 werden im Zuge der Fortführung der Planung beachtet.</p> <p>Der Hinweis in Tabelle 2 Seite 28 (letzte Zeile) ist aus Sicht des Vorhabenträgers nicht falsch. Am 22.05.2023 wurden dem Ministerium für Infrastruktur und Digitales (MID) die Unterlagen für die Raumverträglichkeitsprüfung als Leseexemplar zugesandt. In den Prüfbemerkungen des MID vom 20.10.2023 findet sich folgende Passage: „Unter Bezug auf die Ausführungen in der RVS im Gliederungspunkt 3.1.2 zum Rechtsstatus des neuen REP Halle (Seiten 22-23) ist der Stand der, dass der neue REP Halle nach wie vor nicht rechtswirksam ist (Planänderung zum Regionalen Entwicklungsplan 2021, beschlossen am 05.05.2021, nach Änderungen zuletzt beschlossen am 12.09.2023). Die Inhalte des neuen REP Halle sind noch als sonstige Erfordernisse der Raumordnung und damit als in Aufstellung befindliche Ziele zu betrachten. Eine genaue Formulierung wird kurzfristig nachgereicht.“</p> <p>Mit E-Mail vom 24.11.2023 wurde dem mit der Erstellung der Unterlagen beauftragten Planungsbüro folgender Textbaustein seitens des MID übergeben: „In den entsprechenden Textpassagen der Antragsunterlagen ist in Bezug auf den in Aufstellung befindlichen Regionalen Entwicklungsplan Halle nachfolgender einheitlicher Textbaustein zu verwenden: Die Planänderung des Regionalen Entwicklungsplans 2010 für die Planungsregion Halle (in der durch die Regionalversammlung (RV) beschlossenen Fassung vom 05.05.2021; zuletzt beschlossen durch die RV am 12.09.2023 in der Fassung vom 22.08.2023) liegt zur Genehmigung bei der obersten Landesentwicklungsbehörde vor, ist noch nicht rechtswirksam und demzufolge sind die darin enthaltenen Zielfestlegungen gegenwärtig noch wie in Aufstellung befindliche Ziele zu behandeln. Das heißt, sie sind als sonstige Erfordernisse der Raumordnung in die Abwägung einzustellen. Es besteht keine strikte Beachtungspflicht. Der Plan wird voraussichtlich im I. Quartal 2024 wirksam werden.“ Dieser Textbaustein wurde in den Unterlagen zur Raumverträglichkeitsprüfung verwendet. Die bis zum 14.12.2023 in Aufstellung befindlichen Ziele der Raumordnung gemäß der Planänderung des REP Halle 2010 waren also zum Zeitpunkt der Erstellung der Unterlagen und der Einleitung der Raumverträglichkeitsprüfung am 15.12.2023 als solche zu betrachten. Die Planänderung des REP Halle 2010 wurde ebenfalls am 15.12.2023 mit der Veröffentlichung im Amtsblatt des LWwA LSA rechtskräftig.</p> <p><u>Zu Kapitel 3.2.3.</u> Der Vorhabenträger nimmt zur Kenntnis, dass aus regionalplanerischer Sicht die im TEP Merseburg (Ost) festgelegten Erfordernisse der Raumordnung nicht dieselbe Bindungswirkung aufweisen wie die Ziele der Raumordnung im LEP Halle 2010 sowie im REP Halle 2010/ in der Planänderung des REP Halle 2010. Den Hinweis, wonach TEP Merseburg (Ost) und der RPG Halle sowie die Planänderung des REP Halle 2010 in raumordnerischer Sicht auf derselben Ebene stehen und es zwischen den Plänen kein Über- oder Unterordnungsverhältnis gibt, werden vom Vorhabenträger zur Kenntnis</p>	<p>Die Stellungnahme der Regionalen Planungsgemeinschaft Halle wird teilweise berücksichtigt. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird grundsätzlich gefolgt.</p> <p>Den Schwerpunktbelangen aus der Stellungnahme der Regionalen Planungsgemeinschaft Halle (Saale-Leipzig-Kanal und Saale-Leipzig-Kanal-Radweg) wurde im Erörterungstermin nochmals hinreichend Raum gegeben.</p> <p>Die rechtskräftige REP-Änderung und der TEP Merseburg (Ost) werden im Rahmen der gutachterlichen Stellungnahme beachtet bzw. berücksichtigt.</p> <p>Die teilweise Berücksichtigung der Stellungnahme der Regionalen Planungsgemeinschaft Halle führt zu den Schwerpunktbelangen Saale-Leipzig-Kanal und Saale-Leipzig-Kanal-Radweg zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie und zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p> <p>Bei dem Ziel Z 5.9.5 der REP-Änderung zum Saale-Leipzig-Kanal handelt es sich um ein im weiteren Verfahren zu beachtendes Ziel der Raumordnung dahingehend, dieses Ziel mit der ebenfalls als Ziel der Raumordnung verankerten Planung der B 181 OU Z-W-M miteinander vereinbar zu gestalten und abzustimmen. Von einer grundsätzlichen Konformität der Planung der B 181 OU Z-W-M im Hinblick auf deren Kreuzung mit der regionalplanerisch gesicherten Kanaltrasse des Saale-Leipzig-Kanals wird mithin ausgegangen, so dass diesbezüglich alle Varianten als gleichrangig bewertet werden. Auch im Hinblick auf den Trassenverlauf der Varianten der B 181 OU Z-W-M mit teilweisen Parallelführungen zum Saale-Leipzig-Kanal wird von einer Konformität ausgegangen, da im REP (unter Berücksichtigung des Planungsmaßstabes) eine Trasse der B 181n in Parallelführung zur Kanaltrasse zeichnerisch dargestellt ist und im nachfolgenden Planungsprozess Spielräume für weitere Optimierungen bestehen. Da es sich bei den Bestrebungen zur Vollendung des Saale-Leipzig-Kanals um Planungen mit großer touristischer Bedeutung für die Region handelt, muss der raumordnerisch grundsätzlich positiv zu sehende Gedanke einer Bündelung von Infrastrukturtrassen (LEP G 58) bei der diesbezüglichen Beurteilung der Trassenvarianten jedoch Berücksichtigung finden. Im Variantenvergleich wird daher (abweichend von der Rangfolge in der Raumverträglichkeitsstudie für das Kriterium Standortpotenziale und technische Infrastruktur) die von der Kanaltrasse abgerückte Variante A 2.1 als vorteilhaft beurteilt gegenüber den Varianten A 1.3 und A 2.2. Aufgrund der parallelen Linienführung auf kürzerer Strecke schneidet hierbei die Variante A 2.2 (ca. 1 km) besser ab als die Variante A 1.3 (ca. 2,5 km). Gleiches gilt im Hinblick auf die Planung des Saale-Elster-Kanal-Radweges, welcher mit der REP-Änderung unter Punkt 5.9.4.5. Z Nr. 19 als regional bedeutsamer Radweg neu festgelegt wurde. Mit einer Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben der B 181 OU Z-W-M wird den regionalplanerischen Zielstellungen zum Saale-Leipzig-Kanal und zum Saale-Leipzig-Kanal Nachdruck verliehen werden.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p><u>Zu Kapitel 3.2.2</u> Es sind die Festlegungen der Planänderung des REP Halle 2010 in der Fassung vom 22.08.2023 zu beachten bzw. zu berücksichtigen. Der Hinweis in der Tabelle 2 auf Seite 28 (letzte Zeile), wonach weitere Planwerke nicht relevant sind, ist planungsrechtlich falsch. Insoweit sind in der Tabelle 2 (Seite 26 ff) die Festlegungen des TEP Merseburg (Ost) sowie der Planänderung des REP Halle 2010 zu ergänzen.</p> <p>(Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass in den Tabellen 2 bis 17 bereits die bis zum 14.12.2023 in Aufstellung befindlichen Ziele der Raumordnung gemäß der Planänderung des REP Halle 2010 gefehlt haben.</p> <p>Aus regionalplanerischer Sicht ist einzuschätzen, dass die in Aufstellung befindlichen Ziele der Raumordnung gemäß der Planänderung des REP Halle 2010 bereits bei der Erarbeitung der Raumverträglichkeitsstudie ein so hohes Gewicht in der Abwägung beizumessen gewesen wäre, dass sie durch die Fachplanung nicht hätten überwunden werden können. Die Planänderung des REP Halle 2010 wurde durch die Regionalversammlung bereits am 05.05.2021 beschlossen und damit der planungsrechtlich relevante Abwägungszeitpunkt als Ende des Planverfahrens vor seiner Genehmigung am 27.11.2023 bestimmt. Die Raumverträglichkeitsstudie wurde hingegen erst am 08.12.2023 erarbeitet.</p> <p>Die RPG Halle hat bereits mit der Stellungnahme vom 03.09.2018 zur Voruntersuchung des Vorhabens B 181 OU Zöschen-Wallendorf-Merseburg erstmals auf die in Aufstellung befindlichen Ziele der Raumordnung der Ebene der Regionalplanung gemäß der Planänderung des REP Halle 2010 hingewiesen. Die trifft ebenso auf die Stellungnahme der RPG Halle vom 28.08.2019 zur Antragskonferenz sowie auf die Stellungnahme vom 20.05.2020 zum 2. Beteiligungstermin zu.)</p> <p><u>Zu Kapitel 3.2.3</u> Aus regionalplanerischer Sicht ist der rechtlichen Bewertung zu folgen, dass die im TEP Merseburg (Ost) festgelegten Erfordernisse der Raumordnung nicht dieselbe Bindungswirkung aufweisen wie die Ziele der Raumordnung im LEP 2010 LSA sowie im REP Halle 2010/ in der Planänderung des REP Halle 2010. So sind die im TEP Merseburg (Ost) festgelegten Ziele der Raumordnung nicht abschließend abgewogen, da ihnen neben der Begründung auch die Umweltprüfung fehlt.</p> <p>Darüber hinaus ist Folgendes zu beachten:</p> <p>Der TEP Merseburg (Ost) und der RPG Halle 2010 sowie die Planänderung des REP Halle 2010 stehen raumordnungsrechtlich auf derselben Ebene nebeneinander. Zwischen ihnen gibt es kein Überordnungs- oder Unterordnungsverhältnis.</p> <p>Insoweit ersetzen die Festlegungen im REP Halle 2010 sowie in der Planänderung des REP Halle 2010 die Festlegungen im TEP Merseburg (Ost) nicht.</p> <p>Auch kann aus fehlenden Festlegungen im REP Halle 2010 bzw. in der Planänderung des REP Halle 2010 nicht geschlossen werden, dass die Festlegungen im TEP Merseburg (Ost) nicht relevant sind.</p> <p>Weiterhin ist zu beachten, dass im TEP Merseburg (Ost) Ziele der Raumordnung aus dem damals geltenden REP Halle übernommen wurden. Diesen Zielen der Raumordnung kommt kein eigenständiger Regelungsinhalt zu. Sie sind mit später in Kraft getretenen Regionalen Entwicklungsplänen obsolet geworden.</p> <p>Zu beachten ist hierbei aber, dass dies nicht für die übernommenen Ziele der Raumordnung gilt, die im TEP Merseburg (Ost) ergänzt und/ oder präzisiert wurden. Hierbei handelt es sich um eigenständige Festlegungen des TEP Merseburg (Ost), die bis heute fortgelten. Insoweit ist im TEP Merseburg (Ost) darauf zu achten, ob den festgelegten Zielen der Raumordnung ein entsprechender Hinweis vorangestellt ist.</p> <p><u>Zu Kapitel 4</u> Es sind die vorangestellten Ausführungen zu den Kapitel 3.1.2, 3.2.2 und 3.2.3 zu beachten.</p> <p>Die RPG Halle stellt auf ihrer Internetseite: https://www.planungsregion-halle.de/seite/673780/lesefassung.html die Lesefassung des REP Halle 2023 zur Verfügung. Sie wird als Arbeitshilfe zur Korrektur der Tabellen empfohlen, da sie der Gliederung des LEP 2010 LSA folgt.</p> <p>Hinsichtlich der in der Tabelle 3 benannten Belange zu Punkt 5.9.4 Radverkehr (vgl. Seite 39, Zeile 4) ist der Saale-Elster-Kanal-Radweg zu beachten. Dieser ist gemäß Ziel zu Punkt 5.9.4.</p>	<p>genommen. Die darauf ergänzend folgenden Hinweise werden ebenfalls vom Vorhabenträger zur Kenntnis genommen.</p> <p><u>Zu Kapitel 4</u> Für die weitere Planung werden die im Internet zugänglichen Unterlagen des REP Halle 2010/ Planänderung REP Halle 2010 beachtet. Zum Saale-Leipzig-Kanal Radweg werden im Zuge der Vorentwurfsplanung Abstimmungen mit den Baulasträgern geführt. Soweit die Planungen entsprechend verfestigt sind, können sie auch im Weiteren innerhalb des Vorhabens 181 OU Zöschen-Wallendorf-Merseburg Berücksichtigung finden. Alleinige Absichtserklärungen oder Konzepte sind hierfür aber nicht ausreichend.</p> <p>Den Hinweis, dass sich die regionalplanerische Festlegung zum Saale-Leipzig-Kanal auf die gesamte Kanaltrasse von der Landesgrenze bis zur Einmündung in die Saale bezieht und die Kanaltrasse nicht in unterschiedlich gewichtete Betroffenheitsabschnitte untergliedert werden kann, wird ebenfalls zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Unzulässigkeit der Querung der Kanaltrasse ohne Brückenbauwerk bei geplanten Vorhaben wird vom Vorhabenträger zurückgewiesen. Die Trassenführung des Saale-Leipzig-Kanals wird in jeder untersuchten Trassenvariante beachtet. Die nachträgliche Errichtung eines Bauwerks über den Kanal im Zuge der B 181n ist jederzeit möglich. Derzeit ist eine Weiterführung des Kanalbaus allerdings nicht absehbar. Begründet u.a. aus der Tatsache, dass der Ausbau des Saale-Leipzig-Kanals nicht Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans 2030 der Bundesrepublik Deutschland ist.</p> <p>Ein Brückenbauwerk im Zuge der B 181n über einen nicht vorhandenen Kanal zu errichten, bedeutet nicht nur die Schaffung eines „So da“-Bauwerks über einen Zeitraum von vielen Jahren, die Unterhaltung eines derartigen Bauwerks unterliegt dem Baulasträger des Wasserweges. Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes hegt keine Ausbauabsichten.</p> <p><u>zu III Sonstige Hinweise</u></p> <p>Der Hinweis zur Bereitstellung der Regionalpläne auf der Internetseite der Regionalen Planungsgemeinschaft Halle wird vom Vorhabenträger zur Kenntnis genommen.</p>	

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>Nr. 19 der Planänderung des REP Halle 2010 ein Regional bedeutsamer Radweg.</p> <p>Hinsichtlich der in der Tabelle 3 benannten Belange der Fachbehörde (WSV) zu a) Wasserstraßen und Binnenhäfen (Seite 30, erste Zeile) sowie b) Verkehr-Saale-Elster-Kanal (vgl. Seite 47, zweite Zeile) sind diese aus regionalplanerischer Sicht rein informativen Charakters. Es sind die Festlegungen zu Z und G unter Punkt 5.9.5. der Planänderung des REP Halle 2010 zu beachten bzw. zu berücksichtigen.</p> <p>Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass sich die regionalplanerische Festlegung auf die gesamte Kanaltrasse von der Landesgrenze bis zur Einmündung in die Saale bezieht. Dieser gesamtäumliche Ansatz ist in der Raumverträglichkeitsprüfung zu beachten. Die Kanaltrasse kann somit nicht in unterschiedlich gewichtete Betroffenheitsabschnitte untergliedert werden.</p> <p>Insoweit sind neu geplante Vorhaben, die die Kanaltrasse ohne Brückenbauwerk queren aus regionalplanerischer Sicht unzulässig.</p> <p>Soweit in der Raumverträglichkeitsprüfung Bezüge zur kartographischen Darstellung der regionalplanerisch gesicherten Trassen, u. a. B 181 OU Zöschen-Wallendorf-Merseburg, des Saale-Elster-Kanal-Radwegs sowie des Saale-Elster-Kanals (Saale-Leipzig-Kanal), nehmen, ist auf § 9 Absatz 2 LEntwG hinzuweisen. Dementsprechend sind diese kartographischen Festlegungen der regionalplanerisch gesicherten Trassen entsprechend des rechtsverbindlichen Maßstabes von 1:100.000 generalisiert.</p> <p>Auf der Grundlage der zuvor genannten Ausführungen sind auch die Tabellen 4-17 zu überarbeiten.</p> <p>III Sonstige Hinweise</p> <p>Die o. g. Regionalpläne sind unter folgendem Link auf der Homepage der RPG Halle im Internet eingestellt: http://www.planungsregion-halle.de. In diesem Zusammenhang wird auch auf die Möglichkeit der Nutzung des Regionalen Informationssystems, ebenfalls unter vorgenannter Internetadresse abrufbar, hingewiesen.</p>		
B 18	<p><u>Stadt Merseburg (SN vom 19.02.2024)</u></p> <p>Nach Prüfung der vorgelegten Unterlagen und Erörterung im Ausschuss für Stadtentwicklung Bauen und Umwelt der Stadt Merseburg am 23.01.2024 spricht sich die Stadt Merseburg für die Trassenvariante 1 <i>Plangleich</i> als Vorzugsvariante aus, da diese einen geringeren Eingriff ins Stadt- und Landschaftsbild darstellt. Weiterhin wird die derzeit bestehende Verkehrsorganisation im Anschlussbereich B 91 und Weißenfeller Straße aufrechterhalten und optimiert.</p> <p>Im weiteren Panverfahren sind die möglichen Abkürzungsverkehre über die Weißenfeller Straße, welche zu einer erhöhten Lärm- und Feinstaubbelastung der dortigen Anwohner führen könnten, zu berücksichtigen und geeignete Maßnahmen zu finden, dass derzeitige und zusätzlichen Verkehre bevorzugt über die B 91 zu- und abfließen.</p> <p>Für die kommunalen Flächen in der Einmündung zur Weißenfeller Straße (Flur 52: Flurstücke 14/3 und 14/4), welche aktuell als Lagerfläche für den städtischen Bauhof und für Grünausgleichsmaßnahmen dienen, muss bei Überbauung durch die B 181 adäquater Ersatz gefunden werden. Zur Abstimmung der verschiedenen Belange bittet die Stadt um frühzeitige Erörterung im weiteren Planverfahren.</p> <p>Gegen die Variante 1 <i>Planfrei</i> spricht aus Sicht der Stadt vor allem das benötigte Brückenbauwerk über die Bahntrasse und die B 91, welches eine dritte Verkehrsebene etabliert. Damit wird das Stadt- und Landschaftsbild maßgeblich beeinträchtigt, die Höhe des Brückenbauwerks überragt der Firsthöhe der umliegenden Wohngebäude um mehrere Meter und stellt eine übermäßige Belastung für die Anwohner am Bergmannring dar. Auch die Verkehrsorganisation verschlechtert sich, da Zu- und Abfahrten zwischen Weißenfeller Straße und B 91 tlw. entfallen und die Verkehre über den Kötzschener Weg ersatzweise erfolgen müssen.</p> <p>Gegen die Variante 1.5 spricht aus Sicht der Stadt die Lärmbelastung für eine größere Anzahl von Einwohnern in Merseburg-Süd und Kötzschen, insbesondere an der Arthur-Scheibner-Straße, Geiseltalstraße und der Förderstraße, sowie die längere und damit ungünstige Anbindung an die B 91 und die höhere Flächenversiegelung im Vergleich zu den anderen Trassenvarianten.</p> <p>Die Anbindung des Saale-Elster-Kanals bzw. Saale-Leipzig-Kanals (SLK) an die Saale einschl. der Freihaltung der Trasse wurde im „Tourismuswirtschaftlichen Gesamtkonzept für die Gewässerlandschaft im mitteldeutschen Raum (TWGK)“ von 2015 als Leuchtturmprojekt verankert</p>	<p>Der Vorhabenträger nimmt zur Kenntnis, dass die Stadt Merseburg die Trassenvariante B 1 Pg als Vorzugsvariante favorisiert. Im Zuge der weiteren Planungen werden die Hinweise zur Berücksichtigung der Abkürzungsverkehre über die Weißenfeller Straße berücksichtigt.</p> <p>Ziel des Vorhabenträgers ist es, zuerst bereits durch eine ausreichend leistungsfähige Verkehrsanlage derartige ungewollte Verkehrserscheinungen zu vermeiden.</p> <p>Für darüber hinaus ggf. notwendige Restriktionen des Verkehrs sind letztlich der Landkreis Saalekreis und die Stadt Merseburg zuständig.</p> <p>Der Vorhabenträger wird sich mit der Stadt über den Erwerb der Flurstücke 14/3 und 14/4 bzw. zu Teilen davon in der Flur 52 der Gemarkung Merseburg abstimmen. Die Flurstücke sind im Zuge der Varianten B 1 Pg und B 1 Pf betroffen. Inwieweit durch den Vorhabenträger adäquater Ersatz in Form eines geeigneten Flurstückes gefunden werden kann, ist derzeit noch unbestimmt.</p> <p>Die Sichtweise der Stadt zur Variante B 1 Pf nimmt der Vorhabenträger zur Kenntnis. Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile wird diese Variante seitens des Vorhabenträgers als Vorzugsvariante gesehen.</p> <p>Begründet ist dies mit den Risiken in der leistungsfähigen Verkehrsabwicklung der Kombination des plangleichen/planfreien Knotenpunktes B 181n/L 182/ B 91 und der B 91 in Nord-/Südrichtung. Hinzu kommt die Kreuzung der Straßenbahn in der Rampenverbindung B 91 Nord- B 181 n Ost, die sowohl ein Leistungsdefizit bewirkt und gleichzeitig ein Risiko für die Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit der dann hohen Verkehrsbelegung der Rampe darstellt.</p> <p>Die Befürchtung, dass bei Entfall der Verkehrsbeziehung B 91-L 182 (Weißenfeller Str.) in Variante B1 Pf der Kötzschener Weg einer Erhöhung der Verkehrsmengen unterliegt, ist unbegründet. Vom Vorhabenträger wurde eine Verkehrsmodellierung zur Überprüfung der Realisierbarkeit der Variante B 1 Pf beauftragt. Im Ergebnis ist festzustellen, dass im Analyse-Nullfall, also ohne den Neubau der B 181 n zum Zeitpunkt der Erstellung des Verkehrsmodells ca. 9.800 Kfz/24h, davon 250 Lkw den Kötzschener Weg nutzen.</p> <p>Im Jahr 2030 werden die Verkehrszahlen ohne den Neubau der B 181 auf 15.600 Kfz/24h (700 Lkw) ansteigen. Bei Errichtung der B 181 in Variante B 1Pg werden im Prognosejahr 2030 ca. 9.900 Kfz/24h (350 Lkw) und bei Variante B 1Pf ca. 8.700 Kfz/24h (200 Lkw) den Kötzschener Weg nutzen. Als Auszug aus der Verkehrsmodellierung sind die entsprechenden Diagramme als Anlage beige-fügt.</p> <p>Die Argumente für die schlechtere Bewertung der Variante 1.5 durch die Stadt Merseburg nimmt der Vorhabenträger zur Kenntnis.</p> <p>Bei der Straßenbaumaßnahme B 181 OU Zöschen-Wallendorf-Merseburg wird in keiner Variante der Weiterbau/ die Vollendung des Saale-Leipzig-Kanals und des parallel geführten Radwegs grundsätz-</p>	<p>Die Stellungnahme der Stadt Merseburg wird teilweise berücksichtigt. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird grundsätzlich gefolgt.</p> <p>Den Schwerpunktbereichen aus der Stellungnahme der Stadt Merseburg (Siedlung, Verkehr, Natur und Landschaft, Saale-Leipzig-Kanal und Saale-Leipzig-Kanal-Radweg) wurde im Erörterungstermin nochmals hinreichend Raum gegeben.</p> <p>Die teilweise Berücksichtigung der Stellungnahme der Stadt Merseburg führt im Hinblick auf die Belange Siedlung, Verkehr und Natur und Landschaft weder zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie noch zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p> <p>Die teilweise Berücksichtigung der Stellungnahme der Stadt Merseburg führt zum Schwerpunktbereich Saale-Leipzig-Kanal und Saale-Leipzig-Kanal-Radweg zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie und zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p> <p>Bei dem Ziel Z 5.9.5 der REP-Änderung zum Saale-Leipzig-Kanal handelt es sich um ein im weiteren Verfahren zu beachtendes Ziel der Raumordnung dahingehend, dieses Ziel mit der ebenfalls als Ziel der Raumordnung verankerten Planung der B 181 OU Z-W-M miteinander vereinbar zu gestalten und abzustimmen. Von einer grundsätzlichen Konformität der Planung der B 181 OU Z-W-M im Hinblick auf deren Kreuzung mit der regionalplanerisch gesicherten Kanaltrasse des Saale-Leipzig-Kanals wird mithin ausgegangen, so dass diesbezüglich alle Varianten als gleichrangig bewertet werden. Auch im Hinblick auf den Trassenverlauf der Varianten der B 181 OU Z-W-M mit teilweisen Parallelführungen zum Saale-Leipzig-Kanal wird von einer Konformität ausgegangen, da im REP (unter Berücksichtigung des Planungsmaßstabes) eine Trasse der B 181n in Parallelführung zur Kanaltrasse zeichnerisch dargestellt ist und im nachfolgenden Planungsprozess Spielräume für weitere Optimierungen bestehen. Da es sich bei den Bestrebungen zur Vollendung des Saale-Leipzig-Kanals um Planungen mit großer touristischer Bedeutung für die Region handelt, muss der raumordnerisch grundsätzlich positiv zu sehende Gedanke einer Bündelung von Infrastrukturtrassen (LEP G 58) bei der diesbezüglichen Beurteilung der Trassenvarianten jedoch Berücksichtigung finden. Im Variantenvergleich wird daher (abweichend von der Rangfolge in der Raumverträglichkeitsstudie für das Kriterium Standortpotenziale und technische Infrastruktur) die von der Kanaltrasse abgerückte Variante A 2.1 als vorteilhaft beurteilt gegenüber den Varianten A 1.3 und A 2.2. Aufgrund der parallelen Linienführung auf kürzerer Strecke schneidet hierbei die Vari-</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>und ist damit von hoher Bedeutung für die Region. Die Vollendung des SLK wie auch der Bau des SLK-Radweges sind überdies in der „Fortschreibung des Wassertouristischen Nutzungskonzeptes (WTNK)“ (2023), der „Touristischen Potenzialanalyse und Betrachtung der Grobvarianten der Trassen des Projektes Anbindung des Elster-Saale-Kanals an die Saale“ (2012) bzw. dem „Konzept zur Inwertsetzung des Saale-Elster-Kanals“ (2018) verankert. Des Weiteren ist im Regionalplan Halle die raumordnerische Sicherung des SLK erfolgt. Im Sinne einer vorausschauenden Planung sind die genannten Projekte bei anderen Planungen und somit auch bei der Trassenfindung der B 181 n zu berücksichtigen und die Bauausführung so zu gestalten, dass die Errichtung des SLK weiterhin möglich ist.</p> <p>Die Saale-Elster-Luppe-Aue ist ein bedeutender und daher äußerst schützenswerter Naturraum. Die Stadt Merseburg weist darauf hin, dass der Eingriff in diesen deshalb so gering wie möglich zu halten ist und die Barrierewirkung des Straßenkörpers, insbesondere auf die Flora-Fauna-Habitate der Aue, durch dafür geeignete Maßnahmen zu minimieren ist. Dazu ist zu prüfen, inwiefern die Länge der aufgestellten Brückenbauwerke zugunsten von aufgeschütteten Böschungen zu verlängern ist.</p>	<p>lich gefährdet. Soweit die Planungen entsprechend verfestigt sind, können sie auch im Weiteren innerhalb des Vorhabens 181 OU Zöschen-Wallendorf-Merseburg Berücksichtigung finden. Alleinerliche Absichtserklärungen oder Konzepte sind hierfür aber nicht ausreichend.</p> <p>Der Vorhabenträger wird sich bei der weiteren Planung mit den entsprechenden Akteuren eng dazu abstimmen.</p> <p>Die Stadt Merseburg weist auf die Bedeutung des Naturraumes der Saale-Elster-Luppe-Aue hin und die Minimierung von Eingriffen in diesem Raum. Mit dem Neubau von Straßen sind immer naturschutzfachliche Eingriffe verbunden, für die europäische, bundesdeutsche und bundeslandspezifische Vorschriften- und Regelwerke zu beachten sind, was vorliegend erfolgte. Wie dem umweltfachlichen Teil der umfangreichen Vorplanungsunterlagen zu entnehmen ist, erfolgten im Rahmen der UVS die rechtliche Würdigung und Berücksichtigung für alle Schutzgüter nach UVP, FFH-Verträglichkeitsprüfungen für die Gebiete „Saale-, Elster-, Luppe-Aue zwischen Merseburg und Halle“, „Schafhufe westlich Günthersdorf“, das SPA-Gebiet „Saale-Elster-Aue südlich Halle“, FFH-Vorprüfungen für die Gebiete „Pfeifengraswiese bei Günthersdorf“ und „Wiesengebiet westlich Schladebach“, Faunistische Sonderuntersuchungen und Prüfungen der besonderen Artenschutzbestimmungen in einem Artenschutzbeitrag.</p> <p>In der nächsten Planungsstufe (Vorentwurfsplanung) erfolgt eine Fortschreibung der Untersuchungen mit der Konkretisierung der Eingriffe durch das Vorhaben, konkreter Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie eines Kompensationsmaßnahmenkonzeptes. Dazu werden auch Abstimmungen mit der Stadt Merseburg erfolgen. Der Vorhabenträger ist verpflichtet, den Eingriff so gering wie möglich zu halten und auch die Barrierewirkung des Straßenkörpers durch geeignete Maßnahmen zu minimieren.</p> <p>Die Länge der „Aufstellung“ des Bauwerks über die Saale wird sich am erforderlichen Freiraum für Hochwasserereignisse orientieren. Dazu werden mit den Fachbehörden im Zuge der weiteren Planungen Abstimmungen getroffen. Da die Errichtung der Bauwerke und deren Unterhaltung finanziell aufwendige Aufgaben darstellen, liegt es im ureigenen Interesse des Vorhabenträgers, die Baulängen so gering als möglich zu halten.</p>	<p>ante A 2.2 (ca. 1 km) besser ab als die Variante A 1.3 (ca. 2,5 km). Gleiches gilt im Hinblick auf die Planung des Saale-Elster-Kanal-Radweges, welcher mit der REP-Änderung unter Punkt 5.9.4.5. Z Nr. 19 als regional bedeutsamer Radweg neu festgelegt wurde. Mit einer Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben der B 181 OU Z-W-M wird den regionalplanerischen Zielstellungen zum Saale-Leipzig-Kanal und zum Saale-Leipzig-Kanal Nachdruck verliehen werden.</p> <p>Die Stellungnahme der Stadt Merseburg wird so verstanden, dass eine Minimierung von Eingriffen durch längere Brückenbauwerke zu erreichen ist. Der Minimierung von Eingriffen hat der Vorhabenträger mit der Entwicklung von Varianten, die die Auenbereiche mit längeren Brückenbauwerken queren, in der Planung berücksichtigt.</p>
B 19	<p><u>Stadt Leuna (SN vom 02.04.2024)</u></p> <p>Mit Schreiben vom 15. Dezember 2023, hier eingegangen am 19. Dezember 2023, baten Sie mich im Rahmen des o. g. Verfahrens um Stellungnahme mit Terminvorgabe zum 16. Februar 2024. Die Verfahrensunterlagen standen mir ab dem 20. Dezember 2023 zur Verfügung.</p> <p>Die Bearbeitungsfrist war in Anbetracht des Umfangs der Unterlagen und der einer Kommune vorgegebenen Beteiligung politischer Gremien unangemessen kurz und für eine seriöse Einschätzung des Vorhabens nicht ausreichend. Deswegen beantragte mein Fachbereich Bau mit Schreiben vom 24. Januar 2024 eine Verlängerung bis zum 05. April 2024. Leider konnte ich bis heute weder eine Eingangsbestätigung, noch eine schriftliche Rückantwort auf den Antrag verzeichnen. Lediglich fernmündlich haben Sie meiner Mitarbeiterin, Frau Zöfelt, gegenüber Einverständnis zum Ausdruck gebracht.</p> <p>Ziel der Planung ist die Schaffung einer dem zukünftigen Verkehr zwischen dem Mittelzentrum Merseburg und dem Oberzentrum Leipzig gerecht werdenden Straßenverbindung, wobei Zöschen, Wallendorf und Merseburg vom Durchgangsverkehr entlastet werden sollen.</p> <p>Bereits das Ziel wirft Fragen auf. Zum einen endet die Raumverträglichkeitsprüfung abweichend von den Darstellungen im Raumordnungsplan für die Planungsregion Halle unbegründet und nicht nachvollziehbar westlich des größten Ortes zwischen der Landesgrenze zu Sachsen und Merseburg, der Ortschaft Günthersdorf. Durch das Vorhaben werden zusätzliche Verkehrsbelegungen entstehen, die zu höheren Lärm- und Schadstoffbelastungen führen.</p> <p>Darüber hinaus wird die Verkehrssicherheit für Grundstücke der Stadt Leuna in dieser Ortschaft verringert, wenn keine Verkehrssicherungsmaßnahmen erfolgen. Wie den höheren Beeinträchtigungen durch das Vorhaben begegnet werden soll, bleibt offen. Lösungsansätze sind mir jedenfalls nicht bekannt.</p> <p>Den prognostizierten verkehrlichen Anforderungen zwischen Leipzig und Merseburg wird das Vorhaben auch nicht gerecht. Hierfür bedürfte es lediglich baulicher Veränderungen am Knotenpunkt der B 181 mit der B 186 östlich der Autobahnanschlussstelle Leipzig West/ Günthersdorf. Auch die Stadt Leipzig hatte mit Stellungnahme vom 11. Februar 2009 zu dem im Freistaat Sachsen geführten Planfeststellungsverfahren „B 181, Ausbau westlich Leipzig, 1. Teilstück“, diesen Ausbau als Lösungsansatz für dort regelmäßig auftretende verkehrliche Probleme ausdrücklich begrüßt. Mit diesen Maßnahmen und wesentlich geringerem finanziellen Aufwand könnte das o. g. Ziel erreicht werden, mit dem hier in Rede stehenden Vorhaben hingegen nicht.</p> <p>Die Stadt Leuna hat bereits unter Daten vom 02. Juli 2018 und 24. September 2019 Stellung-</p>	<p>Die Planung der B 181 Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg ist Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030. Eine Ortsumgehung Günthersdorf ist hingegen nicht Bestandteil dieses Planes. Somit besteht für die Straßenbauverwaltung des Landes Sachsen-Anhalt kein Planungsauftrag für eine Ortsumgehung Günthersdorf. Demzufolge musste und wurde der Untersuchungsrahmen für die Raumverträglichkeitsprüfung ohne Günthersdorf festgelegt.</p> <p>Die im Zuge der Vorplanung erstellte Verkehrsuntersuchung weist im Bereich Günthersdorf derzeit eine Verkehrsbelastung von 18.600 Kfz/24h im Zuge der B 181 auf. Im Prognose-Nullfall für das Jahr 2030, also ohne das Vorhaben B 181 OU Zöschen-Wallendorf-Merseburg würde die Verkehrsbelastung in Günthersdorf bei 21.100 Kfz/24h liegen.</p> <p>Alle in der Verkehrsuntersuchung betrachteten Varianten für eine Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg weisen in Günthersdorf geringere Verkehrsbelastungen auf. Je nach Variante liegen die Werte zwischen 18.100 und 19.700 Kfz/24h. Als Anlage beigefügt ist ein Auszug aus der Verkehrsuntersuchung. Der Ausbau des Knotenpunktes B 181/ B 186 in Dölzig kann sicher zu einer Entspannung der „regelmäßig auftretenden verkehrlichen Probleme“ beitragen. Allerdings befindet sich dieser Knoten nicht im Landesgebiet von Sachsen-Anhalt.</p> <p>Die Planungen zum Neu- bzw. Ausbau der B 181 östlich von Leipzig sind Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans 2030 für den Freistaat Sachsen.</p> <p>Der Vorhabenträger kann sich nicht zu allen geäußerten Bedenken der Stadt in Einzelnen äußern. Sie sind zum Teil nicht näher substantiiert und entziehen sich somit einer Bewertungsmöglichkeit. Es ist beispielsweise nicht erkennbar, inwieweit sich durch das Vorhaben allgemein die Verkehrssicherheit der Grundstücke der Stadt Leuna verschlechtern soll. Ebenso ist nicht erkennbar, welche Grundstücke konkret gemeint sind.</p> <p>Dass der Bund als Träger der Straßenbaulast als zuständiger Eigentümer, siehe Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland (GG) vom 23. Mai 1949, (BGBl. S. 1), zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 19. Dezember 2022 (BGBl. I S. 2478) nach Maßgabe des Fachgesetzes (Bundesfernstraßengesetz - FStrG) Planungen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse durchführt, entspricht seiner Aufgabenwahrnehmung zur Erfüllung der Straßenbaulast nach § 3 (1) FStrG. Inwieweit dadurch kommunale Selbstverwaltung beeinträchtigt sein soll, ist nicht erkennbar.</p> <p>Im Rahmen der so genannten Auftragsverwaltung wird hier die Straßenbauverwaltung des Landes Sachsen-Anhalt unmittelbar mit den Planungen betraut.</p> <p>Den Ausführungen der Stadt hinsichtlich unzureichender Kosten-Nutzen-Analyse muss widersprochen werden. Das Vorhaben ist bei der Bedarfsanmeldung zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 mit einem sehr guten Wert von 5,3 (NKV) bewertet worden und stellt daher ein sehr wichtiges Projekt des so genannten Vordringlichen Bedarfes des BVWP dar.</p> <p>Die Ermittlung und Bewertung der einzelnen zu betrachteten Schutzgüter ist ebenfalls in der vorge-</p>	<p>Die Stellungnahme der Stadt Leuna wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p> <p>Den Schwerpunktbelangen aus der Stellungnahme der Stadt Leuna (Planrechtfertigung, Siedlung, Natur und Landschaft) wurde im Erörterungstermin nochmals hinreichend Raum gegeben.</p> <p>Die Stellungnahme der Stadt Leuna führt weder zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie und der überschlägigen Prüfung der Umweltbelange noch zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raum- und Umweltbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p> <p>Die Hinweise der Stadt Leuna für das Zulassungsverfahren werden in die Gutachterliche Stellungnahme im Sinne einer Empfehlung für das nachgelagerte Verfahren aufgenommen.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>nahmen zum Vorhaben abgegeben und um enge Abstimmung gebeten. Auch dazu gab es Ihrerseits während der letzten fünf Jahre bis zu der jetzt begonnenen Beteiligung keinerlei Reaktion. Das Vorhaben soll zu ca. 80 % im Bereich der kommunalen Zuständigkeit (Planungshoheit) der Stadt Leuna realisiert werden. Behördenzusammenarbeit, Behördenabstimmung und Behördenbeteiligung definiere ich anders.</p> <p>Die Stadt Leuna als zu ca. 80 % vom Vorhaben betroffene Kommune lehnt das Vorhaben „B 181 Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg“ ab.</p> <p>Das Vorhaben verletzt die Stadt Leuna sowohl in ihren Rechten als Planungsträgerin (Kommunale Planungshoheit) in kommunaler Selbstverwaltung gemäß Art. 28 Abs. 2 S. 1 GG, als auch als Grundstückseigentümerin.</p> <p>Darüber hinaus ist das Vorhaben nach infrastruktureller und wirtschaftlicher Kosten-Nutzen-Analyse, nach Erforderlichkeit, dem eklatanten Einschnitt in den Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutz (sowohl während der Bauphase, als auch dauerhaft) und die zu erwartenden und prognostizierten Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 UVPG nicht zu rechtfertigen und raumunverträglich.</p> <p>Ich bin mir bewusst, dass keine unmittelbaren verwaltungs- oder verfassungsprozessualen Angriffsmittel gegen eine Entscheidung der Raumordnungsbehörde zur Verfügung stehen. Das Ergebnis der Raumverträglichkeitsprüfung wird aber im Rahmen eines Rechtsbehelfsverfahrens gegen die nachfolgende Zulassungsentscheidung zu überprüfen sein.</p> <p>Das Vorhaben ist aus der Sicht des Stadtrates der Stadt Leuna und der direkt betroffenen Ortschaften der Stadt Leuna - welche den Willen der Bevölkerung, der Wählerinnen und Wähler widerspiegelt — weder erforderlich, noch angemessen oder zu rechtfertigen. Die dafür avisierten, enormen finanziellen Mittel von ca. 250.000.000 Euro sollten von der Bundesregierung zur Bewältigung wirklich wichtiger Aufgaben z.B. der Energiewende, des Klimaschutzes oder der Festigung und Stärkung der Wirtschaftskraft der Bundesrepublik Deutschland (gern im mitteldeutschen Raum) verwendet werden.</p>	<p>legten Planunterlage sehr umfangreich erfolgt. Ein konkreter Bezug zu diesen Ausarbeitungen ist in der Stellungnahme der Stadt nicht ansatzweise erkennbar.</p> <p>Die Ablehnung des Vorhabens durch die Stadt Leuna und die Begründung dafür nimmt der Vorhabenträger zur Kenntnis. Sie ist allgemein vorgetragen und nicht auf die einzelnen der erstellten und untersuchten Varianten abgestellt. Für die hier zu treffenden Entscheidungen bezüglich der Bestimmung einer Vorzugsvariante enthält sie keinerlei substantielle Hinweise. Die Feststellung der Raumverträglichkeit obliegt der Obersten Raumordnungs- und Landesplanungsbehörde.</p> <p>Anlage: Auszug aus der Verkehrsuntersuchung</p>	
B 20	<p><u>Gemeinde Schkopau (SN vom 16.02.2024)</u></p> <p>Mit Schreiben vom 15.12.2023 baten Sie die Gemeinde Schkopau um die Abgabe einer Stellungnahme zur Raumverträglichkeit nach § 15 ROG für das o. g. Vorhaben.</p> <p>Aktuell werden die Belange der Gemeinde Schkopau von der vorliegenden Planung nicht beeinträchtigt. Aufgrund dessen bestehen unsererseits weder Anregungen noch Bedenken zu den vorgelegten Unterlagen.</p> <p>Für Rückfragen und weitere Abstimmungen stehen Frau Oschmann (Bauleitplanung) unter Tel. 03461/7303-824 sowie Frau Helmke (Verkehrsplanung) unter Tel. 03461/7303-826 gern zur Verfügung.</p>	<p>Der Vorhabenträger nimmt zur Kenntnis, dass Belange der Gemeinde Schkopau nicht beeinträchtigt werden und demzufolge keine Bedenken gegen oder Anregungen für die Planung bestehen.</p>	<p>Die Stellungnahme der Gemeinde Schkopau wird zur Kenntnis genommen.</p>
B 21	<p><u>Stadt Bad Dürrenberg (SN vom 08.02.2024)</u></p> <p>Die Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt, Regionalbereich Süd (LSBB), plant den Neubau der B 181 „Ortsumgehung Zöschen - Wallendorf – Merseburg“. Ziel der Planung ist die Schaffung einer verkehrsgerechten Straßenverbindung zwischen der A 9 und der B 91.</p> <p>Die Solestadt Bad Dürrenberg gibt im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 15 Abs. 3 ROG folgende Stellungnahme ab: Aufgrund der Nähe zur Gemeindegrenze der Solestadt Bad Dürrenberg sowie der massiven Beeinträchtigung eines ortsansässigen Unternehmens sowie des Saale-Elster-Kanals nehmen die vorgebrachten Bedenken vordergründig Bezug auf die Planungen der Trassenvarianten A2.1, A2.2 sowie A2.3.</p> <p>Den vorgelegten Unterlagen ist eine Trassenführung der vorgenannten Varianten südlich der Ortslagen Göhren, Zöschen, Wallendorf und Luppenau zu entnehmen. Die bestehende Verbindung durchläuft diese Orte bislang zumindest teilweise. Die Ortslagen, bzw. -teile Trebnitz, Friedensdorf und Zscherneddel befinden sich südlich der Bestandsanlage.</p> <p>Bei Umsetzung der dargestellten Varianten sind Beeinträchtigungen aufgrund des Heranrückens vordergründig durch Verkehrslärm für die Ortslagen Wüsteneutzsch und Kreypau zu erwarten. Insbesondere durch die Variante A2.1 blieben Beeinträchtigungen für die Ortslagen Göhren, Zöschen und Wallendorf bestehen. Zudem wäre eine Steigerung der Negativeinflüsse für die Bereiche um Trebnitz, Friedensdorf sowie Zscherneddel zu erwarten. In der Abwägung steht das bestehende Konfliktpotenzial der Schaffung eines neuen Interes-</p>	<p>Es ist nicht das vordergründige bzw. alleinige Ziel der Planung, eine verkehrsgerechte Straßenverbindung BAB 9 - B 91 zu schaffen. Ziel ist die Schaffung einer Ortsumgehung für Zöschen, Wallendorf und Merseburg, wie diese im Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2030) ausgewiesen ist. Siehe dazu auch die bereits zur Erstellung des BVWP 2030 dargelegte Notwendigkeit aus Sicht des Landes Sachsen-Anhalt. Nachzulesen im entsprechenden Projektdossier im Projektinformationssystem (PRINS) des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr.</p> <p>Neben der Senkung des Verkehrsaufkommens in Zöschen, Wallendorf und Merseburg im Zuge der B 181 wird sich eine Verbesserung der Verkehrssicherheit durch den Entfall von Kreuzungen im Zuge der B 181 a in den Ortschaften, dem Entfall von Grundstückszufahrten und Feldzufahrten im Zuge der neuen Trassenführung, der Verbesserung der Situation für querende Fußgänger/ Radfahrer in den Ortschaften, für ÖPNV-Nutzer außerhalb der Ortschaften u.v.m. ergeben. Je nach Trassenvariante sinken die Verkehrsbelastungen in der OD Zöschen zwischen 88,7 und 97,4 %, in der OD Wallendorf zwischen 91,1 und 97,4 % und in der Ortslage Merseburg um ca. 58,7 %.</p> <p>Einhergehend mit der Minderung des Verkehrsaufkommens sinken Lärm- und Abgasbelastungen in den Ortschaften.</p> <p>Die im Abschnitt A zur Beurteilung stehenden Varianten A 1.3, A 2.1 sowie A 2.2 (Bauanfang bis L 183) wurden u.a. auf Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch, insbesondere Menschliche Gesundheit geprüft. Das Ergebnis der Überprüfung ist den Planunterlagen zu entnehmen. Für die im Schriftsatz genannten Ortsteile der Stadt Bad Dürrenberg werden sich sowohl Beeinträchtigungen aber auch Entlastungen ergeben (siehe Unterlage 1 Seite 13, basierend auf der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahre 2017). Nach den Ergebnissen der den Raumverträg-</p>	<p>Die Stellungnahme der Stadt Bad Dürrenberg wird teilweise berücksichtigt. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird grundsätzlich gefolgt.</p> <p>Den Schwerpunktbelangen aus der Stellungnahme der Stadt Bad Dürrenberg (Planrechtfertigung, Siedlung, Landwirtschaft, Natur und Landschaft, Saale-Leipzig-Kanal) wurde im Erörterungstermin nochmals hinreichend Raum gegeben.</p> <p>Die teilweise Berücksichtigung der Stellungnahme der Stadt Bad Dürrenberg führt im Hinblick auf die Belange Planrechtfertigung, Siedlung sowie Natur und Landschaft weder zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie noch zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p> <p>Die teilweise Berücksichtigung der Stellungnahme der Stadt Bad Dürrenberg führt zum Schwerpunktbelang Saale-Leipzig-Kanal zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie und zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p> <p>Bei dem Ziel Z 5.9.5 der REP-Änderung zum Saale-Leipzig-Kanal handelt es sich um ein im weiteren Verfahren zu beachtendes Ziel der Raumordnung dahingehend, dieses Ziel mit der ebenfalls als Ziel der Raumordnung verankerten Planung der B 181 OU Z-W-M miteinander vereinbar zu gestalten und abzustimmen. Von einer grundsätzlichen Konformität der Planung der B 181 OU Z-W-M im Hinblick auf deren Kreuzung mit der regionalplanerisch gesicherten Kanaltrasse des Saale-Leipzig-Kanals wird mithin</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>senskonfliktes gegenüber - wobei alte Problemstellungen teilweise nicht gelöst werden. Die Errichtung der Ortsumgehung entspräche somit ausschließlich einer Umverlegung der „Probleme“. Eine gesamtsituative Verbesserung wird somit nicht erkannt.</p> <p>Des Weiteren wird bei Umsetzung der o. g. Trassenführungen erheblich in bestehende landwirtschaftliche Strukturen eingegriffen. Durch die Agrargenossenschaft Bad Dürrenberg e. G. wird eine Vielzahl an Landwirtschaftsflächen im Bereich der dargestellten Korridore bewirtschaftet. So auch eine besonders anspruchsvolle Fläche, welche mit entsprechenden Wasserrechten ausgestattet ist, wodurch mit Bewässerungsanlagen spezielle Kulturen bewirtschaftet werden können.</p> <p>Zu berücksichtigen sind ebenfalls drainierte Landwirtschaftsflächen. Nach Rücksprache mit der Agrargenossenschaft Bad Dürrenberg e. G. tangiert die geplante Verkehrsführung diese, was aufgrund der fehlenden Ableitung des Oberflächenwassers zu einem markanten Wertverlust des Bodens führt.</p> <p>Die Errichtung eines Straßenkörpers in den dargestellten Varianten würde in jedem Fall eine Zerschneidung von bestehenden Nutzflächen mit sich führen, was einerseits einen erheblichen Mehraufwand im Zuge der Bewirtschaftung dieser und andererseits einen markanten Ertragsverlust bedeutet.</p> <p>Ebenfalls nicht zu tolerieren wären erforderliche Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen, welche zwangsläufig bei der Neuerrichtung der Straßenkörper zu erwarten sind. Diese würden bei naturschutzkonformer Umsetzung im unmittelbaren räumlichen Bezug zum Vorhaben weitere empfindliche Flächenentzüge für das Landwirtschaftsunternehmen bedeuten. Die Agrargenossenschaft Bad Dürrenberg e. G. gehört zu den größten Steuerzahlern und Arbeitsgebern in Bad Dürrenberg; eine Schwächung würde somit auch indirekt die Solestadt Bad Dürrenberg treffen.</p> <p>Durch die vorgelegten Planunterlagen ist der Saale-Elster-Kanal bislang nicht berücksichtigt. Aktuell würden alle o. g. Varianten die Wassertrasse ohne Brückenbauwerk queren. Sollte es zu keiner Berücksichtigung kommen, müssten im Rahmen einer möglichen weiteren Planung des Kanals entsprechende Brücken eingeplant werden. Dies hätte nicht nur erneute Baumaßnahmen an einer neu errichteten Straßenverbindung mit einhergehenden Sperrungen zur Folge sondern auch mit enorm hohen Kosten. Dies würde das Projekt des Saale-Elster-Kanal zusätzlich erschweren.</p> <p>Dem Grundsatz zum sparsamen Umgang mit Grund und Boden gem. § 1 Abs. 2 BauGB ist in der Abwägung eine erhöhte Position zuzuschreiben.</p> <p>Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Solestadt Bad Dürrenberg aufgrund der enormen Flächeninanspruchnahme insbesondere von Landwirtschaftsflächen und der nur marginalen Konfliktlösung in Bezug auf die Lärmbeseitigung die vorgelegte Planung ablehnt. Die hohe naturräumliche Beeinträchtigung sowie die Nichtberücksichtigung anderer Planungen sprechen ebenfalls gegen eine Zustimmung. Nicht zuletzt wird der hohe Kostenaufwand bei gleichzeitiger Nichterforderlichkeit als nicht verhältnismäßig und zielführend betrachtet.</p>	<p>lichkeitsprüfungsunterlagen zugrundeliegenden Berechnungen werden bei keiner Variante die Grenzwerte der 16. BImSchV sowie die Orientierungswerte der DIN 18005 in den Ortsteilen überschritten. Im Abschnitt A verbleiben ausschließlich Beeinträchtigungen siedlungsnaher Freiräume (siehe Unterlage 19.1 Textteil Seite 145/ 146 sowie Unterlage 19.2 Karte 4 Blatt 1 bis 3). Im Zuge der weiterführenden Planungen werden erneut Lärmschutzbetrachtungen durchgeführt und konkretisiert. Bei Beplanung der Vorzugsvariante A 2.2 sind keine Grenzwertüberschreitungen zu erwarten.</p> <p>Der Bau von Infrastrukturmaßnahmen wie Straßen, Schienenwege, Wasserwege usw. ist leider immer mit dem Entzug von Flächen verbunden. Dem Vorhabenträger ist dies bewusst. Im Rahmen der Raumverträglichkeitsprüfung wurde vom Amt für Flurneuordnung und Forsten die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens nach § 87 FlurbG angeregt, um die Nachteile der Baumaßnahme für die allgemeine Landeskultur so gering als möglich zu halten. Vom Vorhabenträger wird dieser Vorschlag geprüft. Für eine Variantenfindung ist dies jedoch nicht von Belang.</p> <p>Es ist dem Vorhabenträger grundsätzlich bekannt, dass Be- oder Entwässerungsanlagen durch die Baumaßnahme betroffen sein werden. Im Näheren wird dies mit den unmittelbar betroffenen landwirtschaftlichen Unternehmen einer Klärung zuzuführen sein.</p> <p>Im Rahmen der Planungen zur B 181 wird es Querungen für alle im Plangebiet beeinträchtigten Feld- und Wirtschaftswege, für kommunale Straßen sowie Kreis- und Landesstraßen geben. Mit dem Amt für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten Süd wird im Zuge weiterführender Planungen ein Wegekonzept entwickelt, dass die mit dem Bau der B 181 n verbundenen Beeinträchtigungen zu mindern versucht. Sollten trotzdem Erschwernisse verbleiben, werden diese vom Vorhabenträger mit Entschädigungen ausgeglichen. Diese werden zu einem späteren Zeitpunkt ermittelt.</p> <p>Die mit einem Straßenneubau verbundenen Eingriffe sind naturschutzrechtlich zu bewerten und zu kompensieren. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind daher trotz aller Bemühungen, möglichst wenig landwirtschaftliche Fläche in Anspruch zu nehmen, von der Gesetzgebung her zwingend.</p> <p>Die Planungen zum Saale-Leipzig-Kanal sind insofern berücksichtigt, dass immer und bei jeder Variante ein Brückenbauwerk zur Querung dieses Kanals möglich ist. Dies verursacht höhere Kosten für den Bau des Kanals. Die Errichtung von Brückenbauwerken durch den Vorhabenträger im „trockenen Bereich“ der Kanaltrasse verursacht Kosten für den Baulastträger der Straße.</p> <p>Bisher sind dem Vorhabenträger lediglich Absichtserklärungen zum Bau des Saale-Leipzig-Kanals vorgetragen worden. Konkrete Planungen wurden nicht angezeigt. Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes als zuständige Behörde erhebt diesbezüglich keine Forderungen. Der Ausbau des Saale-Leipzig-Kanals ist nicht Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans 2030 der Bundesrepublik Deutschland. Somit besteht für den Vorhabenträger weder die Ermächtigung noch die Verpflichtung oder die Notwendigkeit, selbst Bauwerke über den Saale-Leipzig-Kanal zu planen.</p> <p>Sollten zu einem späteren Zeitpunkt verfestigte Planungen zum durchgängigen Ausbau des Saale-Leipzig-Kanals mit entsprechender Rechtskraft bestehen, wäre diese sicher entsprechend zu berücksichtigen.</p> <p>Die Ablehnung der Planungen zum Bau der Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg im Zuge der B 181 wird vom Vorhabenträger zur Kenntnis genommen.</p>	<p>ausgegangen, so dass diesbezüglich alle Varianten als gleichrangig bewertet werden. Auch im Hinblick auf den Trassenverlauf der Varianten der B 181 OU Z-W-M mit teilweisen Parallelführungen zum Saale-Leipzig-Kanal wird von einer Konformität ausgegangen, da im REP (unter Berücksichtigung des Planungsmaßstabes) eine Trasse der B 181n in Parallelführung zur Kanaltrasse zeichnerisch dargestellt ist und im nachfolgenden Planungsprozess Spielräume für weitere Optimierungen bestehen. Da es sich bei den Bestrebungen zur Vollendung des Saale-Leipzig-Kanals um Planungen mit großer touristischer Bedeutung für die Region handelt, muss der raumordnerisch grundsätzlich positiv zu sehende Gedanke einer Bündelung von Infrastrukturtrassen (LEP G 58) bei der diesbezüglichen Beurteilung der Trassenvarianten jedoch Berücksichtigung finden. Im Variantenvergleich wird daher (abweichend von der Rangfolge in der Raumverträglichkeitsstudie für das Kriterium Standortpotenziale und technische Infrastruktur) die von der Kanaltrasse abgerückte Variante A 2.1 als vorteilhaft beurteilt gegenüber den Varianten A 1.3 und A 2.2. Aufgrund der parallelen Linienführung auf kürzerer Strecke schneidet hierbei die Variante A 2.2 (ca. 1 km) besser ab als die Variante A 1.3 (ca. 2,5 km). Gleiches gilt im Hinblick auf die Planung des Saale-Elster-Kanal-Radweges, welcher mit der REP-Änderung unter Punkt 5.9.4.5. Z Nr. 19 als regional bedeutsamer Radweg neu festgelegt wurde. Mit einer Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben der B 181 OU Z-W-M wird den regionalplanerischen Zielstellungen zum Saale-Leipzig-Kanal und zum Saale-Leipzig-Kanal Nachdruck verliehen werden.</p> <p>Die teilweise Berücksichtigung der Stellungnahme der Stadt Bad Dürrenberg führt zum Schwerpunktbelang Landwirtschaft zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p> <p>Die Begründung für diese Maßgabe ergibt sich daraus, dass mit dem Neubau der B 181 Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg insbesondere durch Flächeninanspruchnahmen und Flächenzerschneidungen unvermeidbare Auswirkungen auf bisher größtenteils landwirtschaftlich genutzte Flächen mittlerer bis hoher Bonität verbunden sind. An mehreren Stellen entstehen ungünstige Flächenzuschnitte für eine landwirtschaftliche Bewirtschaftung. Das geplante Vorhaben überbaut bzw. zerschneidet zudem Flächendrainagen sowie Flächen mit stationären Kreisberegungsanlagen und führt zur Unterbrechung von Erschließungswegen. Da der Schutz ertragreicher Böden für die Landwirtschaft hohe Bedeutung für die Existenz der Landwirtschaftsbetriebe sowie für die Sicherung der künftigen Versorgung mit Nahrungsmitteln hat, ist die Inanspruchnahme und Beeinträchtigung landwirtschaftlich genutzter Flächen im Trassenverlauf daher grundsätzlich so gering wie möglich zu halten. Das Amt für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten Süd hat in seiner Stellungnahme dargelegt, dass zur Sicherung der landwirtschaftlichen und agrarstrukturellen Belange eine Zusammenarbeit mit den vom Bauvorhaben betroffenen Flächeneigentümern/Bewirtschaftern notwendig ist. Da mit dem Vorhaben eine Beanspruchung von ländlichen Grundstücken in größerem Umfang zu erwarten ist und ebenso durch die Trasse und deren Nebenanlagen sowie die notwendigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen Nachteile für die allgemeine Landeskultur entstehen werden, hat das Amt für Landwirtschaft und Flurneuordnung Süd ein baubegleitendes Flurbereinigungsverfahren nach § 87 FlurbG angeregt. Die Landesstraßenbaubehörde, Regionalbereich Süd, beabsichtigt dies ebenfalls. Da die Belange der Landwirtschaft im Land Sachsen-Anhalt grundsätzlich auch aus Sicht der Raumordnung einen hohen Stellenwert haben (LEP Punkt 4.2.1), muss es Anliegen der obersten Landesentwicklungsbehörde und der Landesstraßenbaubehörde sein, bei unvermeidlichen Konflikten angemessene Ausgleichs- und einvernehmliche Lösungen zu finden. Der Ansatz, über ein Flurbereinigungsverfahren nachzudenken, findet daher die Unterstützung der obersten Landesentwicklungsbehörde. Ausweislich des LEP 2010 G 118 und dessen Begründung soll die ländliche Bodenordnung und Flurneuordnung zur Erhaltung einer wettbewerbsfähigen Landwirtschaft und zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes beitragen. Mit Hilfe der ländlichen Bodenordnung und Flurbereinigung sollen außerdem Landnutzungskonflikte bei raumbedeutsamen Maßnahmen, wie z. B. überörtlichen Infrastrukturmaßnahmen, gelöst werden. Mit einer Maßgabe in diesem Sinne fließt dieser raumordnerische Grundsatz in besonderem Maße in das Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung ein.</p> <p>Die Stellungnahme der Stadt Bad Dürrenberg führt weder zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der überschlägigen Prüfung der Umweltbelange noch zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Umweltbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p>
B 22	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben Hauptstelle Portfoliomanagement		
B 23	BVVG Bodenverwertungs- und -verwaltungs GmbH		
B 24	Angelverein Oschersleben/Bode und Umgebung e.V.		
B 25	<p><u>Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND) Landesverband Sachsen-Anhalt (SN vom 16.02.2024)</u></p> <p>Wir bedanken uns für die Möglichkeit der Beteiligung im o. g. Verfahren.</p> <p>Der BUND Sachsen-Anhalt lehnt die OU B 181 „Zöschen-Wallendorf-Merseburg“ grundsätzlich</p>	<p>Der BUND lehnt die B 181 OU Zöschen – Wallendorf - Merseburg grundsätzlich ab mit der Begründung, dass Trassenvarianten naturschutzfachlich sensible Räume queren, Lebensräume wertgebender Arten minimiert und neue Flächen der Landschaft entzogen werden. Er plädiert für eine Verkehrsberuhigung der bestehenden B 181, „angepassten“ Lärmschutz und konstatiert, dass der Neubau einer Ortsumgehung dem Ausbau von ÖPNV entgegensteht. Letztgenanntem können wir uns als Vorhabenträger (VHT) nicht anschließen. Außerdem führt gera-</p>	<p>Die Stellungnahme des BUND wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p> <p>Den Schwerpunktbelangen aus der Stellungnahme des BUND (Planrechtfertigung, Natur und Landschaft) wurde im Erörterungstermin nochmals hinreichend Raum gegeben.</p> <p>Die Stellungnahme des BUND führt weder zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>ab. Die derzeit anvisierten Trassenvarianten queren sensible, naturschutzfachliche wertvolle Räume. Darunter befinden sich das EU SPA Saale-Elster-Aue sowie mehrere FFH-Gebiete, welche tangiert oder gequert werden. Dies lehnen wir ab. Lebensräume von geschützten und/oder wertgebenden Arten werden minimiert, gerade zu Zeiten eines massiven Biodiversitätsverlustes ist dies nicht vertretbar. Weiterhin würden wieder, in nicht unerheblichem Umfang, neue Flächen versiegelt, auch ackerbauliche, und somit dauerhaft der Landschaft entzogen. Der BUND Sachsen-Anhalt plädiert für eine Verkehrsberuhigung der bestehenden B 181 und angepassten Lärmschutz. Weiterhin steht der Neubau von Ortsumleitungen diametral dem Ausbau von ÖPNV entgegen.</p> <p>Der Bund Sachsen-Anhalt behält sich vor, im weiteren Planungsverlauf und bei veränderten Planungssachverhalten weitere Hinweise zu geben. Eine detaillierte Stellungnahme würde dann zu gegebenem Zeitpunkt abgegeben. Wir wünschen eine weitere Beteiligung im Verfahren.</p>	<p>de die Realisierung der Ortsumgehung zur Verkehrsberuhigung der bestehenden B 181 in den betreffenden Ortslagen und Minderungen der Lärm- und Schadstoffbelastungen (siehe Verkehrsuntersuchung Unterlage 22.1).</p> <p>Zur Planrechtfertigung ist zu erklären, dass der Neubau der Ortsumgehungen Zöschen, Wallendorf und Merseburg im Zuge der B 181 im Bedarfsplan 2030 für Bundesstraßen enthalten ist, der als Anlage des Fernstraßenausbaugesetzes vom Bundestag mit dem Sechsten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (6. FStrAbÄndG) vom 23. Dezember 2016 beschlossen wurde. Der Neubau der Ortsumgehungen ist in die Dringlichkeitskategorie „Vordringlicher Bedarf“ eingestuft worden. Gemäß § 1 Abs. 2 FStrAbG entspricht somit dieses Bauvorhaben den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStRG. Die Feststellung des Bedarfs ist somit verbindlich (§ 1 Abs. 2 Satz 2 FStrAbG). Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist durch die Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan als „vordringlicher Bedarf“ die erforderliche Planrechtfertigung gegeben (vgl. BVerwGE 98, 339; BVerwGE 100, 238, BVerwGE 100, 370, 388). Die Grundentscheidung über die Aufnahme eines Vorhabens in den Bedarfsplan trifft der Gesetzgeber aufgrund von umfangreichen Untersuchungen und Analysen nach sorgfältiger Abwägung zwischen der mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzung und den vom Vorhaben berührten Belangen.</p> <p>Die Untersuchung und Würdigung von Betroffenheiten konkurrierender Nutzungsansprüche eines Raumes sind Inhalt der vorliegenden aufwändigen, komplexen und anspruchsvollen Planung und Gegenstand der Raumverträglichkeitsprüfung. Mit dem Neubau von Straßen sind immer naturschutzfachliche Eingriffe verbunden, für die europäische, bundesdeutsche und bundeslandspezifische Vorschriften- und Regelwerke zu beachten sind, was vorliegt erfolgte. Wie dem umweltfachlichen Teil der umfangreichen Vorplanungsunterlagen zu entnehmen ist, erfolgten im Rahmen der UVS die rechtliche Würdigung und Berücksichtigung für alle Schutzgüter nach UVP, FFH-Verträglichkeitsprüfungen für die Gebiete „Saale-, Elster-, Luppe-Aue zwischen Merseburg und Halle“, „Schafhufe westlich Günthersdorf“, das SPA-Gebiet „Saale-Elster-Aue südlich Halle“, FFH-Vorprüfungen für die Gebiete „Pfeifengraswiese bei Günthersdorf“ und „Wiesengebiet westlich Schladebach“, Faunistische Sonderuntersuchungen und Prüfungen der besonderen Artenschutzbestimmungen in einem Artenschutzbeitrag. In der nächsten Planungsstufe (Entwurfsplanung) erfolgt eine Fortschreibung der Untersuchungen mit der Konkretisierung der Eingriffe durch das Vorhaben, konkreter Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie eines Kompensationsmaßnahmenkonzeptes.</p> <p>Die pauschalisierte Ablehnung des Vorhabens kann der VHT nur zur Kenntnis nehmen.</p>	<p>den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie und der überschlägigen Prüfung der Umweltbelange noch zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raum- und Umweltbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p>
B 26	Deutsche Gebirgs- und Wandervereine e.V. Landesverband Sachsen-Anhalt		
B 27	Förderkreis für Vogelkunde und Naturschutz am Museum Heineanum e.V.		
B 28	Imkerverband Sachsen-Anhalt e.V.		
B 29	<p><u>Landesanglerverband Sachsen-Anhalt e.V. (SN vom 15.02.2024)</u></p> <p>Danke für die Übersendung der Planungsunterlagen und Gelegenheit zur Prüfung. Zu dem oben aufgeführten Vorhaben nehmen wir wie folgt Stellung:</p> <p>Das geplante Vorhaben bezieht die Saale in allen Trassenvarianten im Abschnitt B ein. Fischereiausübungsberechtigter ist in diesem Abschnitt der Saale der LAV Sachsen-Anhalt e.V., die Betreuung realisiert KAV Merseburg e.V. Bei geplanten Vorhaben an der Saale müssen diese einbezogen werden. Geschützte Fischarten wie die Quappe (Lota lota) kommen in dem Abschnitt des Gewässers vor. Der Aal (Anguilla anguilla), welcher ebenfalls in der Saale zu finden ist, wird vom Landesamt für Umweltschutz Sachsen-Anhalt auf der Vorwarnliste der Roten Liste geführt. Der besondere Schutz dieses Lebensraums ist daher zu beachten.</p> <p>Des Weiteren befinden sich im betroffenen Gebiet mehrere Gewässer in Form von Gräben, Seen, Teichen und Bächen. Bei den weiteren Planungen und der Planungsausführung sind das Schutzgut Wasser sowie die sich hier entwickelte aquatische Flora und Fauna besonders zu beachten. Beeinträchtigungen sind zu vermeiden. Vorhaben sind so zu planen, dass die Gewässer von der bestehenden Wasserführung nicht abgeschnitten oder sonst beeinträchtigt und Schadstoffe diesen nicht zugeführt werden.</p> <p>Gewässerquerungen sind entsprechend auf das nötige Minimum zu reduzieren. Insofern Querungen notwendig werden, sind diese möglichst naturnah und ausreichend dimensioniert zu gestalten.</p> <p>Zum Schutz des Grundwassers ist eine Beeinträchtigung der Grundwasserleiter zu verhindern und auf die Vermeidung von baubedingten Schadstoff-, Treibstoff- oder Mineralöleinträgen zu achten. Grundsätzlich gehen wir davon aus, dass allen Prinzipien des Arten- und Naturschutzes und der Nachhaltigkeit Rechnung getragen wird.</p>	<p>Der Landesanglerverband Sachsen – Anhalt e. V. gibt in seiner Stellungnahme Hinweise zur Zuständigkeit von Fischereiausübungsberechtigungen, zu allgemeinen naturschutzfachlichen Grundsätzen sowie zu den Schonzeiten von in Gewässern auftretenden Fischarten.</p> <p>Die Hinweise wurden - sofern in der Variantenbetrachtung relevant - in der gegenständlichen Vorplanung berücksichtigt (zu Gewässerquerungen siehe z. Bsp. Ausführungen Seiten 125 ff UVS, Unterlage 19.1).</p> <p>Die allgemeingültigen Hinweise zu Gewässerquerungen und Vermeidungsmaßnahmen für einzelne Schutzgüter, v. a. Wasser und Gewässerfauna werden in der nachfolgenden Entwurfsplanung berücksichtigt und konkretisiert. (Hinweis zu den aufgeführten Fischarten: Die Fischarten mit Bezug zum Querungsbereich der Vorzugsvariante sind zwar weder FFH- noch artenschutzrelevant, generell wird aber im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes ein ökologisches Bauzeitenmanagement mit entsprechenden Vermeidungsmaßnahmen entwickelt.) Der Landesanglerverband wird in den weiteren Planungsphasen an der Planung beteiligt.</p>	<p>Die Stellungnahme des Landesanglerverbandes wird zur Kenntnis genommen. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p> <p>Dem Schwerpunktbereich aus der Stellungnahme des Landesanglerverbandes (Natur und Landschaft) wurde im Erörterungstermin nochmals hinreichend Raum gegeben.</p> <p>Die Stellungnahme des Landesanglerverbandes führt weder zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie und der überschlägigen Prüfung der Umweltbelange noch zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raum- und Umweltbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>Bei jeglichen Vorhaben sind die Schonzeiten der hier auftretenden Fischarten zu beachten. Zu erwähnen sind hier: Äsche (Thymallus thymallus) Schonzeit vom 01.12. - 15.05., Bachforelle (Salmo trutta fariö) Schonzeit 15.09. - 31.03., Barbe (Barbus barbus) Schonzeit vom 01.04. - 30.06. und Zander (Sander lucioperca) Schonzeit 15.02. - 31.05., sowie die ganzjährig geschonten Arten: Bitterling (Rhodeus amareus), Elritze (Phoxinus phoxinus), Moderlieschen (Leucaspius delineatus), Schmerle (Barbatula barbatula), Steinbeißer (Cobitis taenia) und Schlammpeitzger (Misgurnus fossilis).</p> <p>Weiterhin stehen wir für fachdienliche Hinweise zur Verfügung. Bitte halten Sie uns über den weiteren Verlauf des Verfahrens auf dem Laufenden.</p>		
B 30	Landesheimatbund Sachsen-Anhalt e.V.		
B 31	<p><u>Landesjagdverband Sachsen-Anhalt e.V. (SN vom 16.02.2024)</u></p> <p>Der Landesjagdverband Sachsen-Anhalt e. V. bedankt sich für die Information zum Vorhaben „B181 Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg. Nachfolgend möchten wir bereits im Vorfeld folgende Anregungen und Hinweise zum Vorhaben äußern:</p> <p>In der Trassenplanung ist es uns wichtig, dass vorhandene Lebensräume für Wildtiere so gering wie möglich durchschnitten beziehungsweise beeinträchtigt werden. Eine geringe Lebensraumzerschneidung ist auch förderlich für die Verkehrssicherheit, da mit weniger Wildwechseln und in der Folge mit weniger Wildunfällen zu rechnen ist.</p> <p>Wir bitten um weitere Verfahrensbeteiligung. Für weitere Hinweise und Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.</p>	<p>Der Landesjagdverband Sachsen – Anhalt e. V. gibt in seiner Stellungnahme den Hinweis, vorhandene Lebensräume für Wildtiere so gering wie möglich zu durchschneiden bzw. zu beeinträchtigen.</p> <p>Dies ist für uns als Vorhabenträger ein Planungsgrundsatz und Bestandteil der rechtlichen Kaskade Vermeidung vor Minderung vor Kompensation. Im Rahmen der Vorplanung erfolgten dazu bereits konstruktive Vorbetrachtungen zur Machbarkeit von Querungsbauwerken und deren Optimierbarkeit. „[...] Durch die Anordnung der Bauwerke wurden anlage- und betriebsbedingte Zerschneidungen bedeutsamer faunistischer Funktionsbeziehungen weitestmöglich vermieden bzw. gemindert. Entsprechende Anforderungen fanden somit bereits bei der Entwicklung und Optimierung der vertiefend zu untersuchenden Trassenvarianten Berücksichtigung.</p> <p>Im Zuge der späteren Entwurfsplanung sind die Anforderungen an die Gestaltung und Dimensionierung der Bauwerke unter faunistischen Gesichtspunkten entlang der aktuellen Regelwerke und unter Verwendung aktualisierter Kartierdaten zu prüfen und zu optimieren [...]“</p> <p>Integraler Bestandteil der Planung ist in allen Varianten im Abschnitt A die Errichtung einer Faunabrücke im Bereich der Kiesgruben südlich Wallendorf. Sie ermöglicht den Erhalt faunistischer Funktionsbeziehungen [...] im Bereich einer regional bedeutsamen Biotopverbundeinheit des ökologischen Verbundsystems Sachsen-Anhalt. Zusätzlich wird dadurch die Kohärenz des Schutzgebietssystems NATURA 2000 durch Erhalt der räumlichen und funktionalen Verknüpfungen gewährleistet.</p> <p>Im Bereich der Saaleaue (überregional bedeutsame Biotopverbundeinheit des ökologischen Verbundsystems Sachsen-Anhalt) gewährleistet die ebenfalls in allen Varianten vorgesehene Talbrücke den Erhalt faunistischer Funktionsbeziehungen. Somit bleibt auch die Funktion der Saaleniederung insgesamt für Natur und Landschaft aufgrund der Überbrückung erhalten (keine Trennwirkung) [...]“ (UVS, Unterlage 19.1, Seiten 125 ff.)</p> <p>In Tabelle 27: Bauwerke und Durchlässe mit ökologischer Wirksamkeit bzw. Prüferfordernis (ebenda) aufgeführt sind die einzelnen Bauwerke u. a. mit ihrer ökologischen Wirksamkeit die Tierarten betreffend.</p> <p>Im Zuge der späteren Entwurfsplanung sind die Anforderungen an die Gestaltung und Dimensionierung der Bauwerke unter faunistischen Gesichtspunkten zu prüfen und zu optimieren.</p> <p>In nachfolgenden Planungsphasen wird der Landesjagdverband durch den Vorhabenträger beteiligt.</p>	<p>Die Stellungnahme des Landesjagdverbandes wird zur Kenntnis genommen. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p> <p>Dem Schwerpunktbelang aus der Stellungnahme des Landesjagdverbandes (Natur und Landschaft) wurde im Erörterungstermin nochmals hinreichend Raum gegeben.</p> <p>Die Stellungnahme des Landesjagdverbandes führt weder zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie und der überschlüssigen Prüfung der Umweltbelange noch zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raum- und Umweltbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p>
B 32	Landesverband für Landschaftspflege Sachsen-Anhalt e.V.		
B 33	NaturFreunde Deutschlands Landesverband Sachsen-Anhalt e.V.		
B 34	<p><u>Naturschutzbund Deutschland e.V. (NABU) Landesverband Sachsen-Anhalt (SN vom 16.02.2024)</u></p> <p>Zu o. g. Vorhaben nimmt der NABU Landesverband Sachsen-Anhalt e. V. nachfolgend Stellung.</p> <p>1. Anmerkungen zur Raumverträglichkeitsstudie (UL 00, 01)</p> <p>a. Verkehrsanalyse und Planrechtfertigung</p> <p>Wir möchten betonen, dass aus wirtschaftlicher und verkehrsplanerischer Sicht begründete Zweifel an der Angemessenheit, dem Bedarf und der Planrechtfertigung des genannten Vorhabens bestehen.</p> <p>Kritisiert wird in diesem Kontext insbesondere die Methodik der zugrundeliegenden Verkehrsanalyse und -prognose, aus der im Weiteren ein vordringlicher Bedarf für das Projekt im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 und der vorliegenden Planungsunterlagen abgeleitet wurde (siehe UL 01, S. 12 f.) [vgl. Prins 2024, BMDV 2014]. Die empirische Erhebung von Verkehrszahlen gründet laut UL 01 auf drei Einzelmessungen über 24 Stunden, die an einem einzigen Tag (Di, 24.04.2018) durchgeführt wurden. Ein derart geringer Stichprobenumfang entspricht gemäß gültiger Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen keiner umfangreichen und repräsentativen Datenerhebung und ist durch weite-</p>	<p>Der Vorhabenträger nimmt zu den Hinweisen des NABU wie folgt Stellung:</p> <p>1. Anmerkungen zur Raumverträglichkeitsstudie (UL 00, 01)</p> <p>a. Verkehrsanalyse und Planrechtfertigung:</p> <p>Die Kritik des NABU an der Planrechtfertigung müssen wir zurückweisen.</p> <p>Gemäß dem Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz - FStrAbG) zuletzt geändert durch den Artikel 1 des Gesetzes vom 23.12.2016 (BGBl. I S. 3354), wurden die Ortsumgehungen Zöschen, Wallendorf und Merseburg im Zuge der B 181 im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2030 (BVWP) in den vordringlichen Bedarf eingestuft.</p> <p>Damit wurde die gesetzliche Grundlage für die Planung der Ortsumgehungen durch die Auftragsverwaltung, das Land Sachsen-Anhalt, vertreten durch die Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt geschaffen und der Bedarf des Vorhabens für die Planfeststellung gesetzlich festgestellt (§1 Abs. 2 FStrAbG).</p> <p>Die grundsätzliche Methodik, die seinerzeit insgesamt für die Erstellung des Bundesverkehrswegeplanes verwandt wurde, ist in dem auch vom NABU zitierten Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan dargelegt bzw. dort der Verweis auf den näheren verfügbaren</p>	<p>Die Stellungnahme des NABU wird zur Kenntnis genommen. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt. Den Schwerpunktbelangen aus der Stellungnahme des NABU (Planrechtfertigung, Natur und Landschaft) wurde im Erörterungstermin nochmals hinreichend Raum gegeben.</p> <p>Die Stellungnahme des NABU führt weder zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie noch zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p> <p>Die Stellungnahme des NABU führt nicht zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der überschlüssigen Prüfung der Umweltbelange. Die Stellungnahme des NABU führte in einzelnen Aspekten zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Umweltbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p> <p>Im nachgelagerten Zulassungsverfahren wird der Vorhabenträger laut seiner Erwiderung konkrete Kompensationsmaßnahmen für die gewählte Variante sowie aktuelle Daten zu allen Aspekten (Umweltverträglichkeit, FFH-Verträglichkeit, Artenschutzfachbeitrag, faunistische Untersuchungen) vorlegen. Bei der Formulierung des Untersuchungsrahmens kann sich der NABU beim Scoping zur Umweltverträglichkeitsprüfung hinsichtlich der hier vorgebrachten Kritikpunkte beispielsweise der Berücksichtigung des Bodenschutzes, des IBA, der FFH-Verträglichkeit, der Aktualität der Datengrundlage usw. einbringen.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>re Analysen und Erhebungszeiträume zu ergänzen [vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2012]. Ferner werden durch die Gesamterfassung von Fahrzeugen innerhalb eines Messzeitraums von 24 Stunden tageszeitenabhängige Schwankungen in der Verkehrsdichte nicht berücksichtigt. Für eine adäquate Bedarfsbeurteilung sind ebensolche Schwankungen allerdings erheblich, um belastbare Zustandsbestimmungen, Prognosen und Bewertungen erstellen zu können [vgl. Steierwald et al. 2005]. Aus den Planungsunterlagen geht zudem nicht eindeutig hervor, ob es sich bei den Datenerhebungen um automatische Querschnittszählungen oder manuelle Zählungen handelt und in welchem Umfang die Daten mit früheren Werten ergänzt wurden. Zur Beurteilung der angewandten Methodik und dem aus der Verkehrsanalyse abgeleiteten Bedarf sind diese Angaben unerlässlich -insbesondere im Hinblick auf die hohe Raumerfassung und Komplexität der geplanten Maßnahme.</p> <p>Neben den empirischen Daten sind auch die der Verkehrsanalyse zugrundeliegenden Simulationsmodelle stellenweise veraltet [vgl. BMDV 2014] und deren Dokumentation in den Unterlagen mangelhaft. Es geht daraus nicht hervor, ob die Simulationsmodelle auf Basis allgemeingültiger, großflächiger Betrachtungen oder anhand der Umstände im Einzelfall entwickelt wurden. Der räumliche Differenzierungsgrad und zeitliche Bezug der Verkehrsanalyse bleiben unklar.</p> <p>Gleichzeitig vernachlässigen die Planungen den in der aktuellen Verkehrsentwicklungsprognose 2040 vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) bereits 2022 konstatierten Mobilitätswandel einschließlich langfristiger Folgewirkungen der COVID-19-Pandemie [vgl. BMDV 2022]. Dabei betreffen veränderte Rahmenbedingungen und angepasstes Verkehrsverhaltens besonders den Pkw- und Schwerlastverkehr und dürften nach gutachterlicher Einschätzung auch in Zukunft zu signifikanten Verschiebungen im Verkehrssektor führen, die momentane Prognosen einschließlich früherer Bedarfspläne maßgeblich tangieren. Als Gründe werden eine zunehmende Home-Office-Nutzung, Digitalisierungseffekte im Geschäftsbereich sowie ein wachsendes Umweltbewusstsein genannt, die sich in einem angepassten Mobilitätsverhalten manifestieren [vgl. BMDV 2022, S. 27 ff.].</p> <p>Laut zitierter Verkehrsprognose ist bis 2040 von einer Reduktion der Berufsverkehrsfahrten um 3-10 % auszugehen. Weil der Berufsverkehr einen Anteil von 18 % am Gesamtverkehrsaufkommen stellt, ergibt sich daraus ein erheblicher Einfluss auf die verkehrsplanerische Beurteilung raumgreifender Infrastrukturmaßnahmen. Wegen anwachsender Digitalisierungseffekte im Geschäftsbereich ist ferner davon auszugehen, dass die Anzahl der Geschäftsreisen mit dem Pkw sowie im Schienenpersonenfernverkehr innerhalb der nächsten 16 Jahre um etwa 10 % sinkt. Vor allem die Vielzahl routinemäßiger Dienstbesprechungen werden künftig zunehmend online abgehalten und führen langfristig zu einer Verringerung des Verkehrsaufkommens, so die Autoren. Hinzu kommen Bestrebungen der Arbeitgeber, ihre Emissionen zu reduzieren und attraktive Arbeitsplätze zu schaffen, die sich mit dem Wunsch nach HomeOffice und flexiblen Dienstzeiten verbinden lassen.</p> <p>Aktuelle Trends zeigen darüber hinaus, dass ein umweltbewusstes Verkehrsverhalten und der damit einhergehende Wandel von Mobilitätsbedürfnissen in der Bevölkerung zu einem nachhaltig reduzierten Bedarf bei Personen- und Güterverkehr führen. Hinzu kommt ein zunehmend umweltbewusstes Konsum- und Produktionsverhalten, das bereits weite Teile privater und wirtschaftlicher Bereiche erfasst hat (Landwirtschaft, Ernährung, Energie, Rohstoffe etc.). Nach gutachterlicher Einschätzung wird in diesem Kontext ein Anstieg von Regionalisierungseffekten erwartet - gestützt wird diese Annahme von entsprechenden Daten des Statistischen Bundesamtes. Gemäß der Basisprognose führen Effizienzgewinne in Produktions- und Wiederverwertungssystemen langfristig auch beim Schwerlastverkehr zu Reduktionen [vgl. BMDV 2022]. Im Hinblick auf o. g. Verfahren zeigen die Analysen des BMDV eindrucksvoll, welche Rolle ein verändertes Mobilitätsverhalten für den Verkehrsbedarf spielen kann. Verkehrsplanungen sollten vor diesem Hintergrund auf einen ganzheitlichen Ansatz abzielen, um eine adäquate Versorgung entsprechend vorhandenen Mobilitätsbedürfnissen langfristig sicherzustellen.</p> <p>Angesichts der aus der Basisprognose 2040 hervorgehenden rückläufigen Verkehrslast im Privat- und Geschäftssektor fordert der NABU Sachsen-Anhalt, die Verkehrsplanungen auch im vorliegenden Fall grundlegend anzupassen und das Projekt einer erneuten Bedarfsanalyse zu unterziehen. Gemäß BVWP 2030 ist eine Bedarfsplanüberprüfung alle fünf Jahre vorgeschrieben [vgl. Prins 2024, BMDV 2014]. Die letzte Datenerhebung für den betroffenen Untersuchungsraum fand 2018 statt (siehe UL 01: Erläuterungsbericht zur Raumverträglichkeitsprüfung, Anlage 1, S. 12). Auch aus diesem Grund ist eine erneute Beurteilung der Verkehrsbedingungen dringend erforderlich und ist noch vor der Konkretisierung weiterer Planungsinhalte durchzuführen. Im Zusammenhang mit der demographischen Entwicklung ist zudem sicherzustellen, dass das Infrastrukturangebot nicht in Gebieten erweitert wird, in denen aufgrund langfristiger demografischer Veränderungen, insbesondere im ländlichen Raum, Überkapazitäten zu erwarten sind.</p> <p>Die Ergebnisse der oben zitierten Verkehrsentwicklungsprognose 2040 bestätigen auf der</p>	<p>Informationen enthalten.</p> <p>Grundsätzliche Statements des NABU dazu sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt - der Raumverträglichkeitsprüfung eines aus dem Bundesverkehrswegeplanes hervorgegangenen Vorhabens mit dem Ziel einer Ausweisung und Bestätigung einer Vorzugstrasse - aus Sicht des Vorhabenträgers nicht zielführend.</p> <p>Ebenso muss die unterstellte fehlende Verkehrswirksamkeit des Vorhabens zurückgewiesen werden.</p> <p>Bereits im PRINS ist aus den Anmeldeunterlagen zum Bundesverkehrswegeplan die Verkehrswirksamkeit des Vorhabens untersetzt. Der Vergleich zwischen Bezugs- und Planfall zeigte schon in dieser frühen Planungsphase einen deutlichen Rückgang der künftigen Verkehrsbelastungen in den bisherigen Ortsdurchfahrten Zöschen, Wallendorf und Merseburg/Meuscha. Es sind abschnittsweise Verkehrsrückgänge infolge der B 181n von 6.000 bis 12.000 Kfz prognostiziert.</p> <p>Die ab 2018 im Rahmen der Voruntersuchung aufgestellte Verkehrsuntersuchung kann auch nicht auf die drei zitierten Einzelmessungen als Datenbasis reduziert werden. Diese dienen der Verdichtung der Datenbasis. Es sind in großen Umfang vorhandene Verkehrs- und Strukturdaten verarbeitet worden. Hier wird ohne weitere Kenntnis eine fachlich falsche oder unzureichende Bearbeitung unterstellt.</p> <p>Es erfolgt der Hinweis, dass die dem Vorhabenträger vorliegende Verkehrsuntersuchung insbesondere im Erläuterungsbericht der Raumordnungsunterlage inhaltlich verarbeitet bzw. zitiert wurde. Sie selbst ist nicht Inhalt der Unterlagen zur Raumverträglichkeitsprüfung. Daher ist tatsächlich aus diesen Unterlagen nicht jedes Detail zur Verkehrsuntersuchung erkennbar.</p> <p>In den aktuell vorgelegten Planunterlagen sind die Entlastungswirkungen aber wiederum unter dem Punkt 3.3.1.2 explizit deutlich dargelegt. Auch insoweit kann den Argumenten des NABU fachlich nicht gefolgt werden.</p> <p>Im Übrigen bleibt auch festzustellen, dass die Ausführungen des NABU nicht auf die einzelnen in der Planunterlage ausgewiesenen und bewerteten Varianten eingehen.</p> <p>Unstrittig ist natürlich, und wird bei vergleichbaren Neubauvorhaben bekanntermaßen auch so gehandhabt, dass die Verkehrsuntersuchung auch in den nachfolgenden Planungsphasen nach den dann vorliegenden Kenntnissen und dem zu diesem Zeitpunkt maßgebenden Stand der Technik weiterzuführen und zu aktualisieren ist.</p> <p>Die allgemeinen Statements des NABU hinsichtlich des anzustrebenden Mobilitätswandels, Einflüsse geänderten Arbeits- Freizeit- und Einkaufsverhalten auf Verkehrsentwicklungen usw. nimmt der Vorhabenträger zur Kenntnis.</p> <p>Ebenfalls die vom NABU als Defizite für eine klimafreundliche und artenschutzkonforme Verkehrsentwicklung im Planungsraum vorgenommene Aufzählung und die weiteren nachfolgenden Hinweise.</p> <p>b. Wirtschaftlichkeit:</p> <p>Für die Anmeldung der Maßnahme zum Bedarfsplan wurde ein erster grobgeschätzter Kostenrahmen von 89,3 Mio. EUR im Jahre 2013 ermittelt. Diese Kosten sind in dem im Jahre 2016 aufgestellten Bundesverkehrswegeplan dokumentiert.</p> <p>Ab April 2018 wurden durch die Planenden umfangreiche Untersuchungen zu umweltfachlichen Aspekten, zu verkehrlichen Aspekten und zu sonstigen Betroffenheiten durchgeführt. Die im Zuge der Voruntersuchung ermittelten Baukosten von 230,9 Mio. EUR wurden in der Kostenschätzung vom November 2020 erstmals veröffentlicht. Die Erhöhung der Baukosten gegenüber der Bedarfsplananmeldung ist begründet durch eine wesentlich detailliertere Planung unter Berücksichtigung der Ergebnisse aller durchgeführten Untersuchungen und der sich daraus ergebenden Aufgabenstellungen für die Planung.</p> <p>Es wurde z.B. der Querschnitt der Straße und die Gestaltung der Knotenpunkte an die Erfordernisse der Verkehrsuntersuchung angepasst. Es wurden Bauwerke für die Aufrechterhaltung der landwirtschaftlichen Verkehrsbeziehungen berücksichtigt.</p> <p>Die Errichtung von Lärmschutzwänden wurde vorgesehen und die allgemeine Preisentwicklung über einen Zeitraum von 7 Jahren (39,13 % zwischen 3.Quartal 2013 und 4.Quartal 2023, Quelle Statistisches Bundesamt) wurde berücksichtigt.</p> <p>Die Ermittlung der aktuellen Kosten erfolgte nach den Anweisungen zur Kostenermittlung und zur</p>	

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>anderen Seite die jahrzehntelangen Forderungen des NABU nach einer nachhaltigen und ökologisch vertretbaren Mobilitätswende [vgl. BMDV 2022, S. 49 ff.]. Statt Infrastrukturmaßnahmen für den motorisierten Individualverkehr weiter voranzutreiben, muss zwingend in die Ziele einer klimagerechten Mobilität investiert werden. Diese Pflicht ergibt sich allein aus den Vorgaben des aktuellen Bundes-Klimaschutzgesetzes und der damit verbundenen verkehrspolitischen Verantwortung des Bundes und der Länder [vgl. Bundesklimaschutzgesetz 2021], Dazu zählt etwa die Errichtung neuer Schienenwege, der Ausbau des ÖPNV oder die Erweiterung und Optimierung von Radwegen und Fußgängerzonen. Insbesondere die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken und die Erneuerung des Schienennetzes sollte beim Personen- und Güterverkehr Vorrang haben. Dazu ist es dringend erforderlich, die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des Schienenpersonenverkehrs zu optimieren, den Ausbau von Gleisanschlüssen im Schienengüterverkehr zu verstärken und die allgemeine Leistungsfähigkeit (Kapazitäten) im Bestandsnetz der Schiene zu steigern. Mit den derzeitigen Bestrebungen nach einem Ausbau des Straßennetzes für den motorisierten Individualverkehr, wie auch im vorliegenden Fall, werden diese Ziele weit verfehlt.</p> <p>PROGNOS (2023) kommt in der jüngst veröffentlichten Studie unter Berücksichtigung verschiedener Szenarien zu einer umwelt- und klimagerechten Verkehrspolitik zu folgendem Schluss:</p> <p><i>„Insgesamt wird durch das Szenario deutlich: höhere Mobilitätskosten beim Straßenverkehr und bessere Angebote im öffentlichen Verkehr reduzieren die Verkehrsnachfrage auf der Straße, während sie im öffentlichen Verkehr steigt.</i></p> <p><i>Es ergäben sich auch finanzielle Auswirkungen: Eine Infrastrukturpolitik, die sich nicht an den Klimazielen der Bundesregierung ausrichtet, setzt Fehlanreize für Konsumentinnen und Konsumenten und bindet finanzielle Ressourcen, die an anderer Stelle gebraucht würden.“</i></p> <p>Im Planungsraum zur neuen B 181 sind folgende Defizite einer klimafreundlichen und artenschutzkonformen Verkehrsentwicklung erkennbar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stilllegung statt Reaktivierung und Ausbau von Schienenwegen (z.B. Strecke Merseburg-Leipzig) - teurer Neubau immer neuer, massiv flächen- und ressourcenverbrauchender Straßen, statt vorhandene zu sanieren und betroffenen Anwohnern und Gewerbetreibenden kurzfristig (!) durch innerörtliche Verkehrsberuhigung, Ampelregelungen und Lärmschutz entgegenzukommen - kein durchgängiger Ausbau oder nicht vorhandene Radwege zwischen Merseburg-Burgliebenau-Lochau, Merseburg-Wallendorf-Günthersdorf, Merseburg-Kreypau-Bad Dürrenberg, Wallendorf-Schladebach/Kötzschau <p>Des Weiteren ist die ökologische Durchlässigkeit der vorhandenen B 181 so schlecht, dass die Gefahr der Isolation und des Aussterberisikos hochgradig gefährdeter Arten (Rotbauchunke im FFH-Gebiet an der B 181, Abfahrt Kreypau) immens hoch ist. Ebenso sind auf der alten B 181 zahlreiche Kollisionsoffer unter streng geschützten Arten zu verzeichnen, so bspw. Fischotter. Mit der Umwidmung der alten B 181 zu einer Landesstraße ist absehbar, dass diese gravierenden Konflikte in dem finanziell schlecht ausgestatteten Bundeland Sachsen-Anhalt niemals entschärft werden.</p> <p>Unter Verzicht auf einen immens teuren Neubau der B 181n könnten die für eine ökologische Verkehrswende hinderlichen Defizite abgebaut werden. Beispielsweise könnte durch Inanspruchnahme der dadurch freiwerdenden Mittel ein attraktiver, wenn nicht gar kostenloser ÖPNV eingerichtet werden. Dies wäre die ohnehin fragwürdige Begründung eines Straßenneubaus komplett hinfällig. An der alten B 181 ließe sich ein paralleler Radfernweg errichten, ebenso könnten Grünbrücken und Tunnel für eine ökologische Durchgängigkeit sorgen sowie Schutteinrichtungen das Kollisionsrisiko vermindern.</p> <p>b. Wirtschaftlichkeit</p> <p>Aus den Planungsunterlagen gehen - unter der Annahme, dass die genannten Vorzugsvarianten „A 2.2“ und „B 1 Pf“ final umgesetzt werden - Gesamtinvestitionskosten von 227,406 Mio. € hervor. Die kalkulierten Kosten übersteigen damit die Schätzungen aus dem BVWP 2030 um ein Vielfaches (Faktor 2,6 gegenüber der ursprünglich geplanten Summe von 87,44 Mio. €) [vgl. Prins 2024]. Nicht inbegriffen in diese Rechnung sind zusätzliche Investitionskosten für potenzielle Erwerbsflächen im Rahmen landschaftspflegerischer und artenschutzrechtlicher Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, ggf. erforderliche Standsicherheitsmaßnahmen für den Trassenbau, Kosten für die Altlasten- und Abfallentsorgung sowie Ingenieur- und Gutachterhonorare, die die Planungs- und Baukosten weiter anwachsen lassen.</p> <p>Die Akzeptanz der Kostensteigerung und die damit verbundene Belastung des Landes- und</p>	<p>Veranschlagung von Straßenbaumaßnahmen (AKVS) 2015. Die AKVS gibt die Art und Weise der Kostenermittlung für die einzelnen Planungsphasen vor und regelt die Kostenabstimmung und Kostenüberprüfung.</p> <p>Grundsätzlich werden dabei sowohl Bau- als auch Grunderwerbskosten in jeweilig vorgegebener Bearbeitungstiefe erfasst.</p> <p>Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und das Ministerium für Infrastruktur und Digitales (MID) führen regelmäßig Projektabstimmungstermine durch, in denen die Kostenentwicklung eine gewichtige Rolle spielt.</p> <p>Das BMDV führt die entsprechenden Ermittlungen des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) durch.</p> <p>Im Rahmen der weiteren Planungen zu der aus dem Raumordnungsverfahren letztendlich hervorgegangenen Vorzugstrasse werden natürlich entsprechend der gesetzlichen Bestimmungen geführt, mit dem Ziel somit auch eine genehmigungsfähige Antragsunterlage für das nachfolgend notwendige Baurechtsverfahren zu erstellen.</p> <p>Dies umschließt natürlich auch die Anforderungen des Klimaschutzgesetzes, welches der Bund als zuständiger Baulastträger der Auftragsverwaltung explizit zur Anwendung bzw. Berücksichtigung vorgeschrieben hat.</p> <p>Die Ausführungen des NABU nimmt der Vorhabenträger insofern zur Kenntnis.</p> <p>c. Fehlende Verkehrswirksamkeit und Verursachung wirtschaftlicher Schäden:</p> <p>Die vom NABU zitierten Stellungnahmen sind dem Vorhabenträger bekannt und werden insgesamt in der Bewertung zu berücksichtigen sein.</p> <p>Es ist dem Vorhabenträger bewusst, dass mit der geplanten B 181n natürlich Beeinträchtigungen einhergehen. Die ist bei der Umsetzung von Neubaustrecken leider unvermeidbar.</p> <p>Alein daraus kann man nicht ableiten, dass es dem Vorhaben an einer Planrechtfertigung mangelt.</p> <p>Bundesfernstraßen haben gemäß den Bestimmungen aus § 1 des Bundesfernstraßengesetzes die Aufgabe insbesondere dem weiträumigen Verkehr zu dienen. Die Bedeutung des Vorhabens der B 181n geht damit natürlich weit über die zitierten unmittelbaren Nutzungsansprüche der Region hinaus.</p> <p>Voraussichtliche Entwicklung bei Nichtdurchführung des Vorhabens:</p> <p>Die Einschätzungen des NABU zu den jeweils zitierten Passagen der Planunterlage zur B 181n nimmt der Vorhabenträger zur Kenntnis.</p> <p>Die Verkehrszunahme insbesondere in den bestehenden Ortsdurchfahrten ohne den Bau der B 181 ist in der Planunterlage ausgewiesen. Ein Widerspruch ist nicht erkennbar.</p> <p>Ebenso kann aus den weiteren Zitaten kein Widerspruch innerhalb der Planunterlagen erkannt werden. Insbesondere der Interpretation aus dem letzten Zitat muss widersprochen werden, wonach regionalpolitische Absichten bzw. Planungen torpediert werden. Der NABU hat diese Aussage auch nicht hinreichend substantiiert.</p> <p>d. Bodenschutz:</p> <p>Infrastrukturmaßnahmen, insbesondere der Neubau von Verkehrswegen, bedingen leider immer den Verlust von landwirtschaftlich oder sonstig genutzten Flächen. Auch eine Zerschneidung vorhandener Strukturen geht fast immer mit dem Bau von Verkehrswegen einher. Der Vorhabenträger ist sich dieser Tatsachen bewusst und versucht diese Beeinflussungen durch eine ausgewogene Planung zu minimieren.</p> <p>Die derzeitige technische Planung basiert auf vorhandenem Kartenwerk und ist dadurch relativ ungenau. Nach der Festlegung einer Vorzugsvariante im Zuge der Raumverträglichkeitsprüfung werden Vermessungen auf dieser Trasse für eine genaue Darstellung der Verkehrsanlage und aller sich aus dem Bau dieser ergebenden Änderungen im Bestand sorgen. In dieser Planungsstufe wird nochmalig eine Optimierung der Verkehrstrasse unter Berücksichtigung aller Randbedingungen erfolgen.</p> <p>In der nächsten Planungsstufe erfolgt ebenfalls eine Fortschreibung der landschaftspflegerischen Untersuchungen mit der Konkretisierung der Eingriffe durch das Vorhaben, konkreter Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie eines Kompensationsmaßnahmenkonzeptes. Dazu erfolgen</p>	

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>Bundeshaushalts sowie des Steuerzahlers ist angesichts der dramatischen Krisen (Klima, Artenschutz, internationale Sicherheit, Digitalisierung, Integration von Flüchtlingen) sowie des äußerst zweifelhaften Nutzens der B 181n nicht plausibel. Zudem kommen dem NABU Zweifel an der ökonomischen Planung des Vorhabens, zumal weder ein Vergleich zu früheren Preisschätzungen noch eine Begründung für deren Abweichung angeführt werden. In jedem Fall aber deuten diese Angaben auf fehleranfällige Prognosen im Rahmen des BVWP 2030 (Stand: 2016) hin und bestätigen die bereits erwähnte Einschätzung, dass eine erneute Wirtschaftlichkeits- und Bedarfsprüfung für das Projekt unabdingbar ist. Ausgehend von den aktuellen Kostenschätzungen gemäß Planungsunterlagen verringert sich das Nutzen-Kosten-Verhältnis im Vergleich zum BVWP aufgrund der o. g. Werte zudem erheblich, was im Umkehrschluss auch die Planrechtfertigung des gesamten Vorhabens bedroht [vgl. Prins 2024].</p> <p>Bezüglich Wirtschaftlichkeit sowie Einhaltung nationaler Klimaschutzziele sieht der NABU Sachsen-Anhalt zugleich einen weiteren Aspekt des geplanten Vorhabens überaus kritisch. Die Veränderungen der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen (THG) der Infrastruktur zeigen laut BVWP (B181-G10-ST) einen negativen Nutzen. Die Berechnung sogenannter Lebenszyklusemissionen berücksichtigt dabei neben direkten Emissionen - verursacht durch den Verkehr selbst - auch indirekte Emissionen, wie Bau, Instandhaltung und Betrieb der Infrastruktur sowie Herstellung und Unterhalt der Fahrzeuge, um ein möglichst vollständiges und systematisches Bild der potenziellen Umweltwirkungen zu erzeugen. Über die nächsten Jahrzehnte werden demnach durch das Bauvorhaben größere Mengen THG emittiert als eingespart - verbunden mit finanziellen Verlusten in Millionenhöhe (3,1 Mio. € Barwert) [vgl. Prins 2024]. Hinzu kommt, dass die vom Öko-Institut entwickelte und hier angewandte Berechnungsmethode für Lebenszyklusemissionen aus dem Jahr 2014 stammt, damit stellenweise veraltet ist und etwa die gestiegene CO₂-Bepreisung nicht (ausreichend) einbezieht [vgl. BMDV 2016, Öko-Institut 2014]. Die tatsächlichen Kosten durch emissionsbedingte Umweltschäden dürften demnach sogar höher liegen. Ähnlich den berechneten Abweichungen bei den Investitionskosten trägt auch dieser Umstand zu einer potenziellen Verringerung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses für o. g. Vorhaben bei und verstärkt den Ruf nach einer erneuten Bedarfsprüfung - auch hinsichtlich wirtschaftlicher Kriterien.</p> <p>Weiterhin steht die Tatsache, dass mit dem geplanten Projekt langfristig zusätzliche THG emittiert statt eingespart werden, im diametralen Gegensatz zu den zur Erreichung der Klimaschutzziele gesetzlich und programmatisch bereits festgelegten Maßnahmen (siehe u. a. Bundes-Klimaschutzgesetz in geänderter Fassung vom 24. Juni 2021) [vgl. Bundes-Klimaschutzgesetz 2021], Das Leitbild und der Maßstab der bundesweiten Klimaschutzpolitik orientieren sich demzufolge an den Vereinbarungen der UN-Klimarahmenkonvention, deren Zielen sich Deutschland gemeinsam mit den übrigen EU-Staaten verpflichtet hat. Eine Missachtung jener Verkehrs- und klimapolitischen Ziele wäre ein unverantwortliches Signal an aktuelle und künftige Generationen.</p> <p>c. Fehlende Verkehrswirksamkeit der B 181n und Verursachung wirtschaftlicher Schäden durch B 181n</p> <p>Die unkritische Realisierung fragwürdiger Projekte des BVWP in Sachsen-Anhalt lässt beim NABU Zweifel aufkommen, ob Landesplanung, Landkreise und Kommunen hinreichend in die Bundesprojekte einbezogen werden. Die Übernahme der Planungsleistungen durch das Land suggeriert eine Dienstleistungstätigkeit, von der die Landesbehörden, Landkreise und Kommunen nicht in jedem Fall überzeugt sind.</p> <p>Als Beleg möchten wir die Aussagen des Leunaer Bauausschusses in der MZ vom 10.2.2024 anführen:</p> <p>Leuna/MZ. - „Unser Hauptziel muss sein, dieses sinnlose Projekt zu verhindern.“ So fasste Peter Engel, Vorsitzender des Leunaer Bauausschusses, die Diskussion um die Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg, auch B181n genannt, zusammen.</p> <p>https://www.mz.deflokal/merseburg/warum-die-plane-fur-das-strassenbauprojekt-in-leuna-auf-ablehnung-stossen-3784676, Download vom 11.2.2024.</p> <p>Diese Ansicht wird nach Kenntnis des NABU auch in der Kreisverwaltung des Saalekreises geteilt.</p> <p>Auf welcher rechtlichen Grundlage wird ein Projekt des BVWP geplant und realisiert, welches in der betroffenen Planungsregion abgelehnt oder kritisch hinterfragt wird?</p> <p>Bereits bei der B 87n, deren Planung der NABU kritisch begleitet und aus rein finanziellen Gründen nicht beklagt hatte, endete mit der Realisierung eines massiven Eingriffes in einer potentiellen Weltkulturregion, die diesen Titel nun nicht erhalten wird. Die verkehrliche Wirksamkeit der B87n ist bis heute fraglich und wurde trotz enormer Risiken für Schutzgebiete</p>	<p>Abstimmungen mit den vor Ort wirtschaftenden Betrieben.</p> <p>Dem Vorhabenträger ist bewusst, dass insbesondere für die ortsansässigen landwirtschaftlichen Betriebe Beeinträchtigungen aus dem Vorhaben erwachsen. Vorgesehen ist daher im Zuge der weiteren Planungen bei der Enteignungsbehörde beim Landesverwaltungsamt ein Unternehmensflurbereinigungsverfahren anzulegen. Dieses Verfahren soll die Nachteile, die eine Infrastrukturmaßnahme für Eigentümer und Bewirtschafter landwirtschaftlicher Flächen mit sich bringt, ausgleichen und auf einen größeren Kreis der Beteiligten vermitteln. Das Verfahren versucht es zu ermöglichen, Austauschflächen in gleicher Größe und Wertigkeit zur Verfügung zu stellen. Gleichzeitig werden zerteilte Flächen zu landwirtschaftlich nutzbaren Strukturen zusammengefügt.</p> <p>2. Anmerkungen zur Umweltverträglichkeitsstudie (UL 19)</p> <p>Der NABU zweifelt die naturschutzfachlichen Ergebnisse der Vorplanung an. Im Fazit wird erklärt: „... Aufgrund der Überalterung der Daten zu den Managementplänen und Arterfassungen, der Nichtberücksichtigung relevanter Arten und Artengruppen sowie der Nichteinbeziehung aktuellerer Daten sind die vorgelegten FFH-VP und der Artenschutzfachbeitrag überholt und nicht geeignet für eine nachvollziehbare Variantenauswahl...“.</p> <p>Der VHT weist diese Kritikpunkte zurück.</p> <p>In Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens wurde am 29.08.2019 eine Antragskonferenz durchgeführt, welche nach der „Richtlinie zur Durchführung landesplanerischer Abstimmungen raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen“ (RdErl. des MU vom 08.07.1999 – 24/2002-03) dazu diente, den Untersuchungsrahmen für die Raumverträglichkeit sowie für die Umweltverträglichkeit inhaltlich und räumlich festzuschreiben sowie Art und Umfang der beizubringenden Verfahrensunterlagen für das Raumordnungsverfahren festzulegen. In diesem Rahmen schriftlich ausgetauschte Stellungnahmen und Hinweise der Träger öffentlicher Belange und Naturschutzverbände und -vereinigungen sowie die Ergebnisse deren mündlichen Erörterung (Festlegung des Umfangs der Antragsunterlagen zum Raumordnungsverfahren, 11.02.2020 und Ergänzung zu den Festlegungen vom 11.02.2020 des Umfangs der Antragsunterlagen zum Raumordnungsverfahren, 03.09.2020, Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr, Referat 24 Sicherung der Landesentwicklung) wurden bei der weiteren Bearbeitung der Unterlagen berücksichtigt. Dies betrifft auch die Festlegung zu den Arterfassungen: „... Fledermäuse, Brutvögel, Rastvögel, Libellen, Tagfalter (speziell Maculinea nausithous), Amphibien, Eremit...“ Weitere Arten/ Artgruppen für die Planungsphase Voruntersuchung/ UVS sind nicht zulassungskritisch und werden in der nachgelagerten Planungsphase Entwurfsplanung/ LBP untersucht...“ (Erläuterungsbericht Antragskonferenz 19.03.2019).</p> <p>Ziel der Arterfassung in einer Vorplanung ist die variantenbezogene Herausarbeitung der zulassungskritischen Konflikte im Artenschutz, der sogenannten „roten Ampeln“. Dies sind Verbotsstatbestände, die sich mit großer Wahrscheinlichkeit nicht mehr im Rahmen der Detailplanung, z.B. durch Feintrassierung oder Vermeidung sowie durch Maßnahmen zur Erhaltung der Funktionalität der Lebensstätten, sogenannten CEF-Maßnahmen, umgehen lassen werden. Die Ermittlung aller denkbaren faunistischen/ artenschutzrechtlichen Konflikte für jede Trasse ist dagegen nicht Teil dieser Planungsstufe und bleibt - bezogen auf die Vorzugsvariante - dem Landschaftspflegerischen Begleitplan und dem dort zu konkretisierenden Artenschutzkonzept vorbehalten.</p> <p>Die umfangreichen Sonderuntersuchungen der für die Voruntersuchung relevanten Arten erfolgten in 2018 und 2019 (MYOTIS) und flossen in die Untersuchungen zur Umweltverträglichkeitsstudie (Zusammenfassung der Ergebnisse der Sonderuntersuchungen Seiten 50 bis 56), dem Artenschutzbeitrag und den FFH – Verträglichkeitsprüfungen ein. Aufgrund der Relevanz der Rastvogelthematik im Untersuchungsraum wurden für das SPA-Gebiet die Rastvogelkartierungen 2020 und 2021 aktualisiert. Auch diese Ergebnisse sind in die vorliegenden Unterlagen eingeflossen.</p> <p>Der Anspruch, aktuelle Datengrundlagen der Artengruppen zu verwenden besteht beim VHT durchaus. Regelmäßige und wiederholte Abfragen bei einer Vielzahl von relevanten Behörden/ Stellen/ Vereinen von aktuellen Daten nimmt dabei einen großen Raum bei der Bearbeitung der Unterlagen ein. (Warum die Bereitstellung von Daten manchmal nur schleppend oder gar nicht erfolgt, kann nur gemutmaßt werden.) Des Weiteren muss anerkannt werden, dass derartig komplexe Unterlagen, die unter immer komplizierteren Planungsbedingungen und umfangreicheren Ansprüchen erstellt werden, nicht die letzten aktuellen Daten beinhalten können. Es gibt Redaktionsschlüsse von Untersuchungen, die in Unterlagen einfließen, die wiederum in übergeordnete Gewerke rückgekoppelt werden und verfahrensrechtliche Schritte, bei denen Unterlagen (endredaktionell) ausliegen. Mit Einreichung der Lesefassung der Unterlagen für das Raumordnungsverfahren im Oktober 2021 war der rechtliche Anspruch der Verwendung aktueller Datengrundlagen erfüllt. Auch wenn nicht absehbar war, dass die endgültige Eröffnung des Verfahrens zur (nun) Raumverträglichkeitsprüfung erst im Dezember 2023 erfolgen würde, wäre eine fortlaufende Aktualisierung der faunistischen Datengrundlagen aus eben diesen Gründen nicht möglich gewesen. Im Rahmen der folgenden Entwurfsplanung erfolgen erneute und auf den Landschaftspflegerischen Begleitplan mit Artenschutzbeitrag und FFH – Verträglichkeitsprüfungen bezogene Faunistische</p>	

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>und Artvorkommen realisiert. Kosten und Nutzen stehen auch hier in einem absoluten Missverhältnis.</p> <p>Im Fall der B 181 sprechen sich neben den Kreis- und Stadtverwaltungen zudem zahlreiche Anrainer gegen die Realisierung der B181n aus. Gewerbetreibende fürchten einen massiven Umsatzverlust durch verringerten Durchgangsverkehr und somit weniger potentielle Kunden (Wallendorf/Zöschen). Damit wird ein Beitrag zur Schwächung der regionalen Wirtschaft geleistet.</p> <p>Zur Verkehrswirksamkeit ist auszuführen, dass der NABU die verkehrliche Rechtfertigung der B 181n insgesamt in Zweifel zieht.</p> <p>Die sehr eingeschränkte Trassenführung durch einen infrastrukturell nicht erschlossenen Raum mit einem zweifelhaften Beginn zwischen Leuna und Merseburg und einem Ende (!) westlich Günthersdorf lässt an der Sinnhaftigkeit der Planung ernsthaft zweifeln.</p> <p>Weder werden Einwohner aus Merseburg als Oberzentrum animiert, die neue B 181n zu nutzen, noch wird Verkehr aus dem Industriestandort InfraLeuna über die B 181n rollen. Die Planung der B 181n begann lange vor der Realisierung der A14, A38 und A143 und unter dem Einfluss von Einwohnerzahlen in Leuna und Merseburg, die weit höher als heute lagen. Zudem wurden die alte B 181 erneuert, weitere Bestandsstraßen ertüchtigt. Somit sind die Verkehrsflüsse heute anders als zur Zeit der Aufstellung des BVWP. Interessanterweise wurde auch schon in den 1990er Jahren die Planung an der B 181n für lange Zeit eingestellt und der Sinn dieser Straße bezweifelt.</p> <p>Konsequenzen hat dies jedoch offenbar nicht. Das lässt Zweifel an der Flexibilität und Evaluierung des BVWP und der Raumordnung aufkommen.</p> <p>Die weitere Planung und Realisierung der B 181n würde folgende Konsequenzen haben:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ein langwieriger Planungsprozess bis zur Planfeststellung (mit nachfolgender Klage durch Betroffene und NGOs) - enorme Kostensteigerungen durch Inflation etc., welche die prognostizierten Kosten explodieren lassen - enormer Flächenverbrauch durch geschwungene Trassenführung der B 181n, die keiner Ortsumgehung entspricht, sondern einer Neuzerschneidung der Landschaft und der Betroffenheit weiterer Ortsteile von Merseburg, Leuna, Kreypau, Trebnitz, Friedensdorf (Verlärmung, neuer Durchgangsverkehr, beeinträchtigte Wegeführungen und Landschaftsbild, Verlust von Lebensqualität) - der Verkehr über die alte B 181 bleibt über > 10 Jahre unverändert und wird sich auch nach Realisierung, aufgrund der schlechten Anbindung der B 181n, auf hohem Niveau fortsetzen - die künftige Unterhaltung der B 181 alt wird aufgrund der anzunehmenden Umwidmung zur Landesstraße problematisch werden - an der Einmündung der B181n auf die alte B 181 westlich Günthersdorf wird es regelmäßig zu Staus kommen (die Situation verschlechtert sich hier also) - in Günthersdorf wird der Durchgangsverkehr vermutlich noch vergrößert, da durch die B 181n weiterer Verkehr in Richtung nova eventis provoziert wird <p>Aus den vorgenannten Gründen attestieren wir der B 181n eine Verkehrsunwirksamkeit und eine Verschlechterung der Gesamtsituation.</p> <p>Interessanterweise wird auch nach der Unterlage der RVP-UL19.1_UVS in Kap. 2.2.1.8 die Nichtrealisierung der B 181n so eingeschätzt (kursiv):</p> <p>Voraussichtliche Entwicklung bei Nichtdurchführung des Vorhabens</p> <p><i>Die bestehenden Beeinträchtigungen der Wohn- und Wohnumfeldfunktion entlang der Ortsdurchfahrten Zöschen, Wallendorf und Merseburg der B 181 (Immissionsbelastung, Unfallgefahr) bestünden fort bzw. würden sich bei zunehmendem Verkehr noch verstärken.</i></p> <p>Diese Einschätzung wird vom NABU nicht geteilt, da die Immissionsbelastung durch den Umstieg auf E-Autos und Abnahme des Individualverkehrs stark nachlassen wird. Wie kommen die Gutachter und Landesbehörden zu solchen Aussagen? Wir bitten um Erläuterung!</p> <p><i>Darüber hinaus sind weitere wesentliche Veränderungen des gegenwärtigen Zustands für das Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit bei Nichtdurchführung des Vorhabens nicht zu erwarten.</i></p> <p>Auch diese Einschätzung wird vom NABU nur bedingt geteilt, weil durch veränderte Mobilität, Zunahme von E-Autos und Erhöhung der Verkehrssicherheit eine weitere Verbesserung eintre-</p>	<p>Sonderuntersuchungen auf der Grundlage einer aktualisierten Planungsraumanalyse.</p> <p>Hinsichtlich der Berücksichtigung von IBA-Kulissen wurde im Rahmen der Voruntersuchung ein Klärungsprozess mit der Oberen Naturschutzbehörde initiiert. Hierbei wurde insbesondere der rechtliche Umgang geklärt mit dem Ergebnis, dass „... keine Prüfpflicht zur FFH-Verträglichkeit für das IBA-Gebiet des ehemaligen Kiesabbaues Wallendorf bis zu den Wiesen bei Schladebach“ besteht. Gleichwohl werden diese Flächen hinsichtlich ihrer Bedeutung für das SPA DE 4638 401 „Saale-Elster-Aue südlich Halle in der entsprechenden FFH-VP thematisiert.</p> <p>Hinsichtlich des avifaunistischen Konfliktpotentials auf diesen Flächen erfolgt darüber hinaus eine einzelartbezogene Auseinandersetzung im Artenschutzfachbeitrag. Die hierbei getroffenen Aussagen fanden ebenso Eingang in den Variantenvergleich und die Ausweisung der Vorzugsvariante. In diesem Variantenvergleich der UVS wiederum wird ausdrücklich innerhalb der Auswirkungsprognose für das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt im Abschnitt A (vgl. UVS Kap. 5.3.1.2; S. 147ff) das geplante NSG als „Konfliktschwerpunkt“ und „Auswirkungsklasse I“ thematisiert und ist als wesentliches Kriterium bei der Ausweisung der Vorzugsvariante genannt.</p> <p>Da die behandelten Flächenkulissen deckungsgleich mit der Kategorie „Nationales Naturerbe“ sind, verändert die Nichtnennung dieser Kategorie den Variantenvergleich und die Ableitung der Vorzugsvariante nicht.</p> <p>Zu Kritikpunkten hinsichtlich nicht berücksichtigter Artengruppen und einer Nichtberücksichtigung aktueller Artnachweise haben wir oben ausgeführt.</p> <p>Aktuelle Daten werden im Rahmen der Entwurfsplanung berücksichtigt. Dort werden entsprechend aktueller Datenlage und unter Würdigung der Altdaten konkrete Vermeidungsmaßnahmen und erforderliche artenschutzrechtliche CEF-Maßnahmen, FFH-rechtliche Maßnahmen zur Schadensbegrenzung sowie naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen abgeleitet.</p>	

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>ten wird. Insgesamt wird aber durch die Aussage in der Planungsunterlage der akute Realisierungsbedarf der B 181n verneint.</p> <p><i>So blieben auch die für die Erholungs- und Freizeitnutzung bedeutenden Räume im Bereich der Saale bei Merseburg in ihrer bisherigen Qualität erhalten. Für den Bereich des Saale-Elster-Kanals bestehen langfristige Entwicklungsabsichten, die auf eine Aufwertung dieses Bereiches für Formen der Erholungs- und Freizeitnutzung abzielen. In Rede steht hierbei auch eine Fertigstellung des Kanals und seine Nutzung für den Wassertourismus sowie die Ausweisung eines Saale-Elster-Kanal-Radweges. Konkretere Planungen liegen hierzu aber noch nicht vor.</i></p> <p>Diese Aussage beinhaltet, dass die Realisierung der B 181n regionalplanerische Absichten torpediert und die Qualität der Erholungsräume um Merseburg und Leuna verschlechtert wird. Der NABU möchte ergänzen, dass bei Nichtrealisierung erheblicher Flächenverlust vermieden wird, vor allem auch für die Agrarbetriebe, aber auch Schutzgebiete ihren Schutzzweck nicht verlieren würden und die Gefahr erheblicher Beeinträchtigungen von FFH- und SPA-Gebieten und IBA sowie von Artvorkommen und Lokalpopulationen streng geschützter Arten vermieden wird.</p> <p>d. Bodenschutz, sparsamer Umgang mit Flächen</p> <p>Die bereits massiv unter Druck stehenden Landwirte der Region (speziell AG Bad Dürrenberg, Landwirtschaftsbetrieb Schaaf aus Wallendorf und AG Kötschlitze und weitere bei Trebnitz/Merseburg) verlieren durch die B 181n massive Acker- und Grünlandflächen, die für die wirtschaftliche Entwicklung essenziell sind. Verluste ergeben sich weiterhin durch Wegeneubauten und erheblich auch durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie Nebenanlagen.</p> <p>Durch Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen sowie Ersatzmaßnahmen werden massive Flächeninanspruchnahmen erforderlich, die der NABU in der entsprechenden Planungsphase fordern wird. Gerade durch die Amphibienwanderungen werden erhebliche Inanspruchnahmen erfolgen, da Dutzende Unterführungen nötig sein werden, die entsprechend einzubinden sind. Ebenso sind unterbrochene funktionale Beziehungen (Fledermäuse, Biber, Fischotter, Wildkatze etc.) durch Grünbrücken und ausreichend groß dimensionierte Gehölzpflanzungen beiderseits der Trasse neu zu errichten. Hinzu kommen Ersatzmaßnahmen für Feldvögel (bspw. Kiebitz, Feldlerche, Wachtel, Rebhuhn, Rohrweihe), die in der Unterlage noch nicht bilanziert sind, aber die angrenzenden Landwirtschaftsbetriebe erheblich belasten werden. Allein für die bau- und betriebsbedingt anzunehmenden Verluste der gefährdeten Feldlerche werden vom NABU notwendige Ausgleichsmaßnahmen auf > 100-200 ha unbeeinträchtigter (nicht durch Verkehrslärm oder optische Reize gestörter) Ackerfläche prognostiziert.</p> <p>Diese Verluste für die Ackerbaubetriebe sind bisher nicht bilanziert, es werden jedoch Dutzende bis Hunderte Hektar landwirtschaftlicher Fläche entlang der B 181n sein, die durch den Bau der B 181, die Nebenanlagen, entstehende Zwickelflächen und notwendige (!) Ersatzmaßnahmen verloren gehen.</p> <p>Dies ist angesichts der Flächenverluste und der ökonomischen Zwänge der Landwirte nicht hinnehmbar. Der eigenen Prämisse, sorgsam mit der Ressource Boden umzugehen, widersprechen Bund und Land mit dieser Planung, da eine komplette Neuversiegelung in einem infrastrukturell wenig erschlossenen Agrarraum von größter Bedeutung erfolgt. Die laut Planung bevorzugte Trassenführung führt zudem zwangsläufig zu zahlreichen nicht mehr nutzbaren Zwickel- und Restflächen (bspw. zwischen Saale-Elster-Kanal und B 181n), was zu weiteren Verlusten führt.</p> <p>2. Anmerkungen zur Umweltverträglichkeitsstudie (UL 19)</p> <p>Allgemeine Beurteilung der Trassenvarianten / der Vorzugsvariante mit Anmerkungen zu den FFH-VP und dem Artenschutzfachbeitrag / der FSU</p> <p>Der NABU stellt nach eingehender Prüfung fest, dass der Planungsraum keine natur- und artenschutzverträgliche Trassenführung zulässt.</p> <p>Damit ergibt sich - auch vor dem Hintergrund der Verkehrsunwirksamkeit der geplanten B 181n und den weiteren massiven Beeinträchtigungen von Eigentümern, Landpächtern und Gewerbetreibenden sowie von Anwohnern der neu betroffenen Ortschaften - die begründete Forderung des NABU an das Land und den Bund, von der Realisierung des Vorhabens nach BVWP abzurücken und die Fortsetzung der Planungen umgehend einzustellen.</p> <p>Vor dem Hintergrund der o.g. Gründe sowie der Verpflichtungen zur Sparsamkeit, zum Klima- und Ressourcenschutzes (Baumaterial, Bodenschutz, Hochwasserschutz, Trinkwasserschutz) und zur Biodiversität ist die Null-Variante das einzig nachvollziehbare Prüfergebnis der RVP.</p>		

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>Die geprüften Trassenvarianten haben Alibi-Funktion und erfüllen nicht die Forderung der Raumordnung, tatsächliche Alternativen mit deutlich abgestuften Raumwiderständen zu prüfen.</p> <p>Es werden bei jeder der zu kombinierenden Trassenvarianten und Untervarianten zahlreiche hochrangige Schutzgebiete von nationaler und europäischer Relevanz zerschnitten oder tangiert, streng geschützte Arten beeinträchtigt und Schutzgüter in Mitleidenschaft gezogen. Der NABU geht ohne Zweifel von Verbotstatbeständen und -im Unterschied zu den Gutachtern der RVP - notwendigen Ausnahmeprüfungen nach dem Artenschutzrecht aus und kann dies auch belegen.</p> <p>Die Realisierung der Trasse ist zwangsläufig aufgrund der Beeinträchtigung essenzieller Habitate von Brut- und Rastvögeln, Fledermäusen, Lurchen und Kriechtieren naturunverträglich, widerspricht den Schutzgebietsverordnungen und gefährdet den Schutzzweck der Schutzgebiete und ist nicht mit der Biodiversitätsstrategie des Landes und Bundes vereinbar.</p> <p>Die Artenkrise wird durch das Vorhaben regional deutlich verstärkt, wie bereits durch die Realisierung der ICE-Trasse Nürnberg-Erfurt-Berlin durch die Saale-Elster-Aue oder die B87n durch die Saale-Aue bei Bad Kösen.</p> <p>Die Lebensqualität für die Bewohner der neuen trassennahen Orte und Regionen nimmt deutlich ab. An der Bestandstrasse wird sich indes die Belastung der Orte kaum ändern, allein schon durch Anwohnerverkehr und den Verkehr von Merseburg und Halle nach Günthersdorf und zur A9. Die B 181n bringt nicht die erhoffte Entlastung der Orte Wallendorf und Zöschen (andere Orte können ohnehin nicht entlastet werden).</p> <p>Die in der UL 19 dargestellte Vorzugsvariante B1 Pf + A 2.2 ist auch im Vergleich mit den anderen Varianten nicht umweltverträglich(er).</p> <p>In der Unterlage zum Artenschutzfachbeitrag und den FFH-VPs und der Raumwiderstandsprüfung incl. der Betrachtung der Schutzgebiete wurden vom NABU erhebliche Planungsmängel festgestellt.</p> <p>Diese begründen sich wie folgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nichtberücksichtigung der Ausweisung und des rechtlichen Status [vgl. Schulze & Tolkmitt 2022] vorhandener Schutzgebiete im Planungsraum, wie des IBA [vgl. Sudfeldt et al. 2002], „ST 10 - Saale-Elster-Luppe-Aue südlich Halle mit ehem. Tagebau Merseburg-Ost und Kiesgruben Wallendorf. - Das IBA wird vom NABU als „faktisches Vogelschutzgebiet“ und Vorschlagsgebiet zur Ausweisung als EU SPA betrachtet. Die Landesmeldung zu den EU SPA ist mit erheblichen Defiziten behaftet, weil Bergbaufolgelandschaften unberücksichtigt blieben. Da allein fachliche Gründe für die Gebietsmeldung entscheidend sind, muss das o.g. IBA als SPA nachgemeldet werden. Bis dahin gilt im IBA nach Ansicht des NABU eine Veränderungssperre. - Die Kiesgruben Wallendorf/Schladebach sind nicht nur ausgewiesenes LSG, sondern auch geplantes NSG. Eine entsprechende raumordnerische Einordnung erfolgte bereits vor langer Zeit. Dieses gNSG beinhaltet auch Bestandteile des „Nationalen Naturerbes“. Der NABU ist in Form seiner Stiftung Eigentümer dieser Flächen und hat nach Grundbuch Vorkaufsrecht für weitere Flächen im Umfeld. Einige Trassenvarianten der B 181n tangieren oder zerschneiden dieses Gebiet, weshalb Eigentümerrechte hier unmittelbar betroffen sind. Dass das Nationale Naturerbe als Schutzform und -kategorie, die auch Gegenstand des Koalitionsvertrages auf Bundesebene ist, bei der Trassenbeurteilung keine Rolle spielt, verwundert den NABU. - Die RVP und der Artenschutzfachbeitrag basieren auf zu alten Daten- und Planungsgrundlagen. Sowohl die ausgewerteten Managementpläne sind >10 Jahre alt, entsprechend auch ihre Datengrundlagen und -bewertungen als auch das recherchierte Datenmaterial zu Lebensraumtypen und Artenvorkommen. - Die angestellten faunistischen Untersuchungen entsprechen weder dem aktuellen wissenschaftlichen Standard (bspw. keine Fangzäune, keine Telemetry, keine genetischen Untersuchungen von Gewässerproben) noch sind diese aktuell (teils nur 2018, d.h. 6 Jahre alt!); eine Trassenbeurteilung im Jahr 2024 auf dieser veralteten Grundlage lehnt der NABU ab. - Die wenigen angestellten Untersuchungen betreffen nur ausgewählte Artengruppen; die in den genannten und untersuchten Schutzgebieten relevanten Schutzgüter nach Anh. II und IV betreffen bspw. auch Xylobionte Käfer, Säuger (Biber, Fischotter, Wildkatze), Kriechtiere, Libellen, Schmetterlinge und Mollusken. Die Nichtberücksichtigung dieser Artengruppen 		

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>(auch nicht auf Grundlage vorhandener Gutachten/Untersuchungen) führt zwangsläufig zu Abwägungsmängeln.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vor dem Hintergrund der bereits 2018/19 vorliegenden Arterfassungen und Gutachten muss unterstellt werden, dass nicht in jedem Fall die aktuellen Roten Listen Verwendung fanden, die gerade für den Artenschutzfachbeitrag relevant sind; ebenso wurden die im Artenschutzfachbeitrag und in der FFH-VP für das SPA Saale-Elster-Aue verwendeten Schwellenwerte auf der (alten) Grundlage der „Liste der im Artenschutzfachbeitrag zu berücksichtigenden Arten“ vorgenommen; wesentlich relevanter und aktueller wäre hier aber die Arbeit von SCHULZE et al. (2022), in der landesweite, bundesweite und internationale Schwellenwerte für zahlreiche Rastvogelarten benannt werden; diese wird seit einiger Zeit von Gutachtern als Planungs- und Bewertungsgrundlage bei vielen Eingriffsvorhaben herangezogen. - Dem NABU liegen zahlreiche aktuelle Nachweise zu Artvorkommen vor, die in den Unterlagen nicht zu finden sind. Beispiele sind Wachtel, Rebhuhn, international bedeutsame Rastvorkommen von Tundrasaatgans und national/landesweit bedeutsame von Blässgans. Daneben sind Rastvorkommen/Äsungflächen des Kranichs im Planungsraum der Vorzugstrasse bekannt. Die Vorkommen der Rastvögel im Planungsraum führen zur höchsten Bedeutung des Planungsraums im Bereich der Vorzugsvariante für Rastvögel im landesweiten Vergleich [vgl. vgl. Schulze et al. 2022]. Die internationale Bedeutung von Äsungflächen sollte eigentlich ein Ausschlusskriterium für eine Trassenplanung einer Bundesstraße sein. Die Unterlagen zur FFH-VP und Artenschutzfachbeitrag weisen auch keine Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen (bspw. alternative Äsungflächen, Sicht- und Kollisionsschutzwände) aus, die diesem Fakt gerecht werden. - Das Untersuchungsdesign bei den Rastvögeln und Brutvögeln ist kritisch zu hinterfragen. So sind die Erfassungstermine bei den Rastvögeln nicht geeignet gewesen, das Artenspektrum und das Auftreten wesentlicher Rastvögel hinreichend genau zu erfassen. So sind zahlreiche Termine im Abstand von nur wenigen Tagen angesetzt wurden, im Januar (einem Hauptmonat des Rastvogelauftrittens) nur ein einziger Termin -im Unterschied zu den übrigen Monaten mit bis zu vier Terminen. Das ist nicht akzeptabel, zumal das Rastvogelgeschehen erheblich aufgrund der Feldfrüchte und Witterungsbedingungen variiert: Insofern wären gerade deshalb aktuelle Daten aus den Jahren 2019-2024 notwendig zur Beurteilung der Vorzugsvariante, die komplett fehlen. - Bei den Brutvögeln ist in der Unterlage die Nichtberücksichtigung zahlreicher aktueller Brutvogelarten des Planungsraums zu konstatieren, so bspw. Kleine Ralle (eines der wenigen Vorkommen in Sachsen-Anhalt), Zwergdommel, Rebhuhn, Kranich (jeweils mehrere Paare!) u.a. Das ist ein erheblicher Mangel, da diese Arten gerade im Bereich der Vorzugsvariante vorkommen. Es wird unterstellt, dass gerade Nacht- und Dämmerungsexkursionen mit Klangattrappe im Gesamtgebiet nur in unzureichender Art und Weise stattfanden, da gerade wertgebende, dämmerungs- und nachtaktive Arten in der Zusammenstellung unterrepräsentiert sind. - Die Erfassung der Lurche erfolgte nicht auf der Grundlage neuester wissenschaftlicher Methoden und Standards, die für die Auswahl der Vorzugsvariante von Bedeutung sind. So fehlen Fangzaununtersuchungen (gerade bei den hier festgestellten hochmobilen Arten Wechsel- und Kreuzkröte sowie Knoblauchkröte unabdingbar) ebenso wie genetische Untersuchungen zur Bestimmung des Arteninventars (vor allem kryptische Arten) in den von der Trasse tangierten Gewässern.- - In der Unterlage zum Artenschutzfachbeitrag fehlt die Aufführung und Beurteilung der Vorkommen von Kammolch und Kreuzkröte. Letztere besitzt im Planungsraum und im Bereich der Vorzugsvariante (essenzieller Aktionsraum der Art!) ihr einziges Vorkommen im südlichen Saalekreis: Die Beeinträchtigung dieses Vorkommens in von höchster artenschutzrechtlicher Relevanz und erfordert eine Ausnahmeprüfung bei Realisierung dieser Variante der B 181n. - Die Untersuchungen zu den Fledermäusen sind nicht als ausreichend zu bezeichnen, um eine Trassenvariante als unkritisch oder verträglicher als andere darzustellen. Die funktionalen Beziehungen innerhalb des Planungsraums (zwischen Wochenstube und Nahrungsraum, Transferstrecken, Zug- und Leitlinien) sind hierfür entscheidend. Grundlage hierfür ist die Kenntnis der Wochenstuben sowie der Größe und Bedeutung der Populationen und der Artansprüche. Nur auf dieser Grundlage lassen sich Artbetroffenheiten nachvollziehbar darstellen und bewerten. Die Unterlage 19 zur RVP suggeriert die Heilung aller auftretenden Betroffenheiten unter Berücksichtigung der Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen auch bei dieser Artengruppe, was vom NABU nicht gestützt wird. <p>So liegt dem NABU eine Zusammenstellung der Arbeiten und Ergebnisse der Landesreferenzstelle für Fledermausschutz und des AK Fledermäuse Sachsen-Anhalt vor.</p>		

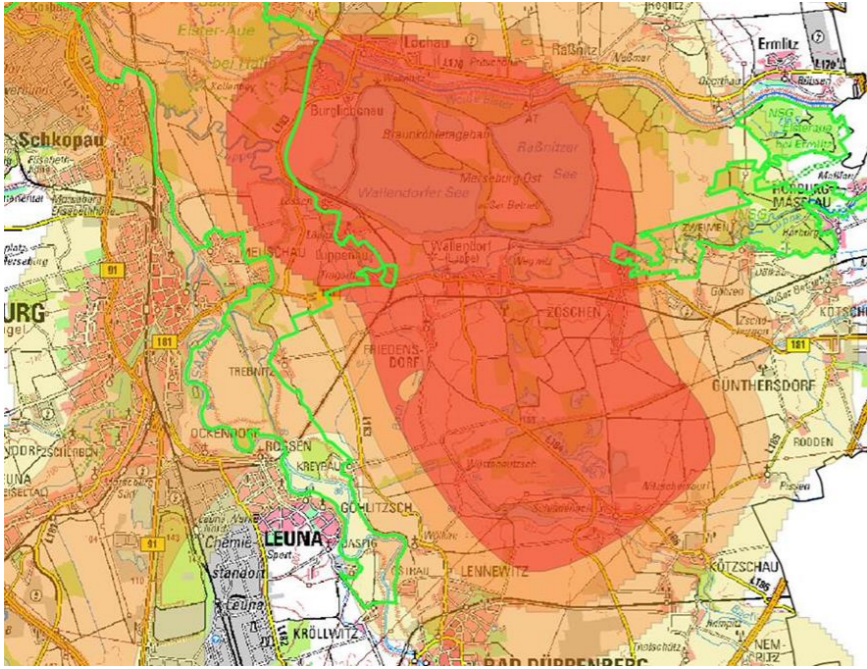
Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24																																																																
	<p>So wurden in den Kiesgruben Wallendorf/Schladebach mit den z. T. älteren Gehölzbeständen im nördlichen Gebietsteil vor ca. elf Jahren Fledermauskästen ausgebracht, welche insbesondere von der Rauhauffledermaus, Mückenfledermaus und Mopsfledermaus angenommen werden. Umfangreiche Netzfänge belegen u. a. durch Fledermausmarkierungen, dass die Kiesgruben Wallendorf/Schladebach ein überregional bedeutendes Reproduktionsgebiet und ein essentieller Trittstein während des Fledermauszuges in der weiträumig ausgeräumten Agrarlandschaft sind (Tab. 1). Für zahlreiche Arten wurde -in vielfacher Ergänzung zur in den Planunterlagen erfolgten Darstellung der Artstati (Artenschutzfachbeitrag der RVP) - die Fortpflanzung vieler Arten im Planungsraum, gerade auch im Bereich der Vorzugsvariante, belegt.</p> <p>Folgende im Untersuchungszeitraum nachgewiesene Arten möchten wir konkret benennen.</p> <p>Tab. 1: Nachweise von Fledermausarten im Planungsraum, Bereich Kiesgruben Wallendorf/Schladebach (AK Fledermäuse Sachsen-Anhalt)</p> <p>Rep. = Reproduktion. Mig. = vor allem während der Migrationszeit, Männchen meist dauerhaft im Gebiet. ? = Status nicht bekannt / unsicher Häufigkeit: X = selten. XX = häufig. XXX = sehr häufig.</p> <table border="1" data-bbox="184 743 750 1157"> <thead> <tr> <th>Nr.</th> <th>Art</th> <th>Häufigkeit</th> <th>Status</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1</td><td>Gr. Abendsegler</td><td>XX</td><td>Rep.?, Mig., Schl.</td></tr> <tr><td>2</td><td>Kl. Abendsegler</td><td>XXX</td><td>Rep., Mig.</td></tr> <tr><td>3</td><td>Breitflügel-Fledermaus</td><td>XXX</td><td>Rep.</td></tr> <tr><td>4</td><td>Wasserfledermaus</td><td>XXX</td><td>Rep.</td></tr> <tr><td>5</td><td>Fransenfledermaus</td><td>X</td><td>?</td></tr> <tr><td>6</td><td>Gr. Bartfledermaus</td><td>XXX</td><td>Rep.</td></tr> <tr><td>7</td><td>Kl. Bartfledermaus</td><td>X</td><td>?</td></tr> <tr><td>8</td><td>Gr. Mausohr</td><td>X</td><td>?</td></tr> <tr><td>9</td><td>Zwergfledermaus</td><td>XXX</td><td>Rep.</td></tr> <tr><td>10</td><td>Mückenfledermaus</td><td>XXX</td><td>Rep., Mig.</td></tr> <tr><td>11</td><td>Rauhauffledermaus</td><td>XXX</td><td>Rep.?, Mig.</td></tr> <tr><td>12</td><td>Mopsfledermaus</td><td>XXX</td><td>Rep.</td></tr> <tr><td>13</td><td>Braunes Langohr</td><td>XXX</td><td>Rep.</td></tr> <tr><td>14</td><td>Graues Langohr</td><td>X</td><td>?</td></tr> <tr><td>15</td><td>Zweifarb-Fledermaus</td><td>X</td><td>Mig.</td></tr> </tbody> </table> <p>Alle vorstehenden Fledermausarten sind im Anhang IV der FFH-Richtlinie gelistet und gelten daher nach BNatSchG als „streng geschützt“. Die orange dargestellten Arten sind zusätzlich im Anhang II der FFH-Richtlinie aufgeführt, für welche Schutzgebiete (FFH-Gebiete) auszuweisen sind. Sie können daher bei der Beurteilung der FFH-Verträglichkeit eine entscheidende Rolle spielen, aufgrund der Aktionsraumgrößen auch im Hinblick auf die FFH-Gebiete Saale-Elster-Aue südlich Halle und ggf. Elster-Luppe-Aue.</p> <p>Infolge der bei jeder der betrachteten Trassenvarianten entstehenden Barrierewirkung zwischen essenziellen Nahrungsflächen (z. B. Saale-Elster-Kanal und südliche Kiesgrubengebiete und Staubecken Schladebach) und den bekannten Wochenstuben (z. T. im nördlichen Kiesgrubengebiet, in Fledermauskästen, in der Saaleaue), werden entlang der Gesamttrasse zahllose erhebliche Beeinträchtigungen von Lokalpopulationen und das Eintreten von Verbotstatbeständen durch systematisch auftretende Kollisionsopfer infolge der Querung von Transfer- und Leitlinien bei vielen der o. a. Arten als wahrscheinlich erachtet. Eine Heilung durch einfache, anlagenbezogene Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen (Schutzwände etc.) ist nicht zu erwarten, vielmehr wären bei Fortsetzung der Planung zahlreiche Ausnahmepflichten und umfangreiche Ersatzmaßnahmen im gesamten Planungsraum zwischen Leuna und Günthersdorf erforderlich.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Artengruppe der Libellen wurde in der UVS nicht betrachtet, obwohl gerade das großflächig gequerte Kiesgrubengebiet bei Wallendorf/Schladebach landesweit als Schwerpunktgebiet für das Vorkommen von Libellen, darunter auch von FFH-Arten, wie <i>Leucorrhinia pectoralis</i> und <i>Leucorrhinia caudalis</i>, bekannt ist. Die Artengruppe stellt auch eine wesentliche Nahrungsgrundlage für die hier konzentriert auftretenden Baumfalken sowie Bienenfresser dar. - Die FFH-VP ist ungenügend und stellt weitgehend darauf ab, auch bei starker Isolation dem Schutzzweck weiter gerecht zu werden. Dieser Ansatz verkennt die Wirkung von Isolation und Barriere auf das Arteninventar und die Einflüsse einer Straße auf kleine FFH-Gebiete durch Schadstoffeinträge, Verlärmung, optische Reize, Einwanderung von Neophyten und hydrologische Einwirkungen. Entsprechend sind die Beurteilungen im Falle der Saale-Elster-Aue sowie der Schafhufe unvollständig und unkritisch. Beide FFH-Gebiete werden durch die 	Nr.	Art	Häufigkeit	Status	1	Gr. Abendsegler	XX	Rep.?, Mig., Schl.	2	Kl. Abendsegler	XXX	Rep., Mig.	3	Breitflügel-Fledermaus	XXX	Rep.	4	Wasserfledermaus	XXX	Rep.	5	Fransenfledermaus	X	?	6	Gr. Bartfledermaus	XXX	Rep.	7	Kl. Bartfledermaus	X	?	8	Gr. Mausohr	X	?	9	Zwergfledermaus	XXX	Rep.	10	Mückenfledermaus	XXX	Rep., Mig.	11	Rauhauffledermaus	XXX	Rep.?, Mig.	12	Mopsfledermaus	XXX	Rep.	13	Braunes Langohr	XXX	Rep.	14	Graues Langohr	X	?	15	Zweifarb-Fledermaus	X	Mig.		
Nr.	Art	Häufigkeit	Status																																																																
1	Gr. Abendsegler	XX	Rep.?, Mig., Schl.																																																																
2	Kl. Abendsegler	XXX	Rep., Mig.																																																																
3	Breitflügel-Fledermaus	XXX	Rep.																																																																
4	Wasserfledermaus	XXX	Rep.																																																																
5	Fransenfledermaus	X	?																																																																
6	Gr. Bartfledermaus	XXX	Rep.																																																																
7	Kl. Bartfledermaus	X	?																																																																
8	Gr. Mausohr	X	?																																																																
9	Zwergfledermaus	XXX	Rep.																																																																
10	Mückenfledermaus	XXX	Rep., Mig.																																																																
11	Rauhauffledermaus	XXX	Rep.?, Mig.																																																																
12	Mopsfledermaus	XXX	Rep.																																																																
13	Braunes Langohr	XXX	Rep.																																																																
14	Graues Langohr	X	?																																																																
15	Zweifarb-Fledermaus	X	Mig.																																																																

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>Vorzugsvariante stark beeinträchtigt durch Zerschneidung und Tangierung.</p> <ul style="list-style-type: none"> - In der SPA-VP wird für keine Art die Notwendigkeit einer Ausnahmeprüfung prognostiziert, wenn Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen oder CEF-Maßnahmen realisiert werden (Karte 2b_RVP_UL 19.4.2). Dieser Einschätzung stimmt der NABU nicht zu. Bspw. sind für Sperbergrasmücke und Raubwürger keine Ersatzlebensräume zeitnah herstellbar (> 20 Jahre Vorlaufzeit nötig), zumal wird die Flächenverfügbarkeit im räumlichen Zusammenhang bezweifelt. Die Lokalpopulationen beider Arten sind zudem in einem schlechten Erhaltungszustand und sehr klein + räumlich isoliert. - Die Bedeutung der im SPA „Saale-Elster-Aue“ liegenden Rastflächen der Tundrasaatgans und Blässgans wird offenbar nicht anerkannt; jedenfalls ist entsprechender Karte kein Label zu entnehmen. Mit dem Bau der Saalebrücke wird der Fläche im SPA die Funktion weitgehend entzogen, da die Arten große Abstände zu vertikalen Strukturen einhalten. Diese negative Wirkung ist erheblich vor dem Hintergrund des Schutzzweckes und der LandesVO Natura2000. <p>3. Fazit</p> <p>Wegen der erläuterten Defizite in der Verkehrsanalytik, fehlerhafter Prognosen im BVWP, der Vernachlässigung veränderter Mobilitätsbedürfnisse sowie ökonomischer Bedenken hinsichtlich Nutzen-Kosten-Verhältnis des Projekts hält der NABU Sachsen-Anhalt die vorgelegten Unterlagen der RVP bzgl. Bedarfsprüfung, Wirkungsprognose, Trassenvarianten-Auswahl, Verkehrsströmen sowie Wirtschaftlichkeitsprüfung für fehlerhaft und veraltet.</p> <p>Aufgrund der Überalterung der Daten zu den Managementplänen und Arterfassungen, der Nichtberücksichtigung relevanter Arten und Artengruppen sowie der Nichteinbeziehung aktuellerer Daten sind die vorgelegten FFH-VP und der Artenschutzfachbeitrag überholt und nicht geeignet für eine nachvollziehbare Variantenauswahl. Mit den vorhandenen Daten lässt sich die verträglichste Trassenvariante nicht bestimmen.</p> <p>Unabhängig davon ist auf Grundlage der bisherigen Planungsunterlagen und derverkehrlichen Unwirksamkeit der Varianten der B 181n für den NABU Sachsen-Anhalt aus ökonomischer, klima- und naturschutzfachlicher Sicht und wegen des erheblichen Konfliktpotenzials, das sich im Zusammenhang mit den beschriebenen Umweltbeeinträchtigungen für alle vorgestellten Trassenalternativen ergibt, die sogenannte Null+ - Variante die einzig vertretbare Variante.</p> <p>Die Null+ -Variante lässt einen nachhaltigen, klimaresilienten, verkehrsgerechten Ausbau und Unterhalt der bestehenden B 181 zu, deren verbesserte ökologische Durchlässigkeit, die Vermeidung von Eingriffen in hochrangige Schutzgebiete, darunter NATURA 2000-, Natur- und Landschaftsschutzgebiete sowie das IBA als „faktisches Vogelschutzgebiet“.</p> <p>Diese Forderung deckt sich im Übrigen auch mit dem übergeordneten Ziel des BVWP 2030. Dort heißt es konkret: „Daher konzentriert sich der Bund bei seinen Investitionen vorrangig auf die Bereiche Erhaltung bzw. Ersatz [...]“ [vgl. BVWP 2016, S. 4]. Eine Weiternutzung und -entwicklung vorhandener Infrastruktur ist dem Neubau daher vorzuziehen.</p> <p>Die Null+-Variante ist die einzige Variante, die nicht gegen die Ziele des Klimaschutzes, des Ressourcenschutzes, der Biodiversitätsstrategie und des Artenschutzes, der Schutzgebietsverordnungen sowie die Interessen zahlreicher Anrainer, regionaler Gewerbetreibender und betroffener Landwirte verstößt.</p> <p>Der NABU lehnt das Vorhaben B 181n in der aktuellen Form ab und fordert Land und Bund zur Entlassung des Vorhabens B 181n aus dem BVWP und zur sofortigen Einstellung aller weiteren Planungen zur B 181n auf</p> <p>Anmerkung: Der Stellungnahme des NABU Sachsen-Anhalt angefügt wurden Stellungnahmen weiterer Interessengruppen (Forstservice Lankers, Landschaftspflegeverband Merseburg-Querfurt e. V., Agrargenossenschaft Bad Dürrenberg, Landwirtschaftsbetrieb Christian Schaaf, Jagdgenossenschaft Wallendorf). Diese Stellungnahmen sind unter B 112 sowie S 16 bis S 20 eingestellt.</p>		
B 35	Naturschutzbund Deutschland e.V. (NABU) Regionalverband Halle/Saalekreis		
B 36	Ornithologenverband Sachsen-Anhalt e.V.		
B 37	<u>Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e.V. Landesverband Sachsen-Anhalt (SN vom 18.12.2023)</u>	Der Vorhabenträger nimmt zur Kenntnis, dass sich die Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e.V. gegenwärtig nicht zu dem Vorhaben äußert.	Die Stellungnahme der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald wird zur Kenntnis genommen.

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>Leider ist es dem Landesverband der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e.V. derzeit nicht möglich, sich an den Stellungnahmen und Beteiligungen der Verbände gemäß § 63 BNatSchG zu beteiligen.</p> <p>Wir möchten Sie bitten, uns weiterhin in Ihrem Verteiler zu lassen. Sobald es dem Landesverband der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e.V. wieder möglich ist, werden wir uns zu öffentlichen Beteiligungen äußern.</p> <p>Für Rückfragen stehen wir gern zur Verfügung.</p>	<p>Die Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e.V. wird in späteren Planungsphasen vom Vorhabenträger beteiligt.</p>	
B 38	VDSF Landesanglerverband Sachsen-Anhalt e.V.		
B 39	Vogelschutzwarte Storchenhof Loburg e.V.		
B 40	Arbeitskreis Heimische Orchideen Sachsen-Anhalt e.V.		
B 41	Interessengemeinschaft Bode-Lachs e.V.		
B 42	<p><u>Landesamt für Umweltschutz (SN vom 19.02.2024)</u></p> <p>Nach Prüfung vorgelegter Unterlagen ergehen nachstehende fachliche Hinweise des Landesamts für Umweltschutz Sachsen-Anhalt (LAU):</p> <p>Schutzgut Boden</p> <p>Die Herleitung einer Vorzugsvariante für den künftigen Trassenverlauf ist in den Planunterlagen gut nachvollziehbar dargestellt.</p> <p>Innerhalb des Trassenkorridors gibt es laut den Ergebnissen der Bodenfunktionsbewertung eine mosaikartige Verteilung der Erfüllungsgrade der natürlichen Bodenfunktionen. Insgesamt betrachtet überwiegen Böden mit hoher und sehr hoher Bodenfruchtbarkeit, woraus sich aus Sicht des vorsorgenden Bodenschutzes ein hohes bis sehr hohes Konfliktpotenzial der betroffenen Böden gegenüber Versiegelung und Verdichtung ableitet.</p> <p>Es wird daher aus Bodenschutzsicht der Variante mit den geringsten geplanten Flächeninanspruchnahmen der Vorzug gegeben.</p> <p>Das Bodenfunktionsbewertungsverfahren für das Land Sachsen-Anhalt, dessen Ergebnisse bei Betroffenheit mehrerer Landkreise/kreisfreien Städte durch das Landesamt für Umweltschutz zur Verfügung gestellt werden, betrachtet die natürlichen Bodenfunktionen im Rahmen einer fünfstufigen Kategorisierung.</p> <p>Böden mit hohem und sehr hohem Ertragspotenzial werden mit den Stufen 4 = hoch und 5 = sehr hoch bewertet, woraus sich eine hohe bis sehr hohe Schutzwürdigkeit dieser Böden ableitet.</p> <p>Werden diese Böden für Nutzungsänderungen in Anspruch genommen, insbesondere durch Versiegelung, zieht das ein erhöhtes Kompensationserfordernis nach sich, da hohe und sehr hohe Ausprägungen der natürlichen Bodenfunktionen unwiederbringlich verloren gehen.</p> <p>Dieses Erfordernis ist in den nachfolgenden Planungsstufen zu berücksichtigen.</p> <p>Die funktionalen Verluste infolge von Totalversiegelung sollten soweit wie möglich durch gezielte bodenfunktional wirksame Maßnahmen ausgeglichen werden.</p> <p>Besonderes Augenmerk ist dabei auf den Schutz von im Plangebiet auftretenden Lössböden zu legen, die ein wertvolles Naturerbe sowie aufgrund ihrer jahrhundertelangen landwirtschaftlichen Nutzung ein Archiv der Kulturgeschichte darstellen. Die hochwertigen und wertvollen Lössböden sind als begrenzte natürliche Ressource durch eine nachhaltige und bodenschonende Bewirtschaftung und Vermeidung von Nutzungsumwandlung insbesondere durch Versiegelung für künftige Generationen zu sichern.</p> <p>Meso- und Mikroklima</p> <p>Bereiche mit verbindlichen Festsetzungen für das Schutzgut Klima im Kontext der lokalklimatischen Auswirkungen bestehen im Untersuchungsraum nicht. Aus diesem Grund werden nachfolgende Hinweise gegeben:</p> <p>- Die mit dem Vorhaben verbundenen Verluste und Beeinträchtigungen von klimatisch relevanten Kaltluftentstehungsgebieten sowie Frischluftschneisen im Bereich der Saaleaue sind</p>	<p>Der Vorhabenträger nimmt zu den Hinweisen des LAU wie folgt Stellung:</p> <p>Durch das LAU ergehen Hinweise zu den einzelnen Schutzgütern. Dabei wird mehrfach eine ungenügende Konkretisierung der Planung bemängelt, vor allem hinsichtlich der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Dazu erklären wir als Vorhabenträger (im Folgenden VHT), dass die gegenständlichen Unterlagen in der Raumverträglichkeitsprüfung (RVP) Vorplanungsunterlagen darstellen. Bei einer Vorplanung ist im Rahmen der Festlegung des Untersuchungsumfanges zu klären, welcher Erkenntnisgewinn für diese Planungsstufe gefordert ist. In der Regel geht es darum, eine Entscheidung zwischen verschiedenen Varianten zu treffen oder die grundsätzliche Genehmigungsfähigkeit und den voraussichtlichen Aufwand durch notwendige Maßnahmen zu Vermeidung oder Kompensation abzuschätzen. Dies ist vorliegend erfolgt.</p> <p>In Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens wurde am 29.08.2019 eine Antragskonferenz durchgeführt, welche nach der „Richtlinie zur Durchführung landesplanerischer Abstimmungen raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen“ (RdErl. des MU vom 08.07.1999 – 24/2002-03) dazu diente, den Untersuchungsrahmen für die Raumverträglichkeit sowie für die Umweltverträglichkeit inhaltlich und räumlich festzuschreiben sowie Art und Umfang der beizubringenden Verfahrensunterlagen für das Raumordnungsverfahren festzulegen. In diesem Rahmen schriftlich ausgetauschte Stellungnahmen und Hinweise der Träger öffentlicher Belange und Naturschutzverbände und -vereinigungen sowie die Ergebnisse deren mündlichen Erörterung (Festlegung des Umfangs der Antragsunterlagen zum Raumordnungsverfahren, 11.02.2020 und Ergänzung zu den Festlegungen vom 11.02.2020 des Umfangs der Antragsunterlagen zum Raumordnungsverfahren, 03.09.2020, Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr, Referat 24 Sicherung der Landesentwicklung) wurden bei der weiteren Bearbeitung der Unterlagen berücksichtigt. Dies betrifft auch die Festlegung zu den Arterfassungen: „... Fledermäuse, Brutvögel, Rastvögel, Libellen, Tagfalter (speziell Maculinea nausithous), Amphibien, Eremit... Weitere Arten/ Artgruppen für die Planungsphase Voruntersuchung/ UVS sind nicht zulassungskritisch und werden in der nachgelagerten Planungsphase Entwurfsplanung/ LBP untersucht...“ (Erläuterungsbericht Antragskonferenz 19.03.2019). Ziel der Arterfassung in der Vorplanung ist die variantenbezogene Herausarbeitung der zulassungskritischen Konflikte im Artenschutz, der sogenannten „roten Ampeln“. Dies sind Verbotstatbestände, die sich mit großer Wahrscheinlichkeit nicht mehr im Rahmen der Detailplanung, z.B. durch Feintrassierung oder Vermeidung sowie durch Maßnahmen zur Erhaltung der Funktionalität der Lebensstätten, sogenannten CEF-Maßnahmen, umgehen lassen werden. Die Ermittlung aller denkbaren faunistischen/ artenschutzrechtlichen Konflikte für jede Trasse ist dagegen nicht Teil dieser Planungsstufe und bleibt – bezogen auf die Vorzugsvariante - dem Landschaftspflegerischen Begleitplan und dem dort zu konkretisierenden Artenschutzkonzept vorbehalten. Die umfangreichen Sonderuntersuchungen der für die Voruntersuchung relevanten Arten erfolgten in 2018, teilweise auch 2019 (MYOTIS) und flossen in die Untersuchungen zur Umweltverträglichkeitsstudie (Zusammenfassung der Ergebnisse der Sonderuntersuchungen Seiten 50 bis 56), dem Artenschutzbeitrag und den FFH – Verträglichkeitsprüfungen ein. Aufgrund der Relevanz der Rastvogelthematik im Untersuchungsraum wurden für das SPA-Gebiet Rastvogel-kartierungen 2020 und 2021 aktualisiert. Auch diese Ergebnisse sind in die vorliegenden Unterlagen eingeflossen.</p> <p>Die anschließende Entwurfsplanung erfolgt in einem nicht mit der Vorplanung zu vergleichendem viel höherem Detaillierungsgrad. Die Faunistischen Sonderuntersuchungen werden aktualisiert, wobei das Artenspektrum und die Untersuchungstiefe/ -methoden den Erfordernissen dieser Planungsphase angepasst wird (siehe Bundesanstalt für Straßenwesen / Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: „Leistungsbeschreibungen für faunistische Untersuchungen im Zusammenhang mit landschaftsplanerischen Fachbeiträgen und Artenschutzbeiträgen“, ANUVA 2014).</p> <p>Beeinträchtigungen der Umwelt durch das Vorhaben werden zur nächsten Planungsstufe (Entwurfsplanung) entsprechend den fachlichen und rechtlichen Anforderungen des Vorschriften- und Regel-</p>	<p>Die Stellungnahme des LAU wird zur Kenntnis genommen. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p> <p>Den Schwerpunktbelangen aus der Stellungnahme des LAU (Natur und Landschaft) wurde im Erörterungstermin nochmals hinreichend Raum gegeben.</p> <p>Die Stellungnahme des LAU führt weder zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie noch zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p> <p>Die Stellungnahme des LAU führt nicht zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der überschlägigen Prüfung der Umweltbelange. Die vorgebrachten Argumente zu Bodenfunktionen, Klimaschutz, Naturschutz, Vögeln, hier insbesondere die Aktualität der Daten und das Erfordernis von Aussagen für den gesamten Untersuchungsraum, Fledermäusen, Wolf und weiteren Säugetieren sowie Amphibien und Reptilien, Landschaftsbild und Schutzgebiete sowie Formulierung von konkreten Kompensationsmaßnahmen wurden vom Vorhabenträger in seiner Erwiderung aufgegriffen und die Berücksichtigung im nachgelagerten Zulassungsverfahren zugesichert. Die Stellungnahme des LAU führt zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Umweltbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung. Die Hinweise der des LAU für das nachgelagerte Zulassungsverfahren werden übernommen. Im nachgelagerten Zulassungsverfahren wird der Vorhabenträger laut seiner Erwiderung konkrete Kompensationsmaßnahmen für die gewählte Variante sowie aktuelle Daten zu allen Aspekten (Umweltverträglichkeit, FFH-Verträglichkeit, Artenschutzfachbeitrag, faunistische Untersuchungen) vorlegen. Bei der Formulierung des Untersuchungsrahmens kann sich das LAU beim Scoping zur Umweltverträglichkeitsprüfung hinsichtlich der hier vorgebrachten Kritikpunkte beispielsweise Klimaschutz, Naturschutz, Vögeln, hier insbesondere die Aktualität der Daten und das Erfordernis von Aussagen für den gesamten Untersuchungsraum, Fledermäusen, Wolf und weiteren Säugetieren sowie Amphibien und Reptilien, Landschaftsbild und Schutzgebiete usw. einbringen.</p>

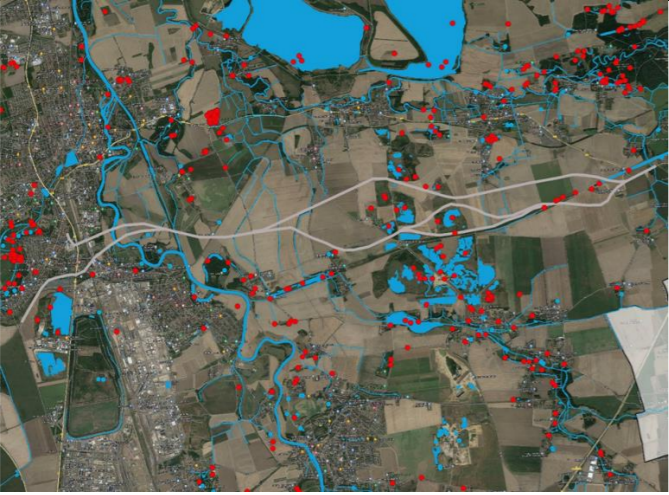
Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>aus meso- und mikroklimatischer Sicht kritisch zu sehen. Insbesondere, da den Antragsunterlagen keine entsprechenden Ausgleichsmaßnahmen zu entnehmen sind bzw. diskutiert werden.</p> <p>- Aus diesem Grund ist die Variante B 1.5 aufgrund des laut Antragsunterlagen zusätzlichen Klima-Konfliktschwerpunktes im Bereich des Kalt- und Frischluftentstehungsgebiets im süd-westlichen Merseburg gegenüber den anderen Varianten als besonders nachteilig zu bewerten.</p> <p>Klimaschutz</p> <p>In Bezug auf die Auswirkungen auf das globale Klima t werden folgende Hinweise gegeben:</p> <p>- In Kap. 5.2.5.1.2 der UVS wird die THG-Lebenszyklusemissionen i.H.v. 4,6 kg CO₂/m² in Anlehnung an die Methode des BVWP 2030 als Grundlage genannt. Bei diesem Faktor handelt es sich jedoch um einen Faktor zur Ermittlung maßgeblich bau- und anlagebedingter Auswirkungen, sodass diese Grundlage in Kap. 5.2.5.1.1 aufgeführt werden sollte.</p> <p>- Die Darlegung betriebsbedingter Wirkungen im Sinne einer CO₂-Bewertung verkehrlicher Wirkungen erfolgt nur sehr eingeschränkt („Eine Zunahme ist bei dem auch im Prognose-Nullfall steigenden Verkehrsaufkommen auch hinsichtlich der CO₂-Emissionen zu erwarten“, Kap. 2.2.5.8). Ein Variantenvergleich erfolgt in der UVS nicht und kann entsprechend auf Basis der Unterlagen nicht geprüft werden.</p> <p>Ferner erfolgt keine Einschätzung in Hinblick auf die Erreichung gesetzlicher Klimaschutzziele des KSG. Eine fachliche Bewertung kann somit auch nicht erfolgen.</p> <p>Naturschutz</p> <p><u>Landschaftsbild & Schutzgebiete</u></p> <p>Der Landschaftsraum, in dem das Untersuchungsgebiet liegt, ist durch zahlreiche anthropogene Nutzungen geprägt und belastet. Hierzu gehören Zersiedlung, Verdichtung, Versiegelung, Zerschneidung der Landschaft durch ein dichtes Verkehrsnetz, intensive landwirtschaftliche Nutzung und Emission von Lärm, Licht sowie Luft- und Bodenschadstoffen. Von der Planung betroffen sind, neben den zahlenreichen nationalen und internationalen Schutzgebieten (s. S. 57 der UVS), die in Planung zu Naturschutzgebieten befindlichen Teilflächen der Kiesgruben bei Schladebach sowie Teile der Saaleaue.</p> <p>Der regionale Entwicklungsplan weist im Untersuchungsraum zahlreiche Vorranggebiete für Natur und Landschaft mit definierten Zielen aus wie sie in der Umweltverträglichkeitsstudie auf S. 72 dargestellt werden. Diese Vorrangflächen umfassen unter anderem Biotopverbundeinheiten, welche überregionale (Merseburger Saaletal, Saale- Elster-Luppe-Aue), regional bedeutungsame (Floßgraben/Bachhaue, Kiesgrubenflächen Wallendorf/Schladebach, Saale-Elster-Kanal) und örtliche Bedeutung (Klinkegraben) haben.</p> <p>Die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen der Ökosystemleistungen und des Erholungswertes der Landschaft widersprechen den Schutzziele der betroffenen Landschaftsschutzgebiete und werden in den vorliegenden Unterlagen nur unzureichend untersucht. Durchzuführende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, die die auftretenden Verluste kompensieren könnten, werden nur teilweise dargestellt und nicht ausdiskutiert. Hierzu zählen beispielsweise die Zerschneidung und die Zerstörung landschaftsbildprägender Strukturen wie Baumreihen und anderen Gehölzstrukturen.</p> <p>Aus diesem Grunde ist anzunehmen, dass es durch die Umsetzung des Vorhabens zu kumulativen und komplexen Auswirkungen im Zusammenwirken mit bisherigen anthropogenen Nutzungsformen kommt, die hinsichtlich der Biodiversität permanent negative und irreversible Folgen haben können.</p> <p><u>Vögel</u></p> <p>Die drei Trassenvarianten sind aus Sicht des Vogelschutzes äußerst kritisch zu sehen, da sie mit den Kiesgruben Wallendorf-Schladebach ein besonders bedeutendes Vogelbrutgebiet und bedeutendes Rastgebiet in Sachsen-Anhalt erheblich zerschneiden und damit den funktionalen Zusammenhang der Teilflächen nachhaltig stören. Des Weiteren wird das wichtige EU-Vogelschutzgebiet „Saale-Elster-Aue“ in erheblichem Maße durch die Querung zerschnitten und beeinträchtigt.</p> <p>Der Umweltbericht bestätigt sowohl die hohe Zahl von Brutvogelarten und hohe Brutvogeldichte als auch ein artenreiches Rastvogelgebiet. Im Abschnitt A würden alle drei Trassenvarianten gravierende Auswirkungen auf wertgebende Vogelarten und deren Habitate haben, darunter mehrere Arten des Anhang I der EU-VsSchRL</p>	<p>werkes, des Gesetzgebers und der Rechtsprechung, ermittelt, bewertet und soweit möglich und dem Stand der Wissenschaft entsprechend, vermieden und gemindert. Dabei werden für vorhabenbedingte unvermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft geeignete Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und im Rahmen des Arten- und Gebietsschutzes die entsprechenden Maßnahmen konzipiert.</p> <p>Die entsprechenden Hinweise des LAU bezüglich der Schutzgüter Boden, Meso- und Mikroklima, Klimaschutz, Landschaftsbild, Schutzgebiete und der aufgeführten Arten/ -gruppen wird der VHT im weiteren Planungsverlauf berücksichtigen. Im Folgenden wird daher nur auf einzelne Hinweise eingegangen, die aus unserer Sicht ggf. einer Erwiderung bzw. weiterer Erläuterungen bedürfen.</p> <p>Schutzgut Boden</p> <p>In Sachsen-Anhalt ist für VHT u. a. Eingriffsverursacher die Berücksichtigung des Schutzgutes Boden über die Richtlinie zur Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen im Land Sachsen-Anhalt (Bewertungsmodell Sachsen-Anhalt) als Regelverfahren vorgeschrieben. Sind Funktionen besonderer Bedeutung betroffen, sind ergänzend verbal-argumentative Zusatzbewertungen vorzunehmen, die ein erhöhtes Kompensationserfordernis nach sich ziehen. Welche Methodik die Planungsbüros bei der Zusatzbewertung nutzen, ist rechtlich nicht vorgeschrieben. Im Rahmen der nachfolgenden Planungsstufe erfolgen dazu fachliche Abstimmungen.</p> <p>Klimaschutz</p> <p>Eine Einschätzung in Hinblick auf die Erreichung gesetzlicher Klimaschutzziele des KSG wird in der Weiterplanung (Entwurfsplanung) entsprechend der aktuellen Regularien in einem eigenständigen Fachbeitrag erfolgen.</p> <p>Landschaftsbild & Schutzgebiete</p> <p>Hinsichtlich der Kritik zu den „... nur teilweise dargestellten und nicht ausdiskutierten... Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen...“ verweisen wir auf die oben erklärten Inhalte und Schwerpunkte von Vor- und Entwurfsplanung. Im Rahmen der nachfolgenden Planungsphase sichert der VHT die detaillierte Prüfung der Beeinträchtigung des Schutzgutes Landschaftsbild/ Erholungswert und die darauf erwachsenden konkreten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu.</p> <p>Vögel</p> <p>Die Beeinträchtigungen der Kiesgruben Wallendorf - Schladebach und des Vogelschutzgebietes „Saale-Elster-Aue“ sind aus Sicht des Vogelschutzes in den Untersuchungen und Unterlagen umfassend über UVS, die FFH – Verträglichkeitsprüfung für das Vogelschutzgebiet und den Artenschutzbeitrag bewertet. Selbst die Flächen der Kiesgruben, die nicht dem FFH – Recht unterliegen wurden hinsichtlich ihrer Bedeutung für das SPA DE 4638 401 „Saale-Elster-Aue südlich Halle“ in der entsprechenden FFH-VP thematisiert.</p> <p>Hinsichtlich des avifaunistischen Konfliktpotentials auf den Flächen erfolgt über die FFH - VP hinaus eine einzelartbezogene Auseinandersetzung im Artenschutzfachbeitrag. Die hierbei getroffenen Aussagen fanden ebenso Eingang in den Variantenvergleich und die Ausweisung der Vorzugsvariante. In diesem Variantenvergleich der UVS wiederum wird ausdrücklich innerhalb der Auswirkungsprognose für das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt im Abschnitt A (vgl. UVS Kap. 5.3.1.2; S. 147ff) das geplante NSG der Kiesgruben als „Konfliktschwerpunkt“ und „Auswirkungsklasse I“ thematisiert und ist als wesentliches Kriterium bei der Ausweisung der Vorzugsvariante genannt!</p> <p>Wie in der FFH-VP zum SPA „Saale-Elster-Aue südlich Halle“ in Kap. 4 dargelegt, umfasst der Referenzraum das gesamte SPA und der Untersuchungsraum den Raum mit den maximalen Wirkreichweiten. Hierzu wurde in Abhängigkeit vom Grenzverlauf des SPA ein 500 m breiter Korridor beidseitig der das Schutzgebiet im Süden querenden Varianten abgegrenzt. Wenn notwendig fanden die Untersuchungen jedoch über diese Grenzen hinaus statt, um die wesentlichen funktionalen Beziehungen einzelner Arten zu (Teil-) Lebensräumen, auch außerhalb des Gebietes feststellen zu können. Grundlage für die Beurteilung der Auswirkungen auf das SPA als Referenzraum stellen der SDB sowie die Landesverordnung zur Unterschutzstellung der Natura 2000-Gebiete im Land Sachsen-Anhalt, der gebietsbezogenen Anlage Nr. 3.19, dar. Die Aktualisierung von Datengrundlagen für das gesamte SPA obliegt nicht dem Vorhabenträger.</p> <p>„Pauschale Behauptungen“ zur „Verschiebung von Revieren“ werden im ASB nicht erhoben. Vielmehr erfolgte für jede Art eine Prüfung, ob (je nach Verbotstatbestand) innerhalb des Untersuchungsraumes oder im räumlich funktionalen Zusammenhang zum beeinträchtigten Revier Ausweichmöglichkeiten bestehen. Ein Ausweichen wurde für Brutvögel nur konstatiert, wenn aktuell von der Art unbesetzte Habitate in ausreichender Größe und mit allen erforderlichen Strukturen vorlagen. Erst nach diesem Prüfschritt wäre bei negativem Ergebnis im ASB die Ableitung von CEF-Maßnahmen erforderlich. Der Aussage des LAU, dass derzeit unbesetzte Habitate nicht besetzt</p>	

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>(u.a. Rohrdommel, Rohrweihe, Schwarzmilan, Grauspecht, Neuntöter) sowie von weiteren Artikel-4.2- und Triggerarten (u.a. Wendehals, Bienenfresser, Drosselrohrsänger).</p> <p>Allen drei Varianten werden in der UVS erhebliche Umweltauswirkungen attestiert. Die Zerschneidungswirkung aller Trassenvarianten auf das bedeutende Brust- und Rastgebiet im NSG „Kiesgruben bei Schladebach“ und dem LSG „Kiesgruben bei Wallendorf/Schladebach (zugleich eine bedeutsame Biotopverbundeinheit, s. o.) erstreckt sich über eine Länge von mehr als 5 km.</p> <p>Nach den von den Gutachtern angestellten Berechnungen ergeben sich in Abschnitt A Verluste von Funktionsräumen wertgebender Arten von 13 bis 20 ha und betriebsbedingte Beeinträchtigungen von 40 bis 70 ha. Die Berechnungen zu den betriebsbedingten Beeinträchtigungen sind allerdings fachlich zu hinterfragen, da bei der Beurteilung des Einflusses von Lärm (S. 136) lediglich eine pauschale Wirkdistanz von 100 m angesetzt wird, obwohl „für wenige Arten mit Beeinträchtigungen jenseits von 100 m“ zu rechnen ist. Für diese Arten sind die entsprechenden Wirkdistanzen jenseits von 100 m anzusetzen.</p> <p>Völlig außer Acht gelassen wurde das erhebliche Tötungsrisiko für Vögel durch den Straßenverkehr. Da das Teichgebiet eine ökologische Einheit darstellt, zwischen dessen Teilgebieten Vogelarten sowohl in der Brutzeit als auch in der Rastzeit regelmäßig hin- und herwechseln (fliegend, aber bei Jungen führenden Enten, Gänsen, Schwänen auch zu Fuß), ist bei Zerschneidung der Teillebensräume durch eine Straße mit erheblichen Verlusten durch den Straßenverkehr zu rechnen.</p> <p>Die zusammenfassende Betrachtung der Auswirkungen auf Vogelarten in Vorzugsvariante A 2.2 sind fachlich nicht nachvollziehbar. Angesichts des dargestellten Flächenverlusts und den betriebsbedingten Wirkungen (insbesondere Lärm und verkehrsbedingte Tötung von Individuen) auf einen Großteil der Arten, erscheint es unplausibel und fachlich nicht ableitbar, dass für keine einzige Art artenschutzrechtliche Verbotstatbestände eintreten und nur für 5 Arten CEF-Maßnahmen erforderlich sein sollen.</p> <p>Auch für Abschnitt B attestiert die UVS in allen Trassenvarianten „unvermeidbare erhebliche Umweltauswirkungen in Form von Verlusten und Beeinträchtigungen von Habitaten besonders planungsrelevanter Arten“. Aus Vogelschutzsicht betrifft dies besonders das Vogelschutzgebiet „Saale-Elster-Aue südlich Halle“ als wichtigem Lebensraum für Brut- und Rastvögel zu, das in allen Trassenvarianten auf einer Länge von mind. 2 km zerschnitten und entwertet wird.</p> <p>Angesichts der erwartbaren erheblichen Auswirkungen auf einzelne Arten des Vogelschutzgebietes „Saale-Elster-Aue“ muss hinterfragt werden, ob mit wenig spezifischen und hinsichtlich Lage und Größe in der UVS zudem noch nicht konkretisierten „Maßnahmen der Schadensbegrenzung“ diese Beeinträchtigungen auf ein nicht erhebliches Maß gesenkt werden können.</p> <p>Die Aussagen zu vorkommenden Vogelarten im Artenschutzfachbeitrag beziehen sich weitgehend auf Erhebungen aus dem Jahr 2018. Die Aussagen zu manchen Arten sind daher nicht aussagefähig. In den Veröffentlichungen des LAU (Vogelmonitoring in Sachsen-Anhalt in den Jahresberichten) sind zu mehreren Arten deutlich umfassendere Daten enthalten; z. B. zur Rohrdommel (regelmäßiger Brutvogel an den Kiesgruben Wallendorf-Schladebach mit bis zu 3 Rev.), Zwergdommel (in mehreren Jahren nachgewiesene Reviere – im vorgelegten Artenschutzbeitrag nicht erfasst) etc. Hier besteht angesichts des vom LAU veröffentlichten Materials erheblicher Nachbearbeitungsbedarf.</p> <p>Wie bereits erwähnt, wird bei den betriebsbedingten Wirkfaktoren (S. 9) das erhebliche Tötungsrisiko durch den Straßenverkehr (Verkehrspfer) bzw. durch Anflug an unsachgemäße Lärmschutzwände (aus Glas) und an Brückenkonstruktionen nicht ausreichend berücksichtigt. Es wird lediglich auf eine „pauschale Prüfung des Kollisionsrisikos“ im Rahmen der Vorplanung verwiesen.</p> <p>Da alle Trassenvarianten durch als ökologische Einheiten zu betrachtende wertvolle Vogellebensräume verlaufen, ist mit erheblichen Flug- und auch Laufbewegungen zwischen den Teillebensräumen zu rechnen, bei denen erhebliche Kollisionsrisiken mit Fahrzeugen bestehen. Da die Trassen durch sehr vogelreiche Lebensräume führen und traditionelle Flugwege durch die geplante Neuerrichtung von gefährdenden Strukturen zerschnitten werden, ist ein Überschreiten der Erheblichkeitsschwelle durch Kollisionen mit Fahrzeugen sehr wahrscheinlich. Insbesondere Arten mit einer geringen Flughöhe wie Drosselrohrsänger und Eisvogel oder Junge führende Entenarten sind hier als Arten mit möglicherweise erhöhtem Tötungsrisiko anzusehen.</p> <p>Für mehrere Arten wird pauschal behauptet, dass im Trassenverlauf verloren gehende Reviere einfach an andere Stellen verschoben werden könnten. Dies trifft für viele Arten so sicher nicht zu. So weist der Drosselrohrsänger aktuell landesweit hohe Bestände auf. Potenziell geeignete Habitate sind durch die Art i. d. R. bereits besetzt. Wenn bestimmte Röhrichte, in die die Art umziehen soll, aktuell nicht besiedelt sind, ist davon auszugehen, dass sie nicht oder weniger gut geeignet sind (durch geringes Nahrungsangebot, schlechtere Nistplätze, höhere Prädati-</p>	<p>seien, weil sie ungeeignet sind, wird nicht gefolgt. Vielmehr kann davon ausgegangen werden, dass sich die Arten den zur Verfügung stehenden Raum noch nicht vollständig erschlossen haben. Maximal mögliche Siedlungsdichten wurden demnach noch nicht erreicht.</p> <p>Für die Rastvögel wird nicht pauschal von „fehlender Betroffenheit“ ausgegangen. Teilen des Untersuchungsraumes wird in den Unterlagen anhand der Untersuchungen eine hohe Bedeutung für Rastvögel zugesprochen. Das Vorkommen von Rastvögeln führt jedoch nicht generell zur Betroffenheit von Rastvögeln. Als Fachkonvention wurden die in der Arbeitshilfe zum Artenschutzbeitrag des LSBB festgelegten und mit der Vogelschutzwarte Steckby abgestimmten Schwellenwerte artbezogen zugrunde gelegt. Gemäß Arbeitshilfe „kann bei Beständen unterhalb der Schwellenwerte davon ausgegangen werden, dass ein Ausweichen in das Umfeld problemlos möglich ist“ und die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Ebenso führen unterhalb der Schwellenwerte Störungen nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen. Eine Unterschreitung der Schwellenwerte rechtfertigt somit den Ausschluss der Art. Bei Überschreitung der Schwellenwerte wurden artbezogen im ASB die nach Garniel et al. (2010) definierten Fluchtdistanzen berücksichtigt und die Arten einer vertieften Betrachtung unterzogen (vgl. U19.3, Anlage1). Bei Überschreitung der Fluchtdistanzen bzw. einer ausreichenden Abschirmung zwischen Variante und Rastvorkommen, z.B. durch dichte Gehölzbestände, konnten variantenbezogene Betroffenheiten ausgeschlossen werden.</p> <p>Die Berücksichtigung aktueller Daten, vertiefte Wirkungsprognosen und Prüfung des Maßnahmenbedarfes erfolgt in der Entwurfsplanung. Darauf wird im ASB (U19.3, Anlage 1) ausführlich hingewiesen.</p> <p>Das Tötungsrisiko durch Kollision bzw. die Ableitung einer Signifikanz wird ebenfalls im Rahmen der Entwurfsplanung erfolgen. Zur Bewertung der Mortalität liegen dafür mittlerweile mit der aktuellen Fassung von Bernotat & Dierschke (2021) einheitliche Kriterien vor. Im Rahmen der Vorplanung waren variantenbezogen keine wesentlichen Unterschiede bzw. Zulassungsrisiken zu erwarten, auf eine ausführliche Beurteilung innerhalb des gesamten UR wurde daher verzichtet. Dies gilt nicht für das SPA „Saale-Elster-Aue südlich Halle“, hier wurde eine ausführliche Bewertung vorgenommen sowie Maßnahmen zur Schadensbegrenzung abgeleitet.</p> <p>Fledermäuse</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und berücksichtigt. Die Verwendung der aktualisierten Version wird zugesichert. (Dies betrifft für die Entwurfsplanung generell die Planung von Bauwerken mit faunistischen Funktionen. Hier findet das aktuelle MAQ 2022 Berücksichtigung.)</p> <p>Wolf</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</p> <p>weitere Säugetiere</p> <p>Aktuelle Daten werden im Rahmen der Entwurfsplanung berücksichtigt. Derzeit ggf. vorliegende Datenlücken in Bezug auf die Bestands- und Gefährdungssituation des Fischotter lassen nicht auf eine Änderung der Bewertung in der FFH-VP schließen. Für den Fischotter sind keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten. Für die Art wurde über Angaben im Managementplan hinaus eine Potenzialeinschätzung vorgenommen und in den mit Bezug zu Varianten relevanten Gewässern von einem Vorkommen ausgegangen. Bereits im Rahmen der Vorplanung bekannte Querungsmöglichkeiten wurden beschrieben und generell auf die ggf. zusätzliche Planung fischottergerechter Querungsbauwerke im Rahmen der Entwurfsplanung verwiesen. Daraus leitet sich ab, dass schwerwiegende bzw. zulassungskritische Risiken für diese Art ausgeschlossen werden können. Siehe hierzu auch ausführlich UVS, Kap. 4 (hier insbesondere Tab. 26; S.126 der UVS mit Mindestanforderungen an fischotter- und bibergerechte Fließgewässerquerungen für alle Querungsbereiche).</p> <p>Amphibien</p> <p>Die Bedeutung der Amphibien(lebensräume) schlägt sich in der UVS u.a. in der Ausweisung hoher Raumwiderstandsklassen bzw. den ermittelten Konfliktschwerpunkten nieder. Im Rahmen der Entwurfsplanung werden in Konfliktbereichen Untersuchungen zu Wechselbeziehungen zugesagt. Diese Aussage wird bereits im Artenschutzbeitrag getroffen. Darüber hinaus sind dort als Vermeidungsmaßnahmen variantenbezogen neben einer Bauzeitenregelung ebenfalls Querungsbauwerke sowie temporäre, ggf. stationäre Sperr- und Leiteinrichtungen angedacht. Im Rahmen der Entwurfsplanung werden entsprechend aktueller Datenlage und unter Würdigung der Altdaten Vermeidungsmaßnahmen und ggf. erforderliche weitere Maßnahmen abgeleitet.</p>	

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>on).</p> <p>Die meisten Vogelarten sind in ihrer Habitatwahl sehr sensibel und von der Habitateignung hängt in hohem Maße der Reproduktionserfolg ab. Es ist daher fachlich unplausibel, davon auszugehen, dass verlorengelassene Standorte einfach verschoben werden. Vielfach ist höchstens mit einem Verdrängen in pessimale Habitate zu rechnen. Verlorene Brutstandorte sind daher durch artspezifisch sinnvolle Neuschaffung oder Aufwertung von Habitaten adäquat auszugleichen.</p> <p>Die Feldlerche wurde nur auf Teilflächen kartiert. Da die Art flächig im Gebiet auftritt, ist mit einer Vernichtung und Beeinträchtigung einer Vielzahl von Revieren auszugehen. Diese Beeinträchtigungen und notwendige Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen im Artenschutzfachbeitrag lediglich auf Basis pauschaler Annahmen zu Vorkommen und Brutdichten in den betroffenen Flächen ableiten zu können, ist fachlich weder nachvollziehbar noch begründbar.</p> <p>Der gesamte Trassenverlauf wäre daher flächig zu kartieren und darauf aufbauend die Betroffenheit zu ermitteln und notwendige Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen abzuleiten. Als CEF-Maßnahme für diese Art ausschließlich die nur wenig wirksamen Feldlerchenfenster vorzuschlagen, erscheint nicht zielführend. Selbstbegrünte Brachen und Blühstreifen mit nicht zu dichter Einsaat wären hier wesentlich wirkungsvoller.</p> <p>Bei allen Rastvogelarten pauschal von „fehlender Betroffenheit“ auszugehen, ist aus fachlicher Sicht fragwürdig. Der gesamte Planungsraum befindet sich innerhalb der von Schulze et al. (2022) abgegrenzten bedeutenden Rastgebiete des Landes, der Bereich um die Kiesgruben Wallendorf-Schladenbach und nördlich daran angrenzend sogar in einem Bereich mit besonders hoher Konzentration bedeutender Rastvogelgemeinschaften.</p> <p>Solchen Flächen sind nach Schulze et al. (2022) als „Vorrangflächen von Natur und Landschaft festzusetzen und als Tabu-Gebiete für erheblich beeinträchtigende Flächeninanspruchnahmen und schutzunverträgliche Nutzungen“ zu betrachten. Auch bei diesen Arten ist nicht ohne Weiteres von einem Ausweichen auf andere Flächen auszugehen, insbesondere weil störungsarme Nahrungsflächen durch diverse weitere Planungen (Windenergie, Photovoltaik) oder auch durch Vergrämungsmaßnahmen durch Landwirte immer knapper werden. Für die Rastvogelarten wäre daher ein Konzept zu erarbeiten, durch welche Maßnahmen dauerhaft geeignete Rast- und Nahrungsflächen erhalten bleiben.</p>  <p>Abb. 1 Karte der bedeutenden Rastgebiete im Umfeld des Planungsraumes (Schulze et al. 2022).</p> <p>In der Auswirkungsprognose für die Rastvögel werden erneut die Tötungs- und Verletzungsrisiken für Vogelarten (s.o.) vollständig ignoriert und so nicht vorhandene scheinbare Ausweichmöglichkeiten der Arten (s.o.) postuliert. Die durch diese fachlich nicht haltbare Annahme</p>	<p>Reptilien</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</p> <p>Insekten</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</p>	

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>abgeleitete Nicht-Betroffenheit der meisten Arten ist daher kritisch zu hinterfragen.</p> <p>Für den Mäusebussard wird angegeben, dass eine „Kollisionsgefahr variantenübergreifend nicht auszuschließen“ ist. Dementsprechend wäre, dem fachlichen Standard entsprechend, verbindliche Vermeidungsmaßnahmen (wie für alle betroffenen Arten) abzuleiten. Die Aussage, dass „ggf. V-Maßnahmen möglich“ sind, ist fachlich abzulehnen. Ähnliche unverbindliche Aussagen („ggf. CEF-Maßnahmen möglich“) zu anderen Arten sind ebenfalls zu konkretisieren, wenn solche Maßnahmen sowohl fachlich als auch rechtlich erforderlich sind.</p> <p>Für die FFH-Verträglichkeitsprüfung zum Vogelschutzgebiet „Saale-Elster-Aue südlich Halle“ wurden ausschließlich Vögel in einem Untersuchungsraum um das Planungsgebiet herum kartiert. Eine Einschätzung der Verträglichkeit des Vorhabens für die Schutzgüter des Vogelschutzgebiets kann aber nur bei aktueller Kenntnis des Vorkommens der Arten im Gesamtgebiet erfolgen. Aktuelle Kenntnisse zum Vorkommen der relevanten Vogelarten im Vogelschutzgebiet liegen nicht vor. Aussagen zur Verträglichkeit sind daher kritisch zu hinterfragen.</p> <p>Die eigenen Kartierungen durch den Planer wurden offenbar nur für die Rastvögel (nicht aber für die Brutvögel) durch weitere ggf. vorliegende Daten (z.B. aus ornitho.de) ergänzt. Dass in der Verträglichkeitsprüfung bzgl. der Rastvögel ausschließlich auf wichtige Rastgebiete (nach LAU (2011) nicht aber auf die aktuelle Rastvogelkarte (Abb. 1, Schulze et al. 2022, s.o.) Bezug genommen wird, erschließt sich fachlich nicht.</p> <p>Erneut werden Kollisionen (mit dem Straßenverkehr, aber auch den geplanten Brückenkonstruktionen) nicht ausreichend berücksichtigt und in größerem Umfang Ausweichmöglichkeiten postuliert. Diese sind im Vogelschutzgebiet nur begrenzt möglich, zumal auch eine zusätzliche Einschränkung von Flugbewegungen durch die vollständige Zerschneidung (Zweiteilung) des Vogelschutzgebiets durch Straße und Brücke erfolgt.</p> <p>Da die Trassen zumindest teilweise auch durch die Schutzzonen des Vogelschutzgebiets verlaufen, in denen jegliche Störungen zum Schutz der besonders sensiblen Arten unterbunden werden, ist durch den Bau, die Anlage und dem Betrieb der Straße mit erheblicher Beeinträchtigung der Arten zu rechnen, was durch die Unterlagen auch dargestellt wird. Ob diese mit den aufgeführten (nicht konkretisierten) Maßnahmen ausgeglichen werden können, erscheint zumindest fraglich.</p> <p><u>Fledermäuse</u></p> <p>Die verwendete Methodik bei den faunistischen Untersuchungen der Fledermäuse ist geeignet die erforderlichen Bewertungen im weiteren Planungsverfahren durchzuführen. Die Darstellung der Ergebnisse erscheint fachlich plausibel und ist nach dem aktuellen Wissensstand bewertet worden.</p> <p>Das zu erwartende Artenspektrum ist erfasst worden. Lediglich die wenigen bioakustischen Nachweise der Nymphenfledermaus (<i>Myotis alcathoe</i>) und Bechsteinfledermaus (<i>Myotis bechsteinii</i>) müssen kritisch hinterfragt werden. Beide Arten sind sehr schwierig mittels akustischer Computer-Auswertung festzustellen, die Bechsteinfledermaus noch schwieriger als die Nymphenfledermaus. Ebenso erfolgten auch meist wenige Einzelnachweise. Zudem sind beide Arten ausweislich der LAU-Datenbank großräumig östlich von Merseburg nicht nachgewiesen.</p> <p>Aufgrund der generellen Klimaerwärmung und Ausbreitungstendenzen mancher Arten, ist das Vorkommen zwar nicht auszuschließen, jedoch erscheinen die vorkommenden Habitatstrukturen nicht als Optimal-Lebensräume beider Arten. Aus diesen Gründen sollten beide Arten lediglich als Verdachtsfälle aufgeführt werden.</p> <p>Ansonsten kann den Faunistischen Gutachten hinsichtlich Fledermausfauna von Seiten des LAU fachlich zugestimmt werden. Die in der UVS dargestellten Ausführungen zu den Fledermäusen sind fachlich plausibel und orientieren sich an den Ergebnissen aus den faunistischen Gutachten.</p> <p>Das LAU befürwortet zudem die in der UVS geforderten zusätzlichen Detailuntersuchungen für Querungspunkte von Varianten (A 1.3, A 2.1, A 2.2) mit potenziell bedeutsamen Leitstrukturen, da die Erstuntersuchungen für eine solche Bauwerksplanung noch nicht ausreichend sind.</p> <p>Weitere Details müssten in der sich anschließenden Entwurfsplanung erörtert und bewertet werden. Die in vielen faunistischen Teilgutachten zitierte „Arbeitshilfe Fledermäuse und Verkehr“ (BMVBS 2011), u.a. bei der Bewertung der Fledermausaktivitäten im Teilgutachten „Fledermäuse – Bewertung der Flugrouten und Nahrungshabitate“, ist inzwischen veraltet. Es existiert eine aktualisierte und überarbeitete Version „Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenverkehr“ (BMDV 2023) [https://www.deutsche-fledermauswarte.org/wp-content/uploads/2023/07/AH_Fledermaeuse_und_Strassenverkehr_2023.pdf]. Diese Unterlage sollte im weiteren Verfahren bei den Zusammenfassungen der Bewertungen</p>		


Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>für die Fledermäuse (UVS, ASB) und den Maßnahmeblättern verwendet werden.</p> <p><u>Wolf</u></p> <p>Im Planungsgebiet ist dem Wolfskompetenzzentrum bislang keine territoriale Ansiedlung des Wolfs bekannt. Dennoch können Durchzieher/Wanderer jederzeit auftreten. Dies kann auch zu Unfällen führen, was durch Verkehrstote im Saalekreis belegt ist. Insbesondere Reliefunterschiede, Gewässerverläufe, Gehölzstrukturen oder auch Bahnlinien, Straßenbegleitgrün etc. können durchwandernden Wölfen als Leitlinien dienen. In diesen Bereichen sollten Nachtbauarbeiten, Gehölzfällungen oder andere Störungen weitestgehend vermieden werden.</p> <p>In den Bereichen, in denen Unterkünfte, Büros oder Baustelleneinrichtungen/Material gelagert werden soll, wäre darauf zu achten, dass organische Abfälle (Essensreste etc.) nicht ins Gelände gelangen, um eine Habituation durch Wölfe auszuschließen (Anlocken, Gewöhnen, auffälliges Verhalten/Betteln gegenüber Bauarbeitern). Für mögliche Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen sind die Empfehlungen für landgebundene Säugetierarten (hier Rothirsch als Leitart) anzuwenden. Dies bezieht sich vornehmlich auf Querungshilfen an Infrastrukturelementen (Bahnlinien, Straßen).</p> <p><u>Weitere Säugetiere</u></p> <p>Außer den bereits besprochenen Fledermäusen wird kein weiteres Säugetier als besonders planungsrelevant eingestuft. Vielmehr wird im Artenschutzfachbeitrag pauschal davon ausgegangen, dass sich keine schwerwiegenden Risiken abzeichnen. (S. 1: „Für nicht vertieft untersuchte Arten (z.B. Fischotter), lässt sich i.d.R. der Eintritt von Verbotstatbeständen vermeiden, schwerwiegende Risiken zeichnen sich nicht ab.“) Eine fachliche Begründung hierfür wird leider nicht gegeben. Eine mögliche Ursache dafür ist, dass aktuelle Daten und fachliche Bewertungen zur Beurteilung nicht herangezogen und stattdessen veraltete Unterlagen verwendet wurden.</p> <p>Nach vorliegender Datenlage des LAU ist fachlich davon auszugehen, dass folgende Arten nach Anhang IV FFH betroffen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wildkatze (reproduzierender Bestand) - Fischotter (reproduzierender Bestand) - Biber (Zuständigkeit BR Mittelbe) <p>Die Betroffenheit dürfte u.a. durch Querung von Gewässern und Störung von lokalen/regionalen Ausbreitungs-/Wanderrouten entstehen. Bei Fischotter und Wildkatze ist der Verkehrstod der dominierende anthropogene Mortalitätsfaktor. Die Thematik ist im Artenschutzfachbeitrag zwingend zu bearbeiten, entsprechende Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sind abzuleiten.</p> <p>Die Einschätzung zum Fischotter in der FFH-Verträglichkeitsprüfung zum FFH-Gebiet „Saale-, Elster-, Luppe-Aue zwischen Merseburg und Halle“ gründet sich auf veraltete Daten (s. o.) und ist fachlich abzulehnen. Ausgangspunkt der Aussagen ist offenbar der Managementplan aus dem Jahr 2011, mithin werden auch Daten älteren Datums genutzt. Kartierungen wurden nicht durchgeführt, offenbar erfolgte auch keine Bewertung der aktuellen Datenlage nach den Datenbanken des LAU. Die auf S. 48 genannten „Datenlücken“ existieren nach fachlicher Einschätzung des LAU in diesem Gebiet nicht.</p> <p>Bereits in Weber & Trost (2015) erfolgte eine umfassende Neubewertung sowohl der Bestandssituation als auch der Gefährdungslage. In der Saale-Elster-Luppe-Aue besteht seit langem ein stabiler, reproduzierender Fischotterbestand. Nachweise liegen von zahlreichen Kontrollpunkten vor. Es ist davon auszugehen, dass alle geeigneten Gewässer regelmäßig frequentiert werden. Totfunde belegen die Gefährdung durch den Straßenverkehr. Die reale Bestands- und Gefährdungssituation wird in der FFH-Verträglichkeitsprüfung nicht adäquat beschrieben und bewertet. Vielmehr werden veröffentlichte Daten und Bewertungen nicht hinreichend beachtet.</p> <p><u>Amphibien</u></p> <p>Zunächst ist festzustellen, dass alle Trassenvarianten durch aus Amphibiensicht besonders sensible und gewässerreiche Gebiete verlaufen, die aktuell unzerschnitten sind. Das Konfliktpotenzial im Hinblick auf die Artengruppe Amphibien ist nach Einschätzung des LAU damit besonders hoch (vgl. Abb. 2, Nachweise der LAU-Datenbank im Untersuchungsgebiet). Diese Einschätzung spiegelt sich weitestgehend auch in der UVS wider (S. 55). Da die Neuzerschneidung von Amphibienlebensräumen eine der wesentlichen Gefährdungsursachen für diese Artengruppe darstellt, wäre ein amphibiengerechter Ausbau der bestehenden B181 gegenüber einem Neubau durch unzerschnittene Amphibienlebensräume deutlich zu bevorzugen.</p>		

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	 <p>Abb. 2: Grau=Trassenvarianten, blau=Gewässer, rote Punkte=Nachweise von Amphibien laut LAU-Datenbanken.</p> <p>Die dem Artenschutzfachbeitrag zu Grunde liegenden faunistischen Erfassungen stammen aus dem Jahr 2018. Das entsprechende Gutachten (Myotis 2020) lag den Unterlagen nicht bei, so dass zur Qualität der Methodik und den Ergebnissen aktuell keine Einschätzung durch das LAU erfolgen kann.</p> <p>Es ist aber anzumerken, dass im Jahr 2018 bereits deutlich die Auswirkungen der Dürreperiode in den Bestandszahlen festzustellen waren und die Ergebnisse wahrscheinlich nicht repräsentativ für „Normaljahre“ waren. Neben diesen Erfassungsdaten wurden zudem vorhandene Daten aus weiteren Planungen (z.B. Managementplanung, FFH-VS) im Artenschutzfachbeitrag berücksichtigt.</p> <p>Nach Einschätzung des LAU sind die erhobenen Daten aus dem Jahr 2018 bereits zum aktuellen Zeitpunkt als veraltet zu betrachten. Insbesondere bei einer solch dynamischen Artengruppe wie den Amphibien sind aktuelle Daten jedoch essenziell für eine fundierte Planung und die Ableitung der nötigen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen.</p> <p>Für die Bearbeitung in einem Artenschutzfachbeitrag ist die Kenntnis der konkret betroffenen Schutzgüter in den einzelnen Trassenbereichen essenziell. Kartierungen an Gewässern im Trassenumfeld können lediglich das im Planungsraum vorkommende Artenspektrum grob eingrenzen.</p> <p>Da die eigentlichen von dem Vorhaben ausgehenden Beeinträchtigungen für die Artengruppe Amphibien im direkten Trassenbereich wirken (potenziell: Verletzung/Tötung wandernder Tiere; erhebliche Störung der lokalen Populationen), ist es unerlässlich, dass alle potenziellen Konfliktbereiche im Bereich der geplanten Trasse nach den einschlägigen Standardmethoden (MAmS 2000, MAQ 2022) auf Wanderungen von Amphibien untersucht werden und darauf basierend die Ableitung nötiger Schutzmaßnahmen (stationärer Amphibienschutz) erfolgt. Hierfür müssen entsprechend den o. a. Regelwerken temporäre Schutzzäune mit beidseitigem Überkletterungsschutz und beidseitigen Fangeimern (Abstand 10-20 m) in zwei Wanderperioden (Mitte Februar – Ende April & Anfang September – Mitte November) gestellt und täglich durch qualifiziertes Fachpersonal kontrolliert werden. Eine Eingrenzung der hierfür relevanten Bereiche ist im Planungsraum aufgrund der Vielzahl an geeigneten Habitaten und dem Vorkommen von wanderungsstarken „Ackerarten“ (Wechselkröte, Knoblauchkröte) sehr schwierig bzw. nicht möglich (vgl. Abb. 2).</p> <p>Hierbei muss berücksichtigt werden, dass Arten wie die Wechsel- und die Knoblauchkröte nachweislich mehrere Kilometer über intensiv bewirtschaftete Ackerflächen wandern können und diese u. a. auch als Landlebensraum nutzen. Demzufolge ist in allen Abschnitten der geplanten Trasse mit nennenswerten Wanderungsbewegungen von streng geschützten Arten zu rechnen. Für die weitere Planung ergibt sich nach Einschätzung des LAU somit das Erfordernis in sämtlichen Trassenabschnitten entsprechende Untersuchungen mittels mobiler Fangzäune durchzuführen.</p> <p>Reine Potenzialanalysen auf Grundlage von Kartiererergebnissen an Gewässern oder anhand der Habitatausstattung sind nach fachlicher Einschätzung des LAU nicht geeignet, die möglichen Konflikte im Planungsraum sach- und fachgerecht zu identifizieren und folgend betriebs-</p>		

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>bedingte Verbotstatbestände (§ 44 Abs. 1 BNatSchG) sicher auszuschließen.</p> <p>Zwischen den einzelnen Trassenvarianten sind unter Berücksichtigung der vorhandenen Habitatausstattung keine nennenswerten qualitativen Unterschiede im Hinblick auf die o. a. Fach-einschätzung festzustellen. Nach Einschätzung des LAU können die Untersuchungen daher ausschließlich im Bereich der zu einem späteren Zeitpunkt festgelegten Trassenvariante erfolgen. Im Rahmen der Trassenfindung sollte jedoch geprüft werden, ob die wahrscheinlich notwendig werdenden Amphibiendurchlässe bei allen Varianten umgesetzt werden könnten (Einschnittslage/Böschungslage).</p> <p>In Bezug auf die Relevanzprüfung in Kapitel 5 des Artenschutzfachbeitrags ist anzumerken, dass diese für die Artengruppe Amphibien lediglich eine Relevanz für die Knoblauchkröte, die Wechselkröte und den Laubfrosch ableitet. Die weiteren im Planungsraum grundsätzlich vorkommenden Arten Kammmolch, Rotbauchunke und Moorfrosch werden als nicht relevant eingestuft. Nach Einschätzung des LAU existieren aktuell noch keine belastbaren Datengrundlagen, um die konkrete Betroffenheit der Arten abzuleiten oder auszuschließen (s.o.).</p> <p><u>Reptilien</u></p> <p>Betrachtungen zur Zauneidechse fehlen im Artenschutzfachbeitrag bisher vollständig. Mit Vorkommen dieser Art ist grundsätzlich in allen Böschungen (Wege, Straßen), Saumstrukturen und nicht intensiv ackerbaulich genutzten und trockeneren Flächen zu rechnen. Im Zuge der weiteren Planungen sollten daher alle relevanten Bereiche der Vorzugstrasse gezielt nach den fachlichen Standardmethoden auf Vorkommen der Art untersucht werden.</p> <p>Die im Artenschutzfachbeitrag vorgenommenen Erstbetrachtungen möglicher Konflikte und Maßnahmen sind auf Grundlage der aktuellen Datenlage zum Vorkommen von geschützten Arten noch nicht hinreichend genau zu identifizieren. Das LAU empfiehlt daher eine Überarbeitung des Artenschutzfachbeitrages für die festgelegte Trassenvariante und unter Berücksichtigung aktuell erhobener Daten (s. o.) in den folgenden Planungsebenen.</p> <p><u>Insekten</u></p> <p>Das Vorkommen des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings im FFH-Gebiet „Schafhufe“ wurde geprüft und ergab ein negatives Ergebnis. Auch dem LAU liegen keine neueren Vorkommensdaten aus dem Planungsbereich vor.</p> <p>Sofern im Zusammenhang mit dem Vorhaben in strukturierte oder strukturreiche Flächen eingegriffen wird (Brachen, Grünland, Saumbiotop, Böschungen etc.), ist mit einer baubedingten Betroffenheit des Nachtkerzenschwärmers zu rechnen. Potenzielle Habitate mit Raupenfutterpflanzen (<i>Epilobium hirsutum</i>, <i>E. parviflorum</i>, <i>E. tetragonum</i> sowie <i>Oenothera biennis</i> agg.) sollten auf Vorkommen dieser Arten mittels der etablierten Standardmethodik (sommerliche Raupensuche bei mindestens 2 Begehungen) untersucht werden.</p> <p>Zu weiteren Schutzgütern ergehen keine Hinweise.</p>		
B 43	<p><u>Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie (SN vom 29.01.2024 Baudenkmale)</u></p> <p>Im Anhang erhalten Sie die Liste der den Untersuchungsraum betreffenden Denkmale zu Ihrer weiteren Verwendung. Daneben gilt das übliche, bekannte Verfahren, wenn Baudenkmale von Veränderungen betroffen sind.</p> <p><u>Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie (SN vom 02.02.2024 Bodendenkmale)</u></p> <p>Zu oben genanntem Vorhaben erhalten Sie aus Sicht des Landesamtes für Denkmalpflege und Archäologie (LDA) folgende fachliche Teilstellungnahme zu archäologischen Belangen; die Teilstellungnahme der Abt. Bau- und Kunstdenkmalpflege geht Ihnen ggf. gesondert zu:</p> <p>Aus Sicht der archäologischen Bodendenkmalpflege ist der vorgesehene räumliche und inhaltliche Untersuchungsrahmen für die Umweltverträglichkeitsprüfung ausreichend bemessen.</p> <p>Für die archäologischen Belange im Untersuchungsraum geben wir aus Sicht der archäologischen Bodendenkmalpflege folgende fachliche Hinweise:</p> <p>Etwaige Erdarbeiten führen zu erheblichen Eingriffen, Veränderungen und Beeinträchtigungen der bekannten Kulturdenkmale.</p> <p>Darüber hinaus bestehen aus Sicht der archäologischen Denkmalpflege aufgrund der topographischen Situation und der naturräumlichen Gegebenheiten (Topographie, Bodenqualität, Gewässernetz, klimatischen Bedingungen) sowie analoger Gegebenheiten vergleichbarer Siedlungsregionen begründete Anhaltspunkte (vgl. § 14 (2) DenkmSchG LSA), dass bei Bodeneingriffen unbekannte Bodendenkmale entdeckt werden. Zahlreiche Beobachtungen haben</p>	<p>Die vom LDA, Referat Bau und Kunstdenkmalpflege übergebene Liste der Baudenkmale im Untersuchungsraum wird bei der weiterführenden Planung berücksichtigt. Für die Entscheidung zu einer Vorzugsvariante ist die Liste nicht relevant.</p> <p>Das LDA wird im Rahmen der weiteren Planungen durch den Vorhabenträger beteiligt.</p> <p>Der Vorhabenträger nimmt zu den Hinweisen des LDA zu archäologischen Belangen wie folgt Stellung:</p> <p>Der Vorhabenträger nimmt zur Kenntnis, dass der Untersuchungsraum als ausreichend bemessen eingeschätzt wird.</p> <p>Der Hinweis auf mögliche, bisher unerkannte archäologische Kulturdenkmale, die im Zuge der Bauausführung entdeckt werden können, wird in den späteren Planungsphasen berücksichtigt.</p> <p>Das LDA wird im Rahmen dieser weiteren flurstückskonkreten Planungen durch den Vorhabenträger erneut beteiligt.</p>	<p>Die Stellungnahme des Landesamtes für Denkmalpflege und Archäologie wird zur Kenntnis genommen. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p> <p>Die Stellungnahme des Landesamtes für Denkmalpflege und Archäologie (Schwerpunktbelang Denkmalschutz) führt weder zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie und der überschlägigen Prüfung der Umweltbelange noch zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raum- und Umweltbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p> <p>Die Hinweise des Landesamtes für Denkmalpflege und Archäologie für das Zulassungsverfahren werden in die Gutachterliche Stellungnahme im Sinne einer Empfehlung für das nachgelagerte Verfahren aufgenommen.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>innerhalb der letzten Jahre gezeigt, dass uns aus Luftbildbefunden, Lesefunden etc. nicht alle archäologischen Kulturdenkmale bekannt sind; vielmehr werden diese oftmals erstmals bei invasiven Eingriffen erkannt.</p> <p>Gemäß § 2 in Verb. mit § 18 (1) DenkmSchG LSA entsteht ein Denkmal ipso iure und nicht durch einen Verwaltungsakt. Alle Kulturdenkmale genießen gemäß § 14 (1) und § 14 (2) Gleichbehandlung.</p> <p>Als Ansprechpartnerin für Belange der archäologischen Bodendenkmalpflege steht Ihnen Frau Dr. Friederich zur Verfügung, Tel.: 039292/6998-35 oder 0345/5247- 381; Fax: 0345/5247-460 oder 039292/6998-50; E-Mail: sfriederich(a)lda.stk.sachsen-anhalt.de.</p>		
B 44	<p><u>Bundesnetzagentur (SN vom 16.02.2024)</u></p> <p>Vielen Dank für Ihre Anfrage vom 21.12.2023, die mir zur Prüfung im Rahmen der Zuständigkeit der Bundesnetzagentur für den Ausbau der Elektrizitäts-Übertragungsnetze weitergeleitet wurde.</p> <p>Im Zuge der Energiewende wurde mit dem Netzausbaubeschleunigungsgesetz Übertragungsnetz (NABEG) ein neues Planungsinstrument geschaffen, das zu einem beschleunigten Ausbau der Übertragungsnetze in Deutschland beitragen soll. Dem im NABEG verankerten Planungs- und Genehmigungsregime, für das die Bundesnetzagentur zuständig ist, unterliegen alle Vorhaben, die in der Anlage zum Bundesbedarfsplangesetz (BBPIG) als länderübergreifend und/oder grenzüberschreitend gekennzeichnet sind. Ihre Realisierung ist aus Gründen eines überragenden öffentlichen Interesses erforderlich. Die Bundesnetzagentur führt für die Vorhaben auf Antrag der verantwortlichen Betreiber von Übertragungsnetzen die Bundesfachplanung durch. Zweck der Bundesfachplanung ist die Festlegung eines raumverträglichen Trassenkorridors, eines Gebietsstreifens, in dem die Trasse einer Höchstspannungsleitung voraussichtlich realisiert werden kann, als verbindliche Vorgabe für die nachfolgende Planfeststellung. Mit der Planfeststellung, die die Bundesnetzagentur wiederum auf Antrag der verantwortlichen Übertragungsnetzbetreiber durchführt, wird der genaue Verlauf der Trasse innerhalb des festgelegten Trassenkorridors bestimmt und das Vorhaben rechtlich zugelassen.</p> <p>Der Raum, der durch die B 181 Ortsumgehung Zöschen – Wallendorf – Merseburg in Ihrer Zuständigkeit in Anspruch genommen werden kommt für eine Realisierung der folgenden BBPIG-Vorhaben in der Genehmigungszuständigkeit der Bundesnetzagentur in Betracht:</p> <ul style="list-style-type: none"> • BBPIG-Vorhaben Nr. 5, Höchstspannungsleitung Wolmirstedt – Isar (SuedOstLink) • BBPIG-Vorhaben Nr. 5a, Höchstspannungsleitung Klein Rogahn / Stralendorf / Warsaw / Holthusen / Schossin – Isar (SuedOstLink, SuedOstLink+) <p>Nach dem BBPIG sollen Gleichstromvorhaben, wie die Vorhaben Nrn. 5 und 5a, vorrangig als Erdkabel statt als Freileitung realisiert werden (gesetzlicher Erdkabelvorrang für die in der Anlage zum BBPIG mit „E“ gekennzeichneten Gleichstromvorhaben).</p> <p><u>BBPIG-Vorhaben Nr. 5, Höchstspannungsleitung Wolmirstedt – Isar (SuedOstLink)</u></p> <p>Die Bundesnetzagentur traf für den vorliegend relevanten Abschnitt A Wolmirstedt – Raum Naumburg/Eisenberg des Vorhabens Nr. 5 am 02.04.2020 die Entscheidung über die Bundesfachplanung und legte damit den Verlauf eines raumverträglichen Trassenkorridors fest. Diese Entscheidung stellt eine verbindliche Vorgabe für die nachfolgende Planfeststellung dar. Eine Trassierung außerhalb des festgelegten Trassenkorridors ist nicht möglich.</p> <p>Die 50Hertz Transmission GmbH reichte am 30.04.2020 einen Antrag auf Planfeststellungsbeschluss für die Teilstrecke Sachsen-Anhalt Süd/Thüringen Nord (Abschnitt A2), als Teilabschnitt des Abschnitts A des Vorhabens Nr. 5, bei der Bundesnetzagentur ein, der den beabsichtigten Verlauf der Trasse sowie hierzu in Frage kommende Alternativen (innerhalb des verbindlich festgelegten Trassenkorridors) enthält. Die Bundesnetzagentur führte die Antragskonferenz auf Grundlage des Planungssicherstellungsgesetzes (PlanSiG) in einem schriftlichen Verfahren vom 19.06.2020 bis zum 17.07.2020 durch. Über die Änderung des Beteiligungsverfahrens in dieser Angelegenheit informierte die Bundesnetzagentur die Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt mit Schreiben vom 18.06.2020. Auf der Grundlage des Antrags der Vorhabenträgerin und der Ergebnisse des schriftlichen Beteiligungsverfahrens legte die Bundesnetzagentur am 15.09.2020 einen Untersuchungsrahmen für die Planfeststellung fest und bestimmte hiermit den Inhalt der von der Vorhabenträgerin noch einzureichenden Unterlagen. Die 50Hertz Transmission GmbH reichte diese Unterlagen am 31.07.2023 bei der Bundesnetzagentur ein. Die Bundesnetzagentur führte vom 18.09.2023 bis zum 17.11.2023 ein Anhörungsverfahren durch, wird im nächsten Schritt einen Erörterungstermin durchführen und zum Abschluss des Verfahrens mit dem Planfeststellungsbeschluss den Leitungsverlauf innerhalb des für den Abschnitt A des Vorhabens Nr. 5 festgelegten Trassenkorridors festlegen.</p>	<p>Der Vorhabenträger nimmt zu den Hinweisen der Bundesnetzagentur wie folgt Stellung:</p> <p>Der Hinweis auf die Bundesbedarfsplangesetzmaßnahmen Nr.5 und Nr. 5a wird vom Vorhabenträger zur Kenntnis genommen.</p> <p>BBPIG-Vorhaben Nr.5 Höchstspannungsleitung Wolmirstedt-Isar (SuedOstLink)</p> <p>Der Vorhabenträger nimmt den bisherigen Verlauf der Raumverträglichkeitsprüfung für die Trasse der Höchstspannungsleitung SuedOstLink zur Kenntnis. Die Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt wurde am Verfahren beteiligt. Der Vorhabenträger wird die planfestgestellte Trasse der Höchstspannungsleitung bei seiner weiteren Planung berücksichtigen.</p> <p>BBPIG-Vorhaben Nr.5a Höchstspannungsleitung Klein Rogahn/Stralendorf/Holthusen/Schossin-Isar (SuedOstLink, SuedOstLink+)</p> <p>Der Vorhabenträger nimmt den bisherigen Verlauf der Raumverträglichkeitsprüfung für die Trasse der Höchstspannungsleitung SuedOstLink+ zur Kenntnis. Die Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt wurde am Verfahren beteiligt. Der Vorhabenträger wird die planfestgestellte Trasse der Höchstspannungsleitung bei seiner weiteren Planung berücksichtigen.</p> <p>Beurteilung</p> <p>Den Hinweis auf Veränderungssperre nimmt der Vorhabenträger zur Kenntnis. Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens zur Maßnahme der Bundesnetzagentur wurde der Vorhabenträger beteiligt. Auflagen für die Bereiche mit Leitungskreuzungen wurden erteilt. Bei Beachtung dieser sollten sich in den Querungsbereichen zwischen den Leitungen der 50 Hertz Transmission GmbH und der Trasse der B 181 Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg keine Probleme ergeben.</p> <p>Die Straßenbauverwaltung als Vorhabenträger der Errichtung der Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg geht davon aus, dass die Höchstspannungsleitungen verlegt sind, wenn mit dem Bau der Straße begonnen wird. Folglich handelt es sich dann um eine Leitungskreuzung im Bestand. Der zwischen der 50 Hertz Transmission GmbH und der Straßenbauverwaltung abgeschlossene Rahmenvertrag regelt das Prozedere der künftigen Leitungskreuzung.</p> <p>Die 50 Hertz Transmission GmbH ist am Verfahren zur Prüfung der Raumverträglichkeit beteiligt. Im Zuge der weiterfolgenden Planungen wird die 50 Hertz Transmission GmbH beteiligt.</p>	<p>Die Stellungnahme der Bundesnetzagentur wird zur Kenntnis genommen. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p> <p>Die 50Hertz Transmission GmbH wurde am Verfahren zur Raumverträglichkeitsprüfung beteiligt.</p> <p>Dem Schwerpunktbelang aus der Stellungnahme der Bundesnetzagentur (SuedOstLink und SuedOst-Link+) wurde im Erörterungstermin nochmals hinreichend Raum gegeben.</p> <p>Die Stellungnahme der Bundesnetzagentur führt weder zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie noch zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>BBPIG-Vorhaben Nr. 5a, Höchstspannungsleitung Klein Rogahn / Stralendorf / Warsow / Holthusen / Schossin – Isar (SuedOstLink, SuedOstLink+)</p> <p>Das Vorhaben Nr. 5a besteht aus dem nördlichen Bestandteil Klein Rogahn / Stralendorf / Warsow / Holthusen / Schossin – Landkreis Börde und dem südlichen Bestandteil Landkreis Börde – Isar.</p> <p>Nach dem BBPIG ist für den hier vorliegend relevanten südlichen Bestandteil Landkreis Börde – Isar des Vorhabens Nr. 5a aus Gründen der besonderen Eilbedürftigkeit kein Bundesfachplanungsverfahren durchzuführen (gesetzlicher Verzicht auf Bundesfachplanung für die in der Anlage zum BBPIG mit „G“ gekennzeichneten Vorhaben).</p> <p>Die 50Hertz Transmission GmbH beantragte am 06.08.2021 für den Abschnitt A2 des Vorhabens Nr. 5a eine einheitliche Entscheidung gemäß § 26 NABEG, um eine gemeinsame Durchführung des Planfeststellungsverfahrens mit dem Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt A2 des Vorhabens Nr. 5 zu ermöglichen. Die Bundesnetzagentur bezog das Vorhaben Nr. 5a in die Planfeststellung für das Vorhaben Nr. 5 ein. Gemäß § 18 Abs. 3a NABEG ist bei Einbeziehung von Erdkabeln nach § 26 S. 2 NABEG der durch die Bundesfachplanung bestimmte Trassenkorridor des Vorhabens im Sinne von § 2 Abs. 3, 5 und 6 des BBPIG zu beachten. In dem vorliegenden Fall ist demnach der Trassenkorridor zu beachten, der für den Abschnitt A des Vorhabens Nr. 5 durch die Bundesnetzagentur festgelegt wurde.</p> <p>Die 50Hertz Transmission GmbH reichte ebenfalls am 06.08.2021 einen Antrag auf Planfeststellungsbeschluss für die Teilstrecke Sachsen-Anhalt Süd / Thüringen Nord (Abschnitt A2) bei der Bundesnetzagentur ein, der den beabsichtigten Verlauf der Trasse sowie hierzu in Frage kommende Alternativen (innerhalb des für das Vorhaben Nr. 5 verbindlich festgelegten Trassenkorridors) enthält.</p> <p>Die Bundesnetzagentur führte am 09.09.2021 in Staßfurt eine öffentliche Antragskonferenz durch. Die Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt wurde als Trägerin öffentlicher Belange beteiligt. Auf der Grundlage des Antrags der Vorhabenträgerin und der Ergebnisse der Antragskonferenz legte die Bundesnetzagentur am 29.10.2021 einen Untersuchungsrahmen für die Planfeststellung fest und bestimmte hiermit den Inhalt der von der Vorhabenträgerin noch einzureichenden Unterlagen. Die 50Hertz Transmission GmbH reichte diese Unterlagen am 31.07.2023 bei der Bundesnetzagentur ein. Die Bundesnetzagentur führte vom 18.09.2023 bis zum 17.11.2023 ein Anhörungsverfahren durch, wird im nächsten Schritt einen Erörterungstermin durchführen und zum Abschluss des Verfahrens mit dem Planfeststellungsbeschluss den Leitungsverlauf innerhalb des für den Abschnitt A des Vorhabens Nr. 5 festgelegten Trassenkorridors festlegen.</p> <p><u>Beurteilung</u></p> <p>Nach derzeitigem Verfahrensstand verläuft der für den Abschnitt A des Vorhabens Nr. 5 verbindlich festgelegte Trassenkorridor sowie die darin verlaufenden beantragten Trassen für die Abschnitte A2 der Vorhaben Nrn. 5 und 5a unter anderem in dem Raum, der durch das Vorhaben in Ihrer Zuständigkeit in Anspruch genommen werden soll. Eine abschließende Beurteilung der zu bewältigenden Nutzungskonflikte ist seitens der Bundesnetzagentur zum derzeitigen Verfahrensstand nicht möglich, dennoch möchte ich darum bitten, die Vorhaben Nrn. 5 und 5a in der von Ihnen geführten Raumverträglichkeitsprüfung zu berücksichtigen.</p> <p>Ich weise darauf hin, dass nach § 18 Abs. 5 NABEG in Verbindung mit § 44a Abs. 1 S. 1 EnWG vom Beginn der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren (s.o.) oder von dem Zeitpunkt an, zu dem den Betroffenen Gelegenheit gegeben wird, den Plan einzusehen, auf den vom Plan betroffenen Flächen bis zu ihrer Inanspruchnahme wesentlich wertsteigernde oder die geplanten Baumaßnahmen erheblich erschwerende Veränderungen nicht vorgenommen werden dürfen (Veränderungssperre). Das Vorhaben in Ihrer Zuständigkeit befindet sich auf den vom Plan betroffenen Flächen und ist geeignet, die geplanten Baumaßnahmen erheblich zu erschweren.</p> <p>Ich rege an, falls nicht bereits geschehen, die für die Abschnitte A2 der Vorhaben Nrn. 5 und 5a federführend zuständige Vorhabenträgerin 50Hertz Transmission GmbH (leitungsaukunft@50hertz.com) in vorliegender Angelegenheit noch zu beteiligen. Auf den Internetseiten der Vorhabenträgerinnen 50Hertz Transmission GmbH und TenneT TSO GmbH sind auch Planunterlagen zu den Vorhaben Nrn. 5 und 5a abrufbar, die den derzeitigen Planungsstand wiedergeben, sich jedoch im weiteren Verfahren noch ändern können.</p> <p>Ergänzend weise ich darauf hin, dass auf den Internetseiten der Bundesnetzagentur die vollständigen Planunterlagen zu den Abschnitten A2 der Vorhaben Nrn. 5 (www.netzausbau.de/vorhaben5a2) und 5a (www.netzausbau.de/vorhaben5aa2) sowie auch die oben genannte Bundesfachplanungsentscheidung (www.netzausbau.de/vorhaben5a) abrufbar sind.</p>		

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>Ich bitte Sie, meine Hinweise zu berücksichtigen und mich über den Fortgang des Verfahrens zu informieren bzw. mich im weiteren Verlauf des Verfahrens zu beteiligen. Für weitere Informationen stehe ich Ihnen gerne – auch unter der E-Mail-Adresse verfahren.dritter.nabeg@bnetza.de – zur Verfügung. Bitte verwenden Sie für den Kontakt mit mir das oben angegebene Aktenzeichen.</p>		
B 45	<p><u>Landesamt für Geologie und Bergwesen (SN vom 06.02.2024)</u></p> <p>Mit Schreiben vom 15.12.2023 baten Sie das Landesamt für Geologie und Bergwesen Sachsen-Anhalt (LAGB) bezüglich der Raumverträglichkeitsprüfung für das oben genannte Vorhaben um eine Stellungnahme.</p> <p>Durch die zuständigen Fachdezernate der Bereiche Bergbau und Geologie des LAGB erfolgten Prüfungen zu Ihrer Anfrage, um Sie auf mögliche bergbauliche / geologische Beeinträchtigungen hinweisen zu können.</p> <p>Aus den Bereichen Bergbau und Geologie kann Ihnen Folgendes mitgeteilt werden:</p> <p><u>Bergbau</u></p> <p>Nach Durchsicht der Unterlagen, die im Zuge des 3. Beteiligungstermins eingereicht wurden, verweisen wir nochmals auf unsere Stellungnahme vom 14.08.2019, Unser Zeichen: 32.22-34290-1912/2019-18151/2019 (an das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr; Antragskonferenz).</p> <p>Zur Aktualisierung teilen wir mit:</p> <p>Belange des Braunkohlensanierungsbergbaus sind nicht betroffen.</p> <p>Das Vorhabengebiet liegt weit südlich außerhalb des Geltungsbereiches des zugelassenen Abschlussbetriebsplanes für den ehemaligen Braunkohletagebau Merseburg-Ost. Auch die planfestgestellte Vorflutbindung des Wallendorfer Sees an die Luppe wird von dem geplanten Vorhaben nicht berührt.</p> <p>Die Variante A 1.3 verläuft im Bereich östlich von Wüsteneutsch durch drei ehemalige Abbaugebiete (Kanal 1 West, Kanal 1 Ost und Kanal 2 – siehe Abb.), die ausgeküstet sind, aber noch ein Abschlussbetriebsplan erstellt werden muss. In diesen Bereichen ist die Bergaufsicht noch nicht beendet. Es sollte sich mit dem Inhaber der Bergbauberechtigung (Mitteldeutsche Baustoffe GmbH, Hauptverwaltung, Köthener Straße 13 in 06193 Petersberg) abgestimmt werden.</p>  <p>Abb. Lage Abbaugebiete</p> <p>Seitens des LAGB bestehen darüber hinaus keine Bedenken zum Vorhaben.</p> <p>Angelika Dauterstedt (Tel.: 0345 13197-264)</p>	<p>Der Vorhabenträger nimmt zu den Hinweisen des LAGB wie folgt Stellung:</p> <p>1. Bergbau</p> <p>Der Vorhabenträger nimmt zur Kenntnis, dass Belange des Braunkohlensanierungsbergbaus nicht betroffen sind. Die Mitteldeutsche Baustoffe GmbH als Inhaberin der Bergbauberechtigung für drei ehemalige Abbaugebiete im Bereich der Trassenvariante A 1.3 ist am Verfahren beteiligt. Eine Stellungnahme liegt vor. Der Vorhabenträger wird sich diesbezüglich im Verlauf der nachfolgenden Planungen mit der MDB GmbH abstimmen.</p> <p>2. Geologie</p> <p><u>Lagerstätten und Rohstoffe</u> Dass alle Trassen ein Gebiet queren, in dem eine Förderung von Sole erfolgt, nimmt der Vorhabenträger zur Kenntnis. Ebenso wird zur Kenntnis genommen, dass diesbezüglich kein erhöhtes Konfliktpotential zu erwarten ist. Die Stadt Bad Dürrenberg als Rechtsinhaber der Bergbaubewilligung ist am Verfahren beteiligt. Hinweise zu obertägigen Leitungen, betrieblicher Infrastruktur o.ä. wurden seitens der Stadt nicht gegeben. Im Zuge späterer Planungsphasen werden seitens des Vorhabenträgers entsprechende Erkundigungen eingezogen.</p> <p>Der Hinweis auf die Kiessandtagebaue im Bereich Schladebach werden zur Kenntnis genommen. Die Mitteldeutsche Baustoffe GmbH als Eigentümerin der Bergbaurechte ist am Verfahren beteiligt, eine Stellungnahme liegt vor. Der Vorhabenträger wird sich diesbezüglich im Verlauf der nachfolgenden Planungen mit der MDB GmbH abstimmen.</p> <p><u>Ingenieurgeologie</u></p> <p>Der Hinweis darauf, dass vom tieferen Untergrund ausgehende Beeinträchtigungen im Vorhabenbereich nicht bekannt sind, wird vom Vorhabenträger zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Die Stellungnahme des Landesamtes für Geologie und Bergwesen wird zur Kenntnis genommen. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p> <p>Die Mitteldeutsche Baustoffe GmbH und die Stadt Bad Dürrenberg wurden am Verfahren zur Raumverträglichkeitsprüfung beteiligt.</p> <p>Die Stellungnahme des Landesamtes für Geologie und Bergwesen (Schwerpunktbelang Bergbau) führt weder zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie noch zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p><u>Geologie</u></p> <p><i>Lagerstätten und Rohstoffe</i></p> <p>Sämtliche Planungsabschnitte queren das Feld Bad Dürrenberg (untertägig, Sole). Es existiert eine gültige Bergbauberechtigung. Aus Sicht der Rohstoffgeologie besteht hier kein erhöhtes Konfliktpotential. Zur Vermeidung von Konflikten (obertägige Leitungen, betriebliche Infrastruktur, Sicherheitsabstände) sollte der Rechtsinhaber der Bewilligung kontaktiert werden:</p> <p>Stadt Bad Dürrenberg, Fichtestraße 6, 06231 Bad Dürrenberg</p> <p>Die Planungsabschnitte A 1.3, A 2.1, A 2.2 führen über das Bergwerkseigentum Wallendorf (Kiessand). Zur Vermeidung von Konflikten sollte der Rechtsinhaber kontaktiert werden:</p> <p>Mitteldeutsche Baustoffe GmbH Köthener Straße 13, 06193 Petersberg OT Sennewitz</p> <p>Dr. Danilo Wolf (Tel.: 0345 13197-359)</p> <p><i>Ingenieurgeologie</i></p> <p>Vom tieferen geologischen Untergrund ausgehende, durch natürliche Subrosionsprozesse bedingte Beeinträchtigungen der Geländeoberfläche (bspw. Erdfälle) sind dem LAGB im zu betrachtenden Vorhabenbereich nicht bekannt.</p> <p>Nadine Sängler (Tel.: 0345 13197-354)</p>		
B 46	<p><u>Amt für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten Süd (SN vom 04.03.2024)</u></p> <p>Seitens des Amtes für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten (ALFF) Süd wird zum Vorhaben „B 181 Ortsumgehung Zöschen - Wallendorf - Merseburg“ wie folgt Stellung genommen:</p> <p>1. <i>Landwirtschaftliche Belange</i></p> <p>Zur OU Zöschen - Wallendorf- Merseburg als notwendige Modernisierung der bestehenden Verkehrsführung entsprechend dem öffentlichen Interesse bestehen keine grundsätzlichen Bedenken.</p> <p>Die zu planende Trassenführung wird größtenteils über derzeitige Ackerflächen verlaufen.</p> <p>Bei der weiteren Planung sind entsprechend landwirtschaftlicher Belange folgende Forderungen und Hinweise unbedingt zu beachten:</p> <p>Gemäß § 15 i.V.m. §§ 1 (1) und 2 LwG LSA darf landwirtschaftlich genutzter Boden nur in begründeten Ausnahmefällen der Nutzung entzogen oder in der landwirtschaftlichen Nutzung beschränkt werden.</p> <p>Dieser Forderung ist im Planungsgebiet besondere Beachtung zu schenken, da es sich zu meist um ertragsfähige Ackerböden „mittlerer“ bis „hoher“ Bonität handelt.</p> <p>Ein schonender und sparsamer Umgang mit Boden wird auch im § 1a BauGB sowie § 1 BBodSchG gefordert.</p> <p>Der Schutz ertragreicher Böden für die Landwirtschaft ist von hoher Bedeutung für die Existenz der Landwirtschaftsbetriebe sowie für die Sicherung der künftigen Versorgung mit Nahrungsmitteln.</p> <p>Mithin besteht für den Unternehmensträger die Pflicht des schonenden und sparsamen Umganges mit dem Schutzgut Boden sowie der minimalen Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen.</p> <p>Dieses ist bei der Wahl der Trassenführung grundsätzlich zu beachten.</p> <p>Im weiteren Planungsverlauf ist eine eventuelle Inanspruchnahme von Flächen des südlich der Varianten gelegenen Vorbehaltsgebietes Landwirtschaft „Gebiet um Weißenfels“ (VO LEP 2010) zu vermeiden.</p> <p>In diesem Zusammenhang ist im Zuge der Neuplanung darauf hinzuweisen, dass vorrangig der Nutzung und dem Ausbau schon vorhandener Verbindungswege Vorrang zu geben ist.</p>	<p>Der Vorhabenträger nimmt zu den Hinweisen des ALFF Süd wie folgt Stellung:</p> <p>1. Landwirtschaftliche Belange</p> <p>Der Vorhabenträger nimmt zur Kenntnis, dass keine grundsätzlichen Bedenken bestehen. Die Hinweise zum Umgang mit Ackerflächen und dem Schutz von Böden sowie dem sparsamen Umgang mit dem Schutzgut Boden werden ebenfalls zur Kenntnis genommen.</p> <p>Ob eine Inanspruchnahme von Flächen des südlich der Varianten gelegenen Vorbehaltsgebietes Landwirtschaft „Gebiet um Weißenfels“ vermieden werden kann, wird sich in den weiteren Planungsphasen zeigen. Der Vorhabenträger ist bemüht, die Inanspruchnahme zu vermeiden. Nach der vom Vorhabenträger ausgewiesenen Vorzugstrasse A 2.2 B 1Pf ist eine Inanspruchnahme dieser Flächen nicht vorgesehen.</p> <p>Das bestehende ländliche Wegenetz wird im Rahmen der Planungen zur B 181 entsprechend neu organisiert. Es wird Querungen der geplanten Bundesstraße für alle im Plangebiet beeinträchtigten Feld- und Wirtschaftswege, für kommunale Straßen sowie Kreis- und Landesstraßen geben. Mit dem Amt für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten Süd wird im Zuge weiterführender Planungen ein Wegekonzept entwickelt, dass die mit dem Bau der B 181 n verbundenen Beeinträchtigungen zu mindern versucht.</p> <p>Nach erfolgter Variantenwahl und der Vermessung der Vorzugstrasse wird grundstücksscharf geplant. Erst dann sind detaillierte Aussagen zum vorhandenen und zukünftigen Wegenetz zu tätigen. Der Vorhabenträger wird sich bezüglich der Wege mit dem ALFF Süd abstimmen.</p> <p>Der Vorhabenträger wird im Zuge der weiteren Planung darauf achten, dass nach der Zerschneidung der betroffenen Flurstücke und Feldblöcke landwirtschaftlich nutzbare Flächen entstehen.</p> <p>Splitterflächen, die durch die Zerschneidung entstehen und nicht mehr landwirtschaftlich nutzbar sind, werden für die landschaftspflegerische Begleitplanung oder Kompensation verwendet. Für alle entstehenden Splitterflächen werden sowohl die Besitz- als auch die Unterhaltungspflicht bestimmt. Dies erfolgt allerdings zu einem späteren Zeitpunkt und ist für die Trassenfindung nicht von Belang.</p> <p>Der Vorhabenträger versucht, für Kompensationsmaßnahmen keine Ackerflächen zu verwenden. Auch dies erfolgt erst zu einem späteren Zeitpunkt und ist für die Trassenfindung nicht von Belang.</p> <p>Der Hinweis auf den Schutz der nachhaltigen Ressource Boden wird beachtet werden.</p> <p>Die Forderung nach flächenmäßig geringer Dimensionierung der Anschlussbauwerke erschließt sich dem Vorhabenträger nicht. Sollten damit die Knotenpunkte im Zuge der Trasse gemeint sein, sichert der Vorhabenträger zu, diese nur im Rahmen der technisch notwendigen Parameter zu trassieren. Für die Trassenfindung ist dies nicht von Belang.</p> <p>Die Standorte für Regenwasserrückhaltebecken werden so gewählt, dass ihre Funktionalität gesi-</p>	<p>Die Stellungnahme des Amtes für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten Süd wird teilweise berücksichtigt.</p> <p>Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird grundsätzlich gefolgt.</p> <p>Dem Schwerpunktbelang aus der Stellungnahme des Amtes für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten Süd (Landwirtschaft) wurde im Erörterungstermin nochmals hinreichend Raum gegeben.</p> <p>Die teilweise Berücksichtigung der Stellungnahme des Amtes für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten Süd führt zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p> <p>Die Begründung für diese Maßgabe ergibt sich daraus, dass mit dem Neubau der B 181 Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg insbesondere durch Flächeninanspruchnahmen und Flächenzerschneidungen unvermeidbare Auswirkungen auf bisher größtenteils landwirtschaftlich genutzte Flächen mittlerer bis hoher Bonität verbunden sind. An mehreren Stellen entstehen ungünstige Flächenzuschnitte für eine landwirtschaftliche Bewirtschaftung. Das geplante Vorhaben überbaut bzw. zerschneidet zudem Flächendrainagen sowie Flächen mit stationären Kreisberegnungsanlagen und führt zur Unterbrechung von Erschließungswegen. Da der Schutz ertragreicher Böden für die Landwirtschaft hohe Bedeutung für die Existenz der Landwirtschaftsbetriebe sowie für die Sicherung der künftigen Versorgung mit Nahrungsmitteln hat, ist die Inanspruchnahme und Beeinträchtigung landwirtschaftlich genutzter Flächen im Trassenverlauf daher grundsätzlich so gering wie möglich zu halten. Das Amt für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten Süd hat in seiner Stellungnahme dargelegt, dass zur Sicherung der landwirtschaftlichen und agrarstrukturellen Belange eine Zusammenarbeit mit den vom Bauvorhaben betroffenen Flächeneigentümern/Bewirtschaftern notwendig ist. Da mit dem Vorhaben eine Beanspruchung von ländlichen Grundstücken in größerem Umfang zu erwarten ist und ebenso durch die Trasse und deren Nebenanlagen sowie die notwendigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen Nachteile für die allgemeine Landeskultur entstehen werden, hat das Amt für Landwirtschaft und Flurneuordnung Süd ein baubegleitendes Flurbereinigungsverfahren nach § 87 FlurbG angeregt. Die Landesstraßenbaubehörde, Regionalbereich Süd, beabsichtigt dies ebenfalls. Da die Belange der Landwirtschaft im Land Sachsen-Anhalt grundsätzlich auch aus Sicht der Raumordnung einen hohen Stellenwert haben (LEP Punkt 4.2.1), muss es Anliegen der obersten Landesentwicklungsbehörde und der Landesstraßenbaubehörde sein, bei unvermeidlichen Konflikten angemessene Ausgleichsmaßnahmen zu schaffen und einvernehmliche Lösungen zu finden. Der Ansatz, über ein Flurbereinigungsverfahren nachzudenken, findet daher die Unterstützung der obersten Landesentwicklungsbehörde. Ausweislich des LEP 2010 G 118 und dessen Begründung soll die ländliche Bodenordnung und Flurneuordnung zur Erhaltung einer wettbewerbsfähigen Landwirtschaft und zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes beitragen. Mit Hilfe der ländlichen Bodenordnung und Flurbereinigung sollen außerdem Landnutzungskonflikte bei raumbedeutsamen Maßnahmen, wie z. B. überörtlichen Infrastrukturmaßnahmen, gelöst werden. Mit einer Maßgabe in diesem Sinne fließt dieser raumordnerische Grundsatz in besonderem Maße in das Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung ein.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>Weiterhin ist bei der Planung des Straßenverlaufes darauf zu achten, dass durch die eintretenden Zerschneidungen der betroffenen Flurstücke bzw. Feldblöcke nur solche Flächen entstehen, die weiterhin landwirtschaftlich genutzt werden können.</p> <p>Splitterflächen, welche durch Zerschneidungsschäden nicht mehr landwirtschaftlich genutzt werden können, sind nach Absprache mit dem bewirtschaftenden Betrieb und dem Eigentümer für die landschaftsgestalterische Begleitplanung oder für die Kompensation zu verwenden.</p> <p>Gleichzeitig sind für diese Flächen die künftigen Besitzverhältnisse sowie die Unterhaltungspflicht dauerhaft zu klären.</p> <p>Um die betroffenen Landwirtschaftsbetriebe nicht noch zusätzlich zu belasten, sind für flächenhafte Kompensationsmaßnahmen grundsätzlich keine Ackerflächen zu verwenden.</p> <p>Die begrenzte Ressource Boden ist - entsprechend den Zielen der Bundesregierung bezogen auf den Flächenverbrauch (Nachhaltigkeitsstrategie) - zu schützen.</p> <p>Die flächenmäßige Dimensionierung der Anschlussbauwerke muss möglichst geringgehalten werden.</p> <p>Auch die Standorte von Regenwasserrückhaltebecken usw. sind so zu wählen, dass landwirtschaftliche Nutzfläche nicht oder nur in geringem Umfang entzogen wird.</p> <p>Im Rahmen der Planung sind die Belange der Flächenbewirtschafter in Bezug auf die Sicherstellung der Zufahrten und die Oberflächenwasserabführung der durchtrennten Flächen zu berücksichtigen.</p> <p>Zur Sicherung der landwirtschaftlichen und agrarstrukturellen Belange ist eine Zusammenarbeit mit den vom Bauvorhaben betroffenen Flächeneigentümern/Bewirtschaftern notwendig.</p> <p><i>2. Agrarstrukturelle Belange</i></p> <p>Generell wird seitens des ALFF Süd - insbesondere auch unter dem Aspekt der Inanspruchnahme von Eigentumsflächen und der Agrarstruktur - die Variante mit der geringsten Flächenbeanspruchung favorisiert.</p> <p>Bei den verschiedenen Trassenvarianten ist eine Beanspruchung von ländlichen Grundstücken in größerem Umfang zu erwarten.</p> <p>Ebenso werden durch die Trasse und deren Nebenanlagen sowie die notwendigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen Nachteile für die allgemeine Landeskultur entstehen.</p> <p>Daher ist zu prüfen, ob ein Flurbereinigungsverfahren nach § 87 FlurbG baubegleitend anzuregen wäre.</p> <p>Beim gegenwärtigen Planungsstand steht weder die Trassenvariante fest und damit ist auch die tatsächliche Betroffenheit noch nicht konkret absehbar.</p> <p>Bei den weiteren Planungen seitens der Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt, Regionalbereich Süd ist daher das ALFF Süd in enger Abstimmung weiter zu beteiligen, um möglichst frühzeitig im Planungsprozess eine gemeinsame Entscheidung herbeizuführen.</p>	<p>chert ist. Die Forderung, für derartige Bauwerke keine Landwirtschaftsflächen zu verbrauchen ist für die Trassenfindung nicht von Belang.</p> <p>Erst mit der Festlegung der Trassenführung lassen sich Belange der Flächenbewirtschafter in Bezug auf die Sicherstellung von Zufahrten und Oberflächenentwässerung berücksichtigen. Der Hinweis wird bei der weiteren Planung berücksichtigt, ist für die Trassenfindung aber nicht relevant.</p> <p>Auch der Hinweis auf die Zusammenarbeit mit Flächeneigentümern/ Bewirtschaftern zur Sicherung der landwirtschaftlichen und agrarstrukturellen Belange ist für die Raumverträglichkeitsprüfung nicht relevant.</p> <p><i>2. Agrarstrukturelle Belange</i></p> <p>Die allgemeinen Hinweise zur Inanspruchnahme von Flächen nimmt der Vorhabenträger zur Kenntnis. Zum jetzigen Zeitpunkt lassen sich Aussagen zur Flächeninanspruchnahme schwer tätigen. Die Variante mit dem geringsten Flächenverbrauch für die Verkehrsanlage kann durchaus im Zuge von Ausgleichs- Ersatz- und Kompensationsmaßnahmen zur der Variante mit dem größten Verbrauch an landwirtschaftlicher Nutzfläche werden. Dies ist erst im Zuge der weiteren Planung zu ermitteln.</p> <p>Die Prüfung der Erforderlichkeit eines Flurbereinigungsverfahrens nach § 87 FlurbG erfolgt in einer späteren Planungsphase. Das ALFF wird in den nachfolgenden Planungsphasen durch den Vorhabenträger beteiligt.</p>	
B 47	Unterhaltungsverband Mittlere Saale – Weiße Elster		
B 48	Unterhaltungsverband Untere Saale		
B 49	<p><u>Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (SN vom 19.02.2024)</u></p> <p>Die Unterlagen zu dem übermittelten Vorhaben wurden geprüft. Die bestehende B181 ist in dem betroffenen Abschnitt nicht Bestandteil des Militärstraßengrundnetzes, sodass auch die neue B181 nicht Bestandteil dieses Streckennetzes wird. Die Belange der Bundeswehr sind in Bezug auf militärisch relevante Verkehrsinfrastruktur insofern betroffen, dass die geplanten Brückenbauwerke gem. der Vereinbarung über die Einstufung und Bemessung von Straßenbrücken für militärische Lastenklassen, in militärische Lastenklassen nach STANAG 2021 einzustufen sind.</p> <p>Bitte übersenden sie die Unterlagen zur Einstufung der Brückenbauwerke an die nachfolgend aufgeführte Dienststelle: Logistikzentrum der Bundeswehr Abteilung Verkehr und Transport Dezernat Verkehrsführung Sachgebiet MILGeo Anton-Dohm-Weg 59 26389 Wilhelmshaven</p>	<p>Der Vorhabenträger nimmt zur Kenntnis, dass die bestehende B 181 im betrachteten Abschnitt nicht Bestandteil des Militärstraßengrundnetzes ist. Ebenso, dass deswegen künftig auch die Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg nicht Bestandteil des Militärstraßengrundnetzes sein wird.</p> <p>Der Hinweis auf die Beachtung der Einstufung und Bemessung der künftigen Bauwerke nach STANAG 2021 wird in der weiteren Planung beachtet. Der Vorhabenträger wird sich dazu mit der im Schreiben benannten Dienststelle abstimmen.</p> <p>Für die Trassenfindung ist die Einstufung/ Bemessung nicht relevant.</p>	<p>Die Stellungnahme des Bundesamtes für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p> <p>Das Logistikzentrum der Bundeswehr wurde nachträglich am Verfahren zur Raumverträglichkeitsprüfung beteiligt.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
B 50	<p><u>Eisenbahnbundesamt Außenstelle Halle (SN vom 16.02.2024)</u></p> <p>Ihr Schreiben ist am 18.12.2023 beim Eisenbahn-Bundesamt eingegangen und wird hier unter dem o. a. Geschäftszeichen bearbeitet. Ich danke Ihnen für meine Beteiligung als Träger öffentlicher Belange.</p> <p>Das Eisenbahn-Bundesamt ist die zuständige Planfeststellungsbehörde für die Betriebsanlagen und die Bahnstromfernleitungen (Eisenbahninfrastruktur) der Eisenbahnen des Bundes. Es prüft als Träger öffentlicher Belange, ob die zur Stellungnahme vorgelegten Planungen bzw. Vorhaben die Aufgaben nach § 3 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes berühren.</p> <p>Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes gibt es keine weiteren Anregungen, Ergänzungen oder Vorschläge.</p>	<p>Der Vorhabenträger nimmt zur Kenntnis, dass des Eisenbahnbundesamt keine weiteren Anregungen, Ergänzungen oder Vorschläge zur vorliegenden Planung hat.</p>	<p>Die Stellungnahme des Eisenbahnbundesamtes Außenstelle Halle wird zur Kenntnis genommen.</p>
B 51	<p>Bundeseisenbahnvermögen Dienststelle Ost Büro Halle</p>		
B 52	<p><u>Landesbeauftragter für Eisenbahnaufsicht (SN vom 20.12.2023)</u></p> <p>Ich nehme Bezug auf Ihr Schreiben Az.: 24-20223-2/3 vom 15. Dezember 2023. Die online zur Verfügung gestellten Unterlagen wurden von mir eingesehen.</p> <p>Die Betroffenheit der nichtbundeseigenen Eisenbahnen sowie der Straßenbahn sind ausreichend dargelegt und berücksichtigt. Zudem sind die MUEG und auch die HAVAG als direkt beteiligte Stellen aufgeführt.</p> <p>Ich habe daher keine Bedenken gegen die Planung.</p>	<p>Der Vorhabenträger nimmt zur Kenntnis, dass der Landesbeauftragte für Eisenbahnaufsicht keine Bedenken gegen die Planung hat.</p>	<p>Die Stellungnahme des Landesbeauftragten für Eisenbahnaufsicht wird zur Kenntnis genommen.</p>
B 53	<p><u>Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (SN vom 20.12.2023)</u></p> <p>Vielen Dank für Ihr Schreiben vom 15.12.2023 und die Gelegenheit zur Abgabe einer Stellungnahme.</p> <p>Für Ihr Raumverträglichkeitsprüfungsverfahren ist das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Elbe, Fürstenwallstraße 19/20, 39104 Magdeburg zuständig, das von Ihnen bereits beteiligt worden ist (siehe lfd. Nr. 54 ihrer Adressenliste). Von dort erhalten Sie daher auch alle weiteren Stellungnahmen und Rückmeldungen. Eine Beteiligung des WSA Elbe ist daher ausdrücklich zu gewährleisten.</p> <p>Zu unserer beiderseitigen Vereinfachung bitte ich Sie die Anschrift: Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Gerhart-Hauptmann-Straße 16, 39108 Magdeburg [magdeburg.gdws@wsv.bund.de] für die weiteren Verfahrensschritte verbindlich zu streichen.</p> <p>Für den aktuellen Vorgang löschen Sie bitte die lfd. Nr. 53 Ihrer Adressenliste „Beteiligte Einleitung Raumverträglichkeitsprüfung B 181 [...]“ Stand: 15.12.2023.</p>	<p>Der Vorhabenträger nimmt zur Kenntnis, dass die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt die Zuständigkeit für die Raumverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben B 181 Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg auf das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Elbe überträgt.</p>	<p>Die Stellungnahme der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt wird zur Kenntnis genommen.</p>
B 54	<p><u>Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Elbe (SN vom 06.02.2024)</u></p> <p>Hiermit bestätige ich Ihnen den Erhalt Ihres Schreibens vom 15.12.2023 zum oben genannten Vorhaben.</p> <p>Gegen die von Ihnen vorgelegte Planung habe ich nach der ersten Prüfung keine grundsätzlichen Bedenken. Dies bezieht sich ausschließlich auf die von Ihnen vorgelegten Unterlagen jedoch ist eine weitere Beteiligung des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Elbe zwingend notwendig, da der Saale-Leipzig-Kanal (SLK) sowie Umgehungskanal Merseburg (UM) mit Neufassung des WaStrG nun auch Bestandteil der Bundeswasserstraßen ist.</p> <p>Gemäß § 48 WaStrG ist die WSV dafür verantwortlich, dass die bundeseigenen wasserbaulichen Anlagen allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen.</p> <p>Aus den eingereichten Unterlagen bzw. dem vorliegenden Übersichtsplan lässt sich nur grob abschätzen, in welchen Bereichen das WSA Elbe durch das geplante Bauvorhaben betroffen ist. Es werden die Bundeswasserstraße Saale, der Umgehungskanal Merseburg sowie der Saale-Leipzig-Kanal gequert (trockenes Kanalbett). Der in der Unterlage dargestellte Verlauf der Trasse stellt dabei verschiedene Lösungsmöglichkeiten dar. Der Verlauf kann sich daher noch ändern.</p> <p>Grundsätzlich ist bei der Planung der Ortsumgehung zu beachten, dass aus liegenschaftlicher Sicht für die bauzeitliche (vorübergehende) als auch für eine dauerhafte Inanspruchnahme WSV-eigener Grundstücke der Abschluss eines privatrechtlichen Vertrages (Bauerlaubnisver-</p>	<p>Der Vorhabenträger nimmt zur Kenntnis, dass seitens des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Elbe keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Planung bestehen.</p> <p>Dass sowohl die Saale, der Umgehungskanal Merseburg und der Saale-Leipzig-Kanal Bundeswasserstraßen sind, ist dem Vorhabenträger bekannt.</p> <p>Im Zuge der nachfolgenden Planungen werden die Querungsstellen zwischen den Bundeswasserstraßen und der B 181 im Zuge der Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg konkretisiert. Es sind dann weitere Abstimmungen zwischen der Straßenbauverwaltung des Landes Sachsen-Anhalt in der Auftragsverwaltung des Bundes als Vorhabenträger der Planung und der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zu führen.</p> <p>Nach Festlegung des endgültigen Trassenverlaufs werden die WSV-eigenen Grundstücke ermittelt und der Flächenbedarf erfasst. Vor Baubeginn werden dann die entsprechenden vertraglichen Regelungen zur Inanspruchnahme von WSV-eigenen Flächen erfolgen.</p> <p>Üblicherweise wird dies im Rahmen des Abschlusses entsprechender Kreuzungsvereinbarungen geregelt.</p> <p>Nach Festlegung des endgültigen Trassenverlaufs und Vorlage der sich auf den endgültigen Trassenverlauf aufbauenden Vermessung wird mit der Detailplanung begonnen. Zu diesem Zeitpunkt werden dann weitere Abstimmungen zwischen der Straßenbauverwaltung des Landes Sachsen-Anhalt in der Auftragsverwaltung des Bundes als Vorhabenträger der Planung und der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes geführt.</p> <p>Den Hinweis auf den fertig gestellten, jedoch nicht gefluteten Abschnitt des SLK zwischen km ~ 4,3 und ~ 6,2 nimmt der Vorhabenträger zur Kenntnis.</p>	<p>Die Stellungnahme des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Elbe wird teilweise berücksichtigt. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird grundsätzlich gefolgt.</p> <p>Den Schwerpunktbelangen aus der Stellungnahme des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Elbe (Saale, Umgehungskanal Merseburg und Saale-Leipzig-Kanal einschließlich Saale-Leipzig-Kanal-Radweg) wurde im Erörterungstermin insbesondere hinsichtlich der Schwerpunktbelange Saale-Leipzig-Kanal und Saale-Leipzig-Kanal-Radweg nochmals hinreichend Raum gegeben.</p> <p>Die teilweise Berücksichtigung der Stellungnahme des Wasser- und Schifffahrtsamtes Elbe führt zum Schwerpunktbelang Saale-Leipzig-Kanal/Saale-Leipzig-Kanal-Radweg zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie und zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p> <p>Bei dem Ziel Z 5.9.5 der REP-Änderung zum Saale-Leipzig-Kanal handelt es sich um ein im weiteren Verfahren zu beachtendes Ziel der Raumordnung dahingehend, dieses Ziel mit der ebenfalls als Ziel der Raumordnung verankerten Planung der B 181 OU Z-W-M miteinander vereinbar zu gestalten und abzustimmen. Von einer grundsätzlichen Konformität der Planung der B 181 OU Z-W-M im Hinblick auf deren Kreuzung mit der regionalplanerisch gesicherten Kanaltrasse des Saale-Leipzig-Kanals wird mithin ausgegangen, so dass diesbezüglich alle Varianten als gleichrangig bewertet werden. Auch im Hinblick auf den Trassenverlauf der Varianten der B 181 OU Z-W-M mit teilweisen Parallelführungen zum Saale-Leipzig-Kanal wird von einer Konformität ausgegangen, da im REP (unter Berücksichtigung des Planungsmaßstabes) eine Trasse der B 181n in Parallelführung zur Kanaltrasse zeichnerisch dargestellt ist</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24									
	<p>trag/ Nutzungsvertrag) erforderlich ist. Zur Ermittlung der genauen Inanspruchnahmeflächen sind nach Festlegung des endgültigen Trassenverlaufs entsprechende Detailpläne beim WSA Elbe einzureichen. Eine weitere Beteiligung am Bodenordnungsverfahren ist somit erforderlich!</p> <p>Aus Sicht der Gewässerunterhaltung bestehen keine grundsätzlichen Bedenken zu den vorgestellten neuen Trassenvarianten der B181 und den sich daraus ergebenden Gewässerkreuzungen.</p> <p>Unabhängig von den einzelnen Trassenvarianten ergeben sich Kreuzungen mit der Saale, dem Umgehungskanal Merseburg (UM) und dem Saale-Leipzig-Kanal (SLK).</p> <p>Die laut Übersichtsplan dargestellten Trassen ergeben folgende Kreuzungsbereiche:</p> <p>Saale bei km ~ 116,79 Variante B1Pg Saale bei km ~ 116,81 Variante B1 Pf Saale bei km ~ 117,05 Variante B1.5</p> <p>UM bei km ~ 3,06 Variante B1Pf</p> <p>SLK bei km ~ 6,73 Variante A1.3 Kanal begonnen, nicht fertiggestellt, trocken SLK bei km ~ 6,75 Variante A2.2 Kanal begonnen, nicht fertiggestellt, trocken SLK bei km ~ 7,95 Variante A2.1 Kanal fertiggestellt, geflutet</p> <p>Zusätzlich zu den Kreuzungen gibt es am SLK von km ~ 4,3 bis km ~ 6,5 eine Parallelführung der Trasse A1.3 unmittelbar am nördlichen Dammfuß. In diesem Bereich ist der Kanal von km ~ 4,3 bis km ~ 6,2 bereits fertiggestellt, einschließlich Tondichtung und Steinschüttung, jedoch nicht geflutet. In diesem Abschnitt ist beidseitig des Kanals ein Betriebsweg der WSV mit 3,5 m Breite bzw. der geplante Radweg Leipzig - Merseburg freizuhalten.</p> <p>Für die Saale, den UM und den SLK sind bei allen Trassenvarianten Kreuzungsbauwerke in Form von Brücken unerlässlich. Die Brücken sind ohne Pfeiler im Gewässerbett auszubilden, Pfeiler maximal im Uferbereich vorzusehen, sofern es die örtlichen Gegebenheiten zulassen. Für die Brücken sind Durchfahrthöhen von mind. 4,5 m über dem jeweiligen Bezugswasserstand MHW oder HSW einzuhalten. Für die Saale ist in diesem Bereich kein HSW definiert, somit wird MHW zugrunde gelegt, das ca. dem HSW entspricht.</p> <table border="0"> <tr> <td>Saale bei km ~ 116,79</td> <td>MHW 86,97 mNHN</td> <td>Brücken-KUK 91,47 mNHN</td> </tr> <tr> <td>Saale bei km ~ 116,81</td> <td>MHW 86,98 mNHN</td> <td>Brücken-KUK 91,48 mNHN</td> </tr> <tr> <td>Saale bei km ~ 117,05</td> <td>MHW 87,11 mNHN</td> <td>Brücken-KUK 91,61 mNHN</td> </tr> </table> <p>UM bei km ~ 3,06 HSW 87,45 mNHN Brücken-KUK 91.95 mNHN</p> <p>SLK bei km ~ 7,95 BWo 107,05 mNHN Brücken-KUK 111,55 mNHN</p> <p>Für den nicht gefluteten Bereich des SLK bei km ~ 6,73 und 6,75 sind Vorkehrungen zu treffen, dass die neue B 181 die Betriebswege der WSV und den geplanten Radweg Leipzig - Merseburg nicht unterbricht. Derzeit davon auszugehen ist, dass die Fertigstellung des SLK nicht durch die WSV erfolgt.</p> <p>Für die einzelnen Kreuzungsbereiche in, an, über oder unter einer Bundeswasserstraße sowie Benutzung gem. § 9 WHG ist gem. § 31 WaStrG ist ggf. eine strom- und schiffahrtspolizeilichen Genehmigung (ssG) erforderlich. Die geplanten Maßnahmen über die jeweiligen Bundeswasserstraßen müssen daher beim zuständigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Elbe vor Errichtung der Anlage angezeigt werden. Das WSA Elbe entscheidet nach Eingang ihrer Anzeige über das Bedürfnis und den Inhalt einer strom- und schiffahrtspolizeilichen Genehmigung.</p> <p>Im Abschnitt B der neuen B181 zwischen der Saale und dem UM liegen alle Trassenvarianten im Hochwasserabflussgebiet, eine Aufständerung in diesem Abschnitt ist unerlässlich. Forderungen hierzu kommen von den Wasserbehörden.</p> <p>Des Weiteren ist das Projekt Bau des SLK-Radweges der Regionalentwicklung zwischen Leipzig und Halle (Saale) zu berücksichtigen. Der SLK-Radweg soll entlang des kompletten Abschnittes des Saale-Leipzig-Kanals verlaufen. In Zuge des Baus des SLK-Radweges sollen hierneben am gesamten Abschnitt des Saale-Leipzigs-Kanals Betriebswege der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) errichtet werden.</p> <p>Für Rückfragen stehe ich Ihnen gern zur Verfügung.</p>	Saale bei km ~ 116,79	MHW 86,97 mNHN	Brücken-KUK 91,47 mNHN	Saale bei km ~ 116,81	MHW 86,98 mNHN	Brücken-KUK 91,48 mNHN	Saale bei km ~ 117,05	MHW 87,11 mNHN	Brücken-KUK 91,61 mNHN	<p>Sollte die Variante A 1.3 als Vorzugsvariante herausgearbeitet werden, werden dann auch für diesen genannten Bereich weitere Abstimmungen zwischen der Straßenbauverwaltung des Landes Sachsen-Anhalt in der Auftragsverwaltung des Bundes als Vorhabenträger der Planung und der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes geführt.</p> <p>Die Forderungen, wonach Brückenbauwerke über die Wasserstraßen des Bundes ohne Pfeiler im Gewässerbett zu errichten sind und Pfeiler maximal im Uferbereich vorzusehen sind, werden vom Vorhabenträger zur Kenntnis genommen. Die in der Stellungnahme des WSA getätigten Höhenangaben werden bei der Planung der Bauwerke Berücksichtigung finden. Für den SLK trifft dies nur für den gefluteten Bereich zu.</p> <p>Im Zuge der weiteren Planungen wird berücksichtigt, dass Betriebswege der WSV nicht unterbrochen werden. Dies muss aus Sicht des Vorhabenträgers nicht zwangsläufig mittels Bauwerken und somit getrennten Ebenen erfolgen. Gegebenenfalls machen sich Umfahrungen erforderlich. Im trockenen Bereich des SLK werden Betriebswege zumindest in der Form unterbrochen, dass keine Bauwerke vorgesehen sind.</p> <p>Der Hinweis zum geplanten Radweg Leipzig-Merseburg wird ebenfalls zur Kenntnis genommen. Der Vorhabenträger kann allerdings nur entsprechend verfestigte Planungen Dritter berücksichtigen. Dies trifft ebenso für die Fertigstellung des SLK selbst zu. Reine Absichtserklärungen oder Konzepte sind dafür nicht ausreichend. Im weiteren Planungsverlauf zum Vorhaben der B 181 OU Zöschen-Wallendorf-Merseburg wird der Stand zu diesen Planungen laufend mit den jeweiligen Akteuren auszutauschen sein.</p> <p>Eventuell erforderlich werdende strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigungen werden im zu einem späteren Zeitpunkt durchzuführenden Planfeststellungsverfahren erteilt werden.</p> <p>Die Lage der Trasse im Hochwasserabflussgebiet im Abschnitt B ist dem Vorhabenträger bekannt. Eine Aufständerung der Trasse im Bereich ist vorgesehen.</p>	<p>und im nachfolgenden Planungsprozess Spielräume für weitere Optimierungen bestehen. Da es sich bei den Bestrebungen zur Vollendung des Saale-Leipzig-Kanals um Planungen mit großer touristischer Bedeutung für die Region handelt, muss der raumordnerisch grundsätzlich positiv zu sehende Gedanke einer Bündelung von Infrastrukturtrassen (LEP G 58) bei der diesbezüglichen Beurteilung der Trassenvarianten jedoch Berücksichtigung finden. Im Variantenvergleich wird daher (abweichend von der Rangfolge in der Raumverträglichkeitsstudie für das Kriterium Standortpotenziale und technische Infrastruktur) die von der Kanaltrasse abgerückte Variante A 2.1 als vorteilhaft beurteilt gegenüber den Varianten A 1.3 und A 2.2. Aufgrund der parallelen Linienführung auf kürzerer Strecke schneidet hierbei die Variante A 2.2 (ca. 1 km) besser ab als die Variante A 1.3 (ca. 2,5 km). Gleiches gilt im Hinblick auf die Planung des Saale-Elster-Kanal-Radweges, welcher mit der REP-Änderung unter Punkt 5.9.4.5. Z Nr. 19 als regional bedeutsamer Radweg neu festgelegt wurde. Mit einer Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben der B 181 OU Z-W-M wird den regionalplanerischen Zielstellungen zum Saale-Leipzig-Kanal und zum Saale-Leipzig-Kanal Nachdruck verliehen werden.</p>
Saale bei km ~ 116,79	MHW 86,97 mNHN	Brücken-KUK 91,47 mNHN										
Saale bei km ~ 116,81	MHW 86,98 mNHN	Brücken-KUK 91,48 mNHN										
Saale bei km ~ 117,05	MHW 87,11 mNHN	Brücken-KUK 91,61 mNHN										

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
B 55	<p><u>Landesamt für Vermessung und Geoinformation (SN vom 05.01.2024)</u></p> <p>Im Rahmen meiner Aufgaben als Träger öffentlicher Belange nehme ich zu Ihrer Planung wie folgt Stellung: Im Untersuchungsraum der vorgesehenen Raumverträglichkeitsprüfung befinden sich Lage-, Höhen- und Schwerefestpunkte der Festpunktfelder des Landes Sachsen-Anhalt. Diese Festpunkte sind nach § 5 VermGeoG LSA in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. September 2004 (GVBl. LSA S. 716), zuletzt geändert durch das Zweite Gesetz zur Änderung des Vermessungs- und Geoinformationsgesetzes Sachsen-Anhalt vom 18. Oktober 2012 (GVBl. LSA Nr. 21/2012 S. 510), gesetzlich geschützt. Nach Festlegung der in Betracht kommenden Variante können diese Punkte ermittelt werden. Sollte dann im Rahmen konkreter Maßnahmen die Gefährdung der Punkte absehbar werden, kann ich Ihnen einen Auszug aus den Nachweisen der Festpunkte zur Übersicht für die Lage der Punkte zusenden. Für Rückfragen stehe ich unter der nebenstehenden Telefonnummer gern zur Verfügung.</p>	<p>Der Vorhabenträger nimmt zur Kenntnis, dass sich im Untersuchungsraum Lage-, Höhen- und Schwerefestpunkte der Festpunktfelder des Landes Sachsen-Anhalt befinden. Der Schutzstatus der Festpunkte ist dem Vorhabenträger bekannt. Im Zuge der nachfolgenden Planungen werden betroffene Festpunkte ermittelt und in Abstimmung mit dem Landesamt für Vermessung und Geoinformation gesichert oder verlegt, wenn dies erforderlich wird. Derzeitig ergeben sich für den Vorhabenträger keine weiteren Veranlassungen.</p>	<p>Die Stellungnahme des Landesamtes für Vermessung und Geoinformation wird zur Kenntnis genommen. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p>
B 56	Landesstraßenbaubehörde Regionalbereich Süd (nachrichtlich)		
B 57	Landesstraßenbaubehörde Hauptniederlassung (nachrichtlich)		
B 58	<p><u>Landesbetrieb Bau und Liegenschaftsmanagement (SN vom 20.02.2024)</u></p> <p>Ich danke Ihnen für die Übersendung der Information zu Ihrem im Betreff genannten Vorhaben. Nach meiner Recherche konnten Grundstücke <u>des Landes Sachsen-Anhalt</u> festgestellt werden, welche sich in unmittelbarer Nachbarschaft der Maßnahme befinden bzw. mittelbar oder unmittelbar davon betroffen sind (siehe beigefügte Anlage). Hier handelt es sich um land- und forstwirtschaftliche Flächen, welche der Landgesellschaft Sachsen-Anhalt mbH zur Verwaltung und Bewirtschaftung zugeordnet sind. Ihre Anfrage habe ich entsprechend weitergeleitet. Die LGSA steht nicht auf Ihrer Verteilerliste. Ansonsten habe ich Liegenschaften der LSBB und des LHW festgestellt, die jedoch von Ihnen schon miteinbezogen wurden.</p>	<p>Der Vorhabenträger nimmt zur Kenntnis, dass Grundstücke des Landes Sachsen-Anhalt, die land- und forstwirtschaftlich genutzt werden, von der Baumaßnahme betroffen sind. In den nachfolgenden Planungsphasen werden die Grundstücke und Flächen präzisiert. Die BLSA wird dann erneut einbezogen. Derzeitig ergeben sich für den Vorhabenträger keine weiteren Veranlassungen.</p>	<p>Die Stellungnahme des Landesbetriebes Bau und Liegenschaftsmanagement wird zur Kenntnis genommen. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt. Die Landgesellschaft Sachsen-Anhalt mbH wurde nachträglich am Verfahren zur Raumverträglichkeitsprüfung beteiligt.</p>
B 59	Landesbetrieb für Hochwasserschutz und Wasserwirtschaft		
B 60	<p><u>Landesbetrieb für Hochwasserschutz und Wasserwirtschaft Flussbereich Merseburg (SN vom 16.04.2024)</u></p> <p>Zum o.g. Bauvorhaben hat der LHW, Flussbereich Merseburg bereits am 08.06.2020 eine Vorab-Stellungnahme – damals an die LSBB, Regionalbereich Süd - abgegeben. Diese ist weiterhin gültig. Ich füge diese hier nochmals zur Info bei. Erst wenn die Vorzugsvariante feststeht und damit auch die wahrscheinlichen Kreuzungsstellen mit Hochwasserschutz-Deichen oder Gewässern 1. Ordnung, kann eine konkretere Stellungnahme abgegeben werden.</p>	<p>Der Hinweis des LHW Flussbereich Merseburg darauf, dass die Stellungnahme vom 08.06.2020 weiterhin Gültigkeit besitzt, wird vom Vorhabenträger zur Kenntnis genommen. Im Zuge der weiterführenden Planungen werden Detailabstimmungen zwischen LHW und LSBB durchgeführt.</p>	<p>Die Stellungnahme des Landesbetriebes für Hochwasserschutz und Wasserwirtschaft Flussbereich Merseburg wird zur Kenntnis genommen. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt. Die Stellungnahme des Landesbetriebes für Hochwasserschutz und Wasserwirtschaft Flussbereich Merseburg (Schwerpunktbelang Hochwasserschutz) führt weder zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie noch zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p>
B 61	Landesforstbetrieb		
B 62	<p><u>Landeszentrum Wald (SN vom 25.01.2024)</u></p> <p>Das Landeszentrum Wald (LZW) hat die Unterlagen zur Anhörung zum obigen Verfahren erhalten. Nach den §§ 6 und 34 Waldgesetz für das Land Sachsen-Anhalt (WaldG LSA) vom 25.02.2016 (GVBl. LSA Nr. 7/2016, S. 77ff) wird ihr Anliegen für den Zuständigkeitsbereich des LZW geprüft. Die vorgestellten Varianten sind sinnvoll, die gefundene Vorzugsvariante (A2.2) und (B 1 Pf) ist nachvollziehbar. Keine forstrechtlichen Einwände seitens des LZW.</p>	<p>Der Vorhabenträger nimmt zur Kenntnis, dass das Landeszentrum Wald die gewählte Vorzugsvariante als sinnvoll und nachvollziehbar sieht und es keine forstrechtlichen Einwände gibt.</p>	<p>Die Stellungnahme des Landeszentrums Wald wird zur Kenntnis genommen.</p>
B 63	<p><u>Industrie- und Handelskammer Halle-Dessau (SN vom 26.01.2024)</u></p> <p>Die vorstehende Baumaßnahme findet die Zustimmung der Industrie- und Handelskammer Halle-Dessau. Anregungen und Hinweise zur gewählten Linie gibt es zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht.</p>	<p>Der Vorhabenträger nimmt zur Kenntnis, dass IHK Halle- Dessau zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Einwände zum Bauvorhaben erhebt.</p>	<p>Die Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer wird zur Kenntnis genommen.</p>
B 64	<p><u>Bistum Magdeburg Bischöfliches Ordinariat (Katholische Kirche Merseburg) (SN vom 17.01.2024)</u></p> <p>Aus Sicht des Kirchenvorstandes gibt es zu benannten Bauvorhaben keine Einwände.</p>	<p>Der Vorhabenträger nimmt zur Kenntnis, dass die katholische Pfarrei St. Norbert zu Merseburg keine Einwände zum Bauvorhaben erhebt. Es ergibt sich keine weitere Veranlassung.</p>	<p>Die Stellungnahme der katholischen Kirche Merseburg wird zur Kenntnis genommen.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
B 65	Föderation Evangelischer Kirchen in Mitteldeutschland Das Kirchenamt		
B 66	Bauernverband Sachsen-Anhalt e.V.		
B 67	<p><u>Bauernverband Saaletal e. V. (SN vom 16.02.2024)</u></p> <p>Hiermit nehmen wir zum oben benannten Vorhaben Stellung:</p> <p>Landwirtschaft / Umwelt / Landschaft Mit der neuen B 181 würden Ackerböden bzw. landwirtschaftliche Flächen in Anspruch genommen und es erfolgt eine Zerschneidung dergleichen. Dies führt unwiederbringlich zum Verlust wertvoller landwirtschaftlicher Nutzflächen. Einige dieser Flächen sind mit Bewässerungsanlagen einschließlich der notwendigen Infrastruktur erschlossen. Vor dem Hintergrund, dass Klimaforscherinnen und Klimaforscher einen weiteren Anstieg der Temperaturen und eine ungünstige Verteilung der Niederschläge prognostizieren gewinnt die Bewässerung landwirtschaftlicher Kulturen weiter an Bedeutung. Eine Zerschneidung der Flächen macht diese Anlagen in der derzeitigen Ausführung unbrauchbar und die betroffenen Betriebe werden erheblich wirtschaftlich geschädigt. Andere Flächen sind mit Drainageanlagen versehen und hier erfolgt gleichfalls eine erhebliche Beeinträchtigung. Darüber hinaus werden die zwei Standorte der Agrargenossenschaft Kötschlit, die heute über Ortsverbindungswege miteinander verbunden sind, durch die neue Trasse getrennt, was sich wiederum negativ auf die Wirtschaftlichkeit und Effektivität der Landwirtschaft auswirkt. Die bevorzugte Trassenführung schränkt außerdem die Erweiterungsmöglichkeiten des Landwirtschaftsbetriebes ein, obwohl er gerade deswegen aus der Ortslage in den Außenbereich verlagert wurde. Durch den Neubau der B 181 werden in der Auenlandschaft und im ehemals für den Saale-Elster-Kanal vorgesehenen Bereich wertvolle Biotop als Lebensräume für Tiere und Pflanzen beeinträchtigt und teilweise zerstört. Außerdem möchten wir darauf verweisen, dass die Neubaustrecke durch Überschwemmungsgebiet führt. In diesem natürlichen Hochwasserüberflutungsraum wird in die Funktion der vorhandenen Grabensysteme aus Gewässern 1./2. Ordnung eingegriffen und damit sind zusätzliche Flächenvernässungen erfahrungsgemäß zu erwarten. <i>Der Bauernverband Saaletal e. V. kann dem Vorhaben aus Gründen der Landwirtschaft sowie des Natur-, Umwelt- und Landschaftsschutzes nicht zustimmen und hält den Neubau der B 181 für nicht gerechtfertigt.</i></p> <p>Verkehrsbelegung Der Ziel- und Quellverkehr der anliegenden Ortschaften inklusive des öffentlichen Nahverkehrs werden überwiegend die alte B 181 nutzen, da sich keine Vorteile, vor allem hinsichtlich der Fahrzeit und -ziele, ergeben. Die bestehende Infrastruktur wird zerschnitten und es kommt zu längeren/-r Fahrwegen und -dauer. Gleichfalls wird die Belastung der Ortschaft Günthersdorf durch den Fahrzeugverkehr einschließlich der Lärm- und Schadstoffbelastung erhöht. An den Verkehrsknoten am EKZ Nova Eventis oder mit der B 186 wird es noch häufiger zu Rückstauereignissen kommen. Der Ausbau wird mit einer Entlastung der bisherigen Straße begründet, die sich u.E. nicht einstellen wird. Außerdem erscheint der angestrebte 3-spurige Ausbau mit den erforderlichen Bauwerken als überdimensioniert und keinesfalls gerechtfertigt, da lediglich eine geringe Zunahme der Verkehrsbelegung prognostiziert wurde. <i>Der Bauernverband Saaletal e. V. kann dem Vorhaben aus verkehrlichen Gründen nicht zustimmen und hält den Neubau der B 181 für nicht gerechtfertigt.</i></p> <p>Kosten-Nutzen Im Bereich der B 181 wurden in den letzten Jahren mehrere Ortsdurchfahrten mit hohem finanziellen Aufwand grundhaft ausgebaut (z. B. OD Wallendorf, OD Zöschen, ...). Nunmehr soll die B 181 durch die vorliegende Planung verlegt werden und durch einen sensiblen Raum hinsichtlich Natur- und Gewässerlandschaft mit zahlreichen Schutzgebieten geführt werden. Vor diesem Hintergrund erscheint die Kosten-Nutzen-Analyse in den Planungsunterlagen unplausibel und deutlich zu gering bemessen. Vergleichbare Projekte von Ortsumgehungen im Rahmen des Bundesstrassenneubaus haben Kosten von teilweise 20 Millionen € je laufenden Kilometer und somit erscheinen die ausgewiesenen Gesamtkosten von ca. 54 Millionen € für die Neubaustrecke von > 12 Kilometer als vollkommen unrealistisch. <i>Der Bauernverband Saaletal e. V. kann dem Vorhaben auch aus Kosten-Nutzen Gründen nicht zustimmen und hält den Neubau der B 181 für nicht gerechtfertigt.</i></p> <p>Fazit und Forderungen Das Vorhaben des Neubaus der B 181 wurde im aktuellen Bundesverkehrswegeplan als vorrangig durch den Gesetzgeber eingestuft. Die wesentliche Begründung hierfür ist ein guter Kosten-Nutzungs-Faktor. Im Ergebnis stehen einer geringen Verkehrssteigerung erhebliche Eingriffe in Natur und Landschaft sowie sehr hohen Kosten gegenüber. Unter Berücksichtigung der vorstehenden Aussagen erschließt sich dem Bauernverband Saaletal diese Annahme nicht</p>	<p>Der Vorhabenträger erwidert zu den Einwendungen des Bauernverbands „Saaletal e.V.“ folgendes:</p> <p>Landwirtschaft / Umwelt / Landschaft</p> <p>Infrastrukturmaßnahmen, insbesondere der Neubau von Verkehrswegen bedingen leider häufig den Verlust von landwirtschaftlich oder sonstig genutzten Flächen. Auch eine Zerschneidung vorhandener Strukturen ist nicht immer vermeidbar. Der Vorhabenträger ist sich dieser Tatsachen bewusst und versucht diese Beeinflussungen durch eine ausgewogene Planung zu minimieren. Die derzeitige technische Planung basiert auf vorhandenem Kartenwerk und ist dadurch nicht parzellenscharf. Nach der Festlegung einer Vorzugsvariante werden Vermessungen auf dieser Trasse für eine genaue Darstellung der Verkehrsanlage und aller sich aus dem Bau dieser ergebenden Änderungen im Bestand sorgen. Dann kann auch genau festgelegt werden, wie mit den vorhandenen Be- und Entwässerungsanlagen zu verfahren ist. Prinzipiell werden die durch den Bau der B 181n durchzuführenden Änderungen an vorhandenen Anlagen vom Vorhabenträger auf dessen Kosten ausgeführt, sofern dies der jeweils angetroffenen Rechtssituation entspricht. Beeinträchtigungen sind zum jetzigen Zeitpunkt nicht zu erkennen.</p> <p>Die angesprochenen Ortsverbindungsstraßen sowie auch allgemein das bestehende ländliche Wegenetz werden im Rahmen der Planungen zur B 181 entsprechend neu organisiert. Es wird Querungen der geplanten Bundesstraße für alle im Plangebiet beeinträchtigten Feld- und Wirtschaftswege, für kommunale Straßen sowie Kreis- und Landesstraßen geben. Mit dem Amt für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten Süd wird im Zuge weiterführender Planungen ein Wegekonzept entwickelt, das die mit dem Bau der B 181n verbundenen Beeinträchtigungen zu mindern versucht. Die Standorte der Agrargenossenschaft Kötschlit sind durch zu verlegende Wege weiterhin erreichbar.</p> <p>Eine Einschränkung der Erweiterungsmöglichkeiten durch den Bau der B 181 OU Zöschen-Wallendorf-Merseburg wird vom Vorhabenträger nicht gesehen.</p> <p>Mit dem Neubau von Straßen sind immer naturschutzfachliche Eingriffe verbunden, für die europäische, bundesdeutsche und bundeslandspezifische Vorschriften- und Regelwerke zu beachten sind. Dies erfolgte und ist dem umweltfachlichen Teil der umfangreichen Vorplanungsunterlagen zu entnehmen ist. In der nächsten Planungsstufe (Entwurfsplanung) erfolgt eine Fortschreibung der Untersuchungen mit der Konkretisierung der Eingriffe durch das Vorhaben, konkreter Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie eines Kompensationsmaßnahmenkonzeptes. Dazu erfolgen Abstimmungen mit den vor Ort wirtschaftenden Betrieben. Die Funktionsfähigkeit der durch die Baumaßnahme beeinträchtigten Gewässer 1. und 2. Ordnung wird durch die Baumaßnahme nicht gemindert. Fachbehörden werden sich in späteren Planungsphasen einbringen und dafür Sorge tragen, dass die Funktionsfähigkeit der vorhandenen Systeme erhalten bleibt oder wiederhergestellt wird.</p> <p>Verkehrsbelegung</p> <p>Die anliegenden Ortschaften werden weiterhin über die vorhandene B 181 zu erreichen sein. Ein Rückbau der Verkehrsstraße ist nicht vorgesehen. Sowohl privater als auch Öffentlicher Nahverkehr kann aber auch die B 181 neu zum Erreichen der anliegenden Ortschaften nutzen. Längere Fahrwege oder Fahrzeiten durch die Benutzung der B 181 neu ergeben sich nur, wenn die vorhandene B 181 zurück gebaut würde. Fahrzeugführer, die aus dem Raum Halle kommen, werden die B 181 alt nutzen, um die anliegenden Ortschaften zu erreichen. Fahrzeugführer, die aus dem Raum Weißenfels oder Muehlen/ Brausbedra kommen, werden hingegen die Trasse der B 181 neu nutzen, wenn sie diese Ortschaften anfahren möchten. Die deutliche Mehrbelastung der Ortsdurchfahrt Günthersdorf wird es gemäß der durchgeführten Verkehrsuntersuchung nicht geben. Die Verkehrsanalyse im Nullfall weist 18.600 Kfz/24h im Bereich Günthersdorf auf. In den Planfällen 1 bis 6 werden für das Jahr 2030 zwischen 18.300 und 19.700 Kfz/24h prognostiziert. Die Prognose für den Nullfall, also der B 181 im Bestand ohne Baumaßnahmen weist eine Verkehrszunahme auf 21.100 Kfz/24h auf. Mit dem Neubau der B 181 wird die B 181 alt entlastet. Im Bereich zwischen Günthersdorf und Zöschen wurden z.B. in der Analyse 7.600 Kfz/24h ermittelt. Mit dem Bau der B 181 neu verbleiben in diesem Abschnitt in Abhängigkeit des gewählten Trassenverlaufs noch zwischen 500 und 1.700 Kfz/24h (siehe Anlage- Auszug aus der Verkehrsuntersuchung vom 15.07.2019, Büro Hoffmann & Leichter). Im Abschnitt zwischen Bauanfang bei Günthersdorf und der L 183 werden in den im Abschnitt A betrachteten Varianten zwischen 16.600 und 18.300 Kfz/24h prognostiziert. Entsprechend dem Regelwerk (Richtlinie für die Anlage von Landstraßen RAL 2012) ist die B 181 neu in die Straßenkategorie II einzustufen. Daraus resultiert die Entwurfsklasse II. Die Entwurfsklasse legt fest, welche Querschnitte zur Anwendung kommen können und welche Knotenpunktformen zur Verknüpfung mit</p>	<p>Die Stellungnahme des Bauernverbandes Saaletal wird teilweise berücksichtigt. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird grundsätzlich gefolgt.</p> <p>Den Schwerpunktbelangen aus der Stellungnahme des Bauernverbandes Saaletal (Landwirtschaft, Planrechtfertigung, Natur und Landschaft) wurde im Erörterungstermin nochmals hinreichend Raum gegeben.</p> <p>Die teilweise Berücksichtigung der Stellungnahme des Bauernverbandes Saaletal führt im Hinblick auf die Belange Planrechtfertigung sowie Natur und Landschaft weder zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie noch zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p> <p>Die teilweise Berücksichtigung der Stellungnahme des Bauernverbandes Saaletal führt zum Schwerpunktbelang Landwirtschaft zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p> <p>Die Begründung für diese Maßgabe ergibt sich daraus, dass mit dem Neubau der B 181 Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg insbesondere durch Flächeninanspruchnahmen und Flächenzerschneidungen unvermeidbare Auswirkungen auf bisher größtenteils landwirtschaftlich genutzte Flächen mittlerer bis hoher Bonität verbunden sind. An mehreren Stellen entstehen ungünstige Flächenzuschnitte für eine landwirtschaftliche Bewirtschaftung. Das geplante Vorhaben überbaut bzw. zerschneidet zudem Flächendrainagen sowie Flächen mit stationären Kreisberegnungsanlagen und führt zur Unterbrechung von Erschließungswegen. Da der Schutz ertragreicher Böden für die Landwirtschaft hohe Bedeutung für die Existenz der Landwirtschaftsbetriebe sowie für die Sicherung der künftigen Versorgung mit Nahrungsmitteln hat, ist die Inanspruchnahme und Beeinträchtigung landwirtschaftlich genutzter Flächen im Trassenverlauf daher grundsätzlich so gering wie möglich zu halten. Das Amt für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten Süd hat in seiner Stellungnahme dargelegt, dass zur Sicherung der landwirtschaftlichen und agrarstrukturellen Belange eine Zusammenarbeit mit den vom Bauvorhaben betroffenen Flächeneigentümern/Bewirtschaftern notwendig ist. Da mit dem Vorhaben eine Beanspruchung von ländlichen Grundstücken in größerem Umfang zu erwarten ist und ebenso durch die Trasse und deren Nebenanlagen sowie die notwendigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen Nachteile für die allgemeine Landeskultur entstehen werden, hat das Amt für Landwirtschaft und Flurneuordnung Süd ein baubegleitendes Flurbereinigungsverfahren nach § 87 FlurbG angeregt. Die Landesstraßenbaubehörde, Regionalbereich Süd, beabsichtigt dies ebenfalls. Da die Belange der Landwirtschaft im Land Sachsen-Anhalt grundsätzlich auch aus Sicht der Raumordnung einen hohen Stellenwert haben (LEP Punkt 4.2.1), muss es Anliegen der obersten Landesentwicklungsbehörde und der Landesstraßenbaubehörde sein, bei unvermeidlichen Konflikten angemessene Ausgleiche zu schaffen und einvernehmliche Lösungen zu finden. Der Ansatz, über ein Flurbereinigungsverfahren nachzudenken, findet daher die Unterstützung der obersten Landesentwicklungsbehörde. Ausweislich des LEP 2010 G 118 und dessen Begründung soll die ländliche Bodenordnung und Flurneuordnung zur Erhaltung einer wettbewerbsfähigen Landwirtschaft und zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes beitragen. Mit Hilfe der ländlichen Bodenordnung und Flurbereinigung sollen außerdem Landnutzungskonflikte bei raumbedeutsamen Maßnahmen, wie z. B. überörtlichen Infrastrukturmaßnahmen, gelöst werden. Mit einer Maßgabe in diesem Sinne fließt dieser raumordnerische Grundsatz in besonderem Maße in das Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung ein.</p> <p>Die Stellungnahme des Landesbauernverbandes führt auch nach den Kriterien der überschlägigen Prüfung der Umweltbelange weder zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten noch zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Umweltbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>und deshalb wird das Projekt abgelehnt. In der Gesamtbetrachtung stehen wenigen Vorteilen sehr viele Nachteile gegenüber. Weiterhin ist nicht nachvollziehbar, warum die alte bisherige B 181 komplett bestehen bleibt und somit unterhalten sowie bewirtschaftet werden muss. Unter Aspekten des Umwelt- und Klimaschutzes ist der Neubau mit einer zusätzlichen Flächenversiegelung nicht nachvollziehbar. <i>Demnach kann der Bauernverband Saaletal e. V. dem Vorhaben in Abwägung aller erkennbaren Vor- und Nachteile dem Projekt nicht zustimmen und hält den Neubau der B 181 für nicht gerechtfertigt.</i> <i>Es sollte nach Alternativen zur Verbesserung des Verkehrsflusses unter Beachtung der Verkehrssicherheit und Verringerung der Lärmbelastung gesucht werden.</i></p>	<p>dem nachgeordneten Netz zu Grunde zu legen sind. Straßen der Entwurfsklasse II sind zweistreifige Straßen mit dem Regelquerschnitt RQ 11,5+, bei denen abschnittsweise Überholfahrstreifen in der Regel wechselseitig angelegt werden. Der angedachte Straßenquerschnitt und die Trassierungsparameter in Lage und Höhe wie z.B. Länge von Geraden, verwendete Radien, Wannen- oder Kuppenhalbmesser etc. und die zu betrachtenden Verkehrszahlen bilden die Grundlage für die Ermittlung der Leistungsfähigkeit des Straßenquerschnitts. Es zeigte sich, dass in den Abschnitten Günthersdorf bis L 184 und L 184 bis L 183 der Querschnitt RQ 11,5+ die erforderliche Leistungsfähigkeit besitzt. Für den Abschnitt L 183 bis B 91 ist die Leistungsfähigkeit nicht gegeben. Dieser Abschnitt ist 4streifig auszubauen. Der Neubau der B 181 OU Zöschen-Wallendorf-Merseburg ist mit den gewählten Querschnitten keinesfalls überdimensioniert.</p> <p>Kosten-Nutzen</p> <p>Der Ausbau der erwähnten Ortsdurchfahrten im Zuge der B 181 alt in den letzten Jahren erfolgte aufgrund der Notwendigkeit der Schaffung sicherer und verkehrsgerechter Ortsdurchfahrten sowie auch der Verlegung neuer Ver- und Entsorgungsleitungen. Ein Zusammenhang zwischen dem Neubau der B 181 im Zuge der OU Zöschen-Wallendorf-Merseburg und dem Ausbau der B 181 in den Ortslagen Zöschen und Wallendorf wird vom Vorhabenträger nicht gesehen, zumal der Bau dieser Trasse durch die noch notwendigen Planungsschritte erst mittelfristig umsetzbar sein wird und die vormals unzureichenden Verkehrsverhältnisse in den genannten Ortsdurchfahrten dringender Verbesserung bedürften. Im Übrigen belaufen sich die geschätzten Baukosten für die Gesamtmaßnahme bei der Vorzugsvariante des Vorhabenträgers ausweislich der ausliegenden Planunterlagen auf 229,664 Mio. Euro. Die Kosten der Baumaßnahme werden in den nächsten Planungsphasen an die allgemeine Kostenentwicklung angepasst. Es erfolgen Kostenkontrollen durch den Bund als Träger der Baulast.</p> <p>Fazit und Forderungen</p> <p>Die Ablehnung der Planung durch den Bauernverband Saaletal e.V. wird durch den Vorhabenträger zur Kenntnis genommen.</p>	
B 68	Bauernbund Sachsen-Anhalt e. V.		
B 69	Tourismusverband Sachsen-Anhalt e. V.		
B 70	<p><u>Saale-Elster-Kanal Förderverein e. V. (SN vom 07.02.2024)</u></p> <p>In Bezug auf das Vorhaben der B181n sollten auch die Stadt Leipzig, die Stadt Schkeuditz sowie den Verbund Grüner Ring Leipzig über die Raumverträglichkeitsprüfung informiert werden.</p> <p>Wir legen Widerspruch gegen die von Ihnen ausgeschriebene Raumverträglichkeitsprüfung der B181n ein !</p> <p>Begründung:</p> <p>Bei allen in Ihren Karten dargestellten Varianten A1.3, A 2.1 und A 2.2 queren Sie in Ihren dargestellten Planungen mit der B181n den Saale-Leipzig-Kanal (Saale-Elster-Kanal) ohne Brückenbauwerk und dies stellt einen massiven Eingriff gegen eine Vollendung des Kanals in der Zukunft dar.</p> <p>Wir fordern Sie daher auf zur Querung des Saale-Leipzig-Kanal (Saale-Elster-Kanal) in allen Varianten A1.3, A 2.1 und A 2.2 und auch künftig noch erarbeitende Varianten ein Brückenbauwerk mit einzuplanen.</p> <p>Die bisher niedergeschriebene Version eines Ihrer Mitarbeiter des Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt (LSBB) auf Zuruf plane er keine Brücke ausserdem sei diese zu teuer im Bau und weiteren Unterhalt lassen wir nicht gelten und widersprechen auch hier, denn ein nachträglich einzufügendes Brückenbauwerk würde den Mehraufwand bei weitem sprengen da das Kanalfundament im Straßenbau zerstört wurde.</p> <p>Diese Mail bekommen Alle in unserem Netzwerk die wir für wichtig erachten !</p> <p>Zusätzlich bitten wir Sie eindringlich auch den Widerspruch des Grünen-Ring-Leipzig zu berücksichtigen, da in dem detailliert die Regionalentwicklung für den touristischen Bereich mit dem Kanal erklärt ist. Für Rückfragen stehen Wir Ihnen gerne zur Verfügung.</p>	<p>Der Vorhabenträger nimmt den Widerspruch und die Forderungen des Saale-Elster-Kanal Fördervereins e.V. zur Planung zur Kenntnis. Die Vorplanung, die sich mit der Variantensuche, deren Diskussion und der Vorauswahl einer Variante beschäftigt, enthält tatsächlich keine Bauwerke über den Saale-Leipzig-Kanal (bis 1999 Saale-Elster-Kanal). Begründet ist dies aus dem vorhandenen Bestand heraus und aus der Tatsache, dass der Ausbau des Saale-Leipzig-Kanals nicht Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans 2030 der Bundesrepublik Deutschland ist. Somit besteht für den Vorhabenträger weder die Notwendigkeit noch die Verpflichtung oder die Ermächtigung, Bauwerke über den Saale-Leipzig-Kanal zu planen.</p> <p>In einem Schreiben des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Magdeburg vom 27.08.2018 bezüglich der Querung des Saale-Leipzig-Kanals heißt es: "Hinsichtlich der Querung der geplanten Bundesstraße B 181 Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg im trockenen Bereich des Kanals durch Brückenbauwerke bestehen aus Sicht der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes keine grundsätzlichen Bedenken oder Auflagen zur Einhaltung eines möglichen Ausbauzieles des Saale-Leipzig-Kanals."</p> <p>In einem weiteren Schreiben vom 02.11.2018 heißt es: "Wie bereits im Schreiben vom 22.08.2018 mitgeteilt, besteht aus Sicht der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes keine grundsätzlichen Bedenken oder Auflagen (derzeit keine Bauwerkskonstruktion erforderlich)." Durch die im Rahmen der Raumverträglichkeitsprüfung vorgelegte Planung der B 181 OU Zöschen-Wallendorf-Merseburg ohne Bauwerke über die trockenen Bereiche des Saale-Leipzig-Kanals wird dessen Ausbau nicht grundsätzlich blockiert. Sollten zu einem späteren Zeitpunkt verfestigte Planungen zum durchgängigen Ausbau des Saale-Leipzig-Kanals mit entsprechender Rechtskraft bestehen, wäre diese sicher entsprechend zu berücksichtigen. Aus vorgenannten Gründen ist dies gegenwärtig nicht der Fall.</p>	<p>Die Stellungnahme des Saale-Elster-Kanal-Fördervereins wird teilweise berücksichtigt. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird grundsätzlich gefolgt. Dem Schwerpunktbereich aus der Stellungnahme des Saale-Elster-Kanal-Fördervereins (Saale-Leipzig-Kanal) wurde im Erörterungstermin nochmals hinreichend Raum gegeben.</p> <p>Die teilweise Berücksichtigung der Stellungnahme des Saale-Elster-Kanal-Fördervereins führt zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie und zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p> <p>Bei dem Ziel Z 5.9.5 der REP-Änderung zum Saale-Leipzig-Kanal handelt es sich um ein im weiteren Verfahren zu beachtendes Ziel der Raumordnung dahingehend, dieses Ziel mit der ebenfalls als Ziel der Raumordnung verankerten Planung der B 181 OU Z-W-M miteinander vereinbar zu gestalten und abzustimmen. Von einer grundsätzlichen Konformität der Planung der B 181 OU Z-W-M im Hinblick auf deren Kreuzung mit der regionalplanerisch gesicherten Kanaltrasse des Saale-Leipzig-Kanals wird mithin ausgegangen, so dass diesbezüglich alle Varianten als gleichrangig bewertet werden. Auch im Hinblick auf den Trassenverlauf der Varianten der B 181 OU Z-W-M mit teilweisen Parallelführungen zum Saale-Leipzig-Kanal wird von einer Konformität ausgegangen, da im REP (unter Berücksichtigung des Planungsmaßstabes) eine Trasse der B 181n in Parallelführung zur Kanaltrasse zeichnerisch dargestellt ist und im nachfolgenden Planungsprozess Spielräume für weitere Optimierungen bestehen. Da es sich bei den Bestrebungen zur Vollendung des Saale-Leipzig-Kanals um Planungen mit großer touristischer Bedeutung für die Region handelt, muss der raumordnerisch grundsätzlich positiv zu sehende Gedanke einer Bündelung von Infrastrukturtrassen (LEP G 58) bei der diesbezüglichen Beurteilung der Trassenvarianten jedoch Berücksichtigung finden. Im Variantenvergleich wird daher (abweichend von der Rangfolge in der Raumverträglichkeitsstudie für das Kriterium Standortpotenziale und technische Infrastruktur) die von der Kanaltrasse abgerückte Variante A 2.1 als vorteilhaft beurteilt gegenüber den Varianten A 1.3 und A 2.2. Aufgrund der parallelen Linienführung auf kürzerer Strecke schneidet hierbei die Variante A 2.2 (ca. 1 km) besser ab als die Variante A 1.3 (ca. 2,5 km). Gleiches gilt im Hinblick auf die Planung des Saale-Elster-Kanal-Radweges, welcher mit der REP-Änderung unter Punkt 5.9.4.5. Z Nr. 19 als regional bedeutsamer Radweg neu festgelegt wurde. Mit einer Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben der B 181 OU Z-W-M wird den regionalplaneri-</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
			schen Zielstellungen zum Saale-Leipzig-Kanal und zum Saale-Leipzig-Kanal Nachdruck verliehen werden.
B 71	<p><u>Arbeitskreis Hallesche Auenwälder zu Halle/Saale e. V. (SN vom 12.02.2024)</u></p> <p>I. Grundsätzliches</p> <p>Angesichts der Tatsache, dass der Planungsraum ein sehr vielfältiger Natur- und Landschaftsraum zwischen Saale, Luppe und Weißer Elster bzw. den Städten Merseburg, Leuna, Bad Dürrenberg und Schkeuditz sowie der Gemeinde Schkopau darstellt möchte der Arbeitskreis Hallesche Auenwälder zu Halle (Saale) e.V. (AHA) auf nachfolgende Presseerklärung vom 19.11.2023 hinweisen und sie zitieren: „AHA hält besonderen Schutz der Saaleaue zwischen den Städten Merseburg und Leuna für erforderlich</p> <p>Der Arbeitskreis Hallesche Auenwälder zu Halle (Saale) e.V. (AHA) kann es nicht oft genug erklären, dass der Schutz, der Erhalt, die Betreuung und die Entwicklung von Auenlandschaften eine sehr bedeutsame Erkenntnis beim Planen und Handeln sein muss. Dass die Realität leider oft anders aussieht, muss der AHA oft genug und immer wieder feststellen. Seine Vorstellungen darzulegen diene eine vom Arbeitskreis Hallesche Auenwälder zu Halle (Saale) e.V. (AHA) am Samstag, den 18.11.2023 durchgeführte Herbstrundexkursion durch die Saaleauenlandschaft zwischen Merseburg und Leuna mit Aufenthalt auf der Rischmühleninsel. Die Exkursion diene der Darstellung der Schutzwürdigkeit und Bedeutung der Saaleaue zwischen den Städten Merseburg und Leuna sowie der Gefährdungen für das Gebiet. Ferner möchte der AHA im Rahmen der Exkursion, welche auch zur Rischmühleninsel führt, seine Vorschläge zum Schutz, Erhalt und Entwicklung dieser Bereiche der Saaleaue erläutern sowie Überlegungen zum nachhaltigen Umgang mit Hochwasser darlegen. Der überwiegende Teil der Saaleaue zwischen den Städten Merseburg und Leuna befindet sich in folgenden europäischen Schutzgebieten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Saale-, Elster-, Luppe-Aue zwischen Merseburg und Halle (FFH0141), Größe ca. 1.758,00 ha und im linienhaften Teil Gesamtlänge von ca. 9,00 km, - Saale-Elster-Aue südlich Halle (SPA0021), Größe ca. 4.762,00 ha. <p>https://www.natura2000-lsa.de/schutzgebiete/natura2000-gebiete/saale-elster-luppe-aue-zwischen-merseburg-und-halle-.html?page=1&keyword=</p> <p>https://www.natura2000-lsa.de/front_content.php?idart=359&idcat=33&lang=1</p> <p>https://vwa.themenbrowser.de/UMN_LVWA/php/geoclient.php?name=natura2000bestand&ZOOMTODABLE=Natura.CO.FFH0141</p> <p>An der ersten Station erläuterte der AHA am in den Jahren 1970 bis 1972 errichteten Wehr vom Vorderen Gotthardteich zur Klia seine diesbezüglichen Überlegungen zum Schutz und zur Entwicklung der Klia. Fließgewässer und ihre Auen gehören zu den bedeutsamsten Landschaftsbestandteilen. Sie bieten zahlreichen Tieren und Pflanzen Lebens-, Nahrungs- und Rückzugsraum sowie geben zudem der stressgeplagten Menschheit die Möglichkeit der Entspannung und Erholung. Jedoch ist der Anteil naturnäher oder gar natürlicher Gewässer- und Auenstrukturen immer mehr verloren gegangen. So auch im Stadtgebiet von Merseburg. Während die Geisel auf ihrem 20,8 km langen Weg von der Quelle in Mücheln bis zur Mündung in den Gotthardteich z.B. im Bereich der Mündung des Klyegrabens zwischen der Stadt Merseburg und der Gemeinde Geusa durchaus naturnahe Elemente aufweist sind durch den Ausbau der Klia derartige Strukturen dort gänzlich beseitigt worden. Die Ausbaumaßnahmen in der ca. 3 km langen Klia im Zeitraum von Mai 1969 bis Juni 1977 haben einen vollkommen ausgebauten technischen Kanal hinterlassen. Ein Zustand, welcher mit dem heutigen Erkenntnisstand abzulehnen und womöglich zu ändern ist. Dazu bedarf es wissenschaftlicher und technischer Untersuchungen, welche in eine Konzeption zur Renaturierung, Pflege und Entwicklung münden. Dazu legte der AHA am 07.01.2002 einen „Rahmenplan zur Erstellung einer Konzeption zur Renaturierung, Pflege und Entwicklung der Klia in der Stadt Merseburg, Landkreis Merseburg-Querfurt“ vor. Dieser Rahmenplan geht davon aus, dass die Klia im gegenwärtigen Zustand hat einen sehr geringen ökologischen Wert besitzt. Jedoch könnte sie ein sehr wertvolles Bindeglied zwischen der Saale- und Geiselaue darstellen. Um das zu erreichen erfordert es eine nachhaltige Umgestaltung der Klia und ihres Umfeldes, was eine fundierte wissenschaftliche und technische Erarbeitung einer Konzeption zur Renaturierung, Pflege und Entwicklung erfordert. Eine Einbeziehung der Bevölkerung von Anfang an schafft bereits in der konzeptionellen Phase eine breite Akzeptanz und befördert ein späteres schöpferisches Mitwirken. Im weiteren Verlauf der Exkursion legte der AHA seinen Vorschlag dar, welcher die Prüfung und Untersuchung einer Wiederbelebung des alten offenen Abflusses der Geisel beinhaltet. Der Weg führte weiter zur Rischmühleninsel.</p>	<p>Der Arbeitskreis Hallesche Auenwälder zu Halle (Saale) e. V. (AHA) führt protokollarisch zu verschiedenen durchgeführten Exkursionen in der Auenlandschaft zwischen Merseburg und Leuna aus. In dem Zusammenhang ergehen u. a. Hinweise zu in der Vergangenheit gemachten Vorschlägen des AHA zur Ausgestaltung verschiedener städte- und landschaftsplanerischer Themen im Bereich Merseburg und Leuna. Wir als Vorhabenträger (im Folgenden VHT) nehmen diese umfangreichen Ausführungen, die nicht unsere Zuständigkeiten betreffen, zur Kenntnis.</p> <p>Im Weiteren lehnt der AHA die B 181 OU Zöschen – Wallendorf - Merseburg grundsätzlich ab und fordert die sofortige Einstellung der Planung mit der Begründung, dass die Auenlandschaft zwischen Luppe und Saale massiv bedroht wird (Zerschneidung, Hochwasser, Abgas-, Feinstaub-, Lärmbelästigung, Naherholung, Flächenentzug). Außerdem bezweifelt er den Bedarf der Maßnahme und erklärt diese für überflüssig.</p> <p>Dazu ist auszuführen, dass der Neubau der Ortsumgehungen Zöschen, Wallendorf und Merseburg im Zuge der B 181 im Bedarfsplan 2030 für Bundesstraßen enthalten ist, der als Anlage des Fernstraßenausbaugesetzes vom Bundestag mit dem Sechsten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (6. FStrAbÄndG) vom 23. Dezember 2016 beschlossen wurde. Der Neubau der Ortsumgehungen ist in die Dringlichkeitskategorie „Vordringlicher Bedarf“ eingestuft worden. Gemäß § 1 Abs. 2 FStrAbG entspricht somit dieses Bauvorhaben den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG. Die Feststellung des Bedarfs ist somit verbindlich (§ 1 Abs. 2 Satz 2 FStrAbG).</p> <p>Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist durch die Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan als „vordringlicher Bedarf“ die erforderliche Planrechtfertigung gegeben (vgl. BVerwGE 98, 339; BVerwGE 100, 238, BVerwGE 100, 370, 388). Die Grundentscheidung über die Aufnahme eines Vorhabens in den Bedarfsplan trifft der Gesetzgeber aufgrund von umfangreichen Untersuchungen und Analysen nach sorgfältiger Abwägung zwischen der mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzung und den vom Vorhaben berührten Belangen.</p> <p>Die Betroffenheit der aus den Verfahrensunterlagen des VHT vom AHA zitierten Schutz-, Vorrang- und Vorbehaltsgebieten sind Inhalt der vorliegenden aufwändigen, komplexen und anspruchsvollen Planung und Gegenstand der Raumverträglichkeitsprüfung. Wie dem umweltfachlichen Teil der Vorplanungsunterlagen zu entnehmen ist, erfolgten im Rahmen der UVS die rechtliche Würdigung und Berücksichtigung für alle Schutzgüter nach UVP, FFH-Verträglichkeitsprüfungen für die Gebiete „Saale-, Elster-, Luppe-Aue zwischen Merseburg und Halle“, „Schafhufe westlich Günthersdorf“, das SPA-Gebiet „Saale-Elster-Aue südlich Halle“, FFH-Vorprüfungen für die Gebiete „Pfeifengraswiese bei Günthersdorf“ und „Wiesengebiet westlich Schladebach“, Faunistische Sonderuntersuchungen und Prüfungen der besonderen Artenschutzbestimmungen in einem Artenschutzbeitrag. In einer anschließenden Planungsphase des Straßenentwurfs werden Beeinträchtigungen der Umwelt entsprechend den fachlichen und rechtlichen Anforderungen des Gesetzgebers und der Rechtsprechung, soweit möglich und dem Stand der Wissenschaft entsprechend, vermieden und gemindert. Vorhabenbedingte unvermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft werden durch geeignete Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert.</p> <p>Die pauschalisierte Ablehnung des Vorhabens kann der VHT nur zur Kenntnis nehmen.</p>	<p>Die Stellungnahme des Arbeitskreises Hallesche Auenwälder wird zur Kenntnis genommen. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p> <p>Den Schwerpunktbelangen aus der Stellungnahme des Arbeitskreises Hallesche Auenwälder (Natur und Landschaft, Planrechtfertigung) wurde im Erörterungstermin nochmals hinreichend Raum gegeben.</p> <p>Die Stellungnahme des Arbeitskreises Hallesche Auenwälder führt weder zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie und der überschlägigen Prüfung der Umweltbelange noch zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raum- und Umweltbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>Die Rischmühle, welche eine von 5 Mühlen im Mittelalter darstellte und erstmalig 1284 in einer Urkunde als „Ruschenmuhel“ genannt ist, gab der heutigen Rischmühleninsel ihren Namen. Jedoch hatte die Mühle, welche im Jahre 1939 in Folge eines Großbrandes der Siloanlage ihre Tätigkeit als Papiermühle einstellte recht unterschiedliche Namen. In Ratsurkunden, Chroniken und Kirchenbüchern sind nachfolgende Bezeichnungen vermerkt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - im Jahre 1509 „Saalmühle“ - im Jahre 1576 „molitor Rischensis“ (Rischmühle) - im Jahre 1685 „Mühle vor dem Saalthor“ - im Jahre 1759 „Rischmühle“ <p>Der Standort der Mühle ist fast genau gegenüber der Saalekrümmung, an der Basis der heutigen Halbinsel und inmitten eines früheren Mühlgrabens einzuordnen. Dieser Mühlgraben speiste vermutlich auch die Neumarktmühle und nahm vor der Wiedereinmündung in die Saale die Geisel auf.</p> <p>In etwa muss sich der Graben parallel zur heutigen B 181 befunden und die nunmehrige Halbinsel als tatsächliche Rischmühleninsel ausgewiesen haben.</p> <p>Die heutige Rischmühleninsel, welche sich in einem Saalemäander und teilweise in einem Hochwassereinzugsgebiet befindet ist zu großem Teil aufgeschüttet und beherbergt eine im Jahre 1998 erbaute Mehrzweckhalle mit dazugehörigen Parkplätzen, einen geschotterten Veranstaltungsplatz sowie in östlicher Richtung am Saaleufer einen Hartholzrestauenwald. Seit dem Jahre 1999 ist dieser wertvolle Auenbestandteil als ca. 2,7 ha großes flächenhaftes Naturdenkmal „Auwald Rischmühleninsel“ ausgewiesen. Jedoch weist das bedeutsame Lebens- und Rückzugsraum für zahlreiche Tier- und Pflanzenarten zahlreiche Beeinträchtigungen durch Trittschäden in Form von Trampelpfaden, Vermüllungen und freierlaufende Hunde auf. Nunmehr gilt es nach heutigen Gesichtspunkten unter Beachtung ökologischer, stadthistorischer und touristischer Aspekte eine Umgestaltung der Rischmühleninsel anzugehen. Die einzelnen Aspekte gilt es mit Bedacht und Vernunft miteinander abzuwägen. Dabei gilt es vorteilhaft rechtzeitig und umfassend die Bevölkerung einzubeziehen und zwar schon in der konzeptionell-gedanklichen Projektphase.</p> <p>Das ca. 2,7 ha große flächenhafte Naturdenkmal „Auwald Rischmühleninsel“ lässt noch deutlich die Struktur eines saaletypischen Hartholzauenwaldes erkennen. Dazu gehören zum Beispiel das Vorkommen von Stieleiche, Gemeiner Esche, Feld- und Flatterulme, Schwarzen Holunder, Blutrotem Hartriegel, Waldziest, Großer Brennnessel, Scharbockskraut, Goldsternchen, diverse Veilchenarten und Lerchensporn. Ebenfalls kennzeichnend sind die Untergliederungen in Baum-, Strauch- und Kraut-(Feld)schicht.</p> <p>Der Auenwald weist jedoch eine Breite zwischen gerade einmal 2 bis 3 m bis hin zu etwa maximal 10 m auf. Auf Grund des direkt vorbeiführenden, befestigten Weges beeinträchtigen wegeverlassene Personen und freierlaufende Hunde den schmalen Auenwaldstreifen nicht unerheblich. Trampelpfade und teilweise Vermüllungen sowie Beunruhigungen der Tierwelt sind die Folge. Als weitere Probleme sind die teilweise direkt an den Auenwald heranreichenden Aufschüttungen sowie die wegebegleitenden auenuntypischen Baumbestände bestehend aus Gemeiner Eberesche und Baumhasel. Im Interesse des nachhaltigen Schutzes, Erhaltes und weiteren Aufwertung des Auenwaldes und damit der gesamten Rischmühleninsel gilt es folgende Maßnahmen zu prüfen und auch umzusetzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Beseitigung der Aufschüttungen ab dem asphaltierten Weg am Ostrand der geschotterten Fläche - In dem Zusammenhang Rückbau des Halbrundweges bis ebengenannten Weg - Im Rahmen der Beseitigung der Aufschüttungen, Schaffung von Feuchtgebieten mit Flachbereichen am Rand und unregelmäßig zu mähender Wiesen im Umfeld - Sukzessive Erweiterung des Auenwaldes auf die beräumten Flächen - keine Vornahme von Pflanzungen, höchstens Aussaat bzw. Einbringen von Eicheln von den Stieleichen vor Ort - Einrichtung eines ökologischen Erkenntnispfades am künftigen Randweg <p>Im Rahmen der im Jahre 2008 fertiggestellten "Schutz- und Entwicklungskonzept für die Saaleaue zwischen Merseburg und Leuna westlich des Mittelkanals" griff eine damalige Studentin der Hochschule Anhalt in Bernburg dieses Thema auf und bekräftigte entsprechende Vorschläge.</p> <p>Nach Auffassung des AHA gilt es angesichts der Lage im Hochwassergebiet auch die Zukunft der Mehrzweckhalle auf der Rischmühleninsel auf den Prüfstand zu stellen.</p> <p>Der Weg führte weiter zum sukzessiven Auenwald zwischen Leinpfad parallel zur Saale und Naumburger Straße. Diese Entwicklung fand eine umfassende Störung, als die Stadt Merseburg im Jahre 2009 Fällungen von Hybridpappeln vornahm und somit in den sukzessiven Aufwuchs des Auenwaldes eingriff. Die Exkursionsteilnehmerinnen und Exkursionsteilnehmer teilen die Ansicht des AHA, dass derartige Eingriffe künftig unterbleiben müssen. Im Rahmen der Exkursion bekräftigte der AHA seinen Vorschlag eine angrenzende Wiese in Form von unregelmäßigen Mahden zu betreuen.</p> <p>Bereits im November 2013 hatte der AHA gefordert, das privatfinanzierte Deichvorhaben in der Stadt Merseburg im Bereich von Werderstraße und Krautstraße sofort einzustellen und stattdessen im konkreten Fall, die vom Landesbetrieb für Hochwasserschutz und Wasserwirtschaft des Landes Sachsen-Anhalt ursprünglich favorisierte Planung die Bundesstraße 181 zu einem</p>		


Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>Hochwasserschutzdeich umzufunktionieren erneut aufzugreifen und weiter tiefgreifend zu prüfen, sahen es auch die Exkursionsteilnehmer. Ferner gilt es, ggf. finanziert über Flutgelder, die schrittweise Umsiedlung des Wohn- und Kleingartengebiet an Werderstraße und Krautstraße anzugehen, um diese Überflutungsgebiete der Saale mittel- bis langfristig freizuräumen bzw. zurückzugeben. So sieht nach Auffassung des AHA nun mal nachhaltiger Umgang mit Hochwasser aus, welcher allen Menschen sowie einer hochwasserbeeinflussten Auenlandschaft zu Gute kommt.</p> <p>Nunmehr musste man erneut feststellen, dass entgegen der obengenannten Mahnungen, Bedenken und Hinweise die Maßnahmen wie geplant Realisierung fanden. Nach fortgesetzter Meinung des AHA drückt sich hier zum wiederholten Male die Arroganz, Ignoranz und Überheblichkeit der zuständigen Behörden aus. Die Umsetzung dieser Maßnahme verdeutlicht wieder einmal mehr, dass Demokratie und echte Mitbestimmung im Land Sachsen-Anhalt maximal auf dem Papier stehen, aber nichts mit den realen Verhältnissen zu tun hat. Der AHA versicherte, dass es nun gilt Wege und Möglichkeiten zu ersinnen, um auch an dem Standort einen nachhaltigen Umgang mit Hochwasser zu erwirken.</p> <p>Eng damit gekoppelt sieht der AHA weitere massive Deichrückverlegungsmaßnahmen in der Saaleaue zwischen den Städten Merseburg, Leuna und Bad Dürrenberg anzugehen. Schwerpunkte bilden da die Deiche zwischen Leuna und Bad Dürrenberg, zwischen Wölkau und Trebnitz sowie im Bereich der Fasanerie in Merseburg.</p> <p>Für die ca. 240 ha große Saaleaue zwischen Merseburg und Leuna westlich des Mittelkanals beinhaltet das obengenannte im Jahre 2008 erstellte „Schutz- und Entwicklungskonzept für die Saaleaue zwischen Merseburg und Leuna westlich des Mittelkanals“ zahlreiche Vorschläge zur Entwicklung des Landschafts- und Naturraumes, zur landwirtschaftlichen Nutzung und im Umgang mit dem Hochwasser. Bisher haben sich weder das Land Sachsen-Anhalt, noch der Landkreis Saalekreis und die Stadt Merseburg gefordert gesehen sich mit dem vom AHA übermittelten Vorschlägen überhaupt mal auseinanderzusetzen. Ein vollkommen inakzeptabler Zustand.</p> <p>Stattdessen setzt man die vom Bund und dem Land Sachsen-Anhalt aus dem mit Steuermitteln gespeisten sogenannten Programm „Aufbauhilfe Hochwasser 2013“ geförderten „Bauvorhaben Hochwasserschadensbeseitigungsmaßnahme Saale-Region Merseburg Teilprojekt 1.1: Versorgungsleitung Merseburg“ mit der MIDEWA als Bauherrn, welche sehr bedeutsame Teile dieses Teils der Saaleaue tangieren. Als Bauzeit hat man Juli 2020 bis April 2021 angegeben. Der AHA, als seit dem Juni 2018 vom Umweltbundesamt anerkannter Umweltverband, hat nicht die Gelegenheit zu einer Stellungnahme erhalten und kritisiert daher Vorgehensweise und das Vorhaben. Ein weiteres Beispiel für die unverantwortliche Ignoranz der Vorschläge der im Jahre 2008 erstellte „Schutz- und Entwicklungskonzept für die Saaleaue zwischen Merseburg und Leuna westlich des Mittelkanals“.</p> <p>Gleiches gilt für die teilweise Zerstörung einer naturnah entstandenen und aus Silberweiden bestehenden Weichholzauenwaldgesellschaft im Bereich der Alten Saale südöstlich des Abzweiges des Mittelkanals. Der AHA fordert, dass diese sukzessive und naturnahe Entwicklung dieses Teils der Saaleaue umfassenden Schutz genießt und weitere Eingriffe unterbleiben. Nur so kann dieser Lebensraum und Rückzugsgebiet für zahlreiche Tier- und Pflanzenarten erhalten bleiben und sich weiterentwickeln. In dem Zusammenhang regt der AHA umfassende und dauerhafte Kartierungen dieses Gebietes an, um die Schutzwürdigkeit besser darstellen zu können.</p> <p>Am Weg zwischen Merseburg und Leuna, welcher sich zwischen Waldbad Leuna, Auenwald am Waldbad und Alter Saale befindet, regte der AHA bereits mehrfach an, beidseitig des ca. 145 m langen Weges die Pflanzung von 29 Obstgehölzen vorzunehmen. Dabei können bei einem Pflanzabstand von 10 m sowie einer Länge der Nordbegrenzung des Weges im Umfang von ca. 145,05 m dort 15 Bäume und bei einer Länge der Südbegrenzung des Weges im Umfang von ca. 143,03 m dort 14 Bäume Landschaft und Natur aufwerten. Der AHA hält Pflanzungen und Pflege in Form von öffentlichen Arbeitseinsätzen für sehr sinnvoll. So lassen sich sehr gut praktische Aktivitäten mit umweltbildenden Aspekten verbinden. Der AHA hält dazu die Einbeziehung von Landkreis Saalekreis, der Stadt Leuna und der Eigentümer bzw. Nutzer der benachbarten Agrarflächen für sehr sinnvoll. Eine Reaktion seitens des Landkreises Saalekreises und der Stadt Leuna erfolgte bisher leider nicht.</p> <p>Im ca. 13 ha großen Auenwald im Waldbad Leuna muss der AHA fortgesetzt feststellen, dass die Abholzungen von Hybridpappeln weiterhin als Schaden ersichtlich sind. Ebenso problematisch zu sehen ist die zunehmende Vermüllung des Gebietes. Der AHA weist in dem Zusammenhang erneut auf die von ihm am 13.08.2001 verabschiedeten „Vorschläge zur Pflege, Entwicklung und Betreuung des Kreypauer Holzes und des Waldes am Waldbad Leuna“ hin, welche unbedingt eine naturnahe Entwicklung des Auenwaldes nahelegt.</p> <p>Ferner nahm der AHA mit sehr großem Interesse die verstärkten Aktivitäten des Bibers auf. Hier gilt es insbesondere im Auenwald am Waldbad verstärkt eine naturnahere Entwicklung zuzulassen und auch den Biber zu schützen.</p> <p>Die Saaleaue in der Stadt Leuna unterhalb der Stadtteile Rössen und Ockendorf ist nach fortgesetzter Auffassung des AHA von jeglicher Bebauung freizuhalten sowie punktuell die sukzessive Entwicklung von Auenwäldern zu ermöglichen. Ferner bedarf die Saale Freiräume, um eine natürliche Dynamik zwischen Prall- und Gleithängen zu ermöglichen. So besteht die Möglichkeit Kräfte im Wasser zu brechen und Sedimente umzuverteilen. Letzteres verhindert zu-</p>		

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>dem die Eintiefung des Flusses, was in trockenen Zeiten eine Austrocknung der Auen zur Folge hat und bei Hochwasser eine Abgabe in die Auen verhindert, da die Ufer dann wie Deiche wirken. Zudem dienen die immer wieder abbrechenden Ufer als Lebens- und Rückzugsräume z.B. für Eisvogel, Uferseeschwalbe und Bienenfresser. Eine Verschönerung behindert die ebengenannten Prozesse und führt zudem zur Verschwendung wertvollen Rohstoffes, wozu Gestein eindeutig dazugehört.</p> <p>Im Zusammenhang der sukzessiven und naturnaheren Entwicklung von Auenwäldern ist es zudem wichtig, dass das ebenfalls für bisherige Pappelforsten gelten muss. Diese Gehölzbestände weisen zumeist bereits naturnahe Sukzessionsentwicklung, welche künftig arten- und strukturreiche sowie standortgerechte Auenwälder erwarten lassen. Die Pappeln dienen in der Phase als gewisser Beschattungsschutz vor Austrocknung und Hitze sowie fungieren zudem als Lebens- und Rückzugsraum für zahlreiche Tier- und Pilzarten. Ein späterer Umbruch als Trockenholz schafft dann neuen begrenzten Raum für Neuverjüngung des sich entwickelnden Waldes.</p> <p>Im Interesse der Nichtstörung dieser sukzessiven und naturnahen Waldentwicklungsprozesse sind alle forstwirtschaftlichen Eingriffe -zum Beispiel zur Fällung und Beräumung der Pappeln- strikt zu unterlassen, um nicht die Sukzession zu stören bzw. zu zerstören, Lärm und Abgase zu erzeugen sowie Bodenverdichtungen vorzunehmen. Zudem kosten Naturverjüngungen kein Geld.</p> <p>Auf einer gegenwärtig intensiv landwirtschaftlich genutzten, ca. 6,25 ha großen dreieckigen Fläche, welche sich nördlich der Grenze der Städte Leuna und Merseburg sowie westlich des Radwanderweges befindet und nach Westen und Norden ansteigt, bekräftigte der AHA seinen Vorschlag hier eine Streuobstwiese entstehen zu lassen. Diese Fläche befindet sich auf fruchtbarem Boden, in einem unbeschatteten Gebiet und ist gut erreichbar. Alles positive Kriterien zur Errichtung einer Streuobstwiese. Bei einem Flächenbedarf pro Obstbaum im Umfang von ca. 100 m² berechnet der AHA die Möglichkeit der Pflanzung von 620 Obstgehölzen. Nunmehr gilt es u.a. die Eigentumsverhältnisse zu ermitteln sowie den Kontakt zum Landkreis Saalekreis sowie zur Stadt Merseburg zu suchen.</p> <p>Der südöstlich bis südlich anschließende Graben an der Grenze zwischen den Städten Merseburg und Leuna bedarf unbedingt einer Beräumung der Sohl- und Uferbefestigung, einer darauffolgenden Beförderung der Mäandrierung mit Störhölzern und -steinen sowie der Entwicklung eines mindestens 10 m breiten Schutzstreifens beiderseits der Ufer. Ebenso erscheint es sinnvoll zu sein, den Mündungsbereich wieder komplett zu entsiegeln. Gleiches trifft für das Mündungsgebiet eines Baches in die Saale in der Stadt Leuna im Ortsteil Ockendorf zu.</p> <p>Mit sehr Sorge betrachtet der AHA das in der Unterrichtung des Deutschen Bundestages vom 05.08.2016, Drucksache 18/9350 im Bundesverkehrswegeplan 2030 auf Seite 144, unter laufender Nummer 28 mit „vordringlichen Bedarf“ vermerkte, 11,8 km lange Projekt Ortsumgehung Zöschen - Wallendorf. Das mit der Projektnummer B 181 - G10 - ST versehene Straßenbauvorhaben mit einer Investitionssumme in Höhe von 89,3 Millionen Euro, stellt eine massive Bedrohung der Auenlandschaft zwischen Luppe und Saale dar. Neben einer drohenden massiven Zerschneidung dieses sehr arten- und strukturreichen Landschafts- und Naturraumes, besteht ferner die Gefahr Ausbreitungsraum von Hochwasser einzuschränken. Daran ändert auch eine geplante 1,8 km lange Brücke nichts. Angesichts der in jüngster Zeit geführten Debatten zum Öffentlichen Personennahverkehr -z.B. Straßenbahnverbindung zwischen den Städten Halle (Saale) und Bad Dürrenberg- senden die politischen Verantwortlichen vollkommen falsche Signale in Sachen Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutz sowie Wohn- und Lebensqualität aus. Der AHA hatte beispielsweise im Rahmen einer Presseerklärung vom 19.12.2014 die Überlegungen des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes (MDV) zur Schaffung eines Bürgertickets begrüßt und angemahnt den Weg konsequent weiter zu gehen. Diese Forderung bekräftigt der AHA nunmehr mit Nachdruck.</p> <p>In dem Zusammenhang sei erwähnt, dass das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) zur aktuellen täglichen Neuausweisung von Siedlungs- und Verkehrsflächen in der Bundesrepublik Deutschland folgendes angibt, Zitat: „Täglich werden in Deutschland rund 55 Hektar als Siedlungsflächen und Verkehrsflächen neu ausgewiesen. Dies entspricht einer Flächenneuanspruchnahme - kurz Flächenverbrauch - von circa 78 Fußballfeldern.“ Zitat Ende</p> <p>Ferner ist folgendes ausgeführt, Zitat: „Bis zum Jahr 2030 will die Bundesregierung den Flächenverbrauch auf unter 30 Hektar pro Tag verringern. Diese gegenüber der Nachhaltigkeitsstrategie von 2002 verschärfte Festlegung wurde vom Bundeskabinett bereits im Januar 2017 in der „Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie - Neuauflage 2016“ festgelegt. Seit dem Klimaschutzplan vom November 2016, der die Leitplanken für ein grundsätzliches Umsteuern in Wirtschaft und Gesellschaft auf dem Weg zu einem treibhausgasneutralen Deutschland beschreibt, strebt die Bundesregierung bis 2050 sogar das Flächenverbrauchsziel Netto-Null (Flächenkreislaufwirtschaft) an, womit sie eine Zielsetzung der Europäischen Kommission aufgegriffen hatte. Diese Zielsetzung hat während der deutschen Ratspräsidentschaft 2020 Eingang in die Erwägungen für eine EU-Biodiversitätsstrategie gefunden und wurde im März 2021 nun auch in die weiterentwickelte Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie aufgenommen.“, Zitat Ende</p> <p>https://www.bmuv.de/themen/nachhaltigkeit-digitalisierung/nachhaltigkeit/strategie-und-</p>		

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>umsetzung/flaechenverbrauch-worum-geht-es</p> <p>Das ergibt im Jahr einen Flächenverbrauch im Umfang von 20.075 ha. Im Vergleich dazu hat die Landeshauptstadt von Sachsen-Anhalt Magdeburg eine Fläche von 20.103 ha = 201,03 km².</p> <p>https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1233769/umfrage/flaechen-der-grossstaedte-deutschlands/</p> <p>Ferner besteht die Gefahr des Eingriffes in bestehende Kaltluft- und Frischluftentstehungsgebiete und -korridore, welche im Falle der Umsetzung des Straßenbauvorhabens künftig dann verstärkt mit Abgas-, Feinstaub- und Lärmbelastung konfrontiert sind. Abgesehen davon ist davon auszugehen, dass der Wert als Gebiet von Naherholung und Tourismus massiv darunter leidet.</p> <p>Im Rahmen seiner Stellungnahme zu den „Unterlagen zur Unterrichtung der Öffentlichkeit gemäß §14 (1) Landesentwicklungsgesetz Sachsen-Anhalt Juli 2020 zum Raumordnungsverfahren für das Vorhaben „B 181 Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg“ vom 20.09.2020 wies der AHA deutlich auf diese Situation hin. Nunmehr gilt es die unverantwortlichen Planungen sofort einzustellen.</p> <p>Dem AHA ist zusammenfassend bewusst, dass noch viel Arbeit und Engagement erforderlich ist, um einen ordnungsgemäßen Schutz, Erhalt und Entwicklung der Auenlandschaft zwischen den Städten Merseburg und Leuna zu ermöglichen.</p> <p>Im Rahmen des Aufenthaltes in der Umweltbibliothek Merseburg „Jürgen Bernt-Bärtl“ würdigte der AHA im Vorfeld den 34. Jahrestag der Gründung der Umweltbibliothek Halle am 18.11.1988 in Halles Georgengemeinde. Seit dem Jahr 1990 befand sich die Einrichtung im Reformhaus Halle. Am 16.08.2004 übernahm der AHA die Trägerschaft der Umweltbibliothek, welche am 07.09.2004 ihre Arbeit im Reformhaus Halle wieder aufnahm. Seit dem 22.11.2005 trägt die Umweltbibliothek, welche am 10.03.2007 nach Merseburg umzog, den Namen des am 17.01.2003 verstorbenen ehrenamtlichen Umweltschützers und Literaten Jürgen Bernt-Bärtl. Während mehreren bisherigen Büroeingriffen in der Umweltbibliothek Merseburg „Jürgen Bernt-Bärtl“ fanden umfassende datentechnische Sichtungen, Aufarbeitungen, Sortierarbeiten und Registraturen der Bestände an Literatur und Daten statt. Darüber hinaus hatten die letzten Arbeitseinsätze die Verbesserung der baulichen Situation der Räumlichkeiten zum Ziel. Weitere diesbezügliche Arbeits- und Büroeingriffe sind in Planung. Der AHA möchte die dazu notwendige Finanzierung der Vorhaben über Spenden und Crowdfunding realisieren.</p> <p>https://www.betterplace.org/de/projects/99442-fuer-eine-umweltfreundliche-bildung?utm_source=project_widget&utm_medium=project_99442&utm_campaign=widget</p> <p>Wer Interesse hat an den Zielen des ehrenamtlichen und gemeinnützigen AHA und seiner Umweltbibliothek Merseburg „Jürgen Bernt-Bärtl“ mitzuwirken, wende sich bitte an folgende Anschrift:</p> <p>Arbeitskreis Hallesche Auenwälder zu Halle (Saale) e.V. - (AHA) Regionalgruppe Merseburg - Leuna - Bad Dürrenberg/ Umweltbibliothek Merseburg „Jürgen Bernt-Bärtl“ Weiße Mauer 33 06217 Merseburg Tel.: 03461-8219825 oder 0157-83542790 E-Mail AHA: aha_halle@yahoo.de E-Mail UBM: ubm2021@yahoo.com Internet: https://www.web-conzept-mn.de/ Sprechzeit: Freitag von 15:00 bis 18:00 Uhr Halle (Saale), den 19.11.2023 Andreas Liste Vorsitzender“</p> <p>Zitat Ende</p> <p>Darüber hinaus sei auszugsweise aus der Presseerklärung „AHA hält Schutz der Auen zwischen den Städten Naumburg, Weißenfels, Bad Dürrenberg, Leuna, Merseburg und Halle (Saale) für dringend geboten“ vom 12.03.2023 zitiert:</p> <p><i>„Im Bereich des ca. 17 ha großen Göhlitzscher oder Kreypauer Holzes stellte derAHA den Exkursionsteilnehmerinnen und Exkursionsteilnehmer seine „Vorschläge zur Pflege, Entwicklung und Betreuung des KreypauerHolzes und des Waldes am Waldbad Leuna“ vom 13.08.2001 sowie darauf aufbauende Überlegungen vor. Dazu zählen insbesondere die Erstellung eines wissenschaftlich fundiertem Schutz- und Entwicklungskonzeptes, welches unbedingt eine vollständige Erfassung von Fauna und Flora, die Möglichkeiten und Notwendigkeit einer sukzessiven Verjüngung des Auenwaldes, der unversiegelte Erhalt der Wege sowie die Zukunft der Hundesportanlage beinhalten sollte. Mit großer Sorge nahmen die Exkursionsteilnehmerinnen und Exkursionsteilnehmer die voranschreitende Verfüllung von Bombentrümmern und Saalealtverläufen mit Siedlungsabfällen. Hier ist nicht nur eine vollständige Beräumung, sondern auch eine strenge Kontrolle zur Vermeidung einer erneuten Vermüllung dringend erforderlich. Ferner unterstützten die Exkursionsteilnehmerinnen und Exkursionsteilnehmer die Prüfung einer umfassenden Rückverlegung der Deiche sowie die sukzessive Ausweitung des</i></p>		

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>Auenwaldes auf die nordwestlich angrenzenden Ackerflächen, welche im Nordwesten durch eine Eisenbahnstrecke, im Nordosten durch den Verbindungsweg zwischen Kreypau und Trebnitz, im Südosten durch Auenwald und Saalealtarm sowie im Südwesten durch die Saale abgegrenzt ist. Eine sukzessive Erweiterung des Restauenwaldes Göhlitzscher oder KreypauerHolz hätte eine Erweiterung um eine Fläche von ca. 15,78 ha zur Folge, was zur Beförderung des Arten- und Strukturereichtums sowie zur besseren Filterung des Hochwassers beitragen kann. Gleiches gilt für eine ca. 3,90 ha große Ackerfläche zwischen dem Restauenwald Göhlitzscher oder Kreypauer Holz und der Ortslage Kreypau zu. Hier ist nach Ansicht des AHA auch eine entsprechende Deichrückverlegung erforderlich.....</p> <p>In der ca. 10 ha großen Fasanerie erläuterte der AHA seine im „Rahmenplan zur Erstellung einer Schutz- und Entwicklungskonzeption für die Fasanerie in der Stadt Merseburg, Landkreis Saalekreis“ vom 10.10.2011 niedergeschriebenen Vorschläge zur wissenschaftlichen Bearbeitung des Anliegens, der Beförderung der sukzessiven Verjüngung und nicht zuletzt die Rückverlegung des Deiches, um eine ungehinderte Korrelation zwischen Saale und Fasanerie wiederherzustellen. Im Rahmen der Exkursion berieten die Exkursionsteilnehmer über die Darstellungen des AHA zu den am 21.12.2016 festgestellten Massenabholzungen. Die Exkursionsteilnehmer bekräftigten, dass der Restauenwald die Fasanerie in der Saaleaue zum Schutzgebiet nach der Fauna-Flora-Habitat (FFH)-Richtlinie FFH0143 „Elster-Luppe-Aue“, zum europäischen Vogelschutzgebiet EU SPA „Saale-Elster-Aue südlich Halle“ und ist ein Gesetzlich geschütztes Biotop gemäß § 30 Abs. 2 Satz 2 des Bundesnaturschutzgesetzes in Verbindung mit § 22 Absatz 1 Nummer 1, temporäre Flutrinne in Überschwemmungsgebieten und Auen des Naturschutzgesetzes des Landes Sachsen-Anhalt (NatSchG LSA) gehört und alle Forstmaßnahmen zu unterlassen sind.</p> <p>Im Bereich des Zusammenflusses von Alter Saale, welche von einer umfassenden Entwicklung der Weichholzaue geprägt ist, stellten die Exkursionsteilnehmer eine umfassende Vermüllung fest. Hier gilt es neben einer unverzüglichen Beseitigung des vermehrten Unrates und Mülls, durch verstärkte Kontrollen eine weitere Vermüllung zu verhindern. Neben der Gefährdung für Mensch und Tier vor Ort, besteht die dringende Gefahr, dass bei Hochwasser eine ungehinderte Weiterverbreitung in der Saaleaue erfolgt.“, Zitat Ende</p> <p>Daraus leitet sich die Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren B181 Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg, zusammengefasst zum Erläuterungsbericht ab.</p> <p>II. Zum Erläuterungsbericht</p> <p>Laut Punkt 1.1 Planerische Beschreibung, Seite 3 und 1.2 Straßenbauliche Beschreibung, Seiten 7/8 beabsichtigen die Planer „Regelquerschnitte RQ 15,5 und RQ 21“ anzusetzen und von folgendem auszugehen, Zitat: „Die Länge der Baustrecke ergibt sich für die Vorzugsvariante zu ca. 12,963 km“, Zitat Ende.</p> <p>Das bedeutet eine angedachte verbaute Fläche zwischen 200.926,50 m² und 272.223,00 m². Umgerechnet handelt es sich dabei um Flächen von 20,09 ha bzw. 27,22 ha.</p> <p>In dem Zusammenhang sei erwähnt, dass das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) zur aktuellen täglichen Neuausweisung von Siedlungs- und Verkehrsflächen in der Bundesrepublik Deutschland folgendes angibt, Zitat: „Täglich werden in Deutschland rund 55 Hektar als Siedlungsflächen und Verkehrsflächen neu ausgewiesen. Dies entspricht einer Flächenneuanspruchnahme – kurz Flächenverbrauch - von circa 78 Fußballfeldern.“, Zitat Ende</p> <p>Ferner ist folgendes ausgeführt, Zitat: „Bis zum Jahr 2030 will die Bundesregierung den Flächenverbrauch auf unter 30 Hektar pro Tag verringern. Diese gegenüber der Nachhaltigkeitsstrategie von 2002 verschärfte Festlegung wurde vom Bundeskabinett bereits im Januar 2017 in der „Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie - Neuauflage 2016“ festgelegt. Seit dem Klimaschutzplan vom November 2016, der die Leitplanken für ein grundsätzliches Umsteuern in Wirtschaft und Gesellschaft auf dem Weg zu einem treibhausgasneutralen Deutschland beschreibt, strebt die Bundesregierung bis 2050 sogar das Flächenverbrauchsziel Netto-Null (Flächenkreislaufwirtschaft) an, womit sie eine Zielsetzung der Europäischen Kommission aufgegriffen hatte. Diese Zielsetzung hat während der deutschen Ratspräsidentschaft 2020 Eingang in die Erwägungen für eine EU-Biodiversitätsstrategie gefunden und wurde im März 2021 nun auch in die weiterentwickelte Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie aufgenommen.“, Zitat Ende</p> <p>https://www.bmuv.de/themen/nachhaltigkeit-digitalisierung/nachhaltigkeit/strategie-und-umsetzung/flaechenverbrauch-worum-geht-es</p> <p>Das ergibt im Jahr einen Flächenverbrauch im Umfang von 20.075 ha. Im Vergleich dazu hat die Landeshauptstadt von Sachsen-Anhalt Magdeburg eine Fläche von 20.103 ha = 201,03 km².</p> <p>https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1233769/umfrage/flaechen-der-grossstaedte-deutschlands/</p>		

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>In dem Zusammenhang gilt auf die u.a. unter den Punkten 2.4.1 Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung, Seite 8 und 3.2.2 Varianten Abschnitt A - B 181 alt bei Günthersdorf bis L 183 (o), ausgewiesen Vorrang- und Vorbehaltsgebiete, Seiten 62/63 welche es zitieren gilt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vorranggebiet für Hochwasserschutz: „Saale“ (LEP LSA, REP Halle) - Vorranggebiet für Wassergewinnung: „Leuna-Daspig“ (REP Halle) - Vorranggebiet für Natur und Landschaft „Saale - Elsteraue“ (REP Halle) - Vorranggebiet für Natur und Landschaft „Wiesen und Kiesgruben bei Schladebach“ (REP Halle) - Vorranggebiet für Rohstoffgewinnung: „Kiessandlagerstätte Wallendorf“ (REP Halle) - Vorrangstandorte für landesbedeutsame, großflächige Industrieanlagen: „Leuna“ (Leuna /Merseburg) (LEP LSA, REP Halle) - Vorbehaltsgebiet für das ökologische Verbundsystem: „Saaletal und Nebentäler“ (REP Halle) - Vorbehaltsgebiet für das ökologische Verbundsystem: „Auengebiet an Elster und Luppe“ (LEP LSA 2010, REP Halle) - Vordringlich erforderlicher Neu- oder Ausbau bestimmter wichtiger Bundesstraßenverbindungen einschließlich zugehöriger Ortsumgehungen „B181 Merseburg-Leipzig“ (REP Halle) <p>Der Planungsraum hat Anteil an insgesamt 5 Natura-2000-Gebieten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fauna-Flora-Habitat (FFH)-Gebiet „Saale-, Elster-, Luppe-Aue zwischen Merseburg und Halle“ (DE 4537-301), - FFH-Gebiet „Elster-Luppe-Aue“ (DE4638-302), - FFH-Gebiet „Schafhufe westlich Günthersdorf“ (DE4638-303), - FFH-Gebiet „Pfeifengraswiese bei Günthersdorf“ (DE 4639-303), - FFH-Gebiet „Wiesengebiet westlich Schladebach“ (DE 4638-304), - FFH-Gebiet „Geiselniederung westlich Merseburg“ (DE 4637-301), - Vogelschutzgebiet SPA-Gebiet „Saale-Elster-Aue südlich Halle“ (DE4638-401). <p>Nach Landesrecht geschützt sind darüber hinaus:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Naturschutzgebiet (NSG) „Luppeaue bei Horburg und Zweimen“ - Landschaftsschutzgebiet (LSG) „Saale“, - LSG „Kiesgruben Wallendorf/Schladebach“, - LSG „Elster-Luppe-Aue“, - LSG „Geiselaue“. <ul style="list-style-type: none"> - Vorranggebiet für Rohstoffgewinnung: „Kiessandlagerstätte Wallendorf“ (REP Halle) - Vorranggebiet für Landwirtschaft: „Raum südlich Zöschen“ (TEP Merseburg (Ost) 1998) - Vorranggebiet für Natur und Landschaft: „Wiesen und Kiesgruben bei Schladebach“ (REP Halle) - Vorbehaltsgebiet für das ökologische Verbundsystem: „Auengebiet an Elster und Luppe“ (LEP LSA, REP Halle)... - Fauna-Flora-Habitat (FFH)-Gebiet „Saale-, Elster-, Luppe-Aue zwischen Merseburg und Halle“ (DE 4537-301), - FFH-Gebiet „Elster-Luppe-Aue“ (DE 4638-302), - FFH-Gebiet „Schafhufe westlich Günthersdorf“ (DE 4638-303), - Vogelschutzgebiet SPA-Gebiet „Saale-Elster-Aue südlich Halle“ (DE 4638-401). - Naturschutzgebiet (NSG) „Luppeaue bei Horburg und Zweimen“ - Landschaftsschutzgebiet (LSG) „Saale“, - LSG „Kiesgruben Wallendorf/Schladebac“, - LSG „Elster-Luppe-Aue“, - LSG „Geiselaue“. „ Zitat Ende <p>Insbesondere folgende Schutzgebiete sind direkt oder indirekt betroffen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - FFH-Gebiet „Elster-Luppe-Aue“ (DE 4638-302), - FFH-Gebiet „Schafhufe westlich Günthersdorf“ (DE 4638-303), - Vogelschutzgebiet SPA-Gebiet „Saale-Elster-Aue südlich Halle“ (DE 4638-401). - Naturschutzgebiet (NSG) „Luppeaue bei Horburg und Zweimen“, - Landschaftsschutzgebiet (LSG) „Saale“, - LSG „Kiesgruben Wallendorf/ Schladebach“ <p>Die Betroffenheit definiert sich dabei nicht nur über die Bebauung im Schutzgebiet selbst, sondern auch dahingehend, dass Biotopverbundräume verloren gehen sowie umfassende Belastungen mit Lärm, Feinstaub und Abgasen drohen. Dabei ist es dringend geboten gerade die Biotop- und Grünverbundräume nicht nur zu schützen und zu erhalten, sondern zu erweitern, um einen ungehinderten Austausch von Fauna, Flora und Pilzen zu ermöglichen. Gerade diese Komplexität und Vielfältigkeit sind sehr wichtig, um einen ordnungsgemäßen Schutz und Erhalt sowie eine entsprechende Entwicklung von Umwelt, Natur und Landschaft zu ermöglichen.</p>		

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>Dazu gehört auch der Erhalt und Schutz von Kalt- und Frischluftentstehungsgebieten sowie ihrer Bahnen. Gerade in einer rasanten Veränderung des Klimas in Richtung Erwärmung ist das dringend geboten. Der Wechsel zwischen langen Trockenphasen und plötzlich starken Niederschlägen sowie der immer weiter voranschreitende Verbrauch von Böden, der Verlust von Waldgebieten und die ausgeräumten, wenig von Fruchtfolge, Artenvielfalt, Humusabbau und verfestigten Böden sorgen für fehlende Wasseraufnahme. Das Wasser fließt oberflächlich ab, erodiert Wald- und Ackerböden und lässt so schneller und umfassender Fließgewässer ansteigen. Folge sind zum Beispiel Hochwassersituationen wie zum Beispiel in den Jahren 1994, 2002/2003, 2011 und 2013, aber auch wie zum Jahreswechsel 2023/2024. Daher ist eine Kehrwende hin zu Flächenentsiegelungen, vielfältigen Agrarlandschaften sowie naturnahen Auen, Wälder und Gewässer dringend geboten. Dem widerspricht jedoch das Vorhaben.</p> <p>Die unter dem Punkt 2. Begründung des Vorhabens an verschiedenen Stellen angegebenen, angeblichen Bedarfe und Ausführungen zu vermuteten verstärkten Verkehrsaufkommen zeugen von dem fortgesetzten Gedanken, dass ein vermehrter Verkehrstraßenbau das Verkehrsproblem lösen kann. Dabei besagt die allgemeine Erfahrung, dass in Folge derartiger Verkehrsstraßenbaumaßnahmen mit vermehrtem Verkehrsaufkommen einhergeht. Darauf wiesen bereits Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU) mit Sondergutachten vom Juli 2005 u.a. auf Seite 77 und das Umweltbundesamt mit der Ausarbeitung Determinanten der Verkehrsentstehung vom August 2005, unter Punkt 5. Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsentstehung, Seiten 46-51 hin.</p> <p>https://www.umweltrat.de/SharedDocs/Downloads/DE/02_Sondergutachten/2004_2008/2005_SG_Umwelt_und_Strassenverkehr.pdf?__blob=publicationFile</p> <p>https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/publikation/long/2967.pdf</p> <p>Das aktuelle Planungsverfahren ignoriert diese Tatsachen vollständig. Dabei gibt es im Raum Halle-Leipzig und weit darüber hinaus alleine mit dem Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) ein umfassendes Angebot an ÖPNV und SPNV, welchen es zu befördern gilt und daher u.a. auch aus diesem Grund den angedachten Straßeneubau überflüssig erscheinen lässt.</p>  <p>https://www.insa.de/fileadmin/content/insa/Service/Liniennetzplaene/2023-12-22_Netzplan_MDV.pdf</p> <p>https://www.insa.de/fahrplanauskunft/liniennetzplaene</p> <p>III. Schlussbemerkungen</p> <p>Nach Auffassung des Arbeitskreises Hallesche Auenwälder zu Halle (Saale) e.V. (AHA) gehört es zur absoluten gesamtgesellschaftlichen Aufgabe Umwelt, Natur und Landschaften zu schützen und zu erhalten sowie eine entsprechende Weiterentwicklung zu ermöglichen. Ohne eine derartige Herangehensweise lässt sich die Zerstörung unserer Lebensgrundlagen nicht stop-</p>		

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>pen oder gar umkehren. Dazu ist eine grundsätzliche Veränderung von globalem bis örtlichem Denken und Handeln dringend erforderlich. Aus der Gesamtbetrachtung heraus ist somit sofort und unwiderruflich die Planung zur B181 "Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg" zu beenden.</p>		
B 72	<p><u>Deutscher Wetterdienst (SN vom 22.01.2024)</u></p> <p>Im Namen des Deutschen Wetterdienstes (DWD) bedanke ich mich für die Beteiligung als Träger öffentlicher Belange am Genehmigungsverfahren zur Raumverträglichkeitsprüfung „B 181 Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg“ und nehme hierzu wie folgt Stellung.</p> <p>Der DWD hat keine Einwände gegen die von Ihnen vorgelegte Planung, da keine Standorte des DWD beeinträchtigt werden bzw. betroffen sind. Das geplante Vorhaben beeinflusst nicht den öffentlich-rechtlichen Aufgabenbereich des Deutschen Wetterdienstes.</p> <p>Für Rückfragen stehen Ihnen die Ansprechpartner:innen des DWD gerne zur Verfügung.</p> <p>Hinweis: Wir möchten Sie bitten Ihre Anträge nebst Anlagen zukünftig in digitaler Form an die E-Mail-Adresse: PB24.TOEB@dwd.de zu senden. Sie helfen uns damit bei der Umsetzung einer nachhaltigen und digitalen Verwaltung.</p>	<p>Der Vorhabenträger nimmt zur Kenntnis, dass der Deutsche Wetterdienst keine Einwände gegen die Planung erhebt.</p> <p>Es ergibt sich keine weitere Veranlassung.</p>	<p>Die Stellungnahme des Deutschen Wetterdienstes wird zur Kenntnis genommen. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p>
B 73	<p><u>Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (SN vom 16.02.2024)</u></p> <p>Die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA GmbH) plant, bestellt und finanziert im Auftrag des Landes Sachsen-Anhalt den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Land und fördert landesbedeutende Buslinien. Diese Stellungnahme ist darüber hinaus mit den zuständigen Verkehrsunternehmen (Omnibusbetrieb Saalekreis GmbH, Personennahverkehrsgesellschaft Merseburg-Querfurt GmbH und Hallesche Verkehrs-AG) und dem ÖSPV-Aufgabenträger abgestimmt.</p> <p>Über die Bundesstraße 181 verkehrt die PlusBus-Linie 131 im Landesnetz zur Sicherstellung eines schnellen ÖPNV-Angebots im Stundentakt auf der landesbedeutsamen Relation zwischen dem Mittelzentrum Merseburg und dem Oberzentrum Leipzig. Hierfür wird die Linie durch das Land - vertreten durch die NASA GmbH - gefördert. Zur o. a. Planung nehmen wir wie folgt Stellung:</p> <p>Für die Bedienung der zwischen Merseburg und Günthersdorf liegenden Orte (u. a. Wallendorf und Zöschen) ist es erforderlich, dass die Trasse der heutigen Bundesstraße 181 auch nach dem Neubau der Ortsumgehung vollständig geöffnet bleibt. Damit wäre die Anbindung des ländlichen Raumes durch die aufgrund ihrer Verbindungsfunktion direkt zu führende Landeslinie weiterhin gewährleistet. Zudem möchten wir ergänzen, dass die B 181 nicht nur von der PlusBus-Linie 131, sondern auch von weiteren regionalen Buslinien befahren wird.</p> <p>Wir können die Herleitung der Varianten A 2.2 und B 1Pf als Vorzugsvarianten fachlich nachvollziehen.</p> <p>Aus der verkehrlichen Beurteilung (Tabelle 14 der Unterlage 20) ist erkennbar, dass die L 182 und damit der Knotenpunkt Weißenfelder Straße/Leunaweg infolge der Planung stärker belastet wird. Hier besteht eine Gefahr von Nutzungskonflikten mit der Tram-Linie 5 (Halle - Merseburg - Bad Dürrenberg), für die an der betroffenen Stelle ein Umsteigepunkt (Haltestelle Leunaweg) besteht. Aufgrund der verkehrlichen Verknüpfungsfunktion sind hier kurze, durch querende Verkehrsströme möglichst unbeeinträchtigte Umsteigewege erforderlich. Aus diesem Grund ist im Rahmen der Planung darzustellen, wie eine Beeinträchtigung des ÖPNV durch die Folgewirkungen der Infrastrukturveränderung vermieden wird. Da aus den Unterlagen erkennbar ist, dass im Zuge der L 182 keine Nutzung der Bahnunterführung mehr erfolgt, weil der Neubau anstelle der bisherigen Verknüpfung der L 182 mit der B 91 entsteht, könnte eine vom Straßenverkehr unabhängige Umsteigehaltestelle der Straßenbahn am westlichen Rand der Weißenfelder Straße an der Einfahrt zur Unterführung entstehen. Die L 182 wäre dann alternativ z. B. über den Kötzscher Weg an die B 91 anzubinden.</p> <p>Wir möchten uns für die Möglichkeit der Beteiligung bedanken und stehen für weitere Abstimmungen gern zur Verfügung.</p>	<p>Der Vorhabenträger nimmt zur Kenntnis, dass die NASA GmbH im Auftrag des Landes Sachsen-Anhalt den Schienenpersonennahverkehr sowie landesbedeutende Buslinien plant, bestellt und finanziert. Ebenfalls zur Kenntnis wird genommen, dass die Herleitung der Vorzugsvarianten für die NASA nachvollziehbar ist.</p> <p>In den folgenden Planungsphasen wird die Kreuzung der B 181 mit der Tram-Linie 5 detailliert herausgearbeitet. Es werden Abstimmungen mit der HAVAG als Betreiber der Straßenbahnlinie dahingehend geführt, den derzeitigen Haltepunkt Leunaweg verkehrssicher zu gestalten und ggf. zu optimieren.</p> <p>Zum jetzigen Zeitpunkt ergeben sich keine weiteren Veranlassungen für den Vorhabenträger.</p>	<p>Die Stellungnahme der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH wird zur Kenntnis genommen. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p> <p>Dem Schwerpunktbelang aus der Stellungnahme der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (Verkehr) wurde im Erörterungstermin nochmals hinreichend Raum gegeben.</p> <p>Die Stellungnahme der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH führt weder zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie noch zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p>
B 74	<p><u>Deutsche Bahn AG, DB Immobilien (SN vom 21.02.2024)</u></p> <p>Die DB AG, DB Immobilien, als von der DB InfraGO AG (ehemals DB Netz AG / DB Station&Service AG) und DB Energie GmbH bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Stellungnahme zum Verfahren.</p>	<p>Der Vorhabenträger nimmt zu den Hinweisen und Einwendungen der DB AG wie folgt Stellung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Zusatz „ehemalig“ für die Betriebsstelle Merseburg Güterbahnhof entfällt zukünftig. • Die Streckennummer 6340 wird zukünftig für die bisher verwendete Streckennummer 6430 benannt. • Die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit für die Strecke 6340 im Planungsabschnitt B und die sich daraus ergebenden Änderungen werden bei der weiteren Planung berücksichtig. 	<p>Die Stellungnahme der Deutschen Bahn AG wird zur Kenntnis genommen. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p> <p>Dem Schwerpunktbelang aus der Stellungnahme der Deutschen Bahn AG (Verkehr) wurde im Erörterungstermin nochmals hinreichend Raum gegeben.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>Bitte beachten Sie: Ab 1. Januar 2024 wurden die DB Netz AG und die DB Station&Service AG in eine neue Gesellschaft zusammengeführt: die DB InfraGO AG. Die alten Firmenbezeichnungen (DB Netz AG / DB Station & Service AG) sind zum Jahreswechsel erloschen. Weitere Informationen finden Sie hier: http://www.dbinfrago.com/</p> <p>Die Planungsmaßnahme umfasst die Untersuchung zum Neubau einer Ortsumgehung der Gemeinden Zöschen, Wallendorf und Merseburg im Zuge der Bundesstraße B 181 zwischen der Autobahn A 9 Anschlussstelle Leipzig West im Osten und der Bundesstraße B 91 im Westen.</p> <p>Eingangs gilt es zu beachten, dass die bereits in den zugearbeiteten Unterlagen ausgeschlossenen Varianten nicht betrachtet wurden, sodass sich die nachstehenden Ausführungen lediglich auf folgende Varianten beziehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Abschnitt A - Variante 1.3; 2.1; 2.2 - Abschnitt B - Variante 1Pf; 1Pg; 1.5 <p>Folgende Bahnstrecken werden vom Verfahren berührt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Strecke 6340 ca. Bahn-km 15,7 -16,2 - Strecke 6807 ca. Bahn-km 1,7 - 1,9 - Strecke 6810 ca. Bahn-km 5,5 - 6,1 <p>Zum Raumordnungsverfahren möchten wir folgende Forderungen / Hinweise zur Beachtung / Information benennen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Betriebsstelle Merseburg Güterbahnhof ist eine aktive Verkehrsanlage. Insofern ist der Zusatz „ehemalig“, bspw. auf Seite 26, Kapitel 4.1.2, Punkt „Abschnitt B/ Variante B 1 Pg“, Unterlage 20 - Raumverträglichkeitsprüfung „Allgemein verständliche [...] Zusammenfassung [...]“, falsch und fördert ggf. irreführende Ableitungen. Auf den Zusatz ist daher im weiteren Planungsverlauf zu verzichten. - In der Unterlage zu o. g. Raumverträglichkeitsprüfung wurde, bspw. auf Seite 26, Kapitel 4.1.2, Punkt „Abschnitt B/ Variante B 1 Pg“, Unterlage 20 - Raumverträglichkeitsprüfung „Allgemein verständliche [...] Zusammenfassung [...]“, die falsche Streckennummer 6430 erwähnt. Diese Strecke verläuft nicht im Untersuchungsraum o. g. Prüfung. Es ist daher in der weiteren Planung respektive daraus resultierender Unterlagen auf die korrekte Streckennummer 6340 abzustellen, um Missverständnisse zu vermeiden. <p><u>Varianten 1Pf, 1Pg, 1.5:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Die o. g. Varianten kreuzen mutmaßlich ca. im km 15,7 -16,2 die Strecke 6340 Halle - Baunat.-Guntershausen. Für diese Strecke ist mit Investitionsgesetz Kohleregion (InvKG) Nr. 18 die Anhebung der Streckengeschwindigkeit von aktuell 120 km/ h auf zukünftig 160 km/ h zwischen Halle und Naumburg vorgesehen. Entsprechende Planungsparameter (Lichte Höhen, Abstände Widerlager zu Gleisanlagen, Belastung in den Unterbau etc.) sind im weiteren Planungsverlauf perspektivisch zu beachten. <p><u>Variante 1.5:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Die o. g. Variante kreuzt mutmaßlich ca. im km 16,2 die Strecke 6340 Halle - Baunat.-Guntershausen. Etwa 200m weiter südlich auf der Strecke 6340 ca. im km 16,4 ist der Neubau einer Verkehrsstation gemäß InvKG Nr. 25 derzeit in Planung. Die Anbindung in das Straßennetz erfolgt dabei via Kötzscher Weg/ Schwarzer Weg. Falls die Variante 1.5 weiterverfolgt wird, darf das Projekt zum Neubau der Verkehrsstation in Planung und Realisierung nicht behindert werden. - Mit dem beschlossenen Bebauungsplan Nr. 65 „Industriegebiet Merseburg - Süd-West“ Leuna III der Stadt Merseburg wird derzeit die Erweiterung des Chemiestandortes Leuna untersucht. Dieses Vorhaben soll die Region vor dem Hintergrund des Strukturwandels durch den Kohleausstieg weiterentwickeln. Dabei wird u. a. die Anbindung des neuen Industriegebietes über die Strecke 6807 Merseburg - Querfurt bzw. über die Strecke 6808 Merseburg - Merseburg Süd untersucht. Dieses beinhaltet auch die Errichtung einer Verkehrsstation sowie Gleisabstellanlagen ca. im Bereich km 2,9 - 4,0 der Strecke 6807. Dieses scheint mit der o. g. Variante nach derzeitigem Kenntnisstand nur schwer vereinbar. Insbesondere, wenn für die Anbindung die ursprüngliche Streckenführung der Strecke 6808 aus Merseburg Güterbahnhof kommend, die Strecke 6340 überquerend bis ca. km 3,7 der Strecke 6807 einmündend auch der Eisenbahndamm Strecke 6808 und scheinbar weitere Flächen der DB genutzt werden sollen. Diese Variante wird daher nach heutigem Wissensstand abgelehnt. 	<p>sichtigt.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Neubau der Verkehrsstation bei Bahn-km 16,4 der Strecke 6340 wird bei der weiteren Planung berücksichtigt, wenn Variante 1.5 den Vorzug erhalten sollte. • Die Konflikte der Variante 1.5 mit der Errichtung einer Verkehrsstation im Zuge der Strecken 6807 und 6808 sowie Gleisabstellanlagen im Bereich Bahn-km 2,9- 4,0 und die daraus resultierende Ablehnung der Variante durch die DB AG werden vom Vorhabenträger zur Kenntnis genommen. • Der Hinweis auf die derzeitige sowie die mögliche zukünftige Nutzung der Strecke 6810 nimmt der Vorhabenträger zur Kenntnis, im Zuge der weiteren Planungen werden Abstimmungen zwischen DB AG und dem Vorhabenträger erfolgen. • Den Hinweis auf die derzeitige und zukünftige Bedeutung des Güterbahnhofs nimmt der Vorhabenträger zur Kenntnis. • Die unter dem Punkt Grundsätzliches getätigten Hinweise werden in den nachfolgenden Planungsphasen Beachtung finden. Im Zuge der weiteren Planung und nach erfolgter Geländevermessung werden die Schnittstellen zwischen den jeweiligen Betreibern der Bahnanlagen und dem Vorhabenträger konkretisiert, insbesondere im Hinblick auf Bestandsanlagen und -leitungen, Anforderungen an neu zu bauende Anlagen aus Sicht der DB InfraGO bzw. der anderen Betreiber der Bahnanlagen. 	<p>Die Stellungnahme der Deutschen Bahn AG führt weder zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie noch zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p><u>Varianten 1Pf, 1Pg, 1.3, 1.5, 2.1, 2.2</u></p> <p>- Die Varianten 1.3, 2.1 und 2.2 scheinen sich Abschnitt A bzw. die Varianten 1Pf, 1Pg und 1.5 im Abschnitt B auf eine gemeinsame mögliche Trassenführung zu bündeln, wenn sie die Strecke 6810 mutmaßlich im ca. km 5,5 - 6,1 queren. Die genannte Strecke ist weiterhin aktiv. Die aktuellen Anschließer Deponie Halle sowie Knauf Werke erarbeiten derzeit Studien zu Nachfolgeverkehren, wenn aus der Kohleverstromung ausgetreten wird und die damit verbundenen Verkehre ggf. entfallen.</p> <p><u>Bahnanlagen s. S. 106 im Erläuterungsbericht 3.2.3.1 Variante B 1 Pg</u></p> <p>- „Nördlich des derzeit vorhandenen Kreuzungsbauwerks der L 182 Weißenfelder Straße mit den DB-Strecken schließen sich Bereiche eines ehemaligen Güterbahnhofs in den Bahnanlagen an“ -> Der Güterbahnhof ist weiterhin aktiv, auch wenn seine Bedeutung momentan etwas nachgelassen hat. Im Güterbahnhof befinden sich Gleise, für die wir nach aktuellem Recht eine Betriebspflicht haben. Zur höheren Auslastung unserer Betriebsanlagen sind (neue) Kundenansiedlungen nach wie vor unser Bestreben.</p> <p>Grundsätzliches</p> <p>Gemäß § 4 Abs. 3 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) sind Eisenbahnen verpflichtet, ihre Eisenbahninfrastruktur in betriebs sicherem Zustand zu halten. Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit der Bahnanlagen (insbesondere Bahndamm, Kabel- und Leitungsanlagen, Signale, Oberleitungsmasten, Gleise, etc.) sind stets zu gewährleisten.</p> <p>Durch das Vorhaben dürfen die Sicherheit und die Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden.</p> <p>Unabhängig von der vorgesehenen Realisierungsvariante sind die weiterführenden Planungen intensiv und konkret mit dem jeweiligen Betreiber der Bahnanlagen im Bereich der konkreten Schnittstellen abzustimmen, insbesondere im Hinblick auf Bestandsanlagen und -leitungen, Anforderungen an neu zu bauende Anlagen aus Sicht der DB InfraGO bzw. der anderen Betreiber der Bahnanlagen usw.</p> <p>Durch das Vorhaben dürfen sich die Beförderungsbedingungen für die Eisenbahnverkehre grundsätzlich nicht verschlechtern, z.B. durch zu große Neigungen der Bahnanlagen im Bereich von neuen Eisenbahnüber- oder -Unterführungen, die eine grundsätzliche Lastreduzierung bei den Güterzügen bewirken können oder zu geringe lichte Weite bzw. Höhe bei Brücken, welche die Durchführung außergewöhnlicher Transporte (u.a. Trafos) einschränken.</p> <p>Bauzeitlich Einschränkungen sind - bezogen auf die Eisenbahn - grundsätzlich auf das Minimum zu beschränken. Bei der DB InfraGO AG sind die bestehenden Prozesse zur rechtzeitigen Anmeldung der Einschränkungen infolge der Baumaßnahme zu beachten.</p> <p>Daher empfehlen wir die umgehende Kontaktaufnahme mit der DB InfraGO AG, sobald der vorgesehene Bauzeitraum bestätigt bzw. die konkreten Nutzungseinschränkungen terminlich untersetzt sind, um die Fristen gem. Prozess einhalten zu können. Das dient u.a. der Koordination mit zeitlich parallel vorgesehenen Baumaßnahmen bei der DB InfraGO AG.</p> <p>Je nach Umfang der Einschränkungen erfordern die Abstimmungen/ Einordnungen bei der DB InfraGO AG daher überwiegend mehrjährige Abstimmungen.</p> <p>Die Fristen bzgl. der nicht von der DB InfraGo betriebenen Bahnanlagen müssen konkret mit dem jeweiligen Betreiber abgestimmt werden.</p> <p>Hinweis:</p> <p>Für die Kreuzungsmaßnahme mit Bahngelände ist zwischen der DB InfraGO AG und der Gemeinde eine Kreuzungsvereinbarung nach § 5 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) abzuschließen. Für Brückenbauwerke, welche DB-Strecken überqueren, ist für die Weite zwischen den Widerlagern zusätzlich zu den regelkonformen Abständen bzgl. Eisenbahnanlagen auch Platz für einen Rettungsweg straßengebundener Rettungsfahrzeuge einzuplanen. Vgl. Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) - Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes [...].</p> <p>Für eine genauere Zuarbeit von Planungsparametern aus Sicht des Systems Eisenbahn ist eine Einreichung der eingezeichneten Planungsvarianten in bahntypische Lagepläne (bspw. sogenannten IVL-Pläne) zwingend erforderlich.</p>		


Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>Verfahren</p> <p>Wir bitten um Beachtung unserer Hinweise / Forderungen im Raumordnungsverfahren und im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren. Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.</p>		
B 75	<p><u>MUEG Mitteldeutsche Umwelt- und Entsorgung GmbH (SN vom 09.02.2024)</u></p> <p>Zunächst vielen Dank für die Einbeziehung der MUEG in das oben genannte Verfahren. Die entsprechenden Unterlagen haben wir eingesehen und nehmen dazu wie folgt Stellung:</p> <p>Im angegebenen bzw. gekennzeichneten Plangebiet befinden sich keine Liegenschaften, Leitungen und Anlagen der MUEG.</p> <p>Aus diesem Grund bestehen seitens der MUEG auch keine Forderungen und Einwendungen in Bezug auf das geplante Vorhaben.</p>	<p>Der Vorhabenträger nimmt zur Kenntnis, dass die MUEG GmbH keine Anlagen im Plangebiet betreibt und daher keine Einwände gegen die Planung erhebt.</p> <p>Es ergibt sich keine weitere Veranlassung.</p>	<p>Die Stellungnahme der MUEG Mitteldeutsche Umwelt- und Entsorgung GmbH wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p>
B 76	<p><u>Fernwasserversorgung Elbaue-Ostharz GmbH (SN vom 10.01.2024)</u></p> <p>Unsererseits wird gegen o. g. Maßnahme kein Einwand erhoben, da sich in diesem Bereich keine Anlagen oder Anlagenteile der Fernwasserversorgung Elbaue-Ostharz GmbH befinden. Die Stellungnahme hat eine Gültigkeit von 6 Monaten.</p>	<p>Der Vorhabenträger nimmt zur Kenntnis, dass die Fernwasserversorgung Elbaue-Ostharz GmbH keine Anlagen im Plangebiet betreibt und daher keine Einwände gegen die Planung erhebt.</p> <p>Es ergibt sich keine weitere Veranlassung.</p>	<p>Die Stellungnahme der Fernwasserversorgung Elbaue-Ostharz GmbH wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p>
B 77	<p><u>Trinkwasserversorgung Magdeburg GmbH (SN vom 25.01.2024)</u></p> <p>Die zum o. g. Vorhaben übergebenen Unterlagen wurden in unserem Hause geprüft.</p> <p>Wir möchten Ihnen mitteilen, dass die TWM GmbH keine Anlagen im ausgewiesenen Planungsgebiet unterhält. Es bestehen unsererseits daher keine Einwände gegen das o. g. Vorhaben.</p> <p>Über die Lage der örtlichen Versorgungsanlagen informieren Sie sich bitte bei dem örtlichen Trinkwasserversorgungsunternehmen.</p>	<p>Der Vorhabenträger nimmt zur Kenntnis, dass die Trinkwasserversorgung Magdeburg GmbH keine Anlagen im Plangebiet betreibt und daher keine Einwände gegen die Planung erhebt.</p> <p>Es ergibt sich keine weitere Veranlassung.</p>	<p>Die Stellungnahme der Trinkwasserversorgung Magdeburg GmbH wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p>
B 78	<p><u>MIDEWA Wasserversorgungsgesellschaft in Mitteldeutschland GmbH (SN vom 14.02.2024)</u></p> <p>Die Midewa stimmt dem Bauvorhaben zu. Die Midewa als Wasserversorgungsunternehmen sieht für ihre Belange keine raumbedenklichen Auswirkungen. Jedoch befinden sich in allen geplanten Varianten des Bauvorhabens Leitungen bzw. Anlagen der Midewa Wasserversorgungsgesellschaft in Mitteldeutschland mbH.</p> <p>Durch die noch nicht finale Lage der neuen Straße können wir derzeit keine genauen Angaben über unseren Leitungsverlauf geben (der Umfang für die verschiedenen Varianten wäre zu hoch). Vielmehr verweisen wir Sie auf unsere Onlineauskunft, welche wir für diese Zwecke zur Verfügung stellen. Wir bitten Sie, diese zu nutzen. Hier können Sie jederzeit unabhängig Trinkwasserleitungspläne für Ihre geplanten Baumaßnahmen abrufen. Bitte geben Sie diese Info auch hausintern an alle zuständigen Bearbeiter weiter. Danke.</p> <p>https://www.midewa.de/kundenservice/online-leitungsauskunft</p> <p>Bei weiteren Fragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.</p> <p><u>Beigefügter Anhang:</u> Merkblatt Leitungsauskunft</p>	<p>Der Vorhabenträger nimmt zur Kenntnis, dass die MIDEWA Anlagen im Untersuchungsraum betreibt.</p> <p>Im Zuge der weiteren Planung und nach erfolgter Geländevermessung werden die Leitungs- und Anlagenbestände aller Ver- und Entsorger in die Planung zur B 181 OU Zöschen-Wallendorf-Merseburg übernommen. In Abstimmung mit den jeweiligen Leitungsträgern werden dann Maßnahmen zur Sicherung oder Verlegung der jeweiligen Leitungen/Anlagen geplant.</p> <p>Der mit der Stellungnahme übergebene Freistellungsvermerk bzw. die Leitungsschutzanweisungen werden im Zuge der weiteren Planung berücksichtigt.</p> <p>Zum jetzigen Zeitpunkt sind keine weiteren Veranlassungen erforderlich.</p>	<p>Die Stellungnahme der MIDEWA Wasserversorgungsgesellschaft in Mitteldeutschland GmbH wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p> <p>Die Stellungnahme der MIDEWA Wasserversorgungsgesellschaft in Mitteldeutschland GmbH (Schwerpunktbelang Leitungsbestand) führt weder zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie noch zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p>
B 79	<p><u>EURAWASSER GmbH (SN vom 12.01.2024)</u></p> <p>Keine Betroffenheiten. Es erfolgt keine Stellungnahme. (telefonische Info)</p>	<p>Der Vorhabenträger nimmt zur Kenntnis, dass die EURAWASSER Aufbereitungs- und Entsorgungs GmbH keine Betroffenheiten mit der Planung hat und demzufolge keine Stellungnahme erfolgt.</p>	<p>Die Stellungnahme der EURAWASSER GmbH wird zur Kenntnis genommen.</p>
B 80	<p><u>Mitteldeutsche Netzgesellschaft Gas mbH (SN vom 09.01.2024)</u></p> <p>Ihre Anfrage ist bei uns eingegangen und wurde unter folgender Nummer registriert. Vorgang-Nr.: TG-V104815</p> <p>Nach der Durchsicht der von Ihnen eingereichten Unterlagen teilen wir Ihnen mit, dass sich Anlagen im angegebenen Bereich befinden. Für diese Anlagen erteilen wir folgende Auskunft, welche nicht als Erkundigung (Schachtschein) gilt:</p> <p>1. Gashochdruckleitungen</p> <p>Zu den vorhandenen Gashochdruckleitungen TN 231 (DN 200/DP 16) und TN 249 (DN 150/DP 16) übergeben wir mit diesem Schreiben die Bestandspläne Blattnr. 2-5 mit den dazugehörigen Längenprofilen.</p>	<p>Der Vorhabenträger nimmt zur Kenntnis, dass die Mitnetz-Gas GmbH Anlagen im Untersuchungsraum betreibt.</p> <p>Im Zuge der weiteren Planung und nach erfolgter Geländevermessung werden die Leitungs- und Anlagenbestände aller Ver- und Entsorger in die Planung zur B 181 OU Zöschen-Wallendorf-Merseburg übernommen. In Abstimmung mit den jeweiligen Leitungsträgern werden dann Maßnahmen zur Sicherung oder Verlegung der jeweiligen Leitungen/Anlagen geplant.</p> <p>Die mit der Stellungnahme übergebenen Hinweise zu vorhandenen Gashoch- und – mitteldruckleitungen, die allgemeingültigen Hinweise und Forderungen sowie die allgemeinen Verhaltensregeln und Vorschriften zum Schutz von Gasanlagen werden im Zuge der weiteren Planung berücksichtigt.</p> <p>Der Vorhabenträger nimmt ebenfalls zur Kenntnis, dass die transparent dargestellten Leitungen der Sparte Strom/Beleuchtung/Telekommunikation nur informativen Charakter haben.</p>	<p>Die Stellungnahme der Mitteldeutschen Netzgesellschaft Gas mbH wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p> <p>Die Stellungnahme der Mitteldeutschen Netzgesellschaft Gas mbH (Schwerpunktbelang Leitungsbestand) führt weder zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie noch zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>Für die Gashochdruckleitungen betragen die zu berücksichtigenden Schutzstreifenbreiten 4,0m (jeweils 2,0m rechts und links der Trasse).</p> <p>Im angegebenen Bereich befindet sich weiterhin stillgelegte Leitungen. Deren Verlauf können Sie ebenfalls den Bestandsplänen entnehmen. Vor Baubeginn ist eine örtliche Einweisung erforderlich. Für diesbezügliche Rücksprachen steht Ihnen unser Betriebsmeister Herr Conrad, Tel. 0345-216 3243, gern zur Verfügung.</p> <p>2. Gasmitteldruckleitungen</p> <p>Dazu übergeben wir die Bestandspläne Blattnr. 1 und 4-5.</p> <p>Sofern in den übergebenen Bestandsplänen nicht anders angegeben, wurden die Rohrleitungen der MITNETZ GAS in einer Regeltiefe von</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1,2m bei klassifizierten Straßen - 1,0m bei sonstigen Straßen und - 0,8m bei Fußwegen verlegt. <p>3. Allgemeingültige Hinweise und Forderungen</p> <p>Weiterhin erhalten Sie unsere "Allgemeinen Verhaltensregeln und Vorschriften zum Schutz von Gasanlagen" zur verpflichtenden Beachtung.</p> <p>Sollten aus objektiven Gründen die von MITNETZ GAS geforderten Mindestabstände nicht eingehalten oder die Schutzstreifenbereiche nicht freigehalten werden können, stimmen Sie sich unbedingt mit uns zu den dann notwendigen Sicherungsmaßnahmen ab.</p> <p>Soweit unser Bestand betroffen ist, bitten wir Sie unseren Leitungsbestand in Ihre Pläne zu übernehmen und uns dann die Pläne und Querschnitte zu übergeben.</p> <p>Sofern Umverlegungsmaßnahmen an unseren Anlagen erforderlich sind, bitten wir um rechtzeitige Kontaktaufnahme mit unserem Haus, um die gesamten vorbereitenden Arbeiten zu tätigen und um Ihnen ein entsprechendes Kostenangebot zu erstellen bzw. Vereinbarungen abzuschließen zu können.</p> <p>Versorgungsanlagen genießen Bestandsschutz. Sind aufgrund der geplanten Baumaßnahmen Veränderungen am Leitungssystem notwendig oder entstehen andere Aufwendungen, trägt der Verursacher sämtliche dafür anfallende Kosten, sofern in den vertraglichen Vereinbarungen nichts Anderes geregelt ist.</p> <p>Die ggf. transparente Darstellung der Sparte Strom/Beleuchtung/Telekommunikation hat nur informativen Charakter. Leitungsauskünfte erhalten Sie bei der Mitteldeutschen Netzgesellschaft Strom mbH.</p> <p>Da unser Anlagenbestand ständigen Änderungen und Erweiterungen unterliegt, hat diese Stellungnahme eine Gültigkeit von 2 Jahren ab Ausstellungsdatum.</p> <p>Die Erkundigungspflicht der bauausführenden Firma bleibt von diesem Schreiben unberührt.</p>	<p>Hierzu wurde die Mitnetz Strom Gmbh gesondert beteiligt (wenn dies stimmt) Zum jetzigen Zeitpunkt sind keine weiteren Veranlassungen erforderlich.</p>	
B 81	<p><u>Mitteldeutsche Netzgesellschaft Strom mbH (SN vom 07.02.2024)</u></p> <p>Zum Betreff erhalten Sie unsere Stellungnahme einschl. Bestandsunterlagen.</p> <p>Der Anlagen- und Leitungsbestand wird nicht koordinatengenaue dargestellt. Aus Gründen der besseren Lesbarkeit erfolgt eine örtlich verdrängte Darstellung. Die tatsächliche Lage der Anlagen ist ausschließlich bei vorhandener Bemaßung ersichtlich.</p> <p>Unsere Bestandsunterlagen sind nur projektbezogen zu verwenden. Eine Weitergabe an Dritte ist nicht gestattet.</p> <p>Hinweis: Bei erforderlichen Auskünften zum Leitungsbestand/ Stellungnahmen im Rahmen von Genehmigungsverfahren / Beteiligung TöB, im Versorgungsgebiet der enviaM bzw. Netzbetreiber MITNETZ STROM (hier: Netzgebiet Sachsen-Anhalt -> siehe Plandeckblatt mit Gebietsübersicht/Zeichenerklärung), senden Sie bitte Ihre eMail mit Anschreiben und zugehörigen Planunterlagen direkt an unsere separate eMail-Adresse TOEB-Sachsen-Anhalt@mitnetz-strom.de. Selbstverständlich können Sie uns auch auf dem allgemeinen Postweg beteiligen; Postanschriften siehe Stellungnahme. Im Namen der EVIP GmbH beauskunften wir deren technische Versorgungsnetze im Bereich Bitterfeld-Wolfen-Thalheim.</p>	<p>Der Vorhabenträger nimmt zur Kenntnis, dass die Mitnetz Strom GmbH Anlagen im Untersuchungsraum betreibt. Im Zuge der weiteren Planung und nach erfolgter Geländevermessung werden die Leitungs- und Anlagenbestände aller Ver- und Entsorger in die Planung zur B 181 OU Zöschen-Wallendorf-Merseburg übernommen. In Abstimmung mit den jeweiligen Leitungsträgern werden dann Maßnahmen zur Sicherung oder Verlegung der jeweiligen Leitungen/Anlagen geplant. Die mit der Stellungnahme übergebenen Hinweise zu Hochspannungsanlagen, Hinweise zu Mittel- und Niederspannungsanlagen bzw. Telekommunikationsanlagen, weiterer Hinweise und Bestandsplanunterlagen werden im Zuge der weiteren Planung berücksichtigt. Zum jetzigen Zeitpunkt sind keine weiteren Veranlassungen erforderlich.</p>	<p>Die Stellungnahme der Mitteldeutschen Netzgesellschaft Strom mbH wird zur Kenntnis genommen. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p> <p>Die Stellungnahme der Mitteldeutschen Netzgesellschaft Strom mbH (Schwerpunktbelang Leitungsbestand) führt weder zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie noch zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>Das Netzgebiet der Netzgesellschaft Sandersdorf-Brehna mbH wird ebenfalls durch MITNETZ STROM beauskunftet.</p> <p>Auf Ihre oben genannte Anfrage Bezug nehmend teilen wir Ihnen mit, dass wir zuständigkeits- halber auch Ihre Schreiben an enviaM und envia TEL GmbH zur gemeinsamen Stellungnahme erhalten haben.</p> <p>Im angegebenen Untersuchungsbereich befinden sich Netzinfrastukturanlagen, zu denen wir als Mitteldeutsche Netzgesellschaft Strom mbH (MITNETZ STROM) im Auftrag der Anlageneigentümer/- betreiber die entsprechenden Auskünfte erteilen (einschl. Anlagen der enviaM und enviaTEL).</p> <p>In den beigefügten Bestandsplanunterlagen sind die vorhandenen bzw. geplante Anlagen dargestellt. Die aktuell geplanten Kabelanlagen sind ersichtlich (Liniensymbole mit aufsitzenden Dreiecken).</p> <p>Soweit vorhanden sind zur unverbindlichen Information in den Bestandsunterlagen -farblich blasser auch Gasversorgungsleitungen der Mitteldeutschen Netzgesellschaft Gas mbH (MITNETZ GAS) ersichtlich. Die konkrete Lage entnehmen Sie bitte ausschließlich deren Leitungsauskunft.</p> <p>Wir weisen darauf hin, dass die Bestandsunterlagen nur zu Planungszwecken und zur Information dienen. Rechtliche Grundlagen können daraus nicht abgeleitet werden, da die Versorgungsanlagen jederzeit Änderungen unterworfen sein können.</p> <p>Zu den Versorgungsleitungen sind die festgelegten Abstände, entsprechend dem einschlägigen Vorschriften- und Regelwerk zu beachten und einzuhalten.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hinweise zu Hochspannungsanlagen (HS): <p>Für HS-Freileitungen ab einer Spannungsebene von 110 kV gelten Schutzstreifen von unterschiedlichen Breiten. Diese Schutzflächen sind im Bestandsplanwerk grün-schraffiert dargestellt.</p> <p>Im Bereich der Schutzflächen sind Einschränkungen für Bauvorhaben zu beachten.</p> <p>Entsprechend EN 50341 bzw. DIN VDE 0210 sind die Mindestabstände zu den Leiterseilen der Freileitung einzuhalten. Bereits im Zuge der Planung sind uns die Einhaltung der Mindestabstände geeignet nachzuweisen, z. B. mittels Detail- bzw. Lageplänen.</p> <p>Im Umkreis bis zu 30 m können Masterdungsanlagen auftreten. Bei Auftreffen bzw. Beschädigungen von Masterdungsanlagen ist MITNETZ STROM unverzüglich gemäß Schachtscheinunterlagen zu informieren.</p> <p>Ein Mindestsicherheitsabstand von 15,00 m zu den Masten (Außenkante Fundament) ist bei Erdarbeiten einzuhalten. Die maximale Arbeitshöhe unter der Freileitung beträgt 4,0 m über EOK. Ist ein näheres Heranschachten im Bereich von Maststandorten unumgänglich, sind diese Maßnahmen bereits im Zuge der Planung mit unserer Abteilung Realisierung HS abzustimmen; Ansprechpartner: Herr Svoboda, Tel.: 0345 216-2937 bzw. Herr Graupner, Tel.: 0345 216-2967.</p> <p>Im Bereich von HS-Anlagen ist vor Baubeginn eine örtliche Einweisung mit Hr. Graupner abzustimmen.</p> <p>Innerhalb von Schutzstreifen sind Leitungskreuzungen möglichst rechtwinklig zueinander auszuführen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hinweise für Mittel- und Niederspannungsanlagen (MS und NS) bzw. Telekommunikationsanlagen (TK bzw. FM): <p>Unterirdische Versorgungsanlagen (auch Erdungsanlagen) sind grundsätzlich von Bepflanzungen, Anschüttungen und Überbauungen (z. B. Längsüberbauung mit Borden) freizuhalten.</p> <p>Um Kabelanlagen vor Beschädigung zu schützen, ist während der Bauphase eine Überdeckung von 0,3 m sicher zu stellen.</p> <p>Bei Tiefbauarbeiten in der Nähe von MS-/NS-Masten ist ein seitlicher Abstand von mindestens 3,0 m zu gewährleisten.</p> <p>Ist ein näheres Heranschachten unumgänglich, müssen vor Beginn der Arbeiten entsprechen-</p>		

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>de Absprachen mit uns getroffen werden. Siehe nachfolgende Hinweise.</p> <p>Bei Anpflanzung hochstämmiger Gehölze ist ein Mindestabstand zu Kabeln von 2,50 m einzuhalten. Eine Anpflanzung unter Freileitungen ist grundsätzlich untersagt.</p> <p>Weitere Hinweise:</p> <p>Gemäß DIN VDE 0105-100 sind insbesondere beim Einsatz von Schacht- und Hebeegeräten die Mindest-Schutzabstände bei HS-/MS-Freileitungen von 3,0 m einzuhalten!</p> <p>Die Zwischenlagerung von Bodenaushub bzw. Baumaterialien sowie das Abstellen von Baumaschinen sind im unmittelbaren Bereich von Leitungstrassen nicht gestattet.</p> <p>Im Bereich der unterirdischen Anlagen ist Handschachtung erforderlich.</p> <p>Ein erforderliches Freilegen von Kabeln bzw. Schutzrohren ist mit uns abzustimmen.</p> <p>Bei weiteren Fragen bzw. Absprachen zu den Anlagen wenden Sie sich bitte an:</p> <p>MITNETZ STROM, Werkstraße 12, 06249 Mücheln, Hr. Klug, Tel.: 034632 9999-211 envia TEL, Herr Fischer, Tel.: 0345 216-2899 oder Herr Eller, Tel.: 0345 216-2538</p> <p>Generell bitten wir Sie, Ihre Planung an die vorhandenen Anlagen so anzupassen, dass Umverlegungsmaßnahmen entfallen. Je nach Variante der OU gehen wir von Folgemaßnahmen an unseren MS- NS- und TK-Anlagen zur Baufeldfreimachung aus.</p> <p>Werden durch Baumaßnahmen Änderungen bzw. Sicherungsmaßnahmen an unseren Anlagen notwendig, so sind diese frühestmöglich (mindestens 6 Monate vorher) zu beantragen. Die Kosten dafür sind vom Veranlasser zu übernehmen, soweit keine anderen Regelungen Anwendung finden. Dies betrifft auch erforderliche Veränderungen von Tiefenlagen bei Kabeltrassen. Dazu sind Lagepläne mit den eingetragenen Konfliktpunkten einzureichen.</p> <p>Ein entsprechender Antrag ist möglichst frühzeitig zu stellen an: MITNETZ STROM, PF 20 09 53, 06010 Halle (Saale)</p> <p>Anlage: Bestandsunterlagen mit Zeichenerklärung/Deckblatt</p>		
B 82	<p><u>envia Mitteldeutsche Energie AG (SN vom 07.02.2024 siehe SN B 81)</u></p>	<p>Siehe Erwiderung zu B 81</p>	<p>Siehe Abwägung zu B 81</p>
B 83	<p><u>Avacon Netz GmbH (SN vom 12.01.2024)</u></p> <p>Im Geltungsbereich der RVP B 181 OU Zöschen-Wallendorf-Merseburg befinden sich keine Versorgungsanlagen von Avacon Netz GmbH/ Avacon Wasser GmbH / WEVG GmbH & Co KG.</p>	<p>Der Vorhabenträger nimmt zur Kenntnis, dass die Avacon Netz GmbH keine Anlagen im Untersuchungsraum betreibt.</p> <p>Zum jetzigen Zeitpunkt sind keine weiteren Veranlassungen erforderlich.</p>	<p>Die Stellungnahme der Avacon Netz GmbH wird zur Kenntnis genommen. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p>
B 84	<p><u>Deutsche Telekom Technik GmbH (SN vom 20.12.2023)</u></p> <p>Wir bedanken uns für die Beteiligung an Ihrer Planung. Die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 125 Abs.1TKG - hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben. Im Rahmen dieser Vollmacht nehmen wir zu der o. g. Planung Stellung.</p> <p>Im direktem Planbereich befinden sich Telekommunikationslinien der Telekom Deutschland GmbH. Unmittelbar betroffen sind Telekommunikationslinien mit regionaler und überregionaler Bedeutung.</p> <p>Zurzeit sind keine Baumaßnahmen in diesem Bereich geplant.</p> <p>In der Anlage fügen wir die Bestandspläne der Telekommunikationsanlagen bei, den wir Ihnen aus technischen Gründen nicht in digitaler Form liefern können. Wir weisen darauf hin, dass diese Unterlagen nur für Ihre Planung verwendet werden dürfen und eine Weitergabe an Dritte unzulässig ist.</p> <p>Die dargestellten Telekomtrassen bedeuten:</p> <p>Schwarz (durchgehend) = Rohrtrasse Schwarz (Punkt - Strich) = ui - Trasse Schwarz (Strich - Strich) = oi - Trasse</p>	<p>Der Vorhabenträger nimmt zur Kenntnis, dass die Telekom Deutschland GmbH Anlagen im Untersuchungsraum betreibt.</p> <p>Im Zuge der weiteren Planung und nach erfolgter Geländevermessung werden die Leitungs- und Anlagenbestände aller Ver- und Entsorger in die Planung zur B 181 OU Zöschen-Wallendorf-Merseburg übernommen. In Abstimmung mit den jeweiligen Leitungsträgern werden dann Maßnahmen zur Sicherung oder Verlegung der jeweiligen Leitungen/Anlagen geplant.</p> <p>Die mit der Stellungnahme übergebenen Bestandsplanunterlagen werden im Zuge der weiteren Planung berücksichtigt.</p> <p>Zum jetzigen Zeitpunkt sind keine weiteren Veranlassungen erforderlich.</p>	<p>Die Stellungnahme der Deutschen Telekom Technik GmbH wird zur Kenntnis genommen. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p> <p>Die Stellungnahme der Deutschen Telekom Technik GmbH (Schwerpunktbelang Leitungsbestand) führt weder zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie noch zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>Grau = alte Telekomtrasse (außer Betrieb)</p> <p>Die vorh. Telekommunikationslinien liegen in einer Tiefe von 0,4 bis 1 Meter. Mit einer geringeren Tiefenlage muss gerechnet werden, wenn die Überdeckung nachträglich verändert wurde oder andere Anlagen gekreuzt werden. Genaue Trassen und Tiefenlagen sind ggf. durch Querschläge vor Ort zu ermitteln. Telekommunikationslinien können mit Warnschutz versehen sein, jedoch ist das nicht zwingend. Wir bitten, die Planung so auf die Telekommunikationslinien abzustimmen, dass diese nicht verändert oder verlegt werden müssen. Bei der Planung und Baudurchführung Ihrer Anlagen sind die Schutzabstände (30 cm bzw. der Forderung der Betreiber, der DIN 1998, der DIN VDE 0800, Teil 2 & 4, DIN VDE 08/45, Teil 1 und DIN 0228 Teil 1-4) einzuhalten. Können die Schutzabstände nicht eingehalten werden, sind entsprechende Schutzmaßnahmen - in Abstimmung mit uns durchzuführen. Bei der Bauausführung ist von den ausführenden Firmen darauf zu achten, dass Beschädigungen an Telekommunikationslinien vermieden werden und aus betrieblichen Gründen (z. B. im Falle von Störungen) jederzeit der Zugang zu vorhandenen Telekommunikationslinien möglich ist. Es ist deshalb erforderlich, dass sich die Bauausführenden über die zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationslinien der Deutschen Telekom informieren.</p> <p>Für Tiefbauunternehmen steht die „Trassenauskunft Kabel“ (Kabeleinweisung via Internet) unter folgender Internetadresse zur Verfügung: https://trassenauskunftkabel.telekom.de</p> <p>Die Kabelschutzanweisung der Deutschen Telekom ist zu beachten.</p> <p>Für eventuelle Rückfragen stehe ich Ihnen unter obiger Telefonnummer gern zur Verfügung.</p>		
B 85	<p><u>Vodafone Kabel Deutschland GmbH (SN vom 09.02.2024)</u></p> <p>Abschnitt A</p> <p>Wir bedanken uns für Ihr Schreiben vom 15.12.2023.</p> <p>Wir teilen Ihnen mit, dass die Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH gegen die von Ihnen geplante Baumaßnahme keine Einwände geltend macht. Im Planbereich befinden sich keine Telekommunikationsanlagen unseres Unternehmens. Eine Neuverlegung von Telekommunikationsanlagen ist unsererseits derzeit nicht geplant.</p> <p>Abschnitt B</p> <p>Wir bedanken uns für Ihr Schreiben vom 15.12.2023.</p> <p>Im Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen unseres Unternehmens, deren Lage auf den beiliegenden Bestandsplänen dargestellt ist. Wir weisen darauf hin, dass unsere Anlagen bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern sind, nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden dürfen.</p> <p>Sollte eine Umverlegung oder Baufeldfreimachung unserer Telekommunikationsanlagen erforderlich werden, benötigen wir mindestens drei Monate vor Baubeginn Ihren Auftrag an TDRC-0.Dresden@vodafone.com, um eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchführen zu können.</p> <p>Wir weisen Sie ebenfalls daraufhin, dass uns ggf. (z.B. bei städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen) die durch den Ersatz oder die Verlegung unserer Telekommunikationsanlagen entstehenden Kosten nach § 150 (1) BauGB zu erstatten sind.</p> <p>Wir teilen Ihnen ebenfalls mit, dass sich Ihr angefragtes Gebiet auf Anlagen der Deutschen Bahn AG befindet. Für eine Stellungnahme der Vodafone GmbH Anlagen wenden Sie sich bitte direkt an die Deutsche Bahn AG.</p> <p>ACHTUNG!!! Das Planzeug im angefragten Ausschnitt ist unvollständig.</p> <p>Anlagen: Lageplan(-pläne)</p> <p>Weiterführende Dokumente: - Kabelschutzanweisung Vodafone GmbH - Kabelschutzanweisung Vodafone Deutschland GmbH - Zeichenerklärung Vodafone GmbH - Zeichenerklärung Vodafone Deutschland GmbH</p>	<p>Der Vorhabenträger nimmt zur Kenntnis, dass von der Vodafone GmbH Anlagen im Untersuchungsraum betrieben werden.</p> <p>Im Zuge der weiteren Planung und nach erfolgter Gelände Vermessung werden die Leitungs- und Anlagenbestände aller Ver- und Entsorger in die Planung zur B 181 OU Zöschen-Wallendorf-Merseburg übernommen. In Abstimmung mit den jeweiligen Leitungsträgern werden dann Maßnahmen zur Sicherung oder Verlegung der jeweiligen Leitungen/Anlagen geplant.</p> <p>Die mit der Stellungnahme übergebenen Bestandsplanunterlagen werden im Zuge der weiteren Planung berücksichtigt.</p> <p>Bezüglich des Leitungsbestandes im Zuge von Anlagen der Deutschen Bahn AG erfolgte eine gesonderte Beteiligung.</p> <p>Zum jetzigen Zeitpunkt sind keine weiteren Veranlassungen erforderlich.</p>	<p>Die Stellungnahme der Vodafone Kabel Deutschland GmbH wird zur Kenntnis genommen. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p> <p>Die Stellungnahme der Vodafone Kabel Deutschland GmbH (Schwerpunktbelang Leitungsbestand) führt weder zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie noch zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p> <p>Die Deutsche Bahn AG wurde am Verfahren zur Raumverträglichkeitsprüfung beteiligt.</p>
B 86	Telefonica Germany GmbH & Co. OHG		

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24																				
B 87	<p><u>HLkomm Telekommunikations GmbH (SN vom 21.12.2023)</u></p> <p>In Randbereichen Ihrer Studie befinden sich Telekommunikationsanlagen der HLkomm, diese sind in der beigefügten Übersicht dargestellt. Die entsprechende Bestandsdokumentation steht im Bedarfsfall zur Verfügung. Gegen das geplante Vorhaben gibt es bei Erhalt unserer Anlagen, und deren Funktionstüchtigkeit keine Einwände.</p> <p>Anlage: Trassenübersicht HLkomm</p>	<p>Der Vorhabenträger nimmt zur Kenntnis, dass von der HLkomm Telekommunikations GmbH Anlagen im Untersuchungsraum betrieben werden und es bei Erhalt der Bestandsanlagen und deren Funktionstüchtigkeit keine Einwände gegen das geplante Vorhaben gibt. Im Zuge der weiteren Planung und nach erfolgter Geländevermessung werden die Leitungs- und Anlagenbestände aller Ver- und Entsorger in die Planung zur B 181 OU Zöschen-Wallendorf-Merseburg übernommen. In Abstimmung mit den jeweiligen Leitungsträgern werden dann Maßnahmen zur Sicherung oder Verlegung der jeweiligen Leitungen/Anlagen geplant. Die mit der Stellungnahme übergebenen Bestandsplanunterlagen werden im Zuge der weiteren Planung berücksichtigt. Zum jetzigen Zeitpunkt sind keine weiteren Veranlassungen erforderlich.</p>	<p>Die Stellungnahme der HLkomm Telekommunikations GmbH wird zur Kenntnis genommen. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p> <p>Die Stellungnahme der HLkomm Telekommunikations GmbH (Schwerpunktbelang Leitungsbestand) führt weder zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie noch zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p>																				
B 88	<p><u>envia TEL GmbH (SN vom 07.02.2024 siehe SN B 81)</u></p>	<p>Siehe Erwiderung zu B 81</p>	<p>Siehe Abwägung zu B 81</p>																				
B 89	<p><u>GDMcom – VNG Verbundnetz Gas AG (SN vom 30.01.2024)</u></p> <p>Hiermit erhalten Sie Auskunft zu oben genannter Anfrage. Wir möchten Sie darauf hinweisen, dass Anfragen zu Leitungsauskünften, Schachtgenehmigungen etc. an Erdgasspeicher Peissen GmbH, Ferngas Netzgesellschaft mbH (Netzgebiet Thüringen-Sachsen), GasLINE Telekommunikationsnetzgesellschaft deutscher Gasversorgungsunternehmen mbH & Co. KG, ONTRAS Gastransport GmbH sowie VNG Gasspeicher GmbH ab dem 01.01.2020 ausschließlich über das kostenfreie BIL-Onlineportal unter https://portal.bil-leitungsauskunft.de einzuholen sind.</p> <p>Bezugnehmend auf Ihre oben genannte/n Anfrage(n), erteilt GDMcom Auskunft zum angefragten Bereich für die folgenden Anlagenbetreiber:</p> <table border="1" data-bbox="219 877 961 995"> <thead> <tr> <th>Anlagenbetreiber</th> <th>Hauptsitz</th> <th>Betroffenheit</th> <th>Anhang</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Erdgasspeicher Peissen GmbH</td> <td>Halle</td> <td>nicht betroffen</td> <td>Auskunft Allgemein</td> </tr> <tr> <td>Ferngas Netzgesellschaft mbH (Netzgebiet Thüringen-Sachsen) ¹</td> <td>Schwaig b. Nürnberg</td> <td>nicht betroffen</td> <td>Auskunft Allgemein</td> </tr> <tr> <td>ONTRAS Gastransport GmbH ²</td> <td>Leipzig</td> <td>betroffen</td> <td>ONTRAS</td> </tr> <tr> <td>VNG Gasspeicher GmbH ²</td> <td>Leipzig</td> <td>nicht betroffen</td> <td>Auskunft Allgemein</td> </tr> </tbody> </table> <p>¹ Die Ferngas Netzgesellschaft mbH („FG“) ist Eigentümer und Betreiber der Anlagen der früheren Ferngas Thüringen-Sachsen GmbH („FGT“), der Erdgasversorgungsgesellschaft Thüringen-Sachsen mbH (EVG) bzw. der Erdgastransportgesellschaft Thüringen-Sachsen mbH (ETG).</p> <p>² Wir weisen darauf hin, dass die Ihnen ggf. als Eigentümerin von Energieanlagen bekannte VNG – Verbundnetz Gas AG, Leipzig, im Zuge gesetzlicher Vorschriften zur Entflechtung vertikal integrierter Energieversorgungsunternehmen zum 01.03.2012 ihr Eigentum an den dem Geschäftsbereich „Netz“ zuzuordnenden Energieanlagen auf die ONTRAS – VNG Gastransport GmbH (nunmehr firmierend als ONTRAS Gastransport GmbH) und ihr Eigentum an den dem Geschäftsbereich „Speicher“ zuzuordnenden Energieanlagen auf die VNG Gasspeicher GmbH übertragen hat. Die VNG – Verbundnetz Gas AG ist damit nicht mehr Eigentümerin von Energieanlagen.</p> <p>Diese Auskunft gilt nur für den dargestellten Bereich und nur für die Anlagen der vorgenannten Unternehmen, so dass noch mit Anlagen weiterer Betreiber gerechnet werden muss, bei denen weitere Auskünfte einzuholen sind!</p> <p>Bitte prüfen Sie, ob der dargestellte Bereich den Ihrer Anfrage enthält.</p>  <p>Karte: onmaps ©GeoBasis-DE/BKG/ZSHH</p> <p>Darstellung angefragter Bereich: 1 WGS84 - Geographisch (EPSG:4326) 51.343034, 12.066275</p> <p>Anlagen: Anhang</p>	Anlagenbetreiber	Hauptsitz	Betroffenheit	Anhang	Erdgasspeicher Peissen GmbH	Halle	nicht betroffen	Auskunft Allgemein	Ferngas Netzgesellschaft mbH (Netzgebiet Thüringen-Sachsen) ¹	Schwaig b. Nürnberg	nicht betroffen	Auskunft Allgemein	ONTRAS Gastransport GmbH ²	Leipzig	betroffen	ONTRAS	VNG Gasspeicher GmbH ²	Leipzig	nicht betroffen	Auskunft Allgemein	<p>Der Vorhabenträger nimmt zur Kenntnis, dass die GDMcom GmbH für Anlagen der ONTRAS Gastransport GmbH und diese wiederum zu Anlagen der GasLine GmbH & Co.KG Strehlen, die im Untersuchungsraum betrieben werden, Stellungnahme bezieht. Im Zuge der weiteren Planung und nach erfolgter Geländevermessung werden die Leitungs- und Anlagenbestände aller Ver- und Entsorger in die Planung zur B 181 OU Zöschen-Wallendorf-Merseburg übernommen. In Abstimmung mit den jeweiligen Leitungsträgern werden dann Maßnahmen zur Sicherung oder Verlegung der jeweiligen Leitungen/Anlagen geplant. Die mit der Stellungnahme übergebenen Bestandsplanunterlagen sowie die Verhaltensregeln und Vorschriften zum Schutz von ONTRAS-Anlagen werden im Zuge der weiteren Planung berücksichtigt. Zum jetzigen Zeitpunkt sind keine weiteren Veranlassungen erforderlich.</p>	<p>Die Stellungnahme der GDMcom GmbH wird zur Kenntnis genommen. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p> <p>Die Stellungnahme der GDMcom GmbH (Schwerpunktbelang Leitungsbestand) führt weder zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie noch zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p>
Anlagenbetreiber	Hauptsitz	Betroffenheit	Anhang																				
Erdgasspeicher Peissen GmbH	Halle	nicht betroffen	Auskunft Allgemein																				
Ferngas Netzgesellschaft mbH (Netzgebiet Thüringen-Sachsen) ¹	Schwaig b. Nürnberg	nicht betroffen	Auskunft Allgemein																				
ONTRAS Gastransport GmbH ²	Leipzig	betroffen	ONTRAS																				
VNG Gasspeicher GmbH ²	Leipzig	nicht betroffen	Auskunft Allgemein																				

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24																																	
	<p>Anhang - Auskunft Allgemein zum Betreff: Raumverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben "B 181 OU Zöschen-Wallendorf-Merseburg" hier: Einleitung des Verfahrens PE-Nr.: 16107/23 Reg.-Nr.: 16107/23</p> <p><u>Ferngas Netzgesellschaft mbH (Netzgebiet Thüringen-Sachsen)</u> <u>VNG Gasspeicher GmbH</u> <u>Erdgasspeicher Peissen GmbH</u></p> <p>Im angefragten Bereich befinden sich keine Anlagen und keine zurzeit laufenden Planungen der/s oben genannten Anlagenbetreiber/s. Wir haben keine Einwände gegen das Vorhaben.</p> <p><u>Weitere Anlagenbetreiber</u></p> <p>Bitte beachten Sie, dass sich im angefragten Bereich Anlagen Dritter befinden können, für die GDMcom für die Auskunft nicht zuständig ist.</p> <p>Anhang - ONTRAS Gastransport GmbH <u>Stellungnahme zum Verfahren</u> zum Betreff: Raumverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben "B 181 OU Zöschen-Wallendorf-Merseburg" hier: Einleitung des Verfahrens PE-Nr: 16107/23 Reg.-Nr.: 16107/23</p> <p>Die beiliegende Schutzanweisung ist wesentlicher Bestandteil dieser Auskunft und zwingend zu beachten.</p> <p>Im angefragten Bereich befinden sich die folgenden Anlagen der ONTRAS sowie Anlagen der GasLINE. Die Aussage zu Anlagen der GasLINE erfolgt deshalb seitens der ONTRAS, weil die ONTRAS im Rahmen eines mit der GasLINE abgeschlossenen Dienstleistungsvertrages insoweit zur Beantwortung von Anfragen verpflichtet ist. Der Geltungsbereich der Schutzanweisung erstreckt sich auch auf solche Anlagen, für die die ONTRAS Dienstleistungen erbringt.</p> <p>Die Anlagen liegen in der Regel mittig im angegebenen Schutzstreifen (ggf. abweichende Schutzstreifenbreiten sind dem Bestandsplanwerk bzw. den digitalen Daten zu entnehmen):</p> <table border="1" data-bbox="178 1150 1020 1570"> <thead> <tr> <th>Anlagentyp</th> <th>Anlagenkennzeichen</th> <th>DN</th> <th>Schutzstreifenbreite (in m)</th> <th>Zuständig</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ferngasleitung (FGL)</td> <td>201</td> <td>800</td> <td>10,00</td> <td>ONTRAS Gastransport GmbH Instandhaltungsbereich Böhlitz-Ehrenberg</td> </tr> <tr> <td>Ferngasleitung (FGL)</td> <td>201.31</td> <td>100</td> <td>4,00</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Kabelschutzrohranlage/n (KSR) mit einliegenden LWL-Kabeln der GasLINE oder Steuerkabel (Stk) (im Schutzstreifen der FGL 201)</td> <td>BF 8002-05 BF 8166-05 BF 8167-05 LWL</td> <td>2XPEDN40</td> <td>1,00</td> <td rowspan="3">GDMcom GmbH Service KGT Mitte/Süd Leipzig</td> </tr> <tr> <td>Kabelschutzrohranlage/n (1xKSR) mit einliegenden LWL-Kabel der GasLINE und Steuerkabel (Stk)</td> <td>EF 6006-05 SR EF 6007-05 SR 0212 LWL</td> <td></td> <td>1,00</td> </tr> <tr> <td>Steuerkabel (Stk)</td> <td>SF 0202-05 NN 0202</td> <td></td> <td>1,00</td> </tr> <tr> <td>Mögliche sonstige Einbauten und Zubehör</td> <td colspan="4">Schilderpfahl (SPF), Schilderpfahl mit Messkontakt (SMK), Schilderpfahl mit Fernsprechdose (FS); Gas Merk- oder Messstein (G), Mantelrohr/e (MR) mit Kontrollrohr/en (KR), glasfaserverstärkte FGL-Umhüllung (GFK), Wassertopf (WT), Armaturengruppe/n (S) mit Verbindungsleitung und Ausbläser (A), Isolierstück/e (I), Betonreiter (BR), (Kabel-) Schutzrohr/e (SR), Kabelmuffen (KM), Kabelreserve/n (KR), Kabel-Unterflurbehälter (KUFb), Kabelmarker (M), Kabelgarnituren, Bänderder, Gleichrichterschrank</td> </tr> </tbody> </table> <p>Die derzeitige ungefähre Lage dieser Anlagen im Planungsbereich entnehmen Sie bitte anliegenden Planunterlagen.</p> <p>Die Angaben zur Lage der Anlagen sind so lange als unverbindlich zu betrachten, bis die tatsächliche Lage in der Örtlichkeit unter Aufsicht des zuständigen Betreibers/ Dienstleisters festgestellt wurde.</p> <p>Zum geplanten Vorhaben sind folgende Auflagen und Hinweise zu beachten:</p> <ol style="list-style-type: none"> Im Schutzstreifen dürfen für die Dauer des Bestehens der Anlage/n keine baulichen Anlagen errichtet oder sonstigen Einwirkungen vorgenommen werden, die den Bestand oder Betrieb der Anlage/n vorübergehend oder dauerhaft beeinträchtigen/gefährden können. Die Anlagen der ONTRAS sind in den vorliegenden Lagenplänen zu den Varianten A 1.3, 	Anlagentyp	Anlagenkennzeichen	DN	Schutzstreifenbreite (in m)	Zuständig	Ferngasleitung (FGL)	201	800	10,00	ONTRAS Gastransport GmbH Instandhaltungsbereich Böhlitz-Ehrenberg	Ferngasleitung (FGL)	201.31	100	4,00		Kabelschutzrohranlage/n (KSR) mit einliegenden LWL-Kabeln der GasLINE oder Steuerkabel (Stk) (im Schutzstreifen der FGL 201)	BF 8002-05 BF 8166-05 BF 8167-05 LWL	2XPEDN40	1,00	GDMcom GmbH Service KGT Mitte/Süd Leipzig	Kabelschutzrohranlage/n (1xKSR) mit einliegenden LWL-Kabel der GasLINE und Steuerkabel (Stk)	EF 6006-05 SR EF 6007-05 SR 0212 LWL		1,00	Steuerkabel (Stk)	SF 0202-05 NN 0202		1,00	Mögliche sonstige Einbauten und Zubehör	Schilderpfahl (SPF), Schilderpfahl mit Messkontakt (SMK), Schilderpfahl mit Fernsprechdose (FS); Gas Merk- oder Messstein (G), Mantelrohr/e (MR) mit Kontrollrohr/en (KR), glasfaserverstärkte FGL-Umhüllung (GFK), Wassertopf (WT), Armaturengruppe/n (S) mit Verbindungsleitung und Ausbläser (A), Isolierstück/e (I), Betonreiter (BR), (Kabel-) Schutzrohr/e (SR), Kabelmuffen (KM), Kabelreserve/n (KR), Kabel-Unterflurbehälter (KUFb), Kabelmarker (M), Kabelgarnituren, Bänderder, Gleichrichterschrank					
Anlagentyp	Anlagenkennzeichen	DN	Schutzstreifenbreite (in m)	Zuständig																																
Ferngasleitung (FGL)	201	800	10,00	ONTRAS Gastransport GmbH Instandhaltungsbereich Böhlitz-Ehrenberg																																
Ferngasleitung (FGL)	201.31	100	4,00																																	
Kabelschutzrohranlage/n (KSR) mit einliegenden LWL-Kabeln der GasLINE oder Steuerkabel (Stk) (im Schutzstreifen der FGL 201)	BF 8002-05 BF 8166-05 BF 8167-05 LWL	2XPEDN40	1,00	GDMcom GmbH Service KGT Mitte/Süd Leipzig																																
Kabelschutzrohranlage/n (1xKSR) mit einliegenden LWL-Kabel der GasLINE und Steuerkabel (Stk)	EF 6006-05 SR EF 6007-05 SR 0212 LWL		1,00																																	
Steuerkabel (Stk)	SF 0202-05 NN 0202		1,00																																	
Mögliche sonstige Einbauten und Zubehör	Schilderpfahl (SPF), Schilderpfahl mit Messkontakt (SMK), Schilderpfahl mit Fernsprechdose (FS); Gas Merk- oder Messstein (G), Mantelrohr/e (MR) mit Kontrollrohr/en (KR), glasfaserverstärkte FGL-Umhüllung (GFK), Wassertopf (WT), Armaturengruppe/n (S) mit Verbindungsleitung und Ausbläser (A), Isolierstück/e (I), Betonreiter (BR), (Kabel-) Schutzrohr/e (SR), Kabelmuffen (KM), Kabelreserve/n (KR), Kabel-Unterflurbehälter (KUFb), Kabelmarker (M), Kabelgarnituren, Bänderder, Gleichrichterschrank																																			

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>A 2.1, und A 2.2 sowie in den Anlagen zum ROV bislang nicht berücksichtigt. Die Anlagen der GasLINE sind in den Lageplänen und Längsschnitten zu den Varianten A 1.3, A 2.1, und A 2.2 dargestellt.</p> <p>3. Die Berührungspunkte mit den Anlagen der ONTRAS und der GasLINE sind im weiteren Planungsverlauf vollständig zu berücksichtigen. In den Planunterlagen (Lageplan, Längs- und Querschnitt) zum Straßenbauvorhaben sind die Anlagen der ONTRAS und der GasLINE vollständig darzustellen und im weiteren Planungsverlauf zu berücksichtigen. Nach Anfrage erhält das beauftragte Planungsbüro hierzu eine Leitungsauskunft über https://portal.bil-leitungsauskunft.de/login. Die Digitalen Daten werden im Anschluss nach Unterzeichnung einer Nutzungsvereinbarung zur Verfügung gestellt.</p> <p>4. Nach derzeitigen Kenntnisstand ergeben sich folgende Interessenberührungen: <u>Lageplan/ Längsschnitt Variante A 1.3</u> - Kreuzung der FGL 201 DN 800 mit 2xKSR/LWL (bei ca. Bau km 1+490 mit Weg WW 2gD) - Kreuzung der FGL 201 DN 800 mit 2xKSR/LWL mit Weg-Anbindung WW1gD <u>Lageplan/ Längsschnitt Variante A 2.1</u> - Kreuzung der FGL 201 DN 800 mit 2xKSR/LWL (bei ca. Bau km 1+360 mit Weg WW 3uD) - 2x Kreuzung der FGL 201 DN 800 mit 2xKSR/LWL mit Weg-Anbindung WW2gD <u>Lageplan/ Längsschnitt Variante A 2.2 / Vorzugsvariante im Abschnitt A</u> - Kreuzung der FGL 201 DN 800 mit 2xKSR/LWL (bei ca. Bau km 1+490 mit Weg WW 2gD) - Kreuzung der FGL 201 DN 800 mit 2xKSR/LWL mit Weg-Anbindung WW1gD</p> <p>5. Bei allen Trassenvarianten sind Sicherungs- und Folgemaßnahmen am Anlagenbestand ONTRAS und GasLINE erforderlich. In diesem Zusammenhang beachten Sie bitte den Abschnitt III/9. Folgemaßnahmen der beigefügten Schutzanweisung.</p> <p>6. Der Umfang der erforderlichen Sicherungs- und Folgemaßnahmen an den betroffenen Anlagen kann erst mit Vorliegen der Feintrassierung der Vorzugsvariante erfolgen.</p> <p>7. Damit die öffentliche Sicherheit und die Versorgungsaufgaben nicht beeinträchtigt oder gefährdet werden, sind jegliche Planungen (einschl. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) im Bereich der Anlagen rechtzeitig abzustimmen.</p> <p>8. Der Bauherr/ der Planer ist auf diese Regelungen und Auflagen hinzuweisen.</p> <p>9. Der oben genannte Anlagenbetreiber ist weiter an der Planung/ dem Verfahren zu beteiligen.</p> <p>Bitte beachten Sie, dass GDMcom nur für einen Teil der Anlagen der GasLINE für eine Auskunft zuständig ist. (LWL-Kabelschutzrohranlagen im Schutzstreifen der ONTRAS). Im angefragten Bereich muss mit weiteren Anlagen/ Planungen der GasLINE bzw. anderer Anlagenbetreiber gerechnet werden. Sofern nicht bereits erfolgt, verweisen wir an dieser Stelle zur Einholung weiterer Auskünfte auf: GasLINE Telekommunikationsnetzgesellschaft deutscher Gasversorgungsunternehmen mbh & Co. KG über BIL - BUNDESWEITES INFORMATIONSSYSTEM ZUR LEITUNGSRECHERCHE https://portal.bil-leitungsauskunft.de/login</p> <p><u>Anlagen/ mitgeltende Unterlagen:</u> Leitungsschutzanweisung</p> <p><u>Anlagen/ Pläne:</u> Übersichtskarte Grundriss FGL 201 G 439 - 445 Grundriss LWL GASLINE - 503006 G 01 - 08 Grundriss LWL GASLINE - FGL 201-2 G 141 - 146 Grundriss STK 0202 G 06 - 14 Grundriss STK 0212 G 06 - 14</p>		
B 90	EMS Erdgas Mittelsachsen GmbH		
B 91	<p><u>Gascade Gastransport GmbH (SN vom 08.01.2024)</u></p> <p>Bitte beachten Sie den Anhang dieser Email. Vom zusätzlichen Postversand dieser Mitteilung sehen wir ab.</p>	<p>Der Vorhabenträger nimmt zur Kenntnis, dass die Gascade Gastransport GmbH im Auftrag der WINGAS GmbH, aber auch eigene Anlagen im Untersuchungsraum betreibt. Im Zuge der weiteren Planung und nach erfolgter Geländevermessung werden die Leitungs- und Anlagenbestände aller Ver- und Entsorger in die Planung zur B 181 OU Zöschen-Wallendorf-Merseburg übernommen. In Abstimmung mit den jeweiligen Leitungsträgern werden dann Maßnah-</p>	<p>Die Stellungnahme der Gascade Gastransport GmbH wird zur Kenntnis genommen. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p> <p>Die Stellungnahme der Gascade Gastransport GmbH (Schwerpunktbelang Leitungsbestand) führt weder zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstu-</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24																					
	<p>Wir möchten Sie darauf hinweisen, dass Anfragen zu Leitungsauskünften, Schachtgenehmigungen, TÖB-Beteiligungen etc. an die GASCADE Gastransport GmbH, WINGAS GmbH, sowie NEL Gastransport GmbH ausschließlich über das kostenfreie BIL-Onlineportal unter https://portal.bil-leitungsauskunft.de einzuholen sind. Bitte richten Sie daher Ihre zukünftigen Anfragen an die oben genannten Anlagenbetreiber, direkt an das BIL-Portal.</p> <p>Wir danken für die Übersendung der Unterlagen zu o. g. Vorhaben.</p> <p>Wir, die GASCADE Gastransport GmbH, antworten Ihnen zugleich auch im Namen und Auftrag der Anlagenbetreiber WINGAS GmbH sowie NEL Gastransport GmbH. Die vorgenannten Anlagenbetreiber, deren Anlagen von Ihrer Maßnahme zum gegenwärtigen Zeitpunkt betroffen sind, werden in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt.</p> <p>Zur Vereinfachung benennen wir unsere nachfolgend genannten Anlagen so weit möglich im weiteren Schreiben nicht einzeln, sondern allgemein als Anlagen. Als unsere Anlagen bezeichnen wir die Gesamtheit der zu schützenden Erdgashochdruckleitungen, LWL-Kabel und Begleitkabel.</p> <p>Nach Prüfung des Vorhabens im Hinblick auf eine Beeinträchtigung unserer Anlagen teilen wir Ihnen mit, dass von der o. g. Maßnahme unsere nachfolgend aufgeführten Anlagen betroffen sind:</p> <table border="1" data-bbox="172 808 1015 1039"> <thead> <tr> <th>lfd. Nr.</th> <th>Typ</th> <th>Name</th> <th>DN</th> <th>MOP (bar)</th> <th>Schutzstreifen in m (Anlage mittig)</th> <th>Netzbetreiber</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>Erdgasleitung</td> <td>Fernleitung JAGAL</td> <td>1200</td> <td>100,00</td> <td>10,00</td> <td>GASCADE Gastransport GmbH</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>LWL Trasse</td> <td>LWL-Kabel</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>WINGAS GmbH</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">Zuständiger Pipelineservice: <i>PLS GNO (Süd) Olbernhau, Telefon: +49 37360 39-1530, Mobil: +4915112158625 od. +491605303912</i></p> <p>Die Lage unserer Anlagen ist den beigefügten Bestandsplänen, Blatt 28.08/H und 28.09/I, zu entnehmen. Zwischen der örtlichen Lage der Anlagen und der Darstellung im Bestandsplan können Abweichungen bestehen. Der Höhenplan bezieht sich auf den Zeitpunkt der Verlegung unserer Anlagen. Später vorgenommene Niveauänderungen sind nicht berücksichtigt. In Absprache mit unserem Pipeline-Service ist die Lage unserer Anlagen durch Suchschachtungen zu prüfen. Die Kosten gehen zu Lasten des Verursachers.</p> <p>Unsere Anlagen befinden sich in der Mitte eines dinglich gesicherten Schutzstreifens. Unmittelbar neben der Erdgashochdruckleitung, welche kathodisch gegen Korrosion geschützt ist, befinden sich Fernmeldekabel in Rohrscheitelhöhe.</p> <p>Zu Ihrer Information fügen wir unsere „Auflagen und Hinweise zum Schutz unserer Erdgashochdruckleitungen“ bei. Dieses Merkheft findet auch bei unseren v. g. Anlagen Anwendung.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jede Bebauung im Abstand < 20 m zur Leitungssachse ist zur Vermeidung einer potenziellen Beeinträchtigung unserer Anlagen mit uns abzustimmen. • Eine Änderung der ursprünglichen Überdeckung durch Aufschüttungen und Abgrabungen darf nur nach gesonderter Antragstellung vorgenommen werden. Größere Niveauänderungen bedürfen der Prüfung durch einen Sachverständigen. • Ein lichter Mindestabstand von 1,50 m zwischen Oberkante Rohrscheitel und Oberkante Fahrbahn darf nicht unterschritten werden. Für den Aufbau ist unser Merkblatt „Straßenaufbau für SLW 60“ als Mindestanforderung zu berücksichtigen. Im Bereich unserer Anlagen ist grundsätzlich unter die Tragschicht aus gebrochenem Material ein Geotextil GRK 4 (Vliesstoffe - mind. 250 g/m²) in ausreichenden Abmessungen einzubringen. • Innerhalb eines lichten Abstandes von 4,0 m zu unseren Anlagen dürfen keine Rammpeiler für Schutzplanken gesetzt werden. Für diesen Bereich sind z. B. Sonderpeiler zu verwenden. Diese Sonderpeiler werden in der Regel auf einer Fläche von 0,4 x 0,4 m eingegraben und erreichen eine Tiefe von max. 0,7 m. Die Grabungsarbeiten im Bereich unserer Anlagen sind in Handschachtung auszuführen. • Entwässerungseinrichtungen sind im Bereich unserer Anlagen in offener Bauweise zu verlegen, wobei der Einsatz einer Grabenfräse oder dgl. nicht zulässig ist. Bei kreuzenden 	lfd. Nr.	Typ	Name	DN	MOP (bar)	Schutzstreifen in m (Anlage mittig)	Netzbetreiber	1	Erdgasleitung	Fernleitung JAGAL	1200	100,00	10,00	GASCADE Gastransport GmbH	2	LWL Trasse	LWL-Kabel				WINGAS GmbH	<p>men zur Sicherung oder Verlegung der jeweiligen Leitungen/Anlagen geplant. Die mit der Stellungnahme übergebenen Bestandsplanunterlagen sowie die Auflagen und Hinweise zum Schutz der Erdgashochdruckleitung werden im Zuge der weiteren Planung berücksichtigt. Zum jetzigen Zeitpunkt sind keine weiteren Veranlassungen erforderlich.</p>	<p>die noch zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p>
lfd. Nr.	Typ	Name	DN	MOP (bar)	Schutzstreifen in m (Anlage mittig)	Netzbetreiber																		
1	Erdgasleitung	Fernleitung JAGAL	1200	100,00	10,00	GASCADE Gastransport GmbH																		
2	LWL Trasse	LWL-Kabel				WINGAS GmbH																		

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>Leitungen ist ein lichter Abstand von mind. 0,40 m zu unseren Anlagen einzuhalten.</p> <ul style="list-style-type: none"> Grundsätzlich ist bei offenen Entwässerungsgräben und -mulden ein lichter Abstand von mind. 1,5 m zum Rohrscheitel unserer Anlagen einzuhalten. Sollte dieser Abstand aus planungstechnischen Gründen nicht einzuhalten sein, müssen zum Schutz unserer Anlagen die Gräben- / Muldensohlen, z.B. mit Wasserbausteinen, gesichert werden. Diese Schutzmaßnahme muss mind. 1,0 m rechts und links über unser Leitungsrohr hinausgehen. Ein lichter Abstand zwischen Graben-/ Muldensohle und Rohrscheitel < 1,0 m ist nicht zulässig. Wird unser Leitungsrohr im Bereich Ihrer Baumaßnahme freigelegt, sind unser Fernmeldekabel und unser Leitungsrohr wie auch die Rohrisolierung vor Beeinträchtigungen und Beschädigungen durch entsprechende Maßnahmen zu schützen. Die Art der Sicherungsmaßnahmen hat in Abstimmung mit unserem GASCADE-Verantwortlichen vor Ort zu erfolgen. Bei einer Unterquerung unserer Anlagen ist zu beachten, dass das Erdreich unter unseren Anlagen bei der Verfüllung des Rohrgrabens in Handarbeit verdichtet wird. Dabei ist darauf zu achten, dass die Bodenfestigkeit den alten Zustand wieder erhält, welchen sie vor Ihrer Baumaßnahme hatte. Direkt über unseren Anlagen darf nur statisch verdichtet werden. Verdichtungsarbeiten dürfen nur dann maschinell erfolgen, wenn über dem Leitungsrohr ein Erdpolster von 0,3 m eingebracht worden ist. Die Weiterverdichtung hat lagenweise zu erfolgen. In Abhängigkeit von der Leitungsüberdeckung können Vibrationsplatten zur Bodenverdichtung eingebracht werden, wenn deren Erregerkraft pro Aufstandsfläche (N/cm²) folgende Werte nicht überschreitet: ab 0,3 m Leitungsüberdeckung 8,5 N/cm² ab 0,6 m Leitungsüberdeckung 13,5 N/cm² Der Schutzstreifen ist grundsätzlich von Pflanzenwuchs, der die Sicherheit der Anlagen beeinträchtigen kann, freizuhalten. Dazu zählen Bäume, Hecken sowie Sträucher. Kompensationsmaßnahmen sind in unserem Schutzstreifen nicht zulässig. Zum Zwecke von behördlich vorgeschriebenen Kontrollen sowie für Instandhaltungsmaßnahmen, Intensivmessungen etc. muss die Zugänglichkeit unserer Anlagen für GASCADE auch für die Zukunft jederzeit gewährleistet bleiben. Im Bereich zu Ihrer Maßnahme können sich Markierungspfähle (tlw. mit Messeinrichtung) der GASCADE befinden. Diese sind vor Beginn der Maßnahme unter Aufsicht unseres Pipeline-Service zu sichern. Das Befahren und Überqueren unseres Schutzstreifens mit schweren Baufahrzeugen außerhalb der Verkehrsflächen ist nur an besonders geschützten Stellen (z. B. mit Baggermatten) und in Abstimmung mit einem GASCADE-Verantwortlichen vor Ort erlaubt. Eine zwischenzeitliche Ablagerung von Erdmassen bzw. die Einrichtung von Lagerflächen dürfen nur nach Rücksprache mit einem GASCADE-Verantwortlichen vor Ort im Bereich unserer Anlagen erfolgen. Hierbei sollten Sie berücksichtigen, dass GASCADE im Bedarfsfall die umgehende Räumung des Schutzstreifens verlangen kann. Wir weisen Sie darauf hin, dass entlang unserer Anlagen teilweise Drainagen verlegt wurden. Diese Drainagen und deren Funktion müssen erhalten bleiben. <p>Sollten externe Flächen zur Deckung des Kompensationsbedarfs erforderlich sein, sind uns diese ebenfalls zur Stellungnahme vorzulegen.</p> <p>Dies ist keine Zustimmung zu Baumaßnahmen oder anderen Veränderungen im Bereich unserer Anlagen. Solche Maßnahmen sind der GASCADE Gastransport GmbH, Abt. GNL, durch eine gesonderte Anfrage zur Stellungnahme vorzustellen.</p> <p>Wir bitten um Beteiligung am weiteren Verfahren.</p> <p>Wir möchten Sie darauf hinweisen, dass sich Kabel und Leitungen anderer Betreiber in diesem Gebiet befinden können. Diese Betreiber sind gesondert von Ihnen zur Ermittlung der genauen Lage der Anlagen und eventuellen Auflagen anzufragen.</p> <p>Anlage</p>		
B 92	<u>WINGAS GmbH (SN vom 08.01.2024 siehe SN B 91)</u>	Siehe Erwiderung zu B 91	Siehe Abwägung zu B 91
B 93	<u>GasLINE GmbH & Co. KG (SN der PLEdoc GmbH vom 12.02.2024)</u> Von der GasLINE GmbH & Co. KG, Straelen, sind wir mit der Wahrnehmung ihrer Interessen im Rahmen der Bearbeitung von Fremdplanungsanfragen und öffentlich-rechtlichen Verfahren beauftragt. Unter folgendem Link erhalten Sie unsere Antwort zu Ihrer Anfrage: RVP B 181 OU Zöschen-Wallendorf-Merseburg Raumverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben „B 181 Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg“; Hier: Einleitung des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung vom 15.12.2023 zum Download:	Der Vorhabenträger nimmt zur Kenntnis, dass die GasLine GmbH & Co.KG Strehlen Anlagen im Untersuchungsraum betreibt. Im Zuge der weiteren Planung und nach erfolgter Geländevermessung werden die Leitungs- und Anlagenbestände aller Ver- und Entsorger in die Planung zur B 181 OU Zöschen-Wallendorf-Merseburg übernommen. In Abstimmung mit den jeweiligen Leitungsträgern werden dann Maßnahmen zur Sicherung oder Verlegung der jeweiligen Leitungen/Anlagen geplant. Die mit der Stellungnahme übergebenen Bestandsplanunterlagen, die Hinweise zu Kompensationen und Anweisungen zum Schutz von Kabelschutzrohranlagen mit einliegenden Lichtwellenleiterkabeln werden im Zuge der weiteren Planung berücksichtigt. Zum jetzigen Zeitpunkt sind keine weiteren Veranlassungen erforderlich.	Die Stellungnahme der GasLINE GmbH wird zur Kenntnis genommen. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt. Die Stellungnahme der GasLINE GmbH (Schwerpunktbelang Leitungsbestand) führt weder zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie noch zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24																								
	<p>https://pledoc-nextcloud.geomagic.io/s/oXWJ3ZgTNkay5B8 Dieser Link ist bis zum 05.04.2024 gültig. Folgende Dokumente sind im Zip enthalten: 20240101216_Stellungnahme_gesamt.pdf[1], GasLINE_Schutzanweisung.pdf[1]</p> <p>Tabelle der betroffenen Anlagen:</p> <table border="1" data-bbox="181 443 1015 590"> <thead> <tr> <th>lfd. Nr.</th> <th>Eigentümer</th> <th>Leitungstyp</th> <th>Status</th> <th>Leitungsnr.</th> <th>Blatt</th> <th>Schutzstreifen m</th> <th>Ansprechpartner</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>GasLINE</td> <td>LWL-KSR-Anlage</td> <td>in Betrieb</td> <td>GLT_102_005</td> <td>10, 11, 12, 13, 14, 15</td> <td>2</td> <td>Maintenance Management Center (MMC) https://einweisung.mmc-portal.de</td> </tr> </tbody> </table> <p>Im Nahbereich</p> <table border="1" data-bbox="181 621 1015 722"> <tbody> <tr> <td>2</td> <td>GasLINE</td> <td>LWL-KSR-Anlage</td> <td>in Betrieb</td> <td>GLT_102_006</td> <td>-</td> <td>2</td> <td>Maintenance Management Center (MMC) https://einweisung.mmc-portal.de</td> </tr> </tbody> </table> <p>Von der GasLINE GmbH & Co. KG, Straelen, sind wir mit der Wahrnehmung ihrer Interessen im Rahmen der Bearbeitung von Fremdplanungsanfragen und öffentlich-rechtlichen Verfahren beauftragt. GasLINE ist Eigentümerin eines deutschlandweiten Kabelschutzrohr(KSR)-Anlagennetzes mit einliegenden Lichtwellenleiter(LWL)-Kabeln.</p> <p>Die auf der Homepage des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales zur Einsicht gestellten Verfahrensunterlagen haben wir auf unsere Belange hin überprüft.</p> <p>Die eingangs genannten LWL-KSR-Anlagen sind in den Planunterlagen bereits dargestellt. Die LWL-KSR-Anlage GLT/102/006 verläuft am südlichen Rand des festgelegten Untersuchungsraumes und somit lediglich im Nahbereich.</p> <p>Die betroffenen Lagepläne sind der Anlage beigefügt. Beachten Sie bitte unsere Bearbeitungsvermerke.</p> <p>Den exakten Trassenverlauf der im Untersuchungsbereich liegenden LWL-KSR-Anlage GLT/102/005 entnehmen Sie bitte den beigefügten Bestandsplänen. Die Höhenangaben in den Längenschnitten beziehen sich auf die Auswertung der Bohrprotokolle. Zwischenzeitliche Niveauänderungen wurden nicht nachgetragen. Berücksichtigen Sie bitte das Merkblatt zur Dokumentation.</p> <p>Die Darstellung der LWL-KSR-Anlage ist in den Bestandsplänen nach bestem Wissen erfolgt. Gleichwohl ist die Möglichkeit einer Abweichung im Einzelfall nicht ausgeschlossen.</p> <p>Die LWL-KSR-Anlage GLT/102/005 wird von der Nullvariante sowie von der Variante 2.1 berührt. Des Weiteren ist im Bereich der LWL-KSR-Anlage ein regional bedeutsamer Rad-, Wander-, Reitweg geplant.</p> <p>Hinsichtlich der Raumverträglichkeitsprüfung werden unsererseits keine besonderen Anregungen gemacht.</p> <p>Wir weisen jedoch darauf hin, dass alle Maßnahmen, die Einfluss auf den Bestand und den Betrieb der LWL-KSR-Anlage haben, mit uns abzustimmen sind.</p> <p>Wir übersenden in der Anlage ebenfalls eine Anweisung zum Schutz von Kabelschutzrohranlagen der GasLINE GmbH. Die dort genannten Auflagen und Hinweise sind <u>zwingend</u> bei allen Maßnahmen im Bereich und / oder in der Nähe der LWL-KSR-Anlage zu beachten. In dem Zusammenhang machen wir schon jetzt auf folgendes aufmerksam:</p> <p>Niveauänderungen im Schutzstreifenbereich der LWL-KSR-Anlage sind nur nach vorheriger Absprache statthaft.</p> <p>Die vorhandene Überdeckung der LWL-KSR-Anlage ist im Ausbaubereich nach Möglichkeit beizubehalten.</p> <p>Der Unterbau sowie die Oberflächenbefestigung im Schutzstreifenbereich müssen so beschaffen sein, dass einerseits die Bildung von Setzungen und Spurrillen ausgeschlossen ist und andererseits die LWL-KSR-Anlage im Schadensfall schnell erreicht werden kann. Betonierte Flächen sind hier nicht erlaubt.</p>	lfd. Nr.	Eigentümer	Leitungstyp	Status	Leitungsnr.	Blatt	Schutzstreifen m	Ansprechpartner	1	GasLINE	LWL-KSR-Anlage	in Betrieb	GLT_102_005	10, 11, 12, 13, 14, 15	2	Maintenance Management Center (MMC) https://einweisung.mmc-portal.de	2	GasLINE	LWL-KSR-Anlage	in Betrieb	GLT_102_006	-	2	Maintenance Management Center (MMC) https://einweisung.mmc-portal.de		
lfd. Nr.	Eigentümer	Leitungstyp	Status	Leitungsnr.	Blatt	Schutzstreifen m	Ansprechpartner																				
1	GasLINE	LWL-KSR-Anlage	in Betrieb	GLT_102_005	10, 11, 12, 13, 14, 15	2	Maintenance Management Center (MMC) https://einweisung.mmc-portal.de																				
2	GasLINE	LWL-KSR-Anlage	in Betrieb	GLT_102_006	-	2	Maintenance Management Center (MMC) https://einweisung.mmc-portal.de																				

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>Die Zugänglichkeit der LWL-KSR-Anlage und deren Kontrolleinrichtungen muss jederzeit gewährleistet sein.</p> <p>Kompensation Kompensation innerhalb der Eingriffszone</p> <p>Bäume, Hecken und tiefwurzelnde Sträucher dürfen nur außerhalb des Schutzstreifenbereichs angepflanzt werden. Der Trassenverlauf der LWL-KSR-Anlage muss sichtbar und begehbar bleiben.</p> <p>Externe Kompensation</p> <p>Wir weisen darauf hin, dass durch die Festsetzung planexterner Ausgleichsflächen eine Betroffenheit von uns verwalteter Versorgungseinrichtungen nicht auszuschließen ist. Wir bitten um Mitteilung der planexternen Flächen bzw. um weitere Beteiligung an diesem Verfahren.</p> <p>Anlagen Planunterlagen Merkblatt zur Dokumentation Anweisung</p>		
B 94	<p><u>Mineralölverbundleitung GmbH Schwedt (SN vom 02.01.2024)</u></p> <p>Unsererseits wird gegen die o. g. Maßnahme kein Einwand erhoben, da sich im gekennzeichneten Bereich Ihrer uns zugesandten Unterlagen keine Anlagen oder Anlagenteile unseres Unternehmens befinden bzw. diese von Ihrem Vorhaben nicht beeinflusst werden. Die Beantragung eines Schachtscheines für Erd- und Stemmarbeiten ist nicht erforderlich.</p> <p>Wir bitten Sie, bei künftigen Anfragen das für Sie <u>kostenfreie</u> „Bundesweite Informationssystem zur Leitungsrecherche“ – BIL (online unter <i>bil-leitungsauskunft.de</i>) zu nutzen.</p> <p>Anlage: Informationspflichten bei der Erhebung von Daten</p>	<p>Der Vorhabenträger nimmt zur Kenntnis, dass die Mineralölverbundleitung Schwedt GmbH keine Anlagen im Untersuchungsraum betreibt.</p> <p>Es ergibt sich keine weitere Veranlassung.</p>	<p>Die Stellungnahme der Mineralölverbundleitung GmbH Schwedt wird zur Kenntnis genommen. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p>
B 95	<p><u>50Hertz Transmission GmbH (SN vom 14.02.2024)</u></p> <p>Ihr Schreiben haben wir dankend erhalten. Folgende Unterlagen lagen uns zur Einsichtnahme vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schreiben zur Einleitung des Verfahrens, - Verfahrensunterlagen. <p>Im Planungsraum befinden sich unsere bestehende</p> <ul style="list-style-type: none"> • Richtfunkstrecke Lauchstädt - Eula, • Trafotransportstrecke UW Lauchstädt, <p>sowie unsere geplante Kabelanlage</p> <ul style="list-style-type: none"> • SuedOstLink (Wolmirstedt - Isar; DC). <p>Digitale Daten können vom Vorhabenträger für die weiteren Planungsschritte unter geodatenbereitstellung@50hertz.com abgefordert werden. Bitte geben Sie dazu unsere Registriernummer 2018-004139-02-OGZ, das gewünschte Dateiformat (Geo-Package, Shapefile, DXF, KML oder PDF) und Koordinatenreferenzsystem an.</p> <p><u>Zur Richtfunkstrecke</u></p> <p>Unsere Richtfunkstrecke von Lauchstädt nach Eula verläuft über dem Planungsraum des o. g. Vorhabens. Der Beginn des Schutzbereiches unseres Richtfunks liegt im schlechtesten Fall 20 m über Geländehöhe. Da wir davon ausgehen, dass mit Straßenbaumaßnahmen / Tiefbau nicht so hohe Strukturen errichtet werden sehen wir keine Beeinflussung des Richtfunks, auch nicht für den Fall des Baus einer Bahnüberführung.</p> <p><u>Zur Trafotransportstrecke</u></p> <p>Unsere Trafotransportstrecke zum Umspannwerk Lauchstädt verläuft teilweise über die L178 und B91 der Stadt Merseburg und somit im Planungsraum. Sollte die bestehende L178 und/oder B91 innerhalb dieses Bereiches im Zuge des o. g. Vorhabens neu strukturiert werden, ist zu berücksichtigen, dass der Schwerlastverkehr auch nach der Baumaßnahme uneingeschränkt möglich sein muss. Der Straßenquerschnitt muss unverändert beibehalten werden, um zukünftige Transporte von Transformatoren zu ermöglichen.</p>	<p>Der Vorhabenträger nimmt zu den Hinweisen der 50Hertz Transmission GmbH folgt Stellung:</p> <p><u>Richtfunkstrecke</u> Dass durch die Errichtung der Trasse der B 181 keine Beeinträchtigung der Richtfunkstrecke Lauchstädt-Eula erfolgt, nimmt der Vorhabenträger zur Kenntnis.</p> <p><u>Trafotransportstrecke UW Lauchstädt</u> Seitens des Vorhabenträgers ist nicht vorgesehen, Änderungen am Verlauf bzw. am Querschnitt der für den Transport der Trafos benötigten B 91 bzw. L 178 vorzunehmen. B 91 und L 178 sind im Bereich Merseburg als Strecken für Schwerlasttransporte ausgewiesen. Damit ist sichergestellt, dass bei Änderungen in diesen Bereichen die Tauglichkeit als Schwerlastverkehrsstrecke wiederhergestellt werden muss. Der Transport von Transformatoren über diese Straßenzüge wird auch nach Abschluss der Bauarbeiten zur B 181 Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg möglich sein.</p> <p><u>SuedOstLink</u> Die Planungen zum SuedOstLink sind dem Vorhabenträger bekannt. In den Kreuzungsbereichen beider Trassen kann es zu gegenseitigen Beeinflussungen kommen. Da beide Trassenverläufe noch nicht feststehen, sind die Planungen weiterhin zwischen den Beteiligten abzustimmen. Die Favorisierung der Variante A2.1 und A1.3 wird zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Die Stellungnahme der 50Hertz Transmission GmbH wird zur Kenntnis genommen. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p> <p>Von den Schwerpunktbelangen aus der Stellungnahme der 50Hertz Transmission GmbH (Leitungsbestand sowie SuedOstLink und SuedOstLink+) wurde dem Schwerpunktbelang SuedOstLink und SuedOstLink+ im Erörterungstermin nochmals hinreichend Raum gegeben.</p> <p>Die Stellungnahme der 50Hertz Transmission GmbH führt weder zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie noch zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p><u>Zum SuedOstLink</u></p> <p>Die Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt hatte am 14.11.2023 im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Projekt SuedOstLink im Abschnitt A2 eine Einwendung geschrieben. In dieser wurde festgehalten, dass es eine Überschneidung mit der im Antrag nach §21 NABEG ausgewiesenen Vorzugstrasse und der Variantenschaar zur B 181 gibt. In der Einwendung wurde weiterhin mitgeteilt, dass zum aktuellen Zeitpunkt noch keine Vorzugsvariante ermittelt wurde. Wie auch in unserer Rückmeldung zu Ihrer Einwendung mitgeteilt, welche Sie im Rahmen des Weiteren Genehmigungsverfahrens des SuedOstLinks noch erhalten werden, erbiten wir eine weitere Beteiligung der 50Hertz, sobald ein konkreter Verlauf der B 181 Ortsumgehung Zöschen - Wallendorf-Merseburg feststeht. Zum aktuellen Zeitpunkt können wir zurückmelden, dass der SOL mit allen Varianten einen Schnittpunkt hat, die größte Überschneidung gibt es jedoch mit der Variante A2.2. Aus diesem Grund favorisieren wir die Varianten A2.1 und A1.3.</p> <p>An der Fortführung des Verfahrens möchten wir beteiligt werden.</p>		
B 96	<p><u>Open Grid Europe GmbH (SN der PLEdoc GmbH vom 10.01.2024)</u></p> <p>Von der OGE (Open Grid Europe GmbH), Essen, sind wir mit der Wahrnehmung ihrer Interessen im Rahmen der Bearbeitung von Fremdplanungsanfragen und öffentlich-rechtlichen Verfahren beauftragt.</p> <p>Unter folgendem Link erhalten Sie unsere Antwort zu Ihrer Anfrage: Raumverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben „B 181 Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg“; Hier: Einleitung des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung vom 15.12.2023 zum Download: https://pledoc-nextcloud.geomagic.io/s/eMdLeTc3rnF5F73 Dieser Link ist bis zum 02.03.2024 gültig. Folgende Dokumente sind im Zip enthalten: 20240101215_Stellungnahme_gesamt.pdf[1]</p> <p>Wir beziehen uns auf Ihre o.g. Maßnahme und teilen Ihnen hierzu mit, dass von uns verwaltete Versorgungsanlagen der nachstehend aufgeführten Eigentümer bzw. Betreiber von der geplanten Maßnahme nicht betroffen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - OGE (Open Grid Europe GmbH), Essen - Kokereigasnetz Ruhr GmbH, Essen - Ferngas Netzgesellschaft mbH (FG), Netzgebiet Nordbayern, Schwaig bei Nürnberg - Mittel-Europäische Gasleitungsgesellschaft mbH (MEGAL), Essen - Mittelrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH (METG), Essen - Nordrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH & Co. KG (NETG), Dortmund - Trans Europa Naturgas Pipeline GmbH (TENP), Essen - Uniper Energy Storage GmbH, Düsseldorf: Erdgasspeicher Epe, Eschenfelden, Krummhörn <p>Hinsichtlich der Maßnahmen zum Ausgleich und zum Ersatz der Eingriffsfolgen entnehmen wir den Unterlagen, dass die Kompensationsmaßnahmen erst im weiteren Verfahren festgelegt werden bzw. keine Erwähnung finden.</p> <p>Wir weisen darauf hin, dass durch die Festsetzung planexterner Ausgleichsflächen eine Betroffenheit von uns verwalteter Versorgungseinrichtungen nicht auszuschließen ist. Wir bitten um Mitteilung der planexternen Flächen bzw. um weitere Beteiligung an diesem Verfahren.</p> <p>Maßgeblich für unsere Auskunft ist der im Übersichtsplan markierte Bereich. Dort dargestellte Leitungsverläufe dienen nur zur groben Übersicht.</p> <p>Achtung: Eine Ausdehnung oder Erweiterung des Projektbereichs bedarf immer einer erneuten Abstimmung mit uns.</p> <p>Anlage(n) Übersichtskarte</p>	<p>Der Vorhabenträger nimmt zu den Hinweisen der PLEdoc GmbH folgt Stellung:</p> <p>Den Hinweis, dass die PLEdoc GmbH im Untersuchungsraum keine Anlagen betreibt, wird vom Vorhabenträger zur Kenntnis genommen.</p> <p>Im weiteren Planungsverfahren wird die PLEdoc GmbH beteiligt.</p> <p>Damit ist dann auch die Information über ggf. geplante planexterne Ausgleichsflächen o.ä. gewährleistet.</p>	<p>Die Stellungnahme der PLEdoc GmbH wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p> <p>Die Stellungnahme der PLEdoc GmbH (Schwerpunktbelang Leitungsbestand) führt weder zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie noch zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p>
B 97	<p><u>Mitteldeutsche Baustoffe GmbH (SN vom 09.02.2024)</u></p> <p>Die Vorzugsvarianten A 2.1 und A 2.2 der Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg führen im Abschnitt zwischen 5+000 und 6+000 an bzw. durch noch unter Bergaufsicht führende Flächen des Kiessandtagebaus Wallendorf vorbei.</p> <p>Da die Rohstoffgewinnung in dem Bereich abgeschlossen ist, gibt es keinen Konflikt mit einem Betriebsgeschehen. Allerdings sind dort noch Restarbeiten unter anderem zur Böschungsstabilisierung erforderlich, welche sich ggf. aus das Bauvorhaben B 181 Ortsumgehung auswirken könnten.</p>	<p>Der Vorhabenträger nimmt zu den Hinweisen der Mitteldeutschen Baustoffe GmbH folgt Stellung:</p> <p>Der Hinweis zu Abstimmungen mit der MDB GmbH zu möglichen Auswirkungen der noch ausstehenden Böschungsstabilisierung im Kiessandtagebau Wallendorf wird vom Vorhabenträger im Zuge der weiteren Planungen berücksichtigt.</p>	<p>Die Stellungnahme der Mitteldeutschen Baustoffe GmbH wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p> <p>Die Stellungnahme der Mitteldeutschen Baustoffe GmbH (Schwerpunktbelang Bergbau) führt weder zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie noch zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>Es empfiehlt sich daher, vor einer möglichen Ausführungsplanung mit uns Kontakt aufzunehmen, um die Bebaubarkeit abzuklären.</p>		
B 98	<p><u>LMBV mbH Betrieb Mitteldeutschland (SN vom 17.04.2024)</u></p> <p>Zunächst möchten wir uns für die verspätete Stellungnahme entschuldigen.</p> <p>Nach Prüfung der uns übergebenen Unterlagen in den zuständigen Fachabteilungen übermitteln wir Ihnen folgende Hinweise zu dem o. g. Vorhaben:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es ist nicht auszuschließen, dass wirtschaftliches Eigentum der LMBV (Flurstück 10/2, Flur 2, Gemarkung Leuna; Flurstücke 1180/126 und 135/2, Flur 1, Gemarkung Leuna) von dem Vorhaben betroffen ist. Für gegebenenfalls betroffene Liegenschaften des Kohlebahneinschnittes bei Leuna - Ockendorf liegt Kaufinteresse der Firma InfraLeuna vor. Die Verkaufsvorbereitungen hierzu haben bereits begonnen. - Aussagen zu Mietern, Pächtern oder sonstigen Vertragspartnern sind bei berechtigtem Interesse von der zuständigen Abteilung Flächenmanagement KF 3 zu erfragen. - Im näheren Umfeld der angezeigten Trassen befinden sich die Grundwassermessstellen MBO 3415 (RW: 5690158,1 HW: 4510860,3) und 3416 (RW: 5690090,1 HW: 4510860,3) der LMBV. - Die Messstellen sind zu erhalten und vor Beschädigung zu schützen. Weiterhin ist der ständige Zugang zu den Messstellen zu gewähren. - Im Betrachtungsgebiet sind mehrere Altbergbaugruben (Tagebaue/ Tiefbaugruben) vorhanden (siehe Anlage). Bei allen Braunkohlengruben handelt es sich um Altbergbau ohne Rechtsnachfolger. Die zuständige Ordnungsbehörde ist das Landesamt für Geologie und Bergwesen (LAGB), bei der ebenfalls eine bergbauliche Stellungnahme eingeholt werden sollte. <p>In der beigegeführten thematischen Karte sind die uns bekannten bergbaulichen Gegebenheiten dargestellt. Die Vollständigkeit dieser Angaben kann nicht garantiert werden.</p> <p>Bitte berücksichtigen Sie, dass mit Vorliegen präziserer Pläne zu o. g. Vorhaben erneut eine Stellungnahme bei der LMBV einzuholen ist.</p> <p>Anlage</p>	<p>Der Vorhabenträger nimmt zu den Hinweisen der LMBV mbH wie folgt Stellung:</p> <p>Den Hinweis der LMBV, dass Grundstücke in Besitz der LMBV betroffen sein können, nimmt der Vorhabenträger zur Kenntnis. Zum derzeitigen Zeitpunkt der Planung sind Aussagen zur flurstücks-konkreten Betroffenheit nicht möglich. Nach Festlegung der Vorzugsvariante, nach erfolgter Vermessung und endgültiger Festlegung der Trasse in Lage und Höhe sind Aussagen zur Betroffenheit möglich. Der Vorhabenträger wird sich zu einem späteren Zeitpunkt mit der LMBV, Abteilung Flächenmanagement KF 3 bzw. der Firma InfraLeuna diesbezüglich in Verbindung setzen.</p> <p>Der Hinweis auf Grundwassermessstellen im Untersuchungsraum nimmt der Vorhabenträger zur Kenntnis. Nach Festlegung der Vorzugsvariante, nach erfolgter Vermessung und endgültiger Festlegung der Trasse in Lage und Höhe sind Aussagen zur Betroffenheit möglich. Bei Betroffenheit einer oder mehrerer Messstellen sind diese ggf. zu Lasten des Vorhabenträgers zu verlegen. Absprachen dazu werden zu einem späteren Zeitpunkt getroffen.</p> <p>Der Hinweis auf Altbergbaugruben im Untersuchungsraum werden zur Kenntnis genommen. Das LAGB wurde im Zuge der Raumverträglichkeitsprüfung beteiligt. Belange des Braunkohlesanierungsbergbaus sind demnach nicht von der Planung betroffen.</p> <p>Die LMBV wird am weiteren Planungsprozess beteiligt.</p>	<p>Die Stellungnahme der LMBV mbH Betrieb Mitteldeutschland wird zur Kenntnis genommen. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p> <p>Das Landesamt für Geologie und Bergwesen wurde am Verfahren zur Raumverträglichkeitsprüfung beteiligt.</p> <p>Die Stellungnahme der LMBV mbH Betrieb Mitteldeutschland (Schwerpunktbelang Bergbau) führt weder zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie noch zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p>
B 99	<p><u>Hallesche Verkehrs AG HAVAG (SN vom 14.02.2024)</u></p> <p>Wir nehmen Bezug auf Ihr Schreiben vom 15.12.2023 und die uns übergebenen Unterlagen. Hiermit erhalten Sie unsere Stellungnahme. Anbei sende ich Ihnen nachfolgende Zuarbeit:</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Varianten 1Pg/Pf stellen die Vorzugsvarianten dar - die Varianten 0+, 1.2, 1.5, 3.2 beinhalten großräumige Auswirkungen auf vorhandene Infrastruktur der Halleschen Verkehrs-AG, teilweise greifen diese Variante auch in bestehende Planungen ein (bspw. Variante 1.5: Ausbau Leuna, F.-Ebert-Straße/Kötzschener Weg), weitere negative Auswirkungen dieser Varianten sind im Betrieb bzw. während der Bauzeit zu erwarten <p>Anbei erhalten Sie entsprechenden Bestandspläne inkl. Legende sowie die HAVAG- Auflagen. Bei Rückfragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.</p>	<p>Der Vorhabenträger nimmt zu den Hinweisen der Halleschen Verkehrs-AG folgt Stellung:</p> <p>Dass die Varianten 1Pg bzw 1Pf die Vorzugsvarianten der HAVAG sind, nimmt der Vorhabenträger zur Kenntnis.</p> <p>Die als Anlage übergebenen Bestandspläne und die Auflagen der HAVAG bei Bauarbeiten im Gleisbereich werden in den anschließenden Planungsphasen beachtet.</p>	<p>Die Stellungnahme der HAVAG wird zur Kenntnis genommen. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p> <p>Dem Schwerpunktbelang aus der Stellungnahme der HAVAG (Verkehr) wurde im Erörterungstermin nochmals hinreichend Raum gegeben.</p> <p>Die Stellungnahme der HAVAG führt weder zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie noch zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p>
B 100	<p><u>Stadtwerke Merseburg GmbH (SN vom 08.01.2024 siehe SN B 102)</u></p>	<p>Siehe Erwiderung zu B 102</p>	<p>Siehe Abwägung zu B 102</p>
B 101	<p><u>Stadtwerke Leuna GmbH (SN vom 15.01.2024)</u></p> <p>Mit Bezug auf Ihre Anfrage zum o.g. Vorhaben möchten wir Ihnen die Bestandspläne der in unserem Verantwortungsbereich befindlichen Entsorgungsleitungen übersenden.</p> <p>In dem von Ihnen benannten Bau Feld (öffentlicher Bereich) betreiben die Stadtwerke Leuna GmbH, für die Stadt Leuna, Schmutzwasser- Niederschlagswasserkanäle, Grundstücksanschlusskanäle, Abwasserdruckrohrleitungen, Steuerkabel und Trinkwasserleitungen.</p> <p>Bitte beachten Sie, dass die tatsächliche Lage der Leitungen von der Lage in den beigegeführten Lageplänen abweichen kann, dies ist im Planungsverfahren entsprechend zu berücksichtigen.</p> <p>Gegebenenfalls erforderliche punktgenaue Ortungen gehen nicht zu Lasten der Stadtwerke Leuna GmbH. Die genaue Lage ist bei Bedarf durch entsprechende Probeschachtungen in Handschachtung und im Beisein eines Vertreters der Stadtwerke Leuna GmbH festzustellen. Die Durchführung der Probeschachtungen ist spätestens zwei Werktagen im Voraus bei der Stadtwerke Leuna GmbH anzuzeigen. Ansprechpartner hierfür ist Frau Tautz, Tel.: 03461/3057-23.</p>	<p>Der Vorhabenträger nimmt zu den Hinweisen der Stadtwerke Leuna GmbH folgt Stellung:</p> <p>Die grundsätzliche Zustimmung zum geplanten Neubau der B 181 Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg nehmen wir zur Kenntnis.</p> <p>Die gegebenen Hinweise zum Procedere bei Leitungskreuzungen sowie die Auflagen zum Schutz der Anlagen der Stadtwerke Leuna werden ebenfalls zur Kenntnis genommen.</p> <p>Sie werden in den anschließenden Planungsphasen Beachtung finden.</p> <p>Grundsätzlich erfolgt durch den Vorhabenträger der Verweis auf die Anwendung der geltenden Rahmenverträge.</p>	<p>Die Stellungnahme der Stadtwerke Leuna GmbH wird zur Kenntnis genommen. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p> <p>Die Stellungnahme der Stadtwerke Leuna GmbH (Schwerpunktbelang Leitungsbestand) führt weder zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie noch zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>Grundsätzlich gibt es seitens der Stadtwerke keine Bedenken gegen den geplanten Neubau der B181 Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg.</p> <p>Folgende Auflagen zum Schutz der Anlagen der Stadtwerke Leuna GmbH sind einzuhalten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Im Bereich von 0,5 m um die Anlagen der Stadt Leuna sind Handschachtungen vorzunehmen. - Schachtabdeckungen, Straßenkappen einschl. Gestänge sind bei Niveauveränderungen der neuen Höhe anzupassen, in einem Bestandsplan zu dokumentieren und zu umpflastern. - Werden vorhandene Leitungen gekreuzt ist ein Winkel von 90 Grad einzuhalten. - Sollten bei Durchörterungen Bestandsleitungen gekreuzt werden, ist vor der Ausführung die Tiefenlage festzustellen, gegebenenfalls durch Suchschachtungen. Im Kreuzungsbereich sind bei Leitungen bei Lage oberhalb der Durchörterung, sind diese frei zu schachten. - Ein Anschluss an die öffentliche Abwasserkanalisation und die Trinkwasserversorgung hat nur unter vorheriger Antragstellung an und Genehmigung durch die Stadtwerke Leuna GmbH sowie in Abstimmung mit der von uns mit Betriebsführung der technischen Anlagen beauftragten Regionalwerke Leuna GmbH zu erfolgen. - Eine Überbauung (deckungsgleiche Verlegung) der Leitungen ist nicht gestattet. - Leitungen der Stadtwerke Leuna dürfen nicht durch Straßen-/Rasenborde sowie Entwässerungsleitungen, -gräben oder Rigolen überbaut werden. - Standorte für Baumpflanzungen und tiefwurzelnde Gehölze sind so festzulegen, dass ein Sicherheitsabstand von mind. 2,50 m zwischen Stammachse und Rohraußenkante (tiefwurzelnde Gehölze mind. 1,0 m) eingehalten wird. - Standorte für Beleuchtungsmasten und -schränke können im seitlichen Sicherheitsabstand von 2,0 m zu Leitungen festgelegt werden. Bei Unterschreitung des Sicherheitsabstandes zur Trinkwasserleitung ist das Fundament der Beleuchtungs-Anlage ca. 0,5 m tiefer zu gründen als die Sohle der Rohrleitung liegt. Ein seitlicher Abstand von 1,0 m zu Anlagen darf nicht unterschritten werden. - Kabel und andere Medienträger sind in einem seitlichen Sicherheitsabstand von mind. 0,40 m zu Leitungen zu verlegen. Werden Leitungen der Stadtwerke Leuna gekreuzt, muss der Sicherheitsabstand mind. 0,20 m ober bzw. unterhalb der Trinkwasser-/Schmutzwasserleitungen betragen. - Bei Unterschreitung der genannten Sicherheitsabstände zu den Anlagen der Stadtwerke Leuna gehen die bei Reparatur- und Wartungsarbeiten entstehenden Folgekosten zu Lasten des Verursachers. - Erd- und Rückbauarbeiten in Leitungsbereichen sind so auszuführen, dass eine Zerstörung oder nachhaltige Beeinflussung der Leitungen ausgeschlossen wird. Geländeanschlüßungen sind hinsichtlich der sich veränderten Tiefenlage der Leitungen mit den Stadtwerken Leuna abzustimmen. - Der Zugang zu den Anlagen und die Funktion der Anlagen muss uneingeschränkt gewährleistet werden. (z.B. Lagerg. von Material, Aushub etc.) o Freigelegte Anlagen müssen je nach sich ergebenden Notwendigkeiten gesichert werden. (z.B. jegliche mechanische Einwirkung, Frost etc.) - Der Einsatz von Baumaschinen darf nur so erfolgen, dass eine Gefährdung der Anlagen der Stadtwerke Leuna ausgeschlossen ist. - Mehraufwendungen und Folgekosten an den eigenen oder an den Anlagen der Stadtwerke Leuna, die durch den Eigentümer bzw. Betreiber, der neu zu verlegenden Medien oder Anlagen bzw. verlegten Medien oder Anlagen veranlasst werden, gehen zu deren Lasten. Insofern sind die Stadtwerke Leuna von diesen Kosten und den Forderungen Dritter freigestellt. - Die Ausführung der Baumaßnahme hat unter Einhaltung aller für die Baumaßnahme zutreffenden gesetzlichen Bestimmungen zu erfolgen. - Schäden an Entsorgungsleitungen sind sofort dem zuständigen Netzverantwortlichen an die 0800 7726633 zu melden. - Bestandsschilder dürfen ohne Absprache nicht entfernt werden. - Nach Beendigung der Baumaßnahme hat eine Abnahme zu erfolgen. <p>Da sich durch bauliche Maßnahmen jederzeit Bestandsänderungen ergeben können, ist vor Beginn der Tiefbauarbeiten eine Vorortbegehung erforderlich (Terminabsprache Stadtwerke Leuna GmbH, Tel.: 03461/3057-23).</p> <p>Die Planauskunft ist gültig bis zum 15.01.2026.</p> <p>Wir weisen außerdem ausdrücklich darauf hin, dass die beiliegenden Planunterlagen nur die Leitungsbestände der Stadtwerke Leuna GmbH beinhalten. Über weitere Ver- und Entsorgungsleitungen anderer Versorgungsträger haben wir keine Kenntnisse. Die entsprechenden Auskünfte sind bei den zuständigen Versorgungsträgern einzuholen.</p> <p>Für Ihre Fragen steht Ihnen Frau Tautz, Tel.: 03461 3057 23 zur Verfügung.</p>		

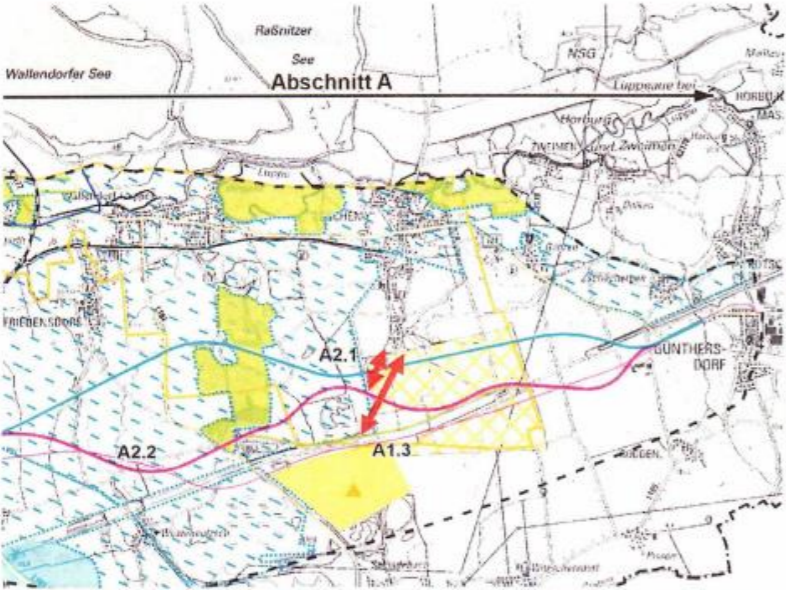
Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>Anlage: Bestandsplan Leitungsbereich Abwasserleitungen (1x Format: A4, 1:25000) Einzugsbereich Luppe - Aue Bestandsplan Leitungsbereich Abwasser/Trinkwasserleitungen (1x Format: A4, 1:25000) Einzugsbereich Kernstadt Leuna</p>		
B 102	<p><u>Servicegesellschaft Sachsen-Anhalt-Süd mbH (SN vom 08.01.2024)</u></p> <p>Wir bearbeiten Ihre Anfrage im Auftrag der Stadtwerke Merseburg GmbH zu dem oben genannten Vorhaben und teilen Ihnen mit, dass gegen die Planung keine grundlegenden Einwände bestehen. Zu beachten sind jedoch die allgemeinen Regeln der Technik und die Schutzmaßnahmen für Versorgungsleitungen. Durch die Maßnahme sind Anlagen aller Sparten (Fernwärme, Gas, Fernmelde und Strom) der Stadtwerke Merseburg GmbH betroffen. Sobald der konkrete Verlauf der Ortsumgehung feststeht, möchten wir Sie bitten, uns die entsprechenden Unterlagen zuzusenden, damit unsererseits die entsprechenden Pläne zu den Leitungsverläufen bereitgestellt werden können und eine konkrete Stellungnahme zur Baumaßnahme erfolgen kann. Sollten Ihrerseits bereits jetzt Unterlagen zum Leitungsverlauf und eine konkrete Stellungnahme zur Baumaßnahme benötigt werden, möchten wir Sie bitten uns den Planungsbereich als dwg/dxf-Datei im Koordinatensystem ETRS89 Zone 32 zuzusenden. Bei Rückfragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.</p>	<p>Der Vorhabenträger nimmt zu den Hinweisen der Servicegesellschaft Sachsen-Anhalt Süd mbH folgt Stellung:</p> <p>Die grundsätzliche Zustimmung, der Servicegesellschaft Sachsen-Anhalt Süd mbH bzw. der Stadtwerke Merseburg werden vom Vorhabenträger zur Kenntnis genommen. In den anschließenden Planungsphasen werden die Servicegesellschaft Sachsen-Anhalt Süd mbH bzw. die Stadtwerke Merseburg beteiligt.</p>	<p>Die Stellungnahme der Servicegesellschaft Sachsen-Anhalt-Süd mbH wird zur Kenntnis genommen. Der Erweiterung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p> <p>Die Stellungnahme der Servicegesellschaft Sachsen-Anhalt-Süd mbH (Schwerpunktbelang Leitungsbestand) führt weder zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie noch zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p>
B 103	<p><u>Abwasserzweckverband Merseburg (SN vom 12.02.2024)</u></p> <p>Mit Ihrem Schreiben und Mitteilung zur Einleitung des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung für o.g. Vorhaben vom 15.12.2023 und Posteingang am 18.12.2023 baten Sie uns um Stellungnahme.</p> <p>Dem Vorhaben wird von Seiten des AZV Merseburg in seinem Grundsatz zugestimmt.</p> <p>Wir weisen darauf hin, dass gemäß den bereitgestellten Unterlagen, die angedachten Varianten in Ihrer Lage in Teilen das Verbandsgebiet des AZV Merseburg, und somit auch Anlagen der Abwasserbeseitigung, überlagern oder kreuzen. Wir bitten darum, diese Anlagen im Zuge der Variantenfeststellung und weiteren Planung zu berücksichtigen. Als Anlage erhalten Sie mit diesem Schreiben einen Übersichtsplan im PDF-Format mit Darstellung der in den Bestandsunterlagen dokumentierten öffentlichen Abwasserbeseitigungsanlagen für den durch oben genannte Vorhaben betroffenen Bereich.</p> <p>Entsprechend der Höhenlage unserer Anlagen und der DIN 1998 und 1986 sind die geforderten Mindestabstände und Sicherheitsmaßnahmen zu den Anlagen und Anlagenteilen des AZV Merseburg einzuhalten. Bei Kreuzung der vorhandenen Grundstücksanschlüsse bzw. Sammler ist im Vorfeld die genaue Lage festzustellen. Abwassertechnische Anlagenteile wie u. a. Schächte und Sonderbauwerke sind bei Erdarbeiten ständig zugänglich zu halten und gegen Beschädigung zu sichern. Prinzipiell ist nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik zu verfahren. Vor Beginn der Baumaßnahme sind entsprechende Erlaubnisscheine einzuholen und es ist eine Ortsbegehung erforderlich. Als Ansprechpartner hierzu steht Urnen unser Meister Herr Thiem, Tel. 03461/54797023 zur Verfügung.</p> <p>Bei Rückfragen wenden Sie sich bitte an o. g. Bearbeiter.</p> <p>Anhang: Übersichtsplan M1 :25000 (PDF-Format)</p>	<p>Der Vorhabenträger nimmt zu den Hinweisen des Abwasserzweckverbandes Merseburg folgt Stellung:</p> <p>Die grundsätzliche Zustimmung zum Vorhaben wird vom Vorhabenträger zur Kenntnis genommen. Die übergebenen Planunterlagen und die Hinweise zu Kreuzungen mit Anlagen des AZV werden in den anschließenden Planungsphasen Beachtung finden.</p>	<p>Die Stellungnahme des Abwasserzweckverbandes Merseburg wird zur Kenntnis genommen. Der Erweiterung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p> <p>Die Stellungnahme des Abwasserzweckverbandes (Schwerpunktbelang Leitungsbestand) führt weder zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie noch zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p>
B 104	<p><u>Zweckverband Wasser und Abwasser Bad Dürrenberg (SN vom 16.02.2024)</u></p> <p>Der ZWA Bad Dürrenberg ist im Gebiet des Raumordnungsverfahren in den Gemarkungen: Kreypau, Friedensdorf und Wallendorf für die Trinkwasserversorgung zuständig.</p> <p>In den Gemarkungen Kreypau, Friedensdorf, Wallendorf und Zöschen ist der ZWA Bad Dürrenberg für die Schmutz- und Regenwasserbeseitigung verantwortlich.</p> <p>Unabhängig welche Vorzugsvariante genommen wird, kommt es in jedem Fall zu Leitungskreuzungen mit unseren Trink- und Abwasserleitungsbestand.</p> <p>Alle Varianten kreuzen die Trinkwasserverbindungsleitung vom Wasserwerk Gut Werder (siehe Bestandsplan Verbindungsleitungen TW und AW VG ZWA) ins Verbandsgebiet des ZWA außer die Varianten 2, 2.3, 3.1. Eine weitere Leitungskreuzung der Varianten 1, 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 2, 2.1, 2.3 ist die der Abwasserdruckleitung von Friedensdorf nach Wüsteneutzsch (ebenfalls im Bestandsplan Verbindungsleitungen TW und AW VG ZWA zu finden).</p>	<p>Der Vorhabenträger nimmt zu den Hinweisen des Zweckverbandes für Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung Bad Dürrenberg folgt Stellung:</p> <p>Der Hinweis des Zweckverbandes für Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung Bad Dürrenberg auf das Vorhandensein von Trink- und Abwasserleitungen und entsprechende Kreuzungen mit diesen bei allen Varianten nimmt der Vorhabenträger zur Kenntnis. Die übergebenen Planunterlagen und die Richtlinien zum Schutz unterirdischer Kanäle und Rohrleitungen werden in den anschließenden Planungsphasen Beachtung finden.</p>	<p>Die Stellungnahme des Zweckverbandes Wasser und Abwasser Bad Dürrenberg wird zur Kenntnis genommen. Der Erweiterung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p> <p>Die Stellungnahme des Zweckverbandes Wasser und Abwasser Bad Dürrenberg (Schwerpunktbelang Leitungsbestand) führt weder zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie noch zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>Bei Variante 3, welche auf der stillgelegtem DB-Strecke geplant ist, gibt es zahlreiche Leitungskreuzungen (Trink-, Ab- und Regenwasser) sowie parallel verlaufende Leitungsbestände zur DB-Strecke. Diese können aus den Bestandsplänen Wallendorf Teil 1 und Teil 2 sowie Bestand AW RW Zöschen entnommen werden. Zur Information und Beachtung senden wir Ihnen die Richtlinie des ZWA Bad Dürrenberg zu.</p> <p>Aus unserer Sicht, als Ver- und Entsorger in diesem Gebiet, stellt die Variante 3 die ungünstigste Möglichkeit für die Ortsumgehung der B181 dar.</p> <p>Die Anlagen befinden sich als Download.</p>		
B 105	<p><u>AZV Elster-Kabelsketal c/o Hallesche Wasser und Stadtwirtschaft GmbH (SN vom 12.01.2024)</u></p> <p>Nach Durchsicht der eingereichten Unterlagen teilen wir Ihnen mit, dass seitens der HWS GmbH besteht kein Bedarf an der Beteiligung am Verfahren besteht. Der Planungsraum liegt außerhalb des Ver- und Entsorgungsgebietes der HWS GmbH. Die HWS GmbH betreibt im Geltungsbereich kein Wasser- und Abwassernetz.</p>	<p>Der Vorhabenträger nimmt zu den Hinweisen der Hallesche Wasser und Stadtwirtschaft GmbH folgt Stellung:</p> <p>Der Hinweis der HWS GmbH darauf, dass im Plangebiet keine Anlagen der HWS GmbH vorhanden sind, nimmt der Vorhabenträger zur Kenntnis.</p>	<p>Die Stellungnahme der Halleschen Wasser und Stadtwirtschaft GmbH wird zur Kenntnis genommen.</p>
B 106	Wasser- und Abwasserzweckverband Saalkreis		
B 107	Regiebetrieb Abwasser Luppe-Aue		
B 108	GP Papenburg Logistik GmbH Halle		
B 109	<p><u>Linde Gas Produktions GmbH & Co. KG (SN vom 10.01.2024)</u></p> <p>Die Linde GmbH ist von der geplanten Baumaßnahme betroffen. Im Bereich Günthersdorf gibt es Überschneidungen. In diesen Bereich verlaufen 3 Pipelines (Pipeline für Wasserstoff DN 150/PN40 und 2x Stickstoff DN150/PN25). Dort sind Schutzmaßnahmen im Bereich der Pipelines vorzusehen.</p> <p>Im Anhang befindet sich der Lageplan und das Merkblatt Bauarbeiten im Bereich von Gasleitungen der LINDE GmbH.</p>	<p>Der Vorhabenträger nimmt zu den Hinweisen der Linde GmbH folgt Stellung:</p> <p>Der Hinweis der Linde GmbH auf 3 Pipelines im Bereich Günthersdorf nimmt der Vorhabenträger zur Kenntnis. Das Merkblatt Bauarbeiten im Bereich von Gasleitungen und der übergebene Lageplan werden in den weiteren Planungsphasen berücksichtigt.</p>	<p>Die Stellungnahme der Linde GmbH wird zur Kenntnis genommen. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p> <p>Die Stellungnahme der Linde GmbH (Schwerpunktbelang Leitungsbestand) führt weder zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie noch zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p>
B 110	<p><u>Infra Leuna GmbH (SN vom 16.02.2024)</u></p> <p>In oben genannter Angelegenheit nehmen wir Bezug auf Ihr Schreiben vom 15.12.2023 und danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme, von der wir gerne hiermit Gebrauch machen.</p> <ol style="list-style-type: none"> Anlässlich Ihrer Bewertung der Varianten 1.2 und 2 in der Vorabwägung, die wir inhaltlich (Ablehnung) teilen, gehen wir davon aus, dass diese Varianten, obwohl noch in den Unterlagen zur Raumverträglichkeitsprüfung enthalten, vom Vorhabenträger nicht weiterverfolgt werden. Aufgrund ihrer örtlichen Lage berühren die Varianten A 1.3, 2.1 und 2.2 nicht die Belange des Chemiestandortes Leuna, daher ist diesbezüglich eine Stellungnahme unsererseits entbehrlich. Aus verschiedenen Gründen bewerten auch wir in Übereinstimmung mit Ihnen die Variante 1.5 als nachrangig (z. B. Zuführung B181n zur L 178n und erst dort Verteilung des Verkehrs auf die B 91, vermutlich erhöhtes Verkehrsaufkommen auf L 178n). Nach unserer internen Prüfung erachten wir die Varianten B (1 Pf) und B (1 Pg) für machbar. Wir können eine negative Beeinflussung des Verkehrs zum heutigen Chemiestandort Leuna in beiden Varianten nicht erkennen. Aus unserer Sicht ist jedoch die Variante B (1 Pg) aufgrund der Anbindung an die Weißenfeller Straße L 182 und der nachfolgenden Unterquerung der DB mit kreuzungsfreier Anbindung an die B 91 (keine Brückensteigung für LKW-Verkehr) vorzugswürdig. <p>Zum Schluss unserer Stellungnahme erlauben wir uns den vorsorglichen Hinweis, dass die Varianten B (1 Pf) und B (1 Pg) die Anbindung der durch die Kreisentwicklungsgesellschaft Saalekreis mbH (KEG) geplanten Erweiterung des Chemiestandortes Leuna betreffen. Unserer Kenntnis nach wird dort zurzeit eine gleistechnische Anbindung des Plangebietes von Norden (Bahnhof Merseburg) untersucht. Dies steht ggf. im Konflikt mit den hier gegenständlichen Planungen.</p> <p>Die KEG plant im Zuge der Strukturwandelbewältigung eine ca. 300 ha große Fläche (Stand: Aufstellungsbeschluss) als Industriegebiet westlich des bestehenden Chemiestandortes Leuna zu erschließen. Die Fläche soll für die Ansiedlung von Unternehmen aus dem Branchenspektrum der nachhaltigen Biotechnologie und Biochemie entwickelt werden. Das vorgesehene Gebiet wird als „Chemiepark Leuna III“ zusammengefasst. Mit dem Vorhaben sollen die Flä-</p>	<p>Der Vorhabenträger nimmt zu den Hinweisen der Infra Leuna GmbH folgt Stellung:</p> <p>zu 1 Die Varianten 1.2 und 2 sind frühzeitig ausgeschieden und wurden nicht weiter betrachtet. In künftigen Planungsphasen werden diese nicht weiterverfolgt.</p> <p>zu 2 Der Hinweis, wonach die Varianten A 1.3, A 2.1 und A 2.2 Belange des Chemiestandortes Leuna nicht berühren und eine Stellungnahme deshalb entbehrlich ist, wird vom Vorhabenträger zur Kenntnis genommen.</p> <p>zu 3 Der Hinweis, wonach die Variante 1.5 als nachrangig zu betrachten ist, wird vom Vorhabenträger zur Kenntnis genommen.</p> <p>zu 4 Der Hinweis, wonach die Variante B 1Pg aus Sicht der InfraLeuna GmbH als vorzugswürdig erachtet wird, nimmt der Vorhabenträger zur Kenntnis.</p> <p>Der Hinweis auf die Erweiterung des Chemiestandortes Leuna durch den Chemiepark „Leuna III“ wird ebenfalls zur Kenntnis genommen. Abstimmungen zwischen KEG und der LSBB dazu wurden bereits geführt.</p>	<p>Die Stellungnahme der Infra Leuna GmbH wird zur Kenntnis genommen. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p> <p>Die Kreisentwicklungsgesellschaft Saalekreis wurde nachträglich am Verfahren zur Raumverträglichkeitsprüfung beteiligt.</p> <p>Dem Schwerpunktbelang aus der Stellungnahme der Infra Leuna GmbH (Verkehr) wurde im Erörterungstermin nochmals hinreichend Raum gegeben.</p> <p>Die Stellungnahme der Infra Leuna GmbH führt weder zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie noch zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>chen baurechtlich vorbereitet werden, um industrielle Entwicklungen zu ermöglichen und damit das Wirtschaftswachstum in Stadt und Region zu stärken. Besondere Potenziale zur Entwicklung des vorgesehenen Areals als Industriegebiet werden in den nutzbaren Synergieeffekten mit dem Chemiestandort Leuna gesehen.</p> <p>Wir empfehlen diesbezüglich, die KEG (Gotthardtstraße 35, 06217 Merseburg, Ansprechpartner: Herr Tino Häring) in die Raumverträglichkeitsprüfung einzubeziehen.</p>		
B 111	<p><u>Dow Olefinverbund GmbH (SN vom 12.01.2024)</u></p> <p>Die Dow Olefinverbund GmbH besitzt und betreibt innerhalb des Verfahrensgebietes keinerlei Anlagen. Die grundsätzliche Zustimmung zum o.g. Vorhaben verliert mit dem 31.01.2026 ihre Gültigkeit, wenn nicht bis zu diesem Zeitpunkt mit der Maßnahme begonnen wurde. Der Vorgang ist bei uns unter der o. g. Vorgangsnummer registriert.</p>	<p>Der Vorhabenträger nimmt zu den Hinweisen der DOW Olefinverbund GmbH folgt Stellung:</p> <p>Der Vorhabenträger nimmt den Hinweis, dass keine Anlagen im Verfahrensgebiet vorhanden sind und dass der Planung grundsätzlich zugestimmt wird, zur Kenntnis.</p> <p>Da das Vorhaben der B 181 OU Zöschen-Wallendorf-Merseburg nicht bis zum 31.01.2026 begonnen werden wird, erfolgt im Zuge der weiteren Planungsphasen eine nochmalige Beteiligung der DOW Olefinverbund GmbH.</p> <p>Der Hinweis auf das webbasierte Auskunftportal BIL wird vom Vorhabenträger zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Die Stellungnahme der Linde GmbH wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p>
B 112	<p><u>Agrargenossenschaft Bad Dürrenberg e. G. (SN vom 02.02.2024)</u></p> <p>Anbei übersenden wir Ihnen die Stellungnahme zu RVP B 181 OU Zöschen-Wallendorf-Merseburg. Bei Fragen wenden Sie sich gerne an uns.</p> <p>Zum Sachverhalt B181n 2. Beteiligungstermin</p> <p>Nach Durchsicht der zur Verfügung gestellten Unterlagen und den darin aufgeführten Planfällen möchten wir Ihnen mitteilen, dass alle Planfälle einen erheblichen Eingriff in die Natur und damit in die vor Ort betriebene Landwirtschaft darstellen. Die entstandenen landwirtschaftlichen Strukturen haben dazu geführt, dass in den Planfällen 01 und 06 ein Eingriff in Ackerschläge mit Beregnung stattfindet. Auch im Planfall 05 wäre dies im Bereich der Einbindung zu Planfall 01 der Fall.</p> <p>In den genannten Trassenkorridoren befindet sich ein Leitungssystem welche die Bewässerungsanlagen mit Wasser versorgt, um die angebauten Kulturen zu bewässern. Diese Anlagen sind mit Wasserrechten unterlegt und dienen der Existenzsicherung in Trockenjahren (wie bspw. die letzten zwei Jahre 2018 und 2019 der Fall). Gleichzeitig wurden in diesem Zusammenhang erhebliche Investitionen getätigt, um diese Möglichkeit nutzen zu können. Wir möchten darauf hinweisen, dass ein Abbau bzw. eine Verlegung der Bewässerungssysteme nur schwer realisierbar wäre, da diese an die Strukturen der Flächen angepasst wurden und nicht ohne erheblichen monetären Aufwand versetzt werden können.</p> <p>Zur Bewirtschaftung unserer Existenzgrundlage Boden müssen die Felder mit unseren Maschinen problemlos erreicht werden können. Für uns bedeutet dies in allen Planfällen einen erheblichen zusätzlichen Aufwand durch Umwege aufgrund der Zerschneidung und nur über die Verkehrsknotenpunkte zu erreichende Fläche. Unsere Technik ist dafür nur bedingt ausgelegt (Großmaschinen mit Überbreiten z.B. Mährescher). Damit verbunden sind zusätzlich entstehende Kosten für Kraftstoffe und eine zusätzliche Umweltbelastung unabdingbar.</p> <p>Im Planfall 01 schneidet die Trasse am Rande auch drainierten Acker. Zur Abführung des anfallenden Oberflächenwassers muss eine Drainierung weiterhin vorhanden sein um die Felder vor Staunässe zu schützen und Erträge zu sichern. Gleichzeitig durchkreuzt in allen Planfällen der Süd- Ost link (50Hz) die Trassen und somit die Felddrainagen zusätzlich. Die Wertverluste der Flächen potenzieren sich und werden sich in unsere Bewirtschaftung in erheblichen Einbußen widerspiegeln. Die B181n mit den dazukommenden Faktoren kann sich existenzbedrohend auswirken.</p> <p>Durch die möglichen Straßenverläufe stellt sich auch ein Wertverlust des Bodens ein. Ebenfalls sind durch die Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen weitere Flächenentzüge zu erwarten, die uns Landwirten eine weitere Bewirtschaftung nur eingeschränkt ermöglicht.</p> <p>Allgemein stellt sich uns die Frage ob es wirtschaftlich sinnvoll ist, die Trasse von der Altstrecke wegzuführen. Für uns sollte auch die zukünftige Verkehrsrichtung, nicht nur die Gemeinden Merseburg (36704 Einwohner), Wallendorf (743 Einwohner) und Zöschen (1051 Einwohner), entlasten, sondern ebenfalls Günthersdorf und im weiteren Trassenverlauf auch Dölzig im sächsischen Terrain. Diese Betrachtung ist völlig außer Acht gelassen. Auch Pendler zwischen Leipzig und Merseburg bleiben künftig in Günthersdorf (ca. 1300 EW) bzw. Dölzig als Durchgangsort verkehrstechnisch und zeitlich beeinträchtigt. Somit muss sich auch für uns ein Verständnis für die Umgehung wie im Plan dargestellt entwickeln und ein Gesamtkonzept mit der Weiterführung in die Sächsische Metropole Leipzig und das Land Sachsen stattfinden und mit in die Betrachtung mit einfließen. Auch unsere Bewirtschaftungsflächen liegen zum Teil in</p>	<p>Der Vorhabenträger nimmt zu den Einwendungen und Hinweisen der Agrargenossenschaft Bad Dürrenberg wie folgt Stellung:</p> <p>Die abgegebene Stellungnahme der Agrargenossenschaft Bad Dürrenberg bezieht sich auf <u>Planfälle</u>. Die Bezeichnung Planfälle wurde lediglich im 2. Beteiligungstermin im April 2020 verwendet. In den jetzt ausgelegten Planunterlagen hat der Vorhabenträger nun <u>Varianten</u> der möglichen Trassierung der B 181 OU Zöschen-Wallendorf-Merseburg vorgelegt.</p> <p>Wir gehen davon aus, dass sich die Stellungnahme der Agrargenossenschaft trotz der verwendeten abweichenden Begrifflichkeit auf die aktuellen Unterlagen bezieht.</p> <p>Im Text wird von Trockenjahren 2018 und 2019 gesprochen, was ebenfalls auf eine Stellungnahme aus dem 2. Beteiligungstermin schließen lässt, da auch die Jahre 2020, 2021 und 2022 als Trockenjahre zu betrachten sind.</p> <p>Die Agrargenossenschaft weist auf die vorhandenen Beregnungsanlagen hin, die von den Varianten der Ortsumfahrung in unterschiedlichem Maße betroffen wären. Die Agrargenossenschaft weist weiterhin auch auf vorhandene Drainagen und auf deren Erfordernis für optimale Erträge hin.</p> <p>Nach der Festlegung einer Vorzugsvariante im Zuge der Raumverträglichkeitsprüfung werden Vermessungen auf dieser Trasse für eine genaue Darstellung der Verkehrsanlage und aller sich aus dem Bau dieser ergebenden Änderungen jeglichen vorhandener Anlagen- und Leitungsbestand sorgen. Die Kostentragung für entsprechende Sicherungen oder Änderungen ergeben sich aus der jeweiligen bestehenden Rechtssituation.</p> <p>Der Vorhabenträger sichert grundsätzlich zu, dass bei Beschädigung der Drainagen durch die Baumaßnahme diese wiederinstandgesetzt werden. Die Übergabe entsprechender Bestandsunterlagen dieser Drainage durch die Agrargenossenschaft wäre in diesem Zusammenhang natürlich hilfreich.</p> <p>Die Agrargenossenschaft weist auf zusätzlichen Aufwand durch Umwege aufgrund der Zerschneidung vorhandener Ackerschläge durch die Trasse hin.</p> <p>Im Rahmen der Planungen zur B 181 wird es Querungen für alle im Plangebiet beeinträchtigten Feld- und Wirtschaftswege, für kommunale Straßen sowie Kreis- und Landesstraßen geben. Mit dem Amt für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten Süd wird im Zuge weiterführender Planungen ein Wegekonzept entwickelt, dass die mit dem Bau der B 181 n verbundenen Beeinträchtigungen zu mindern versucht.</p> <p>Sollten trotzdem Erschwernisse verbleiben, werden diese vom Vorhabenträger mit Entschädigungen ausgeglichen. Diese werden zu einem späteren Zeitpunkt ermittelt.</p> <p>Die Agrargenossenschaft weist auf einen Wertverlust des Bodens und auf zusätzlichen Flächenentzug für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen hin.</p> <p>Der Einwand des Wertverlustes des Bodens durch Straßenverläufe ist für den Vorhabenträger nicht nachvollziehbar.</p> <p>Der Einwand zu Flächenentzug für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist nachvollziehbar. Die mit einem Straßenneubau verbundenen Eingriffe sind naturschutzrechtlich zu bewerten und zu kompensieren. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind daher trotz aller Bemühungen, möglichst wenig landwirtschaftliche Fläche in Anspruch zu nehmen, von der Gesetzgebung her zwingend. Im Rahmen der Entwurfsplanung und des Landschaftspflegerischen Begleitplanes erfolgen dazu Abstimmungen mit den vor Ort wirtschaftenden Landwirtschaftsbetrieben.</p> <p>Die Agrargenossenschaft verweist darauf, dass es für die Ortsdurchfahrten Günthersdorf und Dölzig durch die vorgelegte Planung zu keiner verkehrlichen Entlastung kommt und diese im Gesamtkonzept zu berücksichtigen wären.</p> <p>Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 enthält für den Ort Güntersdorf keinerlei Neubauplanung, weder im sogenannten Vordringlichen noch im Weiteren Bedarf. Siehe auch Darstellung im</p>	<p>Die Stellungnahme der Agrargenossenschaft Bad Dürrenberg wird teilweise berücksichtigt.</p> <p>Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird grundsätzlich gefolgt.</p> <p>Den Schwerpunktbelangen aus der Stellungnahme der Agrargenossenschaft Bad Dürrenberg (Landwirtschaft, Planrechtfertigung) wurde im Erörterungstermin nochmals hinreichend Raum gegeben.</p> <p>Die teilweise Berücksichtigung der Stellungnahme der Agrargenossenschaft Bad Dürrenberg führt im Hinblick auf den Belang Planrechtfertigung weder zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie noch zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p> <p>Die teilweise Berücksichtigung der Stellungnahme der Agrargenossenschaft Bad Dürrenberg führt zum Schwerpunktbelang Landwirtschaft zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p> <p>Die Begründung für diese Maßgabe ergibt sich daraus, dass mit dem Neubau der B 181 Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg insbesondere durch Flächeninanspruchnahmen und Flächenzerschneidungen unvermeidbare Auswirkungen auf bisher größtenteils landwirtschaftlich genutzte Flächen mittlerer bis hoher Bonität verbunden sind. An mehreren Stellen entstehen ungünstige Flächenzuschnitte für eine landwirtschaftliche Bewirtschaftung. Das geplante Vorhaben überbaut bzw. zerschneidet zudem Flächendrainagen sowie Flächen mit stationären Kreisberegnungsanlagen und führt zur Unterbrechung von Erschließungswegen. Da der Schutz ertragreicher Böden für die Landwirtschaft hohe Bedeutung für die Existenz der Landwirtschaftsbetriebe sowie für die Sicherung der künftigen Versorgung mit Nahrungsmitteln hat, ist die Inanspruchnahme und Beeinträchtigung landwirtschaftlich genutzter Flächen im Trassenverlauf daher grundsätzlich so gering wie möglich zu halten. Das Amt für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten Süd hat in seiner Stellungnahme dargelegt, dass zur Sicherung der landwirtschaftlichen und agrarstrukturellen Belange eine Zusammenarbeit mit den vom Bauvorhaben betroffenen Flächeneigentümern/Bewirtschaftern notwendig ist. Da mit dem Vorhaben eine Beanspruchung von ländlichen Grundstücken in größerem Umfang zu erwarten ist und ebenso durch die Trasse und deren Nebenanlagen sowie die notwendigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen Nachteile für die allgemeine Landeskultur entstehen werden, hat das Amt für Landwirtschaft und Flurneuordnung Süd ein baubegleitendes Flurbereinigungsverfahren nach § 87 FlurbG angeregt. Die Landesstraßenbaubehörde, Regionalbereich Süd, beabsichtigt dies ebenfalls. Da die Belange der Landwirtschaft im Land Sachsen-Anhalt grundsätzlich auch aus Sicht der Raumordnung einen hohen Stellenwert haben (LEP Punkt 4.2.1), muss es Anliegen der obersten Landesentwicklungsbehörde und der Landesstraßenbaubehörde sein, bei unvermeidlichen Konflikten angemessene Ausgleichsmaßnahmen zu schaffen und einvernehmliche Lösungen zu finden. Der Ansatz, über ein Flurbereinigungsverfahren nachzudenken, findet daher die Unterstützung der obersten Landesentwicklungsbehörde. Ausweislich des LEP 2010 G 118 und dessen Begründung soll die ländliche Bodenordnung und Flurneuordnung zur Erhaltung einer wettbewerbsfähigen Landwirtschaft und zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes beitragen. Mit Hilfe der ländlichen Bodenordnung und Flurbereinigung sollen außerdem Landnutzungskonflikte bei raumbedeutsamen Maßnahmen, wie z. B. überörtlichen Infrastrukturmaßnahmen, gelöst werden. Mit einer Maßgabe in diesem Sinne fließt dieser raumordnerische Grundsatz in besonderem Maße in das Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung ein.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>Sachsen. Es stellt sich die Frage, ob damit für uns künftig noch weitere wirtschaftliche Folgen im weiteren Straßenverlauf auftreten können. Dies ist so nicht ganz einfach nachvollziehbar. Die Entwicklung der Pendlerbeziehung für die Industriegebiete Leuna und Schkopau (geht 2034 durch den Kohleausstieg voraussichtl. vom Netz) wird sich rückläufig darstellen. Weiterhin sollte in diesen Fällen auf die Verbindung mittels Zug als Pendelausgleich verwiesen werden.</p>	<p>Projektinformationssystem des Bundes (PRINS) zum BVWP 2023 (https://www.bvwp-projekte.de/). Demzufolge besteht keinerlei Planungsmandat für den Vorhabenträger.</p> <p>Die Ortsumgehung Dölzig (Freistaat Sachsen) ist dagegen im BVWP 2030 verankert. Der Freistaat Sachsen hat einen entsprechenden Planungsauftrag bekommen.</p>	
B 113	<p><u>Agrargenossenschaft e. G. „Untere Aue“ Kötschlitz (SN vom 16.01.2024)</u></p> <p>Wir verweisen auf unsere Stellungnahme vom 28.08.2019 und halten fest, dass sich an unseren vorgebrachten Argumenten nichts geändert hat.</p> <p>Nach wie vor sprechen mehr sinnvolle Argumente gegen, als für den Neubau der B 181n in der geplanten Trassenführung.</p> <p>Da das Straßenbauvorhaben dennoch realisiert werden soll, nehmen wir erneut Stellung und beantragen, die Raumverträglichkeit in einigen benannten Aspekten einer weiteren Prüfung zu unterziehen.</p> <p>Nach rechtlichen Vorgaben soll die Raumordnung gleichwertige Lebensbedingungen schaffen, das heißt in allen Regionen die räumlichen Voraussetzungen für Wohnen, Arbeit, Verkehr, Versorgung und Erholung gewährleisten. Die Gleichwertigkeit der Bedingungen ist nicht gegeben und sollte nochmals überprüft werden.</p> <p>Das eigentliche Ziel, die verkehrsgerechte Straßenverbindung A9 - B 91 zu schaffen, die Umweltbeeinträchtigungen wie Lärm und Abgasentwicklung zu verringern und die Wohnqualität zu verbessern, wird <u>nicht</u> für alle anliegenden Dörfer erreicht. Die Ortsdurchfahrt Günthersdorf bleibt ein Nadelöhr, genau die Fortführung der B 181 ab Autobahn A9 Richtung Leipzig. Auch werden die Dörfer Trebnitz und Kreypau mit erhöhter Lärmbelastung zu rechnen haben. Außerdem wird die alte B 181 weiterhin durch den Linien- und Schulbusverkehr, die ortsansässigen Landwirtschafts- und Baubetriebe, sowie Fuhrunternehmen und Privatfahrzeuge, welche den Umweg über Leuna aus Kosten- und Umweltschutzgründen nicht nehmen wollen, genutzt werden.</p> <p>Wenn für die Raumverträglichkeitsstudie und das beurteilte Vorhaben der §4 (10) des Landesentwicklungsgesetzes LSA von besonderer Bedeutung ist, ergibt sich für uns mit der geplanten Trassenführung ein großer Widerspruch. Laut Gesetz „...müssen die zentralen Orte mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar sein.“ Nachweislich verläuft die Trasse an den zentralen Orten im ländlichen Raum vorbei, so dass man mit öffentlichen Verkehrsmitteln nach wie vor die B 181 alt nutzen muss. Nur die Orte Leuna und Merseburg sind auf der neuen Trasse erreichbar und die stehen in keinem Verhältnis zu den 8 Haltepunkten auf der B181 alt. Hier ist die besondere Bedeutung der B 181 neu für die Landesentwicklung nicht von Bedeutung!</p> <p>Des Weiteren ergibt sich durch die Trassenführung keine Standortverbesserung für die Hofstelle der Agrargenossenschaft und den Futtermarkt, weil für unsere Kunden und Zulieferer eine weitaus längere Anfahrt über den westlichen Weg ohne direkte Anbindung an die B181n nötig wird (ca. 3 km, wenn die Lagezeichnung von uns richtig interpretiert wurde). Die Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist mit der jetzigen Zufahrt nicht vergleichbar und stellt eine Existenzbedrohung für den Futterhandel mit mehr als 20.000 t Umschlag pro Jahr dar. Die unmittelbare Nähe des Bürogebäudes und der anliegenden Wohnung zur Trassenführung macht es unbedingt erforderlich, geeignete Lärmschutzmaßnahmen zu treffen (253m).</p> <p>Weitere negative Auswirkungen sehen wir in der großen Flächeninanspruchnahme von ca. 53 ha gutem Boden und in den Flächenzerschneidungen auf 9,2km landwirtschaftlicher Fläche incl. der Anschlussstellen. Ersatzwege von 5242 m Länge und Katasterwege, für von vorhandenen Wegen abgeschnittenen Flurstücke, in Länge von 2096 m müssen baulich hergestellt werden.</p> <p>Die Trassenführung überbaut bzw. zerschneidet die Flächendrainage auf 1,36 km. Drainierte Böden haben eine besondere Bedeutung für die natürliche Ertragsfunktion und die Speicher- und Reglerfunktion. Aus diesem Grund ist es <u>zwingend</u> notwendig, die Funktionstüchtigkeit der Drainagen wiederherzustellen und die uneingeschränkte Entwässerung ins Kanalbett zu gewährleisten. Auch die Unterhaltung bzw. Erneuerung der Drainagen muss zu jeder Zeit möglich sein.</p> <p>Der Bau der B 181n verursacht extrem hohe Investitions-, Unterhaltungs- und Betriebskosten. Allein für das Teilstück A 2.2. werden 8 Brückenbauwerke, eine Fauna-Brücke, ein Kastendurchlass und ein Kleintierdurchlass geplant. Für den Abschnitt B1 Pf kommen noch 5 Brückenbauwerke und eine Stützwand für Rad- und Gehweg hinzu.</p>	<p>Der Vorhabenträger nimmt zu den Einwendungen und Hinweisen der Agrargenossenschaft e.G. Untere Aue Kötschlitz wie folgt Stellung:</p> <p>Die ablehnende Haltung des Einwenders wird zur Kenntnis genommen. Die zitierte Stellungnahme vom 28.08.2019 liegt weder dem Vorhabenträger noch dem Referat Sicherung der Landesentwicklung beim Ministerium für Infrastruktur und Digitales vor. Sollten weitere als hier vorgebrachte Argumente der Agrargenossenschaft Kötschlitz bestehen, kann seitens des Vorhabenträgers nicht darauf eingegangen werden.</p> <p>Es ist nicht das vordergründige bzw. alleinige Ziel der Planung, eine verkehrsgerechte Straßenverbindung BAB 9 - B 91 zu schaffen. Ziel ist die Schaffung einer Ortsumgehung für Zöschen, Wallendorf und Merseburg, wie diese im Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2030) ausgewiesen ist. Siehe dazu auch die bereits zur Erstellung des BVWP 2030 dargelegte Notwendigkeit aus Sicht des Landes Sachsen-Anhalt. Nachzulesen im entsprechenden Projektdossier im Projektinformationssystem (PRINS) des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr.</p> <p>Neben der Senkung des Verkehrsaufkommens in Zöschen, Wallendorf und Merseburg im Zuge der B 181 wird sich eine Verbesserung der Verkehrssicherheit durch den Entfall von Kreuzungen im Zuge der B 181 a in den Ortschaften, dem Entfall von Grundstückszufahrten und Feldzufahrten im Zuge der neuen Trassenführung, der Verbesserung der Situation für querende Fußgänger/ Radfahrer in den Ortschaften, für ÖPNV-Nutzer außerhalb der Ortschaften u.v.m. ergeben. Je nach Trassenvariante sinken die Verkehrsbelastungen in der OD Zöschen zwischen 88,7 und 97,4 %, in der OD Wallendorf zwischen 91,1 und 97,4 % und in der Ortslage Merseburg um ca. 58,7 %. Einhergehend mit der Minderung des Verkehrsaufkommens sinken Lärm- und Abgasbelastungen in den Ortschaften. Der BVWP 2030 enthält für den Ort Günthersdorf keinerlei Neubauplanung, weder im sogenannten Vordringlichen noch im Weiteren Bedarf. Siehe auch dazu die Darstellung im Projektinformationssystem des Bundes (PRINS) zum BVWP 2030 (https://www.bvwp-projekte.de/). Demzufolge besteht keinerlei Planungsmandat für den Vorhabenträger.</p> <p>Ob für die Ortschaften Trebnitz und Kreypau mit erhöhten Lärmbelastigungen zu rechnen ist, wird Gegenstand der weiteren Planungen sein.</p> <p>Die B 181 a wird nach Inbetriebnahme der B 181 n nicht zurück gebaut. Es ist jedem Verkehrsteilnehmer freigestellt, diese weiterhin zu nutzen. Die Erreichbarkeit der zentralen Orte, der Grundzentren Zöschen und Wallendorf und des Mittelzentrums Merseburg ist gegeben. Auch die Erreichbarkeit der Hofstelle der Agrargenossenschaft bzw. des Futtermarktes ist gegeben. Das Entstehen von Umwegen oder eine Verschlechterung der verkehrlichen Erschließung geht aus den vorgelegten Planunterlagen nicht hervor. Nachweisbar demgegenüber ist, dass der zahlenmäßig deutlich überwiegende reine Durchgangsverkehr aus den betroffenen Ortslagen herausgeführt werden kann. Tabelle 6.2 der Verkehrsuntersuchung (siehe Anlage) zeigt den Rückgang der Verkehrsbelegung z.B. zwischen Zöschen und Wallendorf. Der Prognose-Nullfall, also die Belegung der B 181 ohne den Neubau der Ortsumgehung auf diesem Teilstück im Jahre 2030 weist einen Wert von 12.300 Kfz/24h, davon 1.100 LKW auf. Die in der Verkehrsuntersuchung betrachteten Varianten weisen für das Jahr 2030 Werte zwischen 1.000 und 2.300 Kfz/24h aus. Der Lkw-Anteil liegt zwischen 50 und 100 Fahrzeugen in 24 Stunden.</p> <p>Eine Infrastrukturmaßnahme wie der Neubau der B 181 bedingt leider immer den Entzug von meist landwirtschaftlich genutzten Flächen. Auch ist immer mit Flächenverlusten durch die Neuanlage von Wegen zu rechnen. Im Zuge der weiteren Planung wird nach Möglichkeiten gesucht, den Entzug landwirtschaftlicher Nutzfläche so gering als möglich zu halten.</p> <p>Der Vorhabenträger sichert grundsätzlich zu, dass bei Beschädigung der Drainagen durch die Baumaßnahme diese wiederinstandgesetzt werden. Die Übergabe entsprechender Bestandsunterlagen dieser Drainagen durch den Einwender wäre in diesem Zusammenhang natürlich hilfreich. Nach der Festlegung einer Vorzugsvariante im Zuge der Raumverträglichkeitsprüfung werden Vermessungen auf dieser Trasse für eine genaue Darstellung der Verkehrsanlage und aller sich aus dem Bau dieser ergebenden Änderungen jeglichen vorhandener Anlagen- und Leitungsbestände sorgen. Die Kostentragung für entsprechende Sicherungen oder Änderungen ergeben sich aus der jeweiligen bestehenden Rechtssituation.</p>	<p>Die Stellungnahme der Agrargenossenschaft Untere Aue Kötschlitz wird teilweise berücksichtigt. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird grundsätzlich gefolgt.</p> <p>Den Schwerpunktbelangen aus der Stellungnahme der Agrargenossenschaft Untere Aue Kötschlitz (Landwirtschaft, Planrechtfertigung) wurde im Erörterungstermin nochmals hinreichend Raum gegeben.</p> <p>Die teilweise Berücksichtigung der Stellungnahme der Agrargenossenschaft Untere Aue Kötschlitz führt im Hinblick auf den Belang Planrechtfertigung weder zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie noch zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p> <p>Die teilweise Berücksichtigung der Stellungnahme der Agrargenossenschaft Untere Aue Kötschlitz führt zum Schwerpunktbelang Landwirtschaft zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p> <p>Die Begründung für diese Maßgabe ergibt sich daraus, dass mit dem Neubau der B 181 Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg insbesondere durch Flächeninanspruchnahmen und Flächenzerschneidungen unvermeidbare Auswirkungen auf bisher größtenteils landwirtschaftlich genutzte Flächen mittlerer bis hoher Bonität verbunden sind. An mehreren Stellen entstehen ungünstige Flächenzuschnitte für eine landwirtschaftliche Bewirtschaftung. Das geplante Vorhaben überbaut bzw. zerschneidet zudem Flächendrainagen sowie Flächen mit stationären Kreisberegnungsanlagen und führt zur Unterbrechung von Erschließungswegen. Da der Schutz ertragreicher Böden für die Landwirtschaft hohe Bedeutung für die Existenz der Landwirtschaftsbetriebe sowie für die Sicherung der künftigen Versorgung mit Nahrungsmitteln hat, ist die Inanspruchnahme und Beeinträchtigung landwirtschaftlich genutzter Flächen im Trassenverlauf daher grundsätzlich so gering wie möglich zu halten. Das Amt für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten Süd hat in seiner Stellungnahme dargelegt, dass zur Sicherung der landwirtschaftlichen und agrarstrukturellen Belange eine Zusammenarbeit mit den vom Bauvorhaben betroffenen Flächeneigentümern/Bewirtschaftern notwendig ist. Da mit dem Vorhaben eine Beanspruchung von ländlichen Grundstücken in größerem Umfang zu erwarten ist und ebenso durch die Trasse und deren Nebenanlagen sowie die notwendigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen Nachteile für die allgemeine Landeskultur entstehen werden, hat das Amt für Landwirtschaft und Flurneuordnung Süd ein baubegleitendes Flurbereinigungsverfahren nach § 87 FlurbG angeregt. Die Landesstraßenbaubehörde, Regionalbereich Süd, beabsichtigt dies ebenfalls. Da die Belange der Landwirtschaft im Land Sachsen-Anhalt grundsätzlich auch aus Sicht der Raumordnung einen hohen Stellenwert haben (LEP Punkt 4.2.1), muss es Anliegen der obersten Landesentwicklungsbehörde und der Landesstraßenbaubehörde sein, bei unvermeidlichen Konflikten angemessene Ausgleichsmaßnahmen zu schaffen und einvernehmliche Lösungen zu finden. Der Ansatz, über ein Flurbereinigungsverfahren nachzudenken, findet daher die Unterstützung der obersten Landesentwicklungsbehörde. Ausweislich des LEP 2010 G 118 und dessen Begründung soll die ländliche Bodenordnung und Flurneuordnung zur Erhaltung einer wettbewerbsfähigen Landwirtschaft und zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes beitragen. Mit Hilfe der ländlichen Bodenordnung und Flurbereinigung sollen außerdem Landnutzungskonflikte bei raumbedeutsamen Maßnahmen, wie z. B. überörtlichen Infrastrukturmaßnahmen, gelöst werden. Mit einer Maßgabe in diesem Sinne fließt dieser raumordnerische Grundsatz in besonderem Maße in das Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung ein.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>Die kostengünstigere Alternative ist der Ausbau der B 181 alt durch:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbreiterung der Trasse, wo es möglich ist • Über- bzw. Unterführungen • Ampelanlagen • Radwege • Lärmschutz • Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung • Verbot des Schwerlastverkehrs (die Autobahnen im Umkreis sind zwischenzeitlich alle fertiggestellt) <p>Die Zielvorgabe, den Trassenneubau weitgehend unter Vermeidung von Eingriffen in ökologisch sensible Bereiche bzw. durch Verminderung der Auswirkungen auf diese zu erreichen, ist löblich aber mit ziemlicher Sicherheit nicht durchgängig realisierbar.</p> <p>Gerade in der heutigen Zeit, wo Umweltschutz einen hohen Stellenwert genießt und maßlose Kosten nicht im Verhältnis zum Nutzen stehen, ist der Neubau der B 181n nicht sinnvoll, zumal sich möglicherweise außerhalb der geplanten Trassenführung Folgemaßnahmen, infolge der Änderung der Verkehrsbelastung auf nachgeordneten Straßen, ergeben.</p> <p>Über die von uns benötigten Ausgleichsflächen (im Verhältnis 1:1) werden wir sicher im späteren Planungsabschnitt im landschaftspflegerischen Begleitplan unterrichtet.</p> <p>Abschließend nehmen Sie bitte zur Kenntnis, dass wir Schadenersatzforderungen für bauzeitliche Ertragsausfälle stellen werden.</p>	<p>Die Benennung vermeintlicher und kostengünstiger Alternativen zum Bau der Ortsumgehung wird vom Vorhabenträger zur Kenntnis genommen. Nach den vom Vorhabenträger vorgelegten Planunterlagen ist der Ausbau im Bestand (Null+ - Variante) aber nicht ausreichend.</p> <p>Bedingt durch die hohe Verkehrsbelastung sowohl im Gesamt- als auch Schwerverkehr, die Unterbrechung des Verkehrsflusses durch die Ortschaften Zöschen, Wallendorf, Merseburg/Meuschau und Merseburg mit einer Vielzahl an seitlich einmündenden Straßen, Grundstückszufahrten und Feldzufahrten kann im bestehenden zweistreifigen Querschnitt keine leistungsfähige Verkehrsabwicklung entsprechend den Anforderungen der aktuellen Richtlinien an eine Bundesfernstraße durchgeführt werden. Dies führt bereits im Bestand zu Verkehrsbehinderungen und Unfällen.</p> <p>Die B 181 im Bestand ist gekennzeichnet durch zu geringe Fahrbahnbreiten, zu kleine Kurvenradien, fehlende Linksabbiegespuren an mehreren Knotenpunkten, Bushaltestellen außerorts ohne Fußgängerzuschutzanlagen wie z.B. Lichtsignalanlagen oder sonstige Querungshilfen, zahlreiche einmündende Straßen und Zufahrten zu Grundstücken in den Ortslagen, unzureichende Sichtbeziehungen (Überholverbote) u.v.m.</p> <p>Eine nur abschnittsweise Verbreiterung, „da wo es möglich ist“, ist für Fernstraßen mit einer Verbindungsfunktion zwischen Oberzentren wie Halle und Leipzig nicht zielführend. Die Ortsdurchfahrten blieben Nadelöhre. Durch die weitere Zunahme des Verkehrs bis zum Prognosejahr 2030 im Gesamt- und Schwerlastverkehr verringern sich die Leistungsfähigkeit der Verkehrsabwicklung auf der vorhandenen B 181 und die Verkehrssicherheit weiter. Die Lärmbelastung in den Ortslagen würden sich durch die Errichtung von Ampelanlagen weiter erhöhen (Anfahr- und Abbremsvorgänge). Eine Verkehrsberuhigung kann nur durch Anbieten von Ausweichstrecken herbeigeführt werden.</p> <p>Ein Verbot von Schwerlastverkehr auf der B 181 (alt) würde im Übrigen auch mit den selbst dargelegten Nutzungsansprüchen des Einwenders kollidieren, ebenso mit denen anderer Nutzer. Sie würde auch der Zweckbestimmung einer Bundesfernstraße gemäß der Bestimmungen aus § 1 Bundesfernstraßengesetz zuwiderlaufen.</p> <p>Über Ersatzflächen oder Schadenersatzforderungen können erst zu einem späteren Zeitpunkt nach Bestätigung einer Vorzugstrasse und im Rahmen der flurstückskonkreten Bearbeitung des sogenannten Vorentwurfes Aussagen getroffen werden. Da der Vorhabenträger wenig eigene Flächen im Planungsgebiet besitzt, kann grundsätzlich keine Bereitstellung von Tauschland im gewünschten Verhältnis von 1:1 erfolgen.</p> <p>Ziel wird, wie bei anderen Neubauplanungen auch sein, den notwendigen Flächenentzug auf einen größeren Kreis der Betroffenen zu verteilen, möglicherweise durch die Durchführung eines vorhabenbezogenen Flurbereinigerungsverfahrens.</p> <p>In den nachfolgenden Planungsphasen wird sich der Vorhabenträger weiter intensiv mit den Einwendungen und Hinweisen beschäftigen.</p> <p>Anlage lt. Text</p>	
B 114	<p><u>Bürgerinitiative Zöschen in Kooperation mit dem Ortschaftsrat Zöschen (SN vom 24.01.2024)</u></p> <p>Vielen Dank für die Beteiligung unserer Bürgerinitiative am o.g. Verfahren. Wir geben hiermit unsere im Anhang befindliche Stellungnahme fristgerecht ab.</p> <p>In der entsprechenden Beratung im Ortschaftsrat Zöschen wurde noch einmal deutlich, wie wichtig unseren Bürgern der Trassenverlauf ist. Auf der Kartenskizze unserer beigefügten Stellungnahme haben wir den deutlich größeren Abstand der Variante 1.3 zu den Alternativen mit Blick auf die dominierende Wetterlage (Westwind, Südwind) eingezeichnet.</p> <p>Wenn man an den Stellen der Trassenalternativen steht und zum Dorf blickt, dann erkennt man sehr deutlich und spürbar, wie signifikant die Abstandsunterschiede der Varianten in der Realität sind und welchen großen Unterschied an Lebensqualität für Zöschen die von uns favorisierte Variante ausmacht.</p> <p>Wir stehen sehr gern und jederzeit für einen konstruktiven Vor-Ort-Termin zur Verfügung.</p> <p>Vielen Dank für die eingeräumte Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme zu dem Vorhaben auf der Grundlage der Verfahrensunterlagen. Nach der Sichtung der Unterlagen äußern wir uns hiermit wie folgt:</p> <p>1. Wir unterstützen die Abwahl der Variante A2.1, die aus unserer Sicht durch die extreme Nähe zur Ortslage Zscherndedel nicht akzeptabel ist. Diese Variante sollte auch nicht weiter in Betracht gezogen werden!</p> <p>2. Bleibt noch die Abwägung zwischen den Varianten A2.2 und A1.3. Hier wurde in der Raumverträglichkeitsprüfung die Variante 2.2 als Vorzugslinie/Empfehlung ausgewiesen. Dieses Abwägungsergebnis widerspricht unserer Einschätzung. Wir fordern die Variante A 1.3 zu bevorzugen und führen dafür folgende Gründe an:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Variante A1.3 hat gegenüber A2.2 eine deutlich geringere Belastung für die Einwohner von Zöschen. Das Schutzgut „Menschen, insbesondere die menschliche Gesund- 	<p>Der Vorhabenträger nimmt zu den Einwendungen und Hinweise von Bürgerinitiative und Ortschaftsrat Zöschen wie folgt Stellung:</p> <p>zu 1 Die Variante 2.1 wurde nicht als Vorzugsvariante ermittelt. Der kritisierte Abstand der Variante 2.1 zur Ortslage Zöschen berücksichtigt die Orientierungswerte der DIN 18005 (Lärmvorsorge durch Trassierung), sodass für die Ortschaften Zscherndedel, Friedensdorf, Wüsteneutzsch, Kreypau und Trebnitz sowohl Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung als auch der Orientierungswerte der DIN 18005 durch die Trassierung vermieden werden. In der derzeit vorliegenden Planungsphase wird grundsätzlich auf Basis von vorhandenem Kartenmaterial geplant. Es liegen bisher keine Vermessungsdaten vor. In der sich anschließenden Planungsphase Vorentwurf wird auf Basis von Vermessungsdaten geplant. Erst dann ist eine exakte Trassierung in Lage und Höhe möglich, die ggf. den Einsatz von Lärmschutzmaßnahmen wie den Einbau von Lärmschutzwänden bewirken kann. Der Vorhabenträger kann bereits jetzt zusichern, dass alle Grenzwerte der einschlägigen Gesetze und Verordnungen zum Schutz vor Lärm eingehalten bzw. unterschritten werden.</p> <p>zu 2 Die Bürgerinitiative Zöschen fordert im Abschnitt A entgegen des Abwägungsergebnisses, die Variante A 1.3 zu bevorzugen und begründet das mit einer aus ihrer Sicht zu geringen Bewertung des Schutzgutes Mensch sowie derjenigen naturschutzfachlichen Kriterien, bei denen die Variante A 1.3 gegenüber der Variante 2.2 Vorteile aufweist. Die Forderung der Bürgerinitiative bzw. des Ortschaftsrats Zöschen zur Bevorzugung der Variante A 1.3 und die Begründungen dazu nimmt der Vorhabenträger zur Kenntnis. Es bleibt aber festzustellen, dass nach Abwägung aller zu beurteilenden Kriterien (raumstrukturelle Wirkung, verkehrliche Beurteilung, entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung, die Umweltverträglichkeit mit den Schutzgütern Menschen, Tiere, Pflanzen, Boden und Fläche, Wasser, Luft und Klima, Landschaft, kulturelles Erbe, FFH-Verträglichkeit und artenschutzrechtliche Genehmigungsfähigkeit sowie die Wirtschaftlichkeit) der Variante A 2.2 der Vorzug zu geben ist.</p> <p>Die Aussage der Bürgerinitiative, dass für die Variante A 1.3 gegenüber der Variante A 2.2 keine</p>	<p>Die Stellungnahme der Bürgerinitiative Zöschen wird zur Kenntnis genommen. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p> <p>Dem Schwerpunktbelang aus der Stellungnahme der Bürgerinitiative (Siedlung, Natur und Landschaft) wurde im Erörterungstermin nochmals hinreichend Raum gegeben.</p> <p>Die Stellungnahme der Bürgerinitiative Zöschen führt weder zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie und der überschlägigen Prüfung der Umweltbelange noch zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raum- und Umweltbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24																																
	<p>heit", wurde nach unserer Auffassung bei der vorliegenden Bewertung zu gering bewertet. Bei den häufigen Wetterlagen (Westwind, Südwestwind) ist eine deutlich stärkere Verlärmung bei der derzeitigen Vorzugslinie A2.2 gegenüber der von uns favorisierten Variante A1.3 zu erwarten.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Variante A1.3 hat gegenüber A2.2 eine geringere Baulänge. - Die Variante A1.3 hat gegenüber A2.2 einen geringeren anlagebedingten Verlust siedlungsnaher Freiräume sowie deren Beeinträchtigung (Verlärmung). - Die Variante A1.3 hat gegenüber A2.2 keine Nachteile bezüglich der 3 regional bedeutsamen Biotopverbundeinheiten (Vgl. S. 35 letzter Satz). - Die Variante A1.3 hat gegenüber A2.2 einen deutlichen Vorteil beim Flächenverbrauch (Schutzgut Boden und Fläche). - Auch im Vergleich der hier noch nicht aufgeführten Kriterien sind aus unserer Sicht keine erheblichen Nachteile der Variante A1.3 gegenüber A2.2 erkennbar. <p>Die Variante A1.3 führt aus unserer Sicht zur Minimierung der Eingriffsintensität und vermeidet im Vergleich mit den Varianten A2.2 erheblich nachteiligere Umweltauswirkungen.</p>  <p><i>Die beiden Pfeile zeigen den deutlich weiteren Abstand zur Wohnbebauung bei typischen Wetterlagen.</i></p> <p>Wir fordern die nach Landesrecht zuständige Raumordnungsbehörde auf, die Raumverträglichkeit im Abschnitt Zöschen mit besonderem Fokus auf den Verlust siedlungsnaher Freiräume sowie deren Beeinträchtigung (Verlärmung) zu bewerten und unseren Argumenten zu folgen!</p> <p>Mit unserer Bürgerinitiative haben wir die Forderungen der Bürger unserer Ortschaft Zöschen kanalisiert und dafür geworben, dass wir uns in einem demokratisch legitimierten Planungsprozess einbringen und diesem mitgestalten. Entsprechend hoch sind nun die Erwartungshaltungen an die Landesregierung. Wir hoffen sehr, dass das Ergebnis dieses Planungsprozesses die demokratischen Kräfte stärken wird.</p> <p>Für Rückfragen stehen wir selbstverständlich gern zur Verfügung. Ebenso können wir vor Ort die aufgeführte Betroffenheit besichtigen und erklären.</p> <p>Anmerkung: In der heutigen Ortschaftsratsitzung dominierte nach wie vor Unverständnis, weshalb die Ursprungsvariante 01 südlich des Kanals frühzeitig aussortiert wurde und nicht weiter in Betracht gezogen wird.</p>	<p>erheblichen Nachteile erkennbar sind, kann nicht nachvollzogen werden und widerspricht den Untersuchungsergebnissen der Vorplanung (siehe Tabelle 78 Erläuterungsbericht):</p> <div data-bbox="1050 373 1679 852" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>Tab. 78: Übersicht Rangfolgen Kriteriengruppen gesamt für Varianten Abschnitt A</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kriteriengruppe</th> <th>A 1.3</th> <th>A 2.1</th> <th>A 2.2</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Rangfolge Raumstrukturelle Wirkungen</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Rangfolge Varianten Kriterium verkehrliche Beurteilung</td> <td>1</td> <td>3</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Rangfolge Entwurfs- und Sicherheitstechnische Beurteilung</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Rangfolge der Linienalternativen Umweltverträglichkeit</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Rangfolge Wirtschaftlichkeit</td> <td>3</td> <td>2</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table> <p>Daraus ergibt sich folgende übergreifende Rangfolge der Varianten in der Gesamtabwägung.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>A 1.3</th> <th>A 2.1</th> <th>A 2.2</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Rangfolge Varianten Abschnitt A nach Gesamtabwägung</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table> <p>Die Variante A 2.2 ergibt sich im Abschnitt A als Vorzugsvariante.</p> </div> <p>Die Variante 1.3 weist umweltfachlich u.a. die mit Abstand größten Verluste und Beeinträchtigungen hinsichtlich des Schutzgutes Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt auf. Die Nachteile der Variante ergeben sich hier insbesondere durch die längste, enge Parallellage zum rudimentären Saale-Elster-Kanal-Struktur mit entsprechenden anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen von Lebensräumen besonders planungsrelevanten Arten (zulassungskritische Habitate Wendehals, Bienenfresser, Drosselrohrsänger, Grauspecht).</p> <p>Hinweis zur Ermittlung von betriebsbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch (Verlärmung, Thema Windsituation): In die Variantenbewertung eingeflossen sind Berechnungsergebnisse nach den Orientierungswerten der DIN 18005 (Lärmvorsorge durch Trassierung) sowie nach den Immissionsgrenzwerten der 16. Bundesimmissionschutzverordnung. Bei den Berechnungen werden generell worst — case — Annahmen (zugunsten des Bürgers) angenommen, so wird zum Beispiel immer eine „Mit Wind Situation“ zugrunde gelegt, was bei den Berechnungen aller Varianten stattfand. Eine befürchtete „stärkere Verlärmung bei der derzeitigen Vorzugslinie A 2.2 gegenüber der von uns favorisierten Variante A 1.3“ aufgrund der Windrichtung ist somit ausgeschlossen.</p> <p>Bei keiner Variante im Abschnitt A treten Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 oder Grenzwertüberschreitungen der 16. BImSchV auf.</p>	Kriteriengruppe	A 1.3	A 2.1	A 2.2	Rangfolge Raumstrukturelle Wirkungen	1	3	2	Rangfolge Varianten Kriterium verkehrliche Beurteilung	1	3	1	Rangfolge Entwurfs- und Sicherheitstechnische Beurteilung	3	2	1	Rangfolge der Linienalternativen Umweltverträglichkeit	3	2	1	Rangfolge Wirtschaftlichkeit	3	2	1		A 1.3	A 2.1	A 2.2	Rangfolge Varianten Abschnitt A nach Gesamtabwägung	2	3	1	
Kriteriengruppe	A 1.3	A 2.1	A 2.2																																
Rangfolge Raumstrukturelle Wirkungen	1	3	2																																
Rangfolge Varianten Kriterium verkehrliche Beurteilung	1	3	1																																
Rangfolge Entwurfs- und Sicherheitstechnische Beurteilung	3	2	1																																
Rangfolge der Linienalternativen Umweltverträglichkeit	3	2	1																																
Rangfolge Wirtschaftlichkeit	3	2	1																																
	A 1.3	A 2.1	A 2.2																																
Rangfolge Varianten Abschnitt A nach Gesamtabwägung	2	3	1																																
B 115	<p>Kreisentwicklungsgesellschaft Saalekreis mbH (SN vom 26.03.2024)</p> <p>Vielen Dank für Ihre Nachricht und der Möglichkeit nachträglich zum Verfahren der Raumverträglichkeitsprüfung Stellung zu nehmen.</p> <p>Nach interner Prüfung möchten wir mitteilen, dass wir uns der Stellungnahme der Stadt Merseburg vom 19.02.2024/ Zeichen 24-20223-2/3 vom 15.12.2023 anschließen und keine weiteren Hinweise oder Anmerkungen haben.</p>	<p>Der Vorhabenträger nimmt zur Kenntnis, dass sich die Kreisentwicklungsgesellschaft Saalekreis mbH der Stellungnahme der Stadt Merseburg anschließt.</p> <p>Der Stadt Merseburg wurde seitens des Vorhabenträgers erwidert: Der Vorhabenträger nimmt zur Kenntnis, dass die Stadt Merseburg die Trassenvariante B 1 Pg als Vorzugsvariante favorisiert. Im Zuge der weiteren Planungen werden die Hinweise zur Berücksichtigung der Abkürzungsverkehre über die Weißenfelder Straße berücksichtigt. Ziel des Vorhabenträgers ist es, zuerst bereits durch eine ausreichend leistungsfähige Verkehrs-</p>	<p>Die Stellungnahme der Kreisentwicklungsgesellschaft Saalekreis wird zur Kenntnis genommen. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p> <p>Dem Schwerpunktbelang aus der Stellungnahme der Kreisentwicklungsgesellschaft (Verkehr) wurde im Erörterungstermin nochmals hinreichend Raum gegeben.</p> <p>Die Stellungnahme der Kreisentwicklungsgesellschaft Saalekreis führt weder zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie noch zum Erfordernis</p>																																

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	Für Rückfragen stehen wir Ihnen selbstverständlich zur Verfügung.	<p>lage derartige ungewollte Verkehrserscheinungen zu vermeiden. Für darüber hinaus ggf. notwendige Restriktionen des Verkehrs sind letztlich der Landkreis Saalekreis und die Stadt Merseburg zuständig.</p> <p>Der Vorhabenträger wird sich mit der Stadt über den Erwerb der Flurstücke 14/3 und 14/4 bzw. zu Teilen davon in der Flur 52 der Gemarkung Merseburg abstimmen. Die Flurstücke sind im Zuge der Varianten B 1 Pg und B 1 Pf betroffen.</p> <p>Inwieweit durch den Vorhabenträger adäquater Ersatz in Form eines geeigneten Flurstückes gefunden werden kann, ist derzeit noch unbestimmt.</p> <p>Die Sichtweise der Stadt zur Variante B 1 Pf nimmt der Vorhabenträger zur Kenntnis. Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile wird diese Variante seitens des Vorhabenträgers als Vorzugvariante gesehen.</p> <p>Begründet ist dies mit den Risiken in der leistungsfähigen Verkehrsabwicklung der Kombination des plangleichen/planfreien Knotenpunktes B 181n/L 182/ B 91 und der B 91 in Nord-/Südrichtung. Hinzu kommt die Kreuzung der Straßenbahn in der Rampenverbindung B 91 Nord- B 181 n Ost, die sowohl ein Leistungsdefizit bewirkt und gleichzeitig ein Risiko für die Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit der dann hohen Verkehrsbelegung der Rampe darstellt.</p> <p>Die Befürchtung, dass bei Entfall der Verkehrsbeziehung B 91-L 182 (Weißenfeser Str.) in Variante B1 Pf der Kötzscherer Weg einer Erhöhung der Verkehrsmengen unterliegt, ist unbegründet. Vom Vorhabenträger wurde eine Verkehrsmodellierung zur Überprüfung der Realisierbarkeit der Variante B 1 Pf beauftragt. Im Ergebnis ist festzustellen, dass im Analyse-Nullfall, also ohne den Neubau der B 181 n zum Zeitpunkt der Erstellung des Verkehrsmodells ca. 9.800 Kfz/24h, davon 250 Lkw den Kötzscherer Weg nutzen.</p> <p>Im Jahr 2030 werden die Verkehrszahlen ohne den Neubau der B 181 auf 15.600 Kfz/24h (700 Lkw) ansteigen. Bei Errichtung der B 181 in Variante B 1Pg werden im Prognosejahr 2030 ca.9.900 Kfz/24h (350 Lkw) und bei Variante B 1Pf ca. 8.700 Kfz/24h (200 Lkw) den Kötzscherer Weg nutzen. Als Auszug aus der Verkehrsmodellierung sind die entsprechenden Diagramme als Anlage beigefügt.</p> <p>Die Argumente für die schlechtere Bewertung der Variante 1.5 durch die Stadt Merseburg nimmt der Vorhabenträger zur Kenntnis.</p> <p>Bei der Straßenbaumaßnahme B 181 OU Zöschen-Wallendorf-Merseburg wird in keiner Variante der Weiterbau/ die Vollendung des Saale-Leipzig-Kanals und des parallel geführten Radwegs grundsätzlich gefährdet. Soweit die Planungen entsprechend verfestigt sind, können sie auch im Weiteren innerhalb des Vorhabens 181 OU Zöschen-Wallendorf-Merseburg Berücksichtigung finden. Alleinige Absichtserklärungen oder Konzepte sind hierfür aber nicht ausreichend.</p> <p>Der Vorhabenträger wird sich bei der weiteren Planung mit den entsprechenden Akteuren eng dazu abstimmen.</p> <p>Die Stadt Merseburg weist auf die Bedeutung des Naturraumes der Saale-Elster-Luppe-Aue hin und die Minimierung von Eingriffen in diesem Raum.</p> <p>Mit dem Neubau von Straßen sind immer naturschutzfachliche Eingriffe verbunden, für die europäische, bundesdeutsche und bundeslandspezifische Vorschriften- und Regelwerke zu beachten sind, was vorliegend erfolgte. Wie dem umweltfachlichen Teil der umfangreichen Vorplanungsunterlagen zu entnehmen ist, erfolgten im Rahmen der UVS die rechtliche Würdigung und Berücksichtigung für alle Schutzgüter nach UVP, FFH-Verträglichkeitsprüfungen für die Gebiete „Saale-, Elster-, Luppe-Aue zwischen Merseburg und Halle“, „Schafhufe westlich Günthersdorf“, das SPA-Gebiet „Saale-Elster-Aue südlich Halle“, FFH-Vorprüfungen für die Gebiete „Pfeifengraswiese bei Günthersdorf“ und „Wiesengebiet westlich Schladebach“, Faunistische Sonderuntersuchungen und Prüfungen der besonderen Artenschutzbestimmungen in einem Artenschutzbeitrag.</p> <p>In der nächsten Planungsstufe (Vorentwurfsplanung) erfolgt eine Fortschreibung der Untersuchungen mit der Konkretisierung der Eingriffe durch das Vorhaben, konkreter Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie eines Kompensationsmaßnahmenkonzeptes. Dazu werden auch Abstimmungen mit der Stadt Merseburg erfolgen. Der Vorhabenträger ist verpflichtet, den Eingriff so gering wie möglich zu halten und auch die Barrierewirkung des Straßenkörpers durch geeignete Maßnahmen zu minimieren.</p> <p>Die Länge der „Aufstellung“ des Bauwerks über die Saale wird sich am erforderlichen Freiraum für Hochwasserereignisse orientieren. Dazu werden mit den Fachbehörden im Zuge der weiteren Planungen Abstimmungen getroffen. Da die Errichtung der Bauwerke und deren Unterhaltung finanziell aufwendige Aufgaben darstellen, liegt es im ureigenen Interesse des Vorhabenträgers, die Bau-längen so gering als möglich zu halten.</p>	der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.
B 116	Landgesellschaft Sachsen-Anhalt mbH		
B 117	<p><u>Logistikzentrum der Bundeswehr (SN vom 26.03.2024)</u></p> <p>Nach Prüfung der Unterlagen schließe ich mich den Ausführungen der Bundeswehr an. Zum eigentlichen Anhörungsverfahren gemäß ROG haben wir keinen relevanten Input.</p>	<p>Der Vorhabenträger wird die Bundeswehr an den weiterführenden Planungen beteiligen. Die Abstimmungen zu Traglasten werden dann erfolgen.</p> <p>Für die Variantenfindung sind Traglasten auf Bauwerken nicht relevant.</p>	<p>Die Stellungnahme des Logistikzentrums der Bundeswehr wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>Wir bitten nur um Beteiligung an der Traglastestufung von Brückenbauwerken (wenn die Entscheidung für eine entsprechende Variante fällt). Aus der Anlage gehen zwar die Varianten mit Brückenbauwerken hervor, aber es liegen noch keine Angaben zu geplanten Traglasten vor.</p>		
S 1	<p><u>Stadt Leipzig (SN vom 12.02.2024 Beigeordneter für Stadtentwicklung und Bau)</u></p> <p>Die Stadt Leipzig wurde durch die Arbeitsgemeinschaft „Saale-Leipzig-Kanal“ (AG SLK) und den Saale-Elster-Kanal Förderverein e. V. auf das o. g. Verfahren aufmerksam gemacht und möchte zu diesem hiermit Stellung nehmen.</p> <p>Über die länderübergreifende AG SLK und den Grünen Ring Leipzig ist die Stadt Leipzig direkt in die Belange der gleichnamigen Bundeswasserstraße involviert und begleitet die übergeordneten Schlüsselprojekte maßgeblich mit. Aktuell ist die Stadt Leipzig u.a. gemeinsam mit den Städten Leuna und Schkeuditz als Bauherrin des „Saale-Leipzig-Kanal-Radweges“ (s. u.) tätig und insofern auch von der Einleitung des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung unmittelbar betroffen.</p> <p>Die umfangreichen Aktivitäten der Stadt Leipzig zum Untersuchungsgebiet fußen dabei im Wesentlichen auf folgenden konzeptionellen Grundlagen:</p> <p>Mit dem „Tourismuswirtschaftlichen Gesamtkonzept (TWGK)“ (2015), der „Touristischen Potenzialanalyse und Betrachtung der Grobvarianten der Trassen des Projektes Anbindung des Elster-Saale-Kanals an die Saale“ (2012) und dem „Konzept zur Inwertsetzung des Saale-Elster-Kanals“ (2018) liegen drei Handlungskonzepte vor, die die Ziele und Projekte der Stadt Leipzig und ihrer regionalen Partner maßgeblich abbilden und damit eine unmittelbare räumliche Überschneidung zum Betrachtungsgebiet der „B 181 Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg“ aufweisen. Überdies ist die Vollendung des Saale-Leipzig-Kanals zudem auch Bestandteil der „Fortschreibung des Wassertouristischen Nutzungskonzeptes (WTNK)“ (2023).</p> <p>Die B 181 Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg beinhaltet den Neubau der B 181 zwischen Günthersdorf und Merseburg. Das Vorhaben ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 als vordringlicher Bedarf eingestuft und Bestandteil des Förderprogramms gemäß Investitionsgesetz Kohleregionen. Es wurden mehrere Planungsvarianten für den Verlauf untersucht. Mit Mitteilung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales des Landes Sachsen-Anhalt, Referat 24, vom 15.12.2023 wurde das Verfahren zur Raumverträglichkeitsprüfung eingeleitet.</p> <p>Besonders im Fokus der regionalen und länderübergreifenden Entwicklung steht die Bundeswasserstraße Saale-Leipzig-Kanal - in ihrem bespannten, wie noch unbespannten Verlauf. Für das Gewässer waren in der Vergangenheit verschiedene Titulierungen innerhalb der Region gebräuchlich, was die teilweise abweichenden Bezeichnungen in den hier benannten Rahmenkonzepten erklärt. Anfang 2022 wurde in der länderübergreifenden Arbeitsgemeinschaft festgelegt, fortan einheitlich mit der offiziellen Nomenklatur des Bundes, dem „Saale-Leipzig-Kanal“ (SLK) zu arbeiten. Mit Blick auf den SLK und den SLK-Radweg ergeben sich aus Sicht der Stadt Leipzig folgende zentrale Anmerkungen:</p> <p><u>Vorzugsvariante A2.2</u></p> <p>Die gemäß Erläuterungsbericht dargestellte Vorzugsvariante A2.2 des Neubaus der B 181 zwischen Günthersdorf und Merseburg sieht vor, dass die Bundesstraße ca. 1,5 km westlich des derzeit bespannten Kanalabschnittes verläuft und dort den Bereich quert, der ursprünglich als Fortführung des Saale-Leipzig-Kanals bis zur Saale vorgesehen war und für den teils bereits ein Flussbett vorgeformt ist (sog. „alte Kanaltrasse“). Der weitere Verlauf der B 181 Richtung Westen erfolgt nördlich der alten Kanaltrasse, stellenweise sehr eng an dieser.</p> <p>In der „Touristischen Potenzialanalyse und Betrachtung der Grobvarianten der Trassen des Projektes Anbindung des Elster-Saale-Kanals an die Saale“ wurde neben den tourismuswirtschaftlichen Effekten auch eine Vorzugsvariante für eine perspektivische Fertigstellung des SLK erarbeitet, welche weitestgehend parallel zur alten Kanaltrasse verlaufen würde (sog. „neue Kanaltrasse“, siehe Anlage 1). Diese neue Kanaltrasse verläuft von Osten her überwiegend angrenzend der alten Trasse, quert diese einmal östlich und einmal westlich der Schlaebacher Teiche, um dann etwas nördlich der Schleusenruine Wüsteneutzsch weiter Richtung Saalemündung zu laufen.</p> <p>Beim Vergleich dieser neuen Kanaltrasse des SLK mit der Vorzugsvariante A2.2 der B 181 ist festzustellen, dass es im Bereich der geplanten Querung der B 181 über die nicht bespannte Kanaltrasse und im daran anschließenden Verlauf Richtung Westen Überschneidungen gibt, die einem zukünftigen Aus- bzw. Weiterbau des Kanals entgegenstehen. Eine Querung, auch</p>	<p>Der Vorhabenträger nimmt die Informationen zu den bisher erarbeiteten Konzepten im Zusammenhang mit dem Ausbau des Saale-Leipzig-Kanals zur Kenntnis. Im Einzelnen wird folgendes erwidert:</p> <p><u>Vorzugsvariante A 2.2</u></p> <p>Die in der „Touristischen Potenzialanalyse und Betrachtung der Grobvarianten der Trasse des Projektes Anbindung des Elster-Saale-Kanals an die Saale“ beschriebene sogenannte „neue Kanaltrasse“, die auch die als Anhang zum Schreiben beigefügte Karte zeigt, verläuft von Osten kommend nördlich der Trasse der B 181 n, quert den alten Trassenverlauf zwischen Wüsteneutzsch und der L 184 und verläuft südlich der Trassenführung der Variante 2.2 weiter in Richtung Westen. Im Bereich der L 183 wird die Trasse der alten Kanalführung erneut gekreuzt. Von da an liegt die neue Kanaltrasse nördlich der alten Trassenführung. Für den Bereich bis zur zweiten Querung der alten Kanaltrasse von Osten kommend (Bereich L 183) sind keine Konflikte zwischen Kanal- und Straßentrasse erkennbar. Ab ca. 500 m östlich der L 183 bis ca. 1500 m östlich der L 183 nähern sich die Trassenführungen an. Im weiteren Planungsverlauf können Abstimmungen zur Lage der beiden Trassen getroffen werden, die gegenseitige Beeinflussungen ausschließen. Um diese Abstimmungen treffen zu können, ist eine Planung zum SLK erforderlich, der genaue Angaben zur Lage im Gelände, zum Höhenverlauf, zur Kilometrierung des Kanals u. ä. entnommen werden können.</p> <p>Die Querung der Kanaltrasse, ob „neu“ oder „alt“ durch Errichtung eines Bauwerks lehnt der Vorhabenträger zum jetzigen Zeitpunkt ab. Der Saale-Leipzig-Kanal ist eine Bundeswasserstraße und unterliegt somit der Baulast der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes geht davon aus, dass eine Fertigstellung des SLK nicht durch sie erfolgt. Der Bau des SLK ist nicht Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans 2030 der Bundesrepublik Deutschland, Verkehrsträger Wasserstraßen. Mit Verweis auf die Bestimmungen des Kreuzungsrechtes bzw. der Planfeststellungsrichtlinien können nur so genannte verfestigte Planungen beim weiteren Planungsfortschritt zum Vorhaben B 181 OU Zöschen-Wallendorf-Merseburg berücksichtigt werden.</p> <p>Diese Voraussetzung hat entsprechende Auswirkungen letztendlich auf die kreuzungsrechtlichen Regelungen, einschließlich Bau- und Unterhaltungsaufwendungen.</p> <p>Dies gilt gleichermaßen für den SLK und den SLK - Radweg.</p> <p>Weitreichende Komplikationen der Vorzugsvariante A 2.2 mit der Ausführung des Saale-Leipzig-Kanal-Radwegs werden vom Vorhabenträger nicht gesehen. Die Radwegtrasse lässt sich relativ problemlos realisieren. Im Querungsbereich der Straßentrasse mit dem SLK ist ein parallel zur Trasse führender Wirtschaftsweg vorgesehen, der den Radweg aufnehmen kann. Der Wirtschaftsweg wird bis zum Bauwerk A 2.2-02U geführt, dass die B 181 n überführt. Es entsteht ein Umweg von ca. 1000 m. Dieser ist für Radfahrer zumutbar.</p> <p><u>Weitere Varianten</u></p> <p>Die Anmerkungen zur Variante A 1.3 und deren Ablehnung nimmt der Vorhabenträger zur Kenntnis.</p> <p>Die Variante A 2.1 quert die Kanaltrasse etwa 600 m westlich des vorhandenen Bauwerks über den SLK im wasserführenden Bereich. Die Querung erfolgt nicht mit einem Brückenbauwerk. Zur Aufrechterhaltung des Wasserstandes ist der Einbau von 2 nebeneinander liegenden Durchlassbauwerken in das Kanalbett und die Überschüttung der Durchlässe vorgesehen. Ein im Querungsbereich zu errichtendes Bauwerk dient der Aufrechterhaltung landwirtschaftlicher Wegebeziehungen und überführt die B 181 n nördlich des Kanals. Dieses Bauwerk kann von Radfahrenden zur Querung der B 181 genutzt werden.</p> <p>Die Verknüpfung der B 181a und der B 181 n nördlich des vorhandenen Bauwerks über den SLK wurde im Zuge der Voruntersuchung geprüft und verworfen. Eine den Erfordernissen einer Straße der Straßenkategorie LS II gerecht werdende Trassierung der B 181 n ist nicht möglich. Das vorhandene Bauwerk wäre abzureißen und durch einen Ersatzneubau zu ersetzen. Die vorhandene Breite und der sich an das Bauwerk anschließende Radius der B 181 in Richtung Günthersdorf genügen den Anforderungen nicht.</p> <p><u>Zusammenfassung</u></p> <p>Die Verankerung der Anbindung des SLK an die Saale einschließlich der Freihaltung der Trasse im „Tourismuswirtschaftlichen Gesamtkonzept für die Gewässerlandschaft im mitteldeutschen Raum (TWGK)“ 2015 als Leuchtturmprojekt sowie weitere Projekte wird vom Vorhabenträger zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die in den Unterlagen zur Raumverträglichkeitsprüfung herausgearbeitete Vorzugsvariante A 2.2</p>	<p>Die Stellungnahme der Stadt Leipzig wird teilweise berücksichtigt. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird grundsätzlich gefolgt.</p> <p>Den Schwerpunktbelangen aus der Stellungnahme der Stadt Leipzig (Saale-Leipzig-Kanal und Saale-Leipzig-Kanal-Radweg) wurde im Erörterungstermin nochmals hinreichend Raum gegeben.</p> <p>Die teilweise Berücksichtigung der Stellungnahme der Stadt Leipzig führt zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie und zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p> <p>Bei dem Ziel Z 5.9.5 der REP-Änderung zum Saale-Leipzig-Kanal handelt es sich um ein im weiteren Verfahren zu beachtendes Ziel der Raumordnung dahingehend, dieses Ziel mit der ebenfalls als Ziel der Raumordnung verankerten Planung der B 181 OU Z-W-M miteinander vereinbar zu gestalten und abzustimmen. Von einer grundsätzlichen Konformität der Planung der B 181 OU Z-W-M im Hinblick auf deren Kreuzung mit der regionalplanerisch gesicherten Kanaltrasse des Saale-Leipzig-Kanals wird mithin ausgegangen, so dass diesbezüglich alle Varianten als gleichrangig bewertet werden. Auch im Hinblick auf den Trassenverlauf der Varianten der B 181 OU Z-W-M mit teilweisen Parallelführungen zum Saale-Leipzig-Kanal wird von einer Konformität ausgegangen, da im REP (unter Berücksichtigung des Planungsmaßstabes) eine Trasse der B 181n in Parallelführung zur Kanaltrasse zeichnerisch dargestellt ist und im nachfolgenden Planungsprozess Spielräume für weitere Optimierungen bestehen. Da es sich bei den Bestrebungen zur Vollendung des Saale-Leipzig-Kanals um Planungen mit großer touristischer Bedeutung für die Region handelt, muss der raumordnerisch grundsätzlich positiv zu sehende Gedanke einer Bündelung von Infrastrukturtrassen (LEP G 58) bei der diesbezüglichen Beurteilung der Trassenvarianten jedoch Berücksichtigung finden. Im Variantenvergleich wird daher (abweichend von der Rangfolge in der Raumverträglichkeitsstudie für das Kriterium Standortpotenziale und technische Infrastruktur) die von der Kanaltrasse abgerückte Variante A 2.1 als vorteilhaft beurteilt gegenüber den Varianten A 1.3 und A 2.2. Aufgrund der parallelen Linienführung auf kürzerer Strecke schneidet hierbei die Variante A 2.2 (ca. 1 km) besser ab als die Variante A 1.3 (ca. 2,5 km). Gleiches gilt im Hinblick auf die Planung des Saale-Elster-Kanal-Radweges, welcher mit der REP-Änderung unter Punkt 5.9.4.5. Z Nr. 19 als regional bedeutsamer Radweg neu festgelegt wurde. Mit einer Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben der B 181 OU Z-W-M wird den regionalplanerischen Zielstellungen zum Saale-Leipzig-Kanal und zum Saale-Leipzig-Kanal Nachdruck verliehen werden.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>im bislang nicht bespannten Bereich, kann ausschließlich durch ein Brückenbauwerk erfolgen. Ein Verlauf der B 181 im Bereich der „neuen Kanaltrasse“ ist ebenfalls nicht möglich, da dieser Bereich perspektivisch für die Kanalvollendung freizuhalten ist.</p> <p>Als weiteres zentrales Projekt der Regionalentwicklung zwischen Leipzig und Halle (Saale) ist der Bau des SLK-Radweges anzuführen. Der SLK-Radweg ging 2018 als Schlüsselprojekt aus dem „Konzept zur Inwertsetzung des Saale-Elster-Kanals“ hervor, dass die Städte Leipzig, Leuna und Schkeuditz gemeinsam beauftragt hatten. Der SLK-Radweg soll entlang des kompletten, bespannten wie unbespannten, Abschnittes des Kanals verlaufen und wurde aus Gründen unterschiedlicher baulicher Rahmenbedingungen in drei Teilbauabschnitte (TBA) gegliedert (siehe Anlage 2). Derzeit arbeiten die Städte Leipzig, Leuna und Schkeuditz auf Basis einer interkommunalen Vereinbarung gemeinsam an der Umsetzung des 11,4 km langen TBA 1, welcher komplett am bespannten Teil des Kanals auf den Betriebswegen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) verlaufen soll. In allen drei Kommunen wurden entsprechende Stadtratsbeschlüsse gefasst. Die Fertigstellung des TBA 1 ist bis 2028 geplant.</p> <p>Die Vorzugsvariante A2.2 der B 181 führt zu weitreichenden Komplikationen mit dem geplanten Verlauf des SLK-Radweges im TBA 2, da diese den Radweg westlich des derzeit bespannten Kanalabschnittes queren würde. Der weitere Verlauf von A2.2 hat zudem bis Wüsteneutzsch einen Verlauf der Bundesstraße in relativer Nähe des SLK-Radweges zur Folge. Da das Radwegprojekt insbesondere realisiert wird, um die Erlebbarkeit des Kanals für alle Menschen zu erhöhen und die Landschaft in ihrem naturnahen Charakter zu genießen, ist dies nicht tragbar.</p> <p>In der Gesamtbetrachtung wird ein Bundesstraßenneubau in der Variante A2.2 von Seiten der Stadt Leipzig abgelehnt.</p> <p><u>Weitere Varianten</u></p> <p>Die Variante A1.3 verläuft überwiegend identisch mit der Variante A2.2 und quert die alte Kanaltrasse an selbiger Stelle. Richtung Westen schlägt die Variante A1.3 jedoch im Bereich der Kiesgruben Wallendorf/Schladebach streckenweise einen südlicheren Verlauf ein, der dort nahezu vollständig im Bereich der alten und neuen Kanaltrasse verläuft.</p> <p>Für den Verlauf des SLK-Radweges sowie die Vollendung des Kanals hat die Variante A1.3 dieselben Folgen wie die Variante A2.2.</p> <p>Die Variante A1.3 wird daher aus den bereits oben ausgeführten Gründen von Seiten der Stadt Leipzig ebenfalls abgelehnt.</p> <p>Die Variante A2.1 verläuft überwiegend nördlicher als A2.2 und A1.3 und verursacht die wenigsten Konflikte mit der alten und neuen Kanaltrasse, da dort keine zusätzlichen Querungen vorgesehen sind. Da sie den bespannten Teil des Kanals kurz vor dessen Ende quert, ist hier bereits ein zusätzliches Brückenbauwerk eingeplant.</p> <p>Bezugnehmend auf die Trassenführung des SLK-Radweges ist dieses Brückenbauwerk jedoch so zu planen, dass es auch über den Radweg hinweggeht.</p> <p>Unter Berücksichtigung dieser Herausforderungen und entsprechender planerischer Anpassungen sind für die Stadt Leipzig mit der Variante A2.1 die geringsten Überschneidungen in Bezug auf den Bau des SLK-Radweges und die perspektivische Vollendung des SLK verbunden.</p> <p>Gleichsam wird jedoch angeregt, zu prüfen, ob die Variante A2.1 so geführt werden kann, dass sie nördlich des Kanals auf den Bestand der B181 mündet und entsprechend ohne zusätzliche Querung/ zusätzliches Brückenbauwerk auskommt, da sie dann das vorhandene Brückenbauwerk nutzen könnte.</p> <p>Ergänzend sei an dieser Stelle die „Hauptverkehrsstraße mit Landesbedeutung“ (gem. REP 2010) erwähnt, deren Verlauf wenige hundert Meter östlich der Schleusenruine Wüsteneutzsch beginnen und sowohl im Bereich der alten als auch neuen Kanaltrasse bis zum bespannten Teil des SLK verlaufen würde. Auch diese Variante wird von Seiten der Stadt Leipzig abgelehnt.</p> <p><u>Zusammenfassung</u></p> <p>Die Anbindung des SLK an die Saale einschl. der Freihaltung der Trasse wurde im „Tourismuswirtschaftlichen Gesamtkonzept für die Gewässerlandschaft im mitteldeutschen Raum (TWGK)“ von 2015 als Leuchtturmprojekt verankert und ist damit von hoher Bedeutung für die Stadt Leipzig und die Region. Das TWGK wurde in Sachsen von allen 16 Mitgliedskommunen</p>	<p>steht, wie auch die anderen genauer betrachteten Varianten im Abschnitt A nach Ansicht des Vorhabenträgers dem zukünftigen Aus- bzw. Weiterbau des Saale-Leipzig-Kanals nicht grundsätzlich entgegen.</p> <p>Sollte es im Weiteren zur weitestgehend <u>gleichzeitigen</u> Planung der genannten Vorhaben (Ortsumfahrung, SLK und SLK - Radweg) kommen, so könnte nach Maßgabe des Kreuzungsrechtes eine Berücksichtigung auch in den Planungen des Vorhabenträgers erfolgen. Konzepte allein sind dafür allerdings nicht ausreichend.</p> <p>Sollte das Kanalprojekt zu einem späteren Zeitpunkt in konkrete Planung und ggf. auch in Bau gehen, was ebenso derzeit in keiner Weise absehbar ist, könnte vom Vorhabenträger „Kanal“ ein notwendiges Bauwerk im Zuge der B 181 mit entsprechendem Aufwand ergänzt werden.</p> <p>Auch die Trasse des Saale-Leipzig-Kanal-Radwegs lässt sich bei allen Varianten realisieren.</p>	

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>des Arbeitskreises „Grüner Ring Leipzig“ (einschl. der Stadt Leipzig) sowie der Stadt Halle (Saale) beschlossen.</p> <p>Die Vollendung des SLK wie auch der Bau des SLK-Radweges sind überdies in der „Fort-schreibung des Wassertouristischen Nutzungskonzeptes (WTNK)“ (2023), der „Touristischen Potenzialanalyse und Betrachtung der Grobvarianten der Trassen des Projektes Anbindung des Elster-Saale-Kanals an die Saale“ (2012) bzw. dem „Konzept zur Inwertsetzung des Saale-Elster-Kanals“ (2018) verankert. Im Sinne einer vorausschauenden Planung sind die genann-ten Projekte bei anderen Planungen zu berücksichtigen. Demnach werden die Varianten A2.2 und A1.3 abgelehnt und für die Variante A2.1 wird eine Überarbeitung ohne Que-rung des Kanals angeregt.</p> <p>Wir bitten darum, in künftige Prozesse und Abstimmungen zur B181 und weitere Projekte dieser Region direkt eingebunden bzw. als Träger öffentlicher Belange beteiligt zu werden.</p> <p>Die Stadt Leipzig hatte das mögliche Konfliktpotenzial zwischen B181n- und Kanalplanung bereits in der 40. Sitzung der Raumordnungskommission Halle Leipzig am 12.10.2022, welche von Ihrem Ministerium geleitet wurde, angesprochen.</p> <p>Für Fragen steht Ihnen Herr Schwarzlose aus dem Stadtplanungsamt (Tel. 0341 123-4917; korwin.schwarzlose@leipzig.de) zur Verfügung.</p> <p><u>Anlagen</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1- Trassenkorridore „Touristische Potenzialanalyse [...] Anbindung Elster-Saale-Kanal [...]“ (2011/2012) 2- Geplante Trasse des SLK-Radwegs, TBA 1 -3, (Stand 12/2023) <p><u>Stadt Leipzig (SN vom 15.02.2024 Amt für Stadtgrün und Gewässer Abteilung Gewässerent-wicklung AG Saale-Leipzig-Kanal)</u></p> <p>Die Arbeitsgemeinschaft „Saale-Leipzig-Kanal“ (AG SLK) wurde durch die Belegenheitskom-munen auf das o. g. Verfahren aufmerksam gemacht. Im Auftrag der Vertreterin der Stadt Leipzig in der AG SLK, Frau Zabochnik, sende ich Ihnen hierzu die Stellungnahme, zu welcher das Einvernehmen aller AG-Mitglieder besteht.</p> <p>Die Arbeitsgemeinschaft „Saale-Leipzig-Kanal“ (AG SLK) wurde durch die Belegenheitskom-munen auf das o. g. Verfahren aufmerksam gemacht und möchte zu diesem hiermit Stellung nehmen.</p> <p>Die länderübergreifende AG SLK hat sich Anfang 2020 zusammengefunden, um das gemein-same Interesse zur gleichnamigen Bundeswasserstraße zu bündeln und auf Grundlage der vorliegenden Arbeitskonzepte die Umsetzung der übergeordneten Schlüsselprojekte zu beglei-ten. Mitglieder der AG sind in Sachsen-Anhalt die Stadt Halle (Saale), die Stadt Merseburg, die Stadt Leuna, der Landkreis Saalekreis, die Stadt Leuna, die Gemeinde Schkopau sowie in Sachsen die Stadt Leipzig, die Stadt Schkeuditz und der Landkreis Nordsachsen.</p> <p>Zur Umsetzung des Schlüsselprojektes „Saale-Leipzig-Kanal-Radweg“ hat sich im Jahr 2022 eine Unter-AG „SLK-Radweg“ gegründet, in der sich die Belegenheitskommunen zusammen mit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) quartalsweise zum Fortgang des laufenden Projektes abstimmen.</p> <p>Mit dem „Tourismuswirtschaftlichen Gesamtkonzept (TWGK)“ (2015), der „Touristischen Po-tenzialanalyse und Betrachtung der Grobvarianten der Trassen des Projektes Anbindung des Elster-Saale-Kanals an die Saale“ (2012) und dem „Konzept zur Inwertsetzung des Saale-Elster-Kanals“ (2018) liegen drei Handlungskonzepte vor, die die Ziele und Projekte der AG SLK maßgeblich abbilden und damit eine unmittelbare räumliche Überschneidung zum Be-trachtungsgebiet der „B 181 Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg“ aufweisen.</p> <p>Die B 181 Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg beinhaltet den Neubau der B 181 zwischen Günthersdorf und Merseburg. Das Vorhaben ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 als vordringlicher Bedarf eingestuft und Bestandteil des Förderprogramms gemäß Investitions-gesetz Kohleregionen. Es wurden mehrere Planungsvarianten für den Verlauf untersucht. Mit Mitteilung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales des Landes Sachsen-Anhalt, Referat 24, vom 15.12.2023 wurde das Verfahren zur Raumverträglichkeitsprüfung eingeleitet.</p> <p>Besonders im Fokus der regionalen und länderübergreifenden Entwicklung steht die Bun-deswasserstraße Saale-Leipzig-Kanal - in ihrem bespannten, wie noch unbespannten Verlauf. Für das Gewässer waren in der Vergangenheit verschiedene Titulierungen innerhalb der Regi-on gebräuchlich, was die teilweise abweichenden Bezeichnungen in den hier benannten Rah-menkonzepten erklärt. Anfang 2022 wurde in der länderübergreifenden Arbeitsgemeinschaft festgelegt, fortan einheitlich mit der offiziellen Nomenklatur des Bundes, dem „Saale-Leipzig-</p>		

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>Kanal" (SLK) zu arbeiten. Mit Blick auf den SLK und den SLK-Radweg ergeben sich aus Sicht der Arbeitsgemeinschaft SLK folgende zentrale Anmerkungen:</p> <p><u>Vorzugsvariante A2.2</u></p> <p>Die gem. Erläuterungsbericht dargestellte Vorzugsvariante A2.2 des Neubaus der B 181 zwischen Günthersdorf und Merseburg sieht vor, dass die Bundesstraße ca. 1,5 km westlich des derzeit bespannten Kanalabschnittes verläuft und dort den Bereich quert, der ursprünglich als Fortführung des Saale-Leipzig-Kanals bis zur Saale vorgesehen war und für den teils bereits ein Flussbett vorgeformt ist (sog. „alte Kanaltrasse“). Der weitere Verlauf der B 181 Richtung Westen erfolgt nördlich der alten Kanaltrasse, stellenweise sehr eng an dieser.</p> <p>In der „Touristischen Potenzialanalyse und Betrachtung der Grobvarianten der Trassen des Projektes Anbindung des Elster-Saale-Kanals an die Saale“ wurde neben den tourismuswirtschaftlichen Effekten auch eine Vorzugsvariante für eine perspektivische Fertigstellung des SLK erarbeitet, welche weitestgehend parallel zur alten Kanaltrasse verlaufen würde (sog. „neue Kanaltrasse“, siehe Anhang). Diese neue Kanaltrasse verläuft von Osten her überwiegend angrenzend der alten Trasse, quert diese einmal östlich und einmal westlich der Schladebacher Teiche, um dann etwas nördlich der Schleusenruine Wüsteneutzsch weiter Richtung Saalemündung zu laufen.</p> <p>Beim Vergleich dieser neuen Kanaltrasse des SLK mit der Vorzugsvariante A2.2 der B 181 ist festzustellen, dass es im Bereich der geplanten Querung der B 181 über die nicht bespannte Kanaltrasse und im daran anschließenden Verlauf Richtung Westen Überschneidungen gibt, die einem zukünftigen Aus- bzw. Weiterbau des Kanals entgegenstehen. Eine Querung, auch im bislang nicht bespannten Bereich, kann ausschließlich durch ein Brückenbauwerk erfolgen. Ein Verlauf der B 181 im Bereich der „neuen Kanaltrasse“ ist ebenfalls nicht möglich, da dieser Bereich perspektivisch für die Kanalvollendung freizuhalten ist.</p> <p>Als weiteres zentrales Projekt der Regionalentwicklung zwischen Leipzig und Halle (Saale) ist der Bau des SLK-Radweges anzuführen. Der SLK-Radweg ging 2018 als Schlüsselprojekt aus dem „Konzept zur Inwertsetzung des Saale-Elster-Kanals“ hervor, dass die Städte Leipzig, Leuna und Schkeuditz gemeinsam beauftragt hatten. Der SLK-Radweg soll entlang des kompletten, bespannten wie unbespannten, Abschnittes des Kanals verlaufen und wurde aus Gründen unterschiedlicher baulicher Rahmenbedingungen in drei Teilbauabschnitte (TBA) gegliedert (siehe Plan anbei). Derzeit arbeiten die Städte Leipzig, Leuna und Schkeuditz auf Basis einer interkommunalen Vereinbarung gemeinsam an der Umsetzung des 11,4 km langen TBA 1, welcher komplett am bespannten Teil des Kanals auf den Betriebswegen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) verlaufen soll. In allen drei Kommunen wurden entsprechende Stadtratsbeschlüsse gefasst. Die Fertigstellung des TBA 1 ist bis 2028 geplant.</p> <p>Die Vorzugsvariante A2.2 der B 181 führt zu weitreichenden Komplikationen mit dem geplanten Verlauf des SLK-Radweges im TBA 2, da diese den Radweg westlich des derzeit bespannten Kanalabschnittes queren würde. Der weitere Verlauf von A2.2 hat zudem bis Wüsteneutzsch einen Verlauf der Bundesstraße in relativer Nähe des SLK-Radweges zur Folge. Da das Radwegprojekt insbesondere realisiert wird, um die Erlebbarkeit des Kanals für alle Bevölkerungsgruppen zu erhöhen und die Landschaft in ihrem naturnahen Charakter zu genießen, ist dies nicht tragbar.</p> <p>In der Gesamtbetrachtung wird ein Bundesstraßenneubau in der Variante A2.2 von Seiten der AG SLK abgelehnt.</p> <p><u>Weitere Varianten</u></p> <p>Die Variante A1.3 verläuft überwiegend identisch mit der Variante A2.2 und quert die alte Kanaltrasse an selbiger Stelle. Richtung Westen schlägt die Variante A1.3 jedoch im Bereich der Kiesgruben Wallendorf/Schladebach streckenweise einen südlicheren Verlauf ein, der dort nahezu vollständig im Bereich der alten und neuen Kanaltrasse verläuft.</p> <p>Für den Verlauf des SLK-Radweges sowie die Vollendung des Kanals hat die Variante A1.3 dieselben Folgen wie die Variante A2.2.</p> <p>Die Variante A1.3 wird daher aus den bereits oben ausgeführten Gründen von Seiten der AG SLK ebenfalls abgelehnt.</p> <p>Die Variante A2.1 verläuft überwiegend nördlicher als A2.2 und A1.3 und verursacht die wenigsten Konflikte mit der alten und neuen Kanaltrasse, da dort keine zusätzlichen Querungen vorgesehen sind. Da sie den bespannten Teil des Kanals kurz vor dessen Ende quert, ist hier bereits ein zusätzliches Brückenbauwerk eingeplant.</p>		

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>Bezugnehmend auf die Trassenführung des SLK-Radweges ist dieses Brückenbauwerk jedoch so zu planen, dass es auch über den Radweg hinweggeht.</p> <p>Unter Berücksichtigung dieser Herausforderungen und entsprechender planerischer Anpassungen sind für die AG SLK mit der Variante A2.1 die geringsten Überschneidungen in Bezug auf den Bau des SLK-Radweges und die perspektivische Vervollständigung des SLK verbunden. Gleichsam wird jedoch angeregt, zu prüfen, ob die Variante A2.1 so geführt werden kann, dass sie nördlich des Kanals auf den Bestand der B181 mündet und entsprechend ohne zusätzliche Querung/zusätzliches Brückenbauwerk auskommt, da sie dann das vorhandene Brückenbauwerk nutzen könnte.</p> <p>Ergänzend sei an dieser Stelle die „Hauptverkehrsstraße mit Landesbedeutung“ (gem. REP 2010) erwähnt, deren Verlauf wenige hundert Meter östlich der Schleusenruine Wüsteneutzsch beginnen und sowohl im Bereich der alten als auch neuen Kanaltrasse bis zum bespannten Teils des SLK verlaufen würde. Auch diese Variante wird von Seiten der AG SLK abgelehnt.</p> <p><u>Zusammenfassung</u></p> <p>Die Anbindung des SLK an die Saale einschl. der Freihaltung der Trasse wurde im „Tourismuswirtschaftlichen Gesamtkonzept für die Gewässerlandschaft im mitteldeutschen Raum (TWGK)“ von 2015 als Leuchtturmprojekt verankert und ist damit von hoher Bedeutung für die Region. Das TV/GK wurde in Sachsen von allen 16 Mitgliedskommunen des Arbeitskreises „Grüner Ring Leipzig“ sowie der Stadt Halle (Saale) beschlossen.</p> <p>Die Vervollständigung des SLK wie auch der Bau des SLK-Radweges sind überdies in der „Fortschreibung des Wassertouristischen Nutzungskonzeptes (WTNK)“ (2023), der „Touristischen Potenzialanalyse und Betrachtung der Grobvarianten der Trassen des Projektes Anbindung des Elster-Saale-Kanals an die Saale“ (2012) bzw. dem „Konzept zur Inwertsetzung des Saale-Elster-Kanals“ (2018) verankert. Im Sinne einer vorausschauenden Planung sind die genannten Projekte bei anderen Planungen zu berücksichtigen. Demnach werden die Varianten A2.2 und A1.3 abgelehnt und für die Variante A2.1 wird eine Überarbeitung ohne Querung des Kanals angeregt.</p> <p>Für Fragen steht Ihnen Frau Zabojsnik, Leiterin der Abteilung Gewässerentwicklung im Amt für Stadtgrün und Gewässer der Stadt Leipzig sowie Vertreterin der Stadt Leipzig in der AG Saale-Leipzig-Kanal zur Verfügung (E-Mail: angela.zabojsnik@leipzig.de, Tel. 0341 123-1611).</p> <p>Anlagen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Trassenkorridore „Touristische Potenzialanalyse und Betrachtung der Grobvarianten der Trassen des Projektes Anbindung des Elster-Saale-Kanals an die Saale ...“ (2011/2012) - Geplante Trasse des SLK-Radweges, TBA 1 -3, (Stand 12/2023) 		
S 2	<p><u>Grüner Ring Leipzig (SN vom 22.01.2024)</u></p> <p>Von Seiten des „Saale-Elster-Kanal-Förderverein e. V.“ wurde der Grüne Ring Leipzig (GRL) auf das o. g. Verfahren aufmerksam gemacht, zu dem wir hiermit Stellung nehmen.</p> <p>Der GRL ist eine seit 1996 tätige kommunale Arbeitsgemeinschaft mit derzeit 16 Mitgliedskommunen in Sachsen (14 Kommunen, 2 Landkreise). Sprecher ist seit 2006 der Bürgermeister für Umwelt, Klima, Ordnung und Sport der Stadt Leipzig. Über eine Vielzahl an Projekten ist der GRL seither in der Regionalentwicklung - sowohl interkommunal als auch länderübergreifend - tätig und pflegt dabei kontinuierlich enge Verbindungen nach Sachsen-Anhalt.</p> <p>Mit der „Fortschreibung des Wassertouristischen Nutzungskonzeptes (WTNK)“ (2023), dem „Tourismuswirtschaftlichen Gesamtkonzept (TWGK)“ (2015), der „Touristischen Potenzialanalyse und Betrachtung der Grobvarianten der Trassen des Projektes Anbindung des Elster-Saale-Kanals an die Saale“ (2012) oder dem „Konzept zur Inwertsetzung des Saale-Elster-Kanals“ (2018) seien nur die aktuellsten GRL-Projekte genannt, die eine unmittelbare Verbindung zum Betrachtungsgebiet der „B 181 Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg“ aufweisen.</p> <p>Die B 181 Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg beinhaltet den Neubau der B 181 zwischen Günthersdorf und Merseburg. Das Vorhaben ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 als vordringlicher Bedarf eingestuft und Bestandteil des Förderprogramms gemäß Investitionsgesetz Kohleregionen. Es wurden mehrere Planungsvarianten für den Verlauf untersucht. Mit Mitteilung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales des Landes Sachsen-Anhalt, Referat 24, vom 15.12.2023 wurde das Verfahren zur Raumverträglichkeitsprüfung eingeleitet.</p> <p>Besonders im Fokus der regionalen und länderübergreifenden Entwicklung steht die Bundeswasserstraße Saale-Leipzig-Kanal - in ihrem bespannten, wie noch unbespannten Verlauf.</p>	<p>Der Vorhabenträger nimmt die Informationen zu den bisher erarbeiteten Konzepten im Zusammenhang mit dem Ausbau des Saale-Leipzig-Kanals zur Kenntnis. Im Einzelnen wird folgendes erwidert:</p> <p><u>Vorzugsvariante A 2.2</u></p> <p>Die in der „Touristischen Potenzialanalyse und Betrachtung der Grobvarianten der Trasse des Projektes Anbindung des Elster-Saale-Kanals an die Saale“ beschriebene sogenannte „neue Kanaltrasse“, die auch die als Anhang zum Schreiben beigefügte Karte zeigt, verläuft von Osten kommend nördlich der Trasse der B 181 n, quert den alten Trassenverlauf zwischen Wüsteneutzsch und der L 184 und verläuft südlich der Trassenführung der Variante 2.2 weiter in Richtung Westen. Im Bereich der L 183 wird die Trasse der alten Kanalführung erneut gekreuzt. Von da an liegt die neue Kanaltrasse nördlich der alten Trassenführung. Für den Bereich bis zur zweiten Querung der alten Kanaltrasse von Osten kommend (Bereich L 183) sind keine Konflikte zwischen Kanal- und Straßenstrasse erkennbar. Ab ca. 500 m östlich der L 183 bis ca. 1500 m östlich der L 183 nähern sich die Trassenführungen an. Im weiteren Planungsverlauf können Abstimmungen zur Lage der beiden Trassen getroffen werden, die gegenseitige Beeinflussungen ausschließen. Um diese Abstimmungen treffen zu können, ist eine Planung zum SLK erforderlich, der genaue Angaben zur Lage im Gelände, zum Höhenverlauf, zur Kilometrierung des Kanals u. ä. entnommen werden können.</p> <p>Die Querung der Kanaltrasse, ob „neu“ oder „alt“ durch Errichtung eines Bauwerks lehnt der Vorhabenträger zum jetzigen Zeitpunkt ab. Der Saale-Leipzig-Kanal ist eine Bundeswasserstraße und unterliegt somit der Baulast der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes geht davon aus, dass eine Fertigstellung des SLK nicht durch sie erfolgt. Der Bau des SLK ist nicht Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans 2030 der Bundesrepublik Deutschland, Verkehrsträger Wasserstraßen. Mit Verweis auf die Bestimmungen des Kreuzungsrechtes bzw. der Planfeststellungsrichtlinien können nur so genannte verfestigte Planungen beim weiteren Planungsfortschritt zum Vorhaben B 181 OU Zöschen-Wallendorf-Merseburg berücksichtigt werden. Diese Voraussetzung hat entsprechende Auswirkungen letztendlich auf die kreuzungsrechtlichen</p>	<p>Die Stellungnahme des Grünen Rings Leipzig wird teilweise berücksichtigt. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird grundsätzlich gefolgt.</p> <p>Den Schwerpunktbelangen aus der Stellungnahme des Grünen Rings Leipzig (Saale-Leipzig-Kanal und Saale-Leipzig-Kanal-Radweg) wurde im Erörterungstermin nochmals hinreichend Raum gegeben.</p> <p>Die teilweise Berücksichtigung der Stellungnahme des Grünen Rings Leipzig führt zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie und zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p> <p>Bei dem Ziel Z 5.9.5 der REP-Änderung zum Saale-Leipzig-Kanal handelt es sich um ein im weiteren Verfahren zu beachtendes Ziel der Raumordnung dahingehend, dieses Ziel mit der ebenfalls als Ziel der Raumordnung verankerten Planung der B 181 OU Z-W-M miteinander vereinbar zu gestalten und abzustimmen. Von einer grundsätzlichen Konformität der Planung der B 181 OU Z-W-M im Hinblick auf deren Kreuzung mit der regionalplanerisch gesicherten Kanaltrasse des Saale-Leipzig-Kanals wird mithin ausgegangen, so dass diesbezüglich alle Varianten als gleichrangig bewertet werden. Auch im Hinblick auf den Trassenverlauf der Varianten der B 181 OU Z-W-M mit teilweisen Parallelführungen zum Saale-Leipzig-Kanal wird von einer Konformität ausgegangen, da im REP (unter Berücksichtigung des Planungsmaßstabes) eine Trasse der B 181n in Parallelführung zur Kanaltrasse zeichnerisch dargestellt ist und im nachfolgenden Planungsprozess Spielräume für weitere Optimierungen bestehen. Da es sich bei den Bestrebungen zur Vervollständigung des Saale-Leipzig-Kanals um Planungen mit großer touristischer Bedeutung für die Region handelt, muss der raumordnerisch grundsätzlich positiv zu sehende Gedanke einer Bündelung von Infrastrukturtrassen (LEP G 58) bei der diesbezüglichen Beurteilung der Trassenvarianten jedoch Berücksichtigung finden. Im Variantenvergleich wird daher (abweichend von der Rangfolge in der Raumverträglichkeitsstudie für das Kriterium Standortpotenziale und technische Infrastruktur) die von der Kanaltrasse abgerückte Variante A 2.1 als vorteilhaft beurteilt gegenüber den Varianten</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>Für das Gewässer waren in der Vergangenheit verschiedene Titulierungen innerhalb der Region gebräuchlich, was die teilweise abweichenden Bezeichnungen in den hier benannten Rahmenkonzepten erklärt. Anfang 2022 wurde festgelegt, im GRL, wie auch in der länderübergreifenden Arbeitsgruppe, fortan einheitlich mit der offiziellen Nomenklatur des Bundes, dem „Saale-Leipzig-Kanal“ (SLK) zu arbeiten.</p> <p>Mit Blick auf den SLK und den SLK-Radweg ergeben sich aus Sicht des GRL, hier betroffen durch die Mitglieds- und Anrainerkommunen Schkeuditz und Leipzig, folgende Anmerkungen:</p> <p><u>Vorzugsvariante A2.2</u></p> <p>Die Vorzugsvariante A2.2 des Neubaus der B 181 zwischen Günthersdorf und Merseburg sieht vor, dass die Bundesstraße ca. 1,5 km westlich des derzeit bespannten Kanalabschnittes verläuft und dort den Bereich quert, der ursprünglich als Fortführung des Saale-Leipzig-Kanals bis zur Saale vorgesehen war und für den teils bereits ein Flussbett vorgeformt ist (sog. „alte Kanaltrasse“). Der weitere Verlauf der B 181 Richtung Westen erfolgt dann nördlich der alten Kanaltrasse, stellenweise sehr eng an dieser.</p> <p>In der „Touristischen Potenzialanalyse und Betrachtung der Grobvarianten der Trassen des Projektes Anbindung des Elster-Saale-Kanals an die Saale“ wurde neben den tourismuswirtschaftlichen Effekten auch eine Vorzugsvariante für eine perspektivische Fertigstellung des SLK erarbeitet, welche weitestgehend parallel zur alten Kanaltrasse verlaufen würde (sog. „neue Kanaltrasse“, siehe Anhang). Diese neue Kanaltrasse verläuft von Osten her überwiegend angrenzend der alten Trasse, quert diese einmal östlich und einmal westlich der Schladebacher Teiche, um dann etwas nördlich der Schleusenruine Wüsteneutzsch weiter Richtung Saalemündung zu laufen.</p> <p>Beim Vergleich dieser neuen Kanaltrasse des SLK mit der Vorzugsvariante A2.2 der B 181 ist festzustellen, dass es im Bereich der geplanten Querung der B 181 über die nicht bespannte Kanaltrasse und im daran anschließenden Verlauf Richtung Westen Überschneidungen gibt, die einem zukünftigen Aus- bzw. Weiterbau des Kanals entgegenstehen. Eine Querung, auch im bislang nicht bespannten Bereich, kann ausschließlich durch ein Brückenbauwerk erfolgen. Ein Verlauf der B 181 im Bereich der „neuen Kanaltrasse“ ist ebenfalls nicht möglich, da dieser Bereich für die Kanalvollendung freizuhalten ist.</p> <p>Als weiteres zentrales Projekt der Regionalentwicklung zwischen Leipzig und Halle (Saale) ist der Bau des SLK-Radweges anzuführen. Der SLK-Radweg ging 2018 als Schlüsselprojekt aus dem „Konzept zur Inwertsetzung des Saale-Elster-Kanals“ hervor, dass die Städte Leipzig, Leuna und Schkeuditz gemeinsam beauftragt hatten. Der SLK-Radweg soll entlang des kompletten, bespannten wie unbespannten, Abschnittes des Kanals verlaufen und wurde aus Gründen unterschiedlicher baulicher Rahmenbedingungen in drei Teilbauabschnitte (TBA) gegliedert (siehe Plan anbei). Derzeit arbeiten die Städte Leipzig, Leuna und Schkeuditz auf Basis einer interkommunalen Vereinbarung gemeinsam an der Umsetzung des 11,4 km langen TBA 1, welcher komplett am bespannten Teil des Kanals auf den Betriebswegen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) verlaufen soll. In allen drei Kommunen wurden entsprechende Stadtratsbeschlüsse gefasst. Die Fertigstellung des TBA 1 erfolgt bis 2028.</p> <p>Die Vorzugsvariante A2.2 der B 181 führt zu weitreichenden Komplikationen mit dem geplanten Verlauf des SLK-Radweges im TBA 2, da diese den Radweg westlich des derzeit bespannten Kanalabschnittes queren würde. Der weitere Verlauf von A2.2 hat zudem bis Wüsteneutzsch einen Verlauf der Bundesstraße in relativer Nähe des SLK-Radweges zur Folge. Da das Radwegprojekt insbesondere realisiert wird, um die Erlebbarkeit des Kanals für alle Bevölkerungsgruppen zu erhöhen und die Landschaft in ihrem naturnahen Charakter zu genießen, ist dies nicht tragbar.</p> <p>In der Gesamtbetrachtung wird ein Bundesstraßenneubau in der Variante A2.2 von Seiten des GRL abgelehnt.</p> <p><u>Weitere Varianten</u></p> <p>Die Variante A1.3 verläuft über/viegend identisch mit der Variante A2.2 und quert die alte Kanaltrasse an selbiger Stelle. Richtung Westen schlägt die Variante A1.3 jedoch im Bereich der Kiesgruben Wallendorf/Schladebach streckenweise einen südlicheren Verlauf ein, der dort nahezu vollständig im Bereich der alten und neuen Kanaltrasse verläuft.</p> <p>Für den Verlauf des SLK-Radweges sowie die Vollendung des Kanals hat die Variante A1.3 dieselben Folgen wie die Variante A2.2.</p> <p>Die Variante A1.3 wird daher aus den bereits oben ausgeführten Gründen von Seiten des</p>	<p>Regelungen, einschließlich Bau- und Unterhaltungsaufwendungen. Dies gilt gleichermaßen für den SLK und den SLK - Radweg. Weitreichende Komplikationen der Vorzugsvariante A 2.2 mit der Ausführung des Saale-Leipzig-Kanal-Radwegs werden vom Vorhabenträger nicht gesehen. Die Radwegtrasse lässt sich relativ problemlos realisieren. Im Querungsbereich der Straßentrasse mit dem SLK ist ein parallel zur Trasse führender Wirtschaftsweg vorgesehen, der den Radweg aufnehmen kann. Der Wirtschaftsweg wird bis zum Bauwerk A 2.2-02U geführt, dass die B 181 n überführt. Es entsteht ein Umweg von ca. 1000 m. Dieser ist für Radfahrer zumutbar.</p> <p><u>Weitere Varianten</u></p> <p>Die Anmerkungen zur Variante A 1.3 und deren Ablehnung nimmt der Vorhabenträger zur Kenntnis. Die Variante A 2.1 quert die Kanaltrasse etwa 600 m westlich des vorhandenen Bauwerks über den SLK im wasserführenden Bereich. Die Querung erfolgt nicht mit einem Brückenbauwerk. Zur Aufrechterhaltung des Wasserstandes ist der Einbau von 2 nebeneinander liegenden Durchlassbauwerken in das Kanalbett und die Überschüttung der Durchlässe vorgesehen. Ein im Querungsbereich zu errichtendes Bauwerk dient der Aufrechterhaltung landwirtschaftlicher Wegebeziehungen und überführt die B 181 n nördlich des Kanals. Dieses Bauwerk kann von Radfahrenden zur Querung der B 181 genutzt werden. Die Verknüpfung der B 181a und der B 181 n nördlich des vorhandenen Bauwerks über den SLK wurde im Zuge der Voruntersuchung geprüft und verworfen. Eine den Erfordernissen einer Straße der Straßenkategorie LS II gerecht werdende Trassierung der B 181 n ist nicht möglich. Das vorhandene Bauwerk wäre abzureißen und durch einen Ersatzneubau zu ersetzen. Die vorhandene Breite und der sich an das Bauwerk anschließende Radius der B 181 in Richtung Günthersdorf genügen den Anforderungen nicht.</p> <p><u>Zusammenfassung</u></p> <p>Die Verankerung der Anbindung des SLK an die Saale einschließlich der Freihaltung der Trasse im „Tourismuswirtschaftlichen Gesamtkonzept für die Gewässerlandschaft im mitteldeutschen Raum (TWGK)“ 2015 als Leuchtturmprojekt sowie weitere Projekte wird vom Vorhabenträger zur Kenntnis genommen. Die in den Unterlagen zur Raumverträglichkeitsprüfung herausgearbeitete Vorzugsvariante A 2.2 steht, wie auch die anderen genauer betrachteten Varianten im Abschnitt A nach Ansicht des Vorhabenträgers dem zukünftigen Aus- bzw. Weiterbau des Saale-Leipzig-Kanals nicht grundsätzlich entgegen. Sollte es im Weiteren zur weitestgehend gleichzeitigen Planung der genannten Vorhaben (Ortsumfahrung, SLK und SLK - Radweg) kommen, so könnte nach Maßgabe des Kreuzungsrechtes eine Berücksichtigung auch in den Planungen des Vorhabenträgers erfolgen. Konzepte allein sind dafür allerdings nicht ausreichend. Sollte das Kanalprojekt zu einem späteren Zeitpunkt in konkrete Planung und ggf. auch in Bau gehen, was ebenso derzeit in keiner Weise absehbar ist, könnte vom Vorhabenträger „Kanal“ ein notwendiges Bauwerk im Zuge der B 181 mit entsprechendem Aufwand ergänzt werden. Auch die Trasse des Saale-Leipzig-Kanal-Radwegs lässt sich bei allen Varianten realisieren.</p>	<p>A 1.3 und A 2.2. Aufgrund der parallelen Linienführung auf kürzerer Strecke schneidet hierbei die Variante A 2.2 (ca. 1 km) besser ab als die Variante A 1.3 (ca. 2,5 km). Gleiches gilt im Hinblick auf die Planung des Saale-Elster-Kanal-Radweges, welcher mit der REP-Änderung unter Punkt 5.9.4.5. Z Nr. 19 als regional bedeutsamer Radweg neu festgelegt wurde. Mit einer Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben der B 181 OU Z-W-M wird den regionalplanerischen Zielstellungen zum Saale-Leipzig-Kanal und zum Saale-Leipzig-Kanal Nachdruck verliehen werden.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>GRL ebenfalls abgelehnt.</p> <p>Die Variante A2.1 verläuft überwiegend nördlicher als A2.2 und A1.3 und verursacht die wenigsten Konflikte mit der alten und neuen Kanaltrasse, da dort keine zusätzlichen Querungen vorgesehen sind. Da sie den bespannten Teil des Kanals kurz vor dessen Ende quert, ist hier bereits ein zusätzliches Brückenbauwerk eingeplant.</p> <p>Bezugnehmend auf die Trassenführung des SLK-Radweges ist dieses Brückenbauwerk jedoch so zu planen, dass es auch über den Radweg hinweggeht.</p> <p>Unter Berücksichtigung dieser Herausforderungen und entsprechender planerischer Anpassungen sind für den GRL mit der Variante A2.1 die geringsten Überschneidungen in Bezug auf die Vollendung des SLK sowie dem Bau des SLK-Radweges verbunden. Gleichsam wird jedoch angeregt, zu prüfen, ob die Variante A2.1 so geführt werden kann, dass sie nördlich des Kanals auf den Bestand der B181 mündet und entsprechend ohne zusätzliche Querung/zusätzliches Brückenbauwerk auskommt, da sie dann das vorhandene Brückenbauwerk nutzen könnte.</p> <p>Ergänzend sei an dieser Stelle die „Hauptverkehrsstraße mit Landesbedeutung“ (gern. REP 2010) erwähnt, deren Verlauf wenige hundert Meter östlich der Schleusenruine Wüsteneutzsch beginnen und sowohl im Bereich der alten als auch neuen Kanaltrasse bis zum bespannten Teils des SLK verlaufen würde. Auch diese Variante wird von Seiten des GRL abgelehnt.</p> <p><u>Zusammenfassung</u></p> <p>Die Anbindung des SLK an die Saale einschl. der Freihaltung der Trasse wurde im „Tourismuswirtschaftlichen Gesamtkonzept für die Gewässerlandschaft im mitteldeutschen Raum (TWGK)“ von 2015 als Leuchtturmprojekt verankert und ist damit von hoher Bedeutung für die Region. Das TWGK wurde von allen 16 Mitgliedskommunen des GRL sowie der Stadt Halle (Saale) beschlossen. Die Vollendung des SLK wie auch der Bau des SLK-Radweges sind überdies in der „Forterschreibung des Wassertouristischen Nutzungskonzeptes (WTNK)“ (2023), der „Touristischen Potenzialanalyse und Betrachtung der Grobvarianten der Trassen des Projektes Anbindung des Elster-Saale-Kanals an die Saale“ (2012) bzw. dem „Konzept zur Inwertsetzung des Saale-Elster-Kanals“ (2018) verankert. Im Sinne einer vorausschauenden Planung sind die genannten Projekte bei anderen Planungen zu berücksichtigen. Demnach werden die Varianten A2.2 und A1.3 abgelehnt und für die Variante A2.1 wird eine Überarbeitung ohne Querung des Kanals angeregt.</p> <p>Für Fragen steht Ihnen Frau Zabochnik, Leiterin der Abteilung Gewässerentwicklung im Amt für Stadtgrün und Gewässer der Stadt Leipzig (auch verantwortlich für das Projekt- und Finanzmanagement sowie die strategische Ausrichtung des GRL) zur Verfügung (E-Mail: ange-la.zabochnik@leipzig.de. Tel. 0341 123-1611).</p> <p>Anlagen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Trassenkorridore „Touristische Potenzialanalyse und Betrachtung der Grobvarianten der Trassen des Projektes Anbindung des Elster-Saale-Kanals an die Saale ...“ (2011/2012) - Geplante Trasse des SLK-Radweges, TBA 1 -3, (Stand 12/2023) 		
S 3	<p><u>Stadt Schkeuditz (SN vom 14.02.2024)</u></p> <p>Die Stadt Schkeuditz möchte hiermit zum o.g. Vorhaben, welches am 05.02.2024 im Technischen Ausschuss beraten wurde, folgende Stellungnahme abgeben:</p> <p>Als Mitglied der Arbeitsgemeinschaft „Saale Leipzig Kanal“ (AG SLK) liegt es im Interesse der Stadt Schkeuditz die zukünftige Entwicklung der genannten Bundeswasserstraße zu sichern. Durch die drei Handlungskonzepte der AG, dem „Tourismuswirtschaftlichen Gesamtkonzept (TWGK)“, der Touristischen Potentialanalyse und Betrachtung der Grobvarianten der Trassen des Projektes Anbindung des Elster-Saale-Kanals an die Saale“ und dem „Konzept der Inwertsetzung des Saale-Elster-Kanals“, werden die Ziele und Projekte der AG SLK maßgeblich abgebildet und ein unmittelbarer räumlicher Zusammenhang zur Raumverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben „B 181 Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg“ aufgewiesen. Aus diesem Grund möchte die Stadt Schkeuditz im weiteren Verlauf folgende Hinweise zu den Planunterlagen geben.</p> <p>In der gemäß Erläuterungsbericht in Betracht gezogenen Vorzugsvariante A2.2 ist festzustellen, dass diese in ihrem Ausmaß einem zukünftigen Aus- bzw. Weiterbau des Kanals entgegensteht und eine Querung ausschließlich durch ein Brückenbauwerk erfolgen kann. Eine Verlegung der B 181 in den Bereich der „neuen Kanaltrasse“ des SLK ist ebenso nicht möglich. Dieser wird für eine perspektivische Kanalvollendung freigehalten. Weiterhin führt Vorzugsvariante A2.2 zu weitreichenden Komplikationen mit dem Verlauf des SLK-Radwegs in Teilbauab-</p>	<p>Der Vorhabenträger nimmt die Mitgliedschaft der Stadt Schkeuditz in der Arbeitsgemeinschaft „Saale-Leipzig-Kanal“ sowie die im Rahmen der Arbeitsgemeinschaft erarbeiteten Handlungskonzepte für die zukünftige Entwicklung der Bundeswasserstraße zur Kenntnis.</p> <p>Mit Verweis auf die Bestimmungen des Kreuzungsrechtes bzw. der Planfeststellungsrichtlinien können nur so genannte verfestigte Planungen beim weiteren Planungsfortschritt zum Vorhaben B 181 OU Zöschen-Wallendorf-Merseburg berücksichtigt werden.</p> <p>Diese Voraussetzung hat entsprechende Auswirkungen letztendlich auf die kreuzungsrechtlichen Regelungen, einschließlich Bau- und Unterhaltungsaufwendungen.</p> <p>Dies gilt gleichermaßen für den SLK und den SLK - Radweg.</p> <p>Die in den Unterlagen zur Raumverträglichkeitsprüfung herausgearbeitete Vorzugsvariante A 2.2 steht, wie auch die anderen genauer betrachteten Varianten im Abschnitt A nach Ansicht des Vorhabenträgers dem zukünftigen Aus- bzw. Weiterbau des Saale-Leipzig-Kanals nicht entgegen.</p> <p>Sollte es im Weiteren zur weitestgehend gleichzeitigen Planung der genannten Vorhaben (Ortsumfahrung, SLK und SLK - Radweg) kommen, so könnte nach Maßgabe des Kreuzungsrechtes eine Berücksichtigung auch in den Planungen des Vorhabenträgers erfolgen. Konzepte allein sind dafür allerdings nicht ausreichend.</p> <p>Sollte das Kanalprojekt zu irgendeinem Zeitpunkt in Planung und Bau gehen, was derzeit in keiner Weise absehbar ist, könnte vom Vorhabenträger Kanal ein notwendiges Bauwerk im Zuge der B 181 mit entsprechendem Aufwand ergänzt werden.</p> <p>Auch die Trasse des Saale-Leipzig-Kanal-Radwegs lässt sich bei allen Varianten realisieren.</p>	<p>Die Stellungnahme der Stadt Schkeuditz wird teilweise berücksichtigt.</p> <p>Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird grundsätzlich gefolgt.</p> <p>Den Schwerpunktbelangen aus der Stellungnahme der Stadt Schkeuditz (Saale-Leipzig-Kanal und Saale-Leipzig-Kanal-Radweg) wurde im Erörterungstermin nochmals hinreichend Raum gegeben.</p> <p>Die teilweise Berücksichtigung der Stellungnahme der Stadt Schkeuditz führt zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie und zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p> <p>Bei dem Ziel Z 5.9.5 der REP-Änderung zum Saale-Leipzig-Kanal handelt es sich um ein im weiteren Verfahren zu beachtendes Ziel der Raumordnung dahingehend, dieses Ziel mit der ebenfalls als Ziel der Raumordnung verankerten Planung der B 181 OU Z-W-M miteinander vereinbar zu gestalten und abzustimmen. Von einer grundsätzlichen Konformität der Planung der B 181 OU Z-W-M im Hinblick auf deren Kreuzung mit der regionalplanerisch gesicherten Kanaltrasse des Saale-Leipzig-Kanals wird mithin ausgegangen, so dass diesbezüglich alle Varianten als gleichrangig bewertet werden. Auch im Hinblick auf den Trassenverlauf der Varianten der B 181 OU Z-W-M mit teilweisen Parallelführungen zum Saale-Leipzig-Kanal wird von einer Konformität ausgegangen, da im REP (unter Berücksichtigung des Planungsmaßstabes) eine Trasse der B 181n in Parallelführung zur Kanaltrasse zeichnerisch dargestellt ist und im nachfolgenden Planungsprozess Spielräume für weitere Optimierungen bestehen. Da es sich bei</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>schnitt 2 (TBA 2), der an den voraussichtlich 2028 fertiggestellten TBA 1 anschließt. Die Nähe der Bundesstraße zum SLK-Radweg in der Variante A2.2 mindert zusätzlich den naturnahen Charakter des Radwegkonzepts. Variante A1.3 verläuft überwiegend identisch und hat dieselben Folgen für die Vollendung des Kanals und den Verlauf des SLK-Radwegs. In Summe müssen beide Varianten aus den genannten Gründen von Seiten der Stadt Schkeuditz abgelehnt werden.</p> <p>Durch den nördlicheren Verlauf verursacht Variante A2.1 die geringsten Konflikte mit der neuen und alten Kanaltrasse. Bezüglich der Trassenführung des SLK-Radwegs ist das darin enthaltene Brückenbauwerk so zu planen, dass es auch über den Radweg hinweggeht. Es wird jedoch die Prüfung angeregt, ob die Variante so geführt werden kann, dass sie nördlich des Kanals auf den Bestand der B 181 mündet und entsprechend ohne zusätzliche Querung auskommt, da die Nutzung des vorhandenen Brückenbauwerks möglich wäre.</p>		<p>den Bestrebungen zur Vollendung des Saale-Leipzig-Kanals um Planungen mit großer touristischer Bedeutung für die Region handelt, muss der raumordnerisch grundsätzlich positiv zu sehende Gedanke einer Bündelung von Infrastrukturtrassen (LEP G 58) bei der diesbezüglichen Beurteilung der Trassenvarianten jedoch Berücksichtigung finden. Im Variantenvergleich wird daher (abweichend von der Rangfolge in der Raumverträglichkeitsstudie für das Kriterium Standortpotenziale und technische Infrastruktur) die von der Kanaltrasse abgerückte Variante A 2.1 als vorteilhaft beurteilt gegenüber den Varianten A 1.3 und A 2.2. Aufgrund der parallelen Linienführung auf kürzerer Strecke schneidet hierbei die Variante A 2.2 (ca. 1 km) besser ab als die Variante A 1.3 (ca. 2,5 km). Gleiches gilt im Hinblick auf die Planung des Saale-Elster-Kanal-Radweges, welcher mit der REP-Änderung unter Punkt 5.9.4.5. Z Nr. 19 als regional bedeutsamer Radweg neu festgelegt wurde. Mit einer Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben der B 181 OU Z-W-M wird den regionalplanerischen Zielstellungen zum Saale-Leipzig-Kanal und zum Saale-Leipzig-Kanal Nachdruck verliehen werden.</p>
S 4	<p><u>Thomas Ehrhorn MdB (SN vom 12.02.2024)</u></p> <p>Bei der Vorplanung und Variantensuche der B181 zur Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg muss bei einer Querung des Elster-Saale-Kanals, auch im nichtwasserführenden bzw. auch im noch nicht vollendeten Teil, unbedingt ein Brückenbauwerk mit einer lichten Durchfahrthöhe für Fahrgastschiffe von 5,25 Meter geplant und gebaut werden.</p> <p>Der Elster-Saale-Kanal ist im Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) in der Anlage 1 gelistet. Dies betrifft jedoch nur den bereits wasserführenden Teil zwischen dem Sicherheitstor West bei km 7,74 und Hafen Leipzig bei km 18,93. Nicht berücksichtigt wurde hierbei der noch nicht fertiggestellte und wasserführende Teil.</p> <p>Die Notwendigkeit der schnellstmöglichen Fertigstellung des Elster-Saale-Kanals begründet sich aus unserer Sicht auf folgende Aspekte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Durch die Fertigstellung des Kanals erhält die Stadt Leipzig ungehinderten Zugang zum Bundeswasserstraßennetz mit der Konsequenz, dass die Bootstouristik von Leipzig bis in die europäischen Nachbarländer möglich wird. Im Umkehrschluss wird es auch den Bootsführern in den europäischen Nachbarländern möglich, die Messestadt Leipzig auf dem Wasserweg zu erreichen. Unter Betrachtung des wachsenden gewerblichen Verkehrsaufkommens ergibt sich dann ggf. auch eine neue Wirtschaftlichkeitsbetrachtung. - Durch Bevölkerungszuwachs der Stadt Leipzig steigt der Bedarf an attraktiven Freizeit- und Erholungsangeboten, welche dadurch sinnvoll regional ergänzt und erweitert werden. - Eine Fertigstellung des Elster-Saale-Kanals ermöglicht ferner eine Nutzung durch den in Leipzig ansässigen Leistungs- sowie Breitensport. - Unserem Zielansatz dieser Überlegungen liegt die Stagnation der gesamten durch von Corona schwer betroffenen Gastronomie-, Hotel- und Tourismusbranche zu Grunde. Deshalb sehen wir in der Fertigstellung des Elster-Saale-Kanals ein überaus großes Potential zur Stärkung aller weiteren damit verbundenen Wirtschaftsbereiche. Zudem stünde dieses Projekt der Messestadt Leipzig als Austräger der Touristik- und Caravaning Messe repräsentativ gut zu Gesicht. <p>Ursprünglich wurde dieses Kanalprojekt zwischen Leipzig und Leuna geplant, um die Messestadt mit dem Chemie-Dreieck im Süden von Halle an- sowie über Saale und Elbe in das norddeutsche Wasserstraßennetz einzubinden.</p> <p>Alle aufgeführten Argumente dienen der wirtschaftlichen Stärkung des gesamten mitteldeutschen Raums, da man über die Saale auch Thüringen erreicht.</p> <p>Deshalb sollte dieses Vorhaben nicht durch die Querung der Bundesstraße B181 ohne Brückenbauwerk dauerhaft blockiert werden.</p>	<p>Der Vorhabenträger dankt für die Hinweise hinsichtlich der Bedeutung des Saale-Leipzig-Kanals (bis 1999 Saale-Elster-Kanal).</p> <p>Die Vorplanung (Variantensuche, -diskussion, -entscheidung) zur Ortsumgehung (OU) Zöschen-Wallendorf-Merseburg im Zuge der B 181 enthält tatsächlich keine Bauwerke über den Saale-Leipzig-Kanal. Die von Herrn Ehrhorn angesprochene Deklaration der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes für den Saale-Leipzig-Kanal als Binnenwasserstraße des Bundes bezieht sich lt. der benannten Anlage 1 (zu § 1 Absatz 1 Nummer 1 und Absatz 7 und § 2 Absatz 2), Verzeichnis der dem allgemeinen Verkehr dienenden Binnenwasserstraßen des Bundes des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) auf die Kanalkilometer 7,74 bis Kanalkilometer 18,93. Damit ist der wasserführende Teil des Kanals abgedeckt. Der nichtwasserführende Bereich ist nicht erwähnt. Unabhängig davon ist der Ausbau des Saale-Leipzig-Kanals kein Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans 2030 der Bundesrepublik Deutschland, Verkehrsträger Wasserstraßen. In diesem Sinne besteht nach Auffassung des Vorhabenträgers weder Notwendigkeit oder Verpflichtung noch Ermächtigung, Bauwerke über den Saale-Leipzig-Kanal vorzusehen.</p> <p>Hinweisen möchte der Vorhabenträger darüber hinaus, dass eine gebaute OU Zöschen-Wallendorf-Merseburg den Saale-Leipzig-Kanal nicht dauerhaft blockiert.</p> <p>Sollte es im Weiteren zur weitestgehend gleichzeitigen Planung der genannten Vorhaben (Ortsumfahrung, SLK und SLK - Radweg) kommen, so könnte nach Maßgabe des Kreuzungsrechtes eine Berücksichtigung auch in den Planungen des Vorhabenträgers erfolgen. Konzepte allein sind dafür allerdings nicht ausreichend.</p> <p>Sollte das Kanalprojekt zu irgendeinem Zeitpunkt in Planung und Bau gehen, was derzeit in keiner Weise absehbar ist, könnte vom Vorhabenträger Kanal ein notwendiges Bauwerk im Zuge der B 181 mit entsprechendem Aufwand ergänzt werden.</p>	<p>Die Stellungnahme von Herrn Ehrhorn wird teilweise berücksichtigt. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird grundsätzlich gefolgt.</p> <p>Den Schwerpunktbelangen aus der Stellungnahme von Herrn Ehrhorn (Saale-Leipzig-Kanal) wurde im Erörterungstermin nochmals hinreichend Raum gegeben.</p> <p>Die teilweise Berücksichtigung der Stellungnahme von Herrn Ehrhorn führt zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie und zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p> <p>Bei dem Ziel Z 5.9.5 der REP-Änderung zum Saale-Leipzig-Kanal handelt es sich um ein im weiteren Verfahren zu beachtendes Ziel der Raumordnung dahingehend, dieses Ziel mit der ebenfalls als Ziel der Raumordnung verankerten Planung der B 181 OU Z-W-M miteinander vereinbar zu gestalten und abzustimmen. Von einer grundsätzlichen Konformität der Planung der B 181 OU Z-W-M im Hinblick auf deren Kreuzung mit der regionalplanerisch gesicherten Kanaltrasse des Saale-Leipzig-Kanals wird mithin ausgegangen, so dass diesbezüglich alle Varianten als gleichrangig bewertet werden. Auch im Hinblick auf den Trassenverlauf der Varianten der B 181 OU Z-W-M mit teilweisen Parallelführungen zum Saale-Leipzig-Kanal wird von einer Konformität ausgegangen, da im REP (unter Berücksichtigung des Planungsmaßstabes) eine Trasse der B 181n in Parallelführung zur Kanaltrasse zeichnerisch dargestellt ist und im nachfolgenden Planungsprozess Spielräume für weitere Optimierungen bestehen. Da es sich bei den Bestrebungen zur Vollendung des Saale-Leipzig-Kanals um Planungen mit großer touristischer Bedeutung für die Region handelt, muss der raumordnerisch grundsätzlich positiv zu sehende Gedanke einer Bündelung von Infrastrukturtrassen (LEP G 58) bei der diesbezüglichen Beurteilung der Trassenvarianten jedoch Berücksichtigung finden. Im Variantenvergleich wird daher (abweichend von der Rangfolge in der Raumverträglichkeitsstudie für das Kriterium Standortpotenziale und technische Infrastruktur) die von der Kanaltrasse abgerückte Variante A 2.1 als vorteilhaft beurteilt gegenüber den Varianten A 1.3 und A 2.2. Aufgrund der parallelen Linienführung auf kürzerer Strecke schneidet hierbei die Variante A 2.2 (ca. 1 km) besser ab als die Variante A 1.3 (ca. 2,5 km). Gleiches gilt im Hinblick auf die Planung des Saale-Elster-Kanal-Radweges, welcher mit der REP-Änderung unter Punkt 5.9.4.5. Z Nr. 19 als regional bedeutsamer Radweg neu festgelegt wurde. Mit einer Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben der B 181 OU Z-W-M wird den regionalplanerischen Zielstellungen zum Saale-Leipzig-Kanal und zum Saale-Leipzig-Kanal Nachdruck verliehen werden.</p>
S 5	<p><u>Stephan Brandner MdB (SN vom 12.02.2024)</u></p> <p>Bei der Vorplanung und Variantensuche der B181 zur Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg muss bei einer Querung des Elster-Saale-Kanals, auch im nichtwasserführenden bzw. auch im noch nicht vollendeten Teil, unbedingt ein Brückenbauwerk mit einer lichten Durchfahrthöhe für Fahrgastschiffe von 5,25 Meter geplant und gebaut werden.</p> <p>Der Elster-Saale-Kanal ist im Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) in der Anlage 1 gelistet. Dies betrifft jedoch nur den bereits wasserführenden Teil zwischen dem Sicherheitstor West bei km 7,74 und Hafen Leipzig bei km 18,93. Nicht berücksichtigt wurde hierbei der noch nicht fertiggestellte und wasserführende Teil.</p> <p>Die Notwendigkeit der schnellstmöglichen Fertigstellung des Elster-Saale-Kanals begründet sich aus unserer Sicht auf folgende Aspekte:</p>	<p>Der Vorhabenträger dankt für die Hinweise hinsichtlich der Bedeutung des Saale-Leipzig-Kanals (bis 1999 Saale-Elster-Kanal).</p> <p>Die Vorplanung (Variantensuche, -diskussion, -entscheidung) zur Ortsumgehung (OU) Zöschen-Wallendorf-Merseburg im Zuge der B 181 enthält tatsächlich keine Bauwerke über den Saale-Leipzig-Kanal. Die von Herrn Brandner angesprochene Deklaration der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes für den Saale-Leipzig-Kanal als Binnenwasserstraße des Bundes bezieht sich lt. der benannten Anlage 1 (zu § 1 Absatz 1 Nummer 1 und Absatz 7 und § 2 Absatz 2), Verzeichnis der dem allgemeinen Verkehr dienenden Binnenwasserstraßen des Bundes des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) auf die Kanalkilometer 7,74 bis Kanalkilometer 18,93. Damit ist der wasserführende Teil des Kanals abgedeckt. Der nichtwasserführende Bereich ist nicht erwähnt. Unabhängig davon ist der Ausbau des Saale-Leipzig-Kanals kein Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans 2030 der Bundesrepublik Deutschland, Verkehrsträger Wasserstraßen. In diesem Sinne besteht nach Auffassung des Vorhabenträgers weder Notwendigkeit oder Verpflichtung noch Ermächtigung, Bauwerke über den Saale-Leipzig-Kanal vorzusehen.</p>	<p>Die Stellungnahme von Herrn Brandner wird teilweise berücksichtigt. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird grundsätzlich gefolgt.</p> <p>Den Schwerpunktbelangen aus der Stellungnahme von Herrn Brandner (Saale-Leipzig-Kanal) wurde im Erörterungstermin nochmals hinreichend Raum gegeben.</p> <p>Die teilweise Berücksichtigung der Stellungnahme von Herrn Brandner führt zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie und zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p> <p>Bei dem Ziel Z 5.9.5 der REP-Änderung zum Saale-Leipzig-Kanal handelt es sich um ein im weiteren Verfahren zu beachtendes Ziel der Raumordnung dahingehend, dieses Ziel mit der ebenfalls als Ziel der</p>

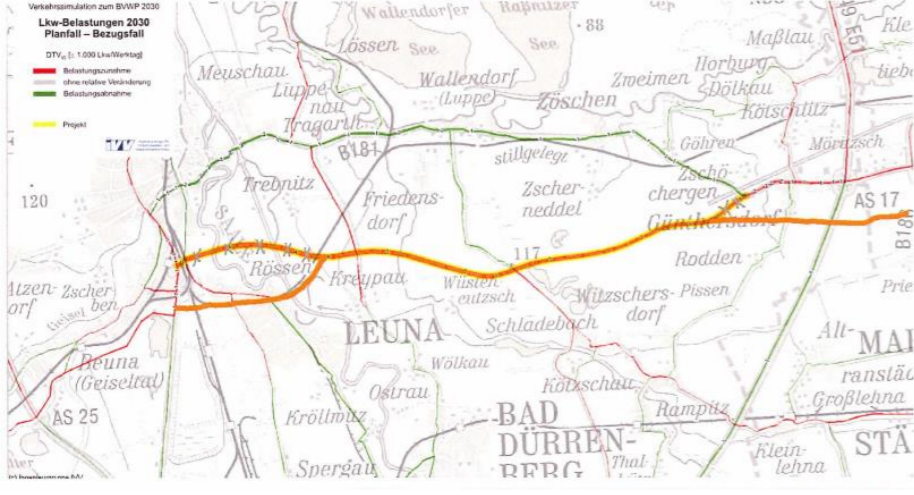

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>- Durch die Fertigstellung des Kanals erhält die Stadt Leipzig ungehinderten Zugang zum Bundeswasserstraßennetz mit der Konsequenz, dass die Bootstouristik von Leipzig bis in die europäischen Nachbarländer möglich wird. Im Umkehrschluss wird es auch den Bootsführern in den europäischen Nachbarländern möglich, die Messestadt Leipzig auf dem Wasserweg zu erreichen. Unter Betrachtung des wachsenden gewerblichen Verkehrsaufkommens ergibt sich dann ggf. auch eine neue Wirtschaftlichkeitsbetrachtung.</p> <p>- Durch Bevölkerungszuwachs der Stadt Leipzig steigt der Bedarf an attraktiven Freizeit- und Erholungsangeboten, welche dadurch sinnvoll regional ergänzt und erweitert werden.</p> <p>- Eine Fertigstellung des Elster-Saale-Kanals ermöglicht ferner eine Nutzung durch den in Leipzig ansässigen Leistungs- sowie Breitensport.</p> <p>- Unserem Zielansatz dieser Überlegungen liegt die Stagnation der gesamten durch von Corona schwer betroffenen Gastronomie-, Hotel- und Tourismusbranche zu Grunde. Deshalb sehen wir in der Fertigstellung des Elster-Saale-Kanals ein überaus großes Potential zur Stärkung aller weiteren damit verbundenen Wirtschaftsbereiche. Zudem stünde dieses Projekt der Messestadt Leipzig als Austräger der Touristik- und Caravaning Messe repräsentativ gut zu Gesicht.</p> <p>Ursprünglich wurde dieses Kanalprojekt zwischen Leipzig und Leuna geplant, um die Messestadt mit dem Chemie-Dreieck im Süden von Halle an- sowie über Saale und Elbe in das norddeutsche Wasserstraßennetz einzubinden.</p> <p>Alle aufgeführten Argumente dienen der wirtschaftlichen Stärkung des gesamten mitteldeutschen Raums, da man über die Saale auch Thüringen erreicht.</p> <p>Deshalb sollte dieses Vorhaben nicht durch die Querung der Bundesstraße B181 ohne Brückenbauwerk dauerhaft blockiert werden.</p>	<p>Hinweisen möchte der Vorhabenträger darüber hinaus, dass eine gebaute OU Zöschen-Wallendorf-Merseburg den Saale-Leipzig-Kanal nicht dauerhaft blockiert.</p> <p>Sollte es im Weiteren zur weitestgehend gleichzeitigen Planung der genannten Vorhaben (Ortsumfahrung, SLK und SLK - Radweg) kommen, so könnte nach Maßgabe des Kreuzungsrechtes eine Berücksichtigung auch in den Planungen des Vorhabenträgers erfolgen. Konzepte allein sind dafür allerdings nicht ausreichend.</p> <p>Sollte das Kanalprojekt zu irgendeinem Zeitpunkt in Planung und Bau gehen, was derzeit in keiner Weise absehbar ist, könnte vom Vorhabenträger Kanal ein notwendiges Bauwerk im Zuge der B 181 mit entsprechendem Aufwand ergänzt werden.</p>	<p>Raumordnung verankerten Planung der B 181 OU Z-W-M miteinander vereinbar zu gestalten und abzustimmen. Von einer grundsätzlichen Konformität der Planung der B 181 OU Z-W-M im Hinblick auf deren Kreuzung mit der regionalplanerisch gesicherten Kanaltrasse des Saale-Leipzig-Kanals wird mithin ausgegangen, so dass diesbezüglich alle Varianten als gleichrangig bewertet werden. Auch im Hinblick auf den Trassenverlauf der Varianten der B 181 OU Z-W-M mit teilweisen Parallelführungen zum Saale-Leipzig-Kanal wird von einer Konformität ausgegangen, da im REP (unter Berücksichtigung des Planungsmaßstabes) eine Trasse der B 181n in Parallelführung zur Kanaltrasse zeichnerisch dargestellt ist und im nachfolgenden Planungsprozess Spielräume für weitere Optimierungen bestehen. Da es sich bei den Bestrebungen zur Vollendung des Saale-Leipzig-Kanals um Planungen mit großer touristischer Bedeutung für die Region handelt, muss der raumordnerisch grundsätzlich positiv zu sehende Gedanke einer Bündelung von Infrastrukturtrassen (LEP G 58) bei der diesbezüglichen Beurteilung der Trassenvarianten jedoch Berücksichtigung finden. Im Variantenvergleich wird daher (abweichend von der Rangfolge in der Raumverträglichkeitsstudie für das Kriterium Standortpotenziale und technische Infrastruktur) die von der Kanaltrasse abgerückte Variante A 2.1 als vorteilhaft beurteilt gegenüber den Varianten A 1.3 und A 2.2. Aufgrund der parallelen Linienführung auf kürzerer Strecke schneidet hierbei die Variante A 2.2 (ca. 1 km) besser ab als die Variante A 1.3 (ca. 2,5 km). Gleiches gilt im Hinblick auf die Planung des Saale-Elster-Kanal-Radweges, welcher mit der REP-Änderung unter Punkt 5.9.4.5. Z Nr. 19 als regional bedeutsamer Radweg neu festgelegt wurde. Mit einer Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben der B 181 OU Z-W-M wird den regionalplanerischen Zielstellungen zum Saale-Leipzig-Kanal und zum Saale-Leipzig-Kanal Nachdruck verliehen werden.</p>
S 6	<p><u>Dr. Christina Baum MdB (SN vom 13.02.2024)</u></p> <p>Bei der Vorplanung und Variantensuche der B181 zur Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg muss bei einer Querung des Elster-Saale-Kanals, auch im nichtwasserführenden bzw. auch im noch nicht vollendeten Teil, unbedingt ein Brückenbauwerk mit einer lichten Durchfahrthöhe für Fahrgastschiffe von 5,25 Meter geplant und gebaut werden.</p> <p>Der Elster-Saale-Kanal ist im Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) in der Anlage 1 gelistet. Dies betrifft jedoch nur den bereits wasserführenden Teil zwischen dem Sicherheitstor West bei km 7,74 und Hafen Leipzig bei km 18,93. Nicht berücksichtigt wurde hierbei der noch nicht fertiggestellte und wasserführende Teil.</p> <p>Die Notwendigkeit der schnellstmöglichen Fertigstellung des Elster-Saale-Kanals begründet sich aus unserer Sicht auf folgende Aspekte:</p> <p>-</p> <p>- Durch die Fertigstellung des Kanals erhält die Stadt Leipzig ungehinderten Zugang zum Bundeswasserstraßennetz mit der Konsequenz, dass die Bootstouristik von Leipzig bis in die europäischen Nachbarländer möglich wird. Im Umkehrschluss wird es auch den Bootsführern in den europäischen Nachbarländern möglich, die Messestadt Leipzig auf dem Wasserweg zu erreichen. Unter Betrachtung des wachsenden gewerblichen Verkehrsaufkommens ergibt sich dann ggf. auch eine neue Wirtschaftlichkeitsbetrachtung.</p> <p>- Durch Bevölkerungszuwachs der Stadt Leipzig steigt der Bedarf an attraktiven Freizeit- und Erholungsangeboten, welche dadurch sinnvoll regional ergänzt und erweitert werden.</p> <p>- Eine Fertigstellung des Elster-Saale-Kanals ermöglicht ferner eine Nutzung durch den in Leipzig ansässigen Leistungs- sowie Breitensport.</p> <p>- Unserem Zielansatz dieser Überlegungen liegt die Stagnation der gesamten durch von Corona schwer betroffenen Gastronomie-, Hotel- und Tourismusbranche zu Grunde. Deshalb sehen wir in der Fertigstellung des Elster-Saale-Kanals ein überaus großes Potential zur Stärkung aller weiteren damit verbundenen Wirtschaftsbereiche. Zudem stünde dieses Projekt der Messestadt Leipzig als Austräger der Touristik- und Caravaning Messe repräsentativ gut zu Gesicht.</p> <p>Ursprünglich wurde dieses Kanalprojekt zwischen Leipzig und Leuna geplant, um die Messestadt mit dem Chemie-Dreieck im Süden von Halle an-sowie über die Saale und Elbe in das norddeutsche Wasserstraßennetz einzubinden.</p> <p>Alle aufgeführten Argumente dienen der wirtschaftlichen Stärkung des gesamten mitteldeutschen Raums, da man über die Saale auch Thüringen erreicht.</p> <p>Deshalb sollte dieses Vorhaben nicht durch die Querung der Bundesstraße B181 ohne Brückenbauwerk dauerhaft blockiert werden.</p>	<p>Der Vorhabenträger dankt für die Hinweise hinsichtlich der Bedeutung des Saale-Leipzig-Kanals (bis 1999 Saale-Elster-Kanal).</p> <p>Die Vorplanung (Variantensuche, -diskussion, -entscheidung) zur Ortsumgehung (OU) Zöschen-Wallendorf-Merseburg im Zuge der B 181 enthält tatsächlich keine Bauwerke über den Saale-Leipzig-Kanal. Die von Frau Dr. Baum angesprochene Deklaration der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes für den Saale-Leipzig-Kanal als Binnenwasserstraße des Bundes bezieht sich lt. der benannten Anlage 1 (zu § 1 Absatz 1 Nummer 1 und Absatz 7 und § 2 Absatz 2), Verzeichnis der dem allgemeinen Verkehr dienenden Binnenwasserstraßen des Bundes des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) auf die Kanalkilometer 7,74 bis Kanalkilometer 18,93. Damit ist der wasserführende Teil des Kanals abgedeckt. Der nichtwasserführende Bereich ist nicht erwähnt. Unabhängig davon ist der Ausbau des Saale-Leipzig-Kanals kein Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans 2030 der Bundesrepublik Deutschland, Verkehrsträger Wasserstraßen. In diesem Sinne besteht nach Auffassung des Vorhabenträgers weder Notwendigkeit oder Verpflichtung noch Ermächtigung, Bauwerke über den Saale-Leipzig-Kanal vorzusehen.</p> <p>Hinweisen möchte der Vorhabenträger darüber hinaus, dass eine gebaute OU Zöschen-Wallendorf-Merseburg den Saale-Leipzig-Kanal nicht dauerhaft blockiert.</p> <p>Sollte es im Weiteren zur weitestgehend gleichzeitigen Planung der genannten Vorhaben (Ortsumfahrung, SLK und SLK - Radweg) kommen, so könnte nach Maßgabe des Kreuzungsrechtes eine Berücksichtigung auch in den Planungen des Vorhabenträgers erfolgen. Konzepte allein sind dafür allerdings nicht ausreichend.</p> <p>Sollte das Kanalprojekt zu irgendeinem Zeitpunkt in Planung und Bau gehen, was derzeit in keiner Weise absehbar ist, könnte vom Vorhabenträger Kanal ein notwendiges Bauwerk im Zuge der B 181 mit entsprechendem Aufwand ergänzt werden.</p>	<p>Die Stellungnahme von Frau Dr. Baum wird teilweise berücksichtigt.</p> <p>Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird grundsätzlich gefolgt.</p> <p>Den Schwerpunktbefürwortungen aus der Stellungnahme von Frau Dr. Baum (Saale-Leipzig-Kanal) wurde im Erörterungstermin nochmals hinreichend Raum gegeben.</p> <p>Die teilweise Berücksichtigung der Stellungnahme von Frau Dr. Baum führt zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie und zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p> <p>Bei dem Ziel Z 5.9.5 der REP-Änderung zum Saale-Leipzig-Kanal handelt es sich um ein im weiteren Verfahren zu beachtendes Ziel der Raumordnung dahingehend, dieses Ziel mit der ebenfalls als Ziel der Raumordnung verankerten Planung der B 181 OU Z-W-M miteinander vereinbar zu gestalten und abzustimmen. Von einer grundsätzlichen Konformität der Planung der B 181 OU Z-W-M im Hinblick auf deren Kreuzung mit der regionalplanerisch gesicherten Kanaltrasse des Saale-Leipzig-Kanals wird mithin ausgegangen, so dass diesbezüglich alle Varianten als gleichrangig bewertet werden. Auch im Hinblick auf den Trassenverlauf der Varianten der B 181 OU Z-W-M mit teilweisen Parallelführungen zum Saale-Leipzig-Kanal wird von einer Konformität ausgegangen, da im REP (unter Berücksichtigung des Planungsmaßstabes) eine Trasse der B 181n in Parallelführung zur Kanaltrasse zeichnerisch dargestellt ist und im nachfolgenden Planungsprozess Spielräume für weitere Optimierungen bestehen. Da es sich bei den Bestrebungen zur Vollendung des Saale-Leipzig-Kanals um Planungen mit großer touristischer Bedeutung für die Region handelt, muss der raumordnerisch grundsätzlich positiv zu sehende Gedanke einer Bündelung von Infrastrukturtrassen (LEP G 58) bei der diesbezüglichen Beurteilung der Trassenvarianten jedoch Berücksichtigung finden. Im Variantenvergleich wird daher (abweichend von der Rangfolge in der Raumverträglichkeitsstudie für das Kriterium Standortpotenziale und technische Infrastruktur) die von der Kanaltrasse abgerückte Variante A 2.1 als vorteilhaft beurteilt gegenüber den Varianten A 1.3 und A 2.2. Aufgrund der parallelen Linienführung auf kürzerer Strecke schneidet hierbei die Variante A 2.2 (ca. 1 km) besser ab als die Variante A 1.3 (ca. 2,5 km). Gleiches gilt im Hinblick auf die Planung des Saale-Elster-Kanal-Radweges, welcher mit der REP-Änderung unter Punkt 5.9.4.5. Z Nr. 19 als regional bedeutsamer Radweg neu festgelegt wurde. Mit einer Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben der B 181 OU Z-W-M wird den regionalplanerischen Zielstellungen zum Saale-Leipzig-Kanal und zum Saale-Leipzig-Kanal Nachdruck verliehen werden.</p>
S 7	<p><u>Dr. Bernd Baumann MdB (SN vom 13.02.2024)</u></p>	<p>Der Vorhabenträger dankt für die Hinweise hinsichtlich der Bedeutung des Saale-Leipzig-Kanals (bis</p>	<p>Die Stellungnahme von Herrn Dr. Baumann wird teilweise berücksichtigt.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>Bei der Vorplanung und Variantensuche der B181 zur Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg muss bei einer Querung des Elster-Saale-Kanals, auch im nichtwasserführenden bzw. auch im noch nicht vollendeten Teil, unbedingt ein Brückenbauwerk mit einer lichten Durchfahrthöhe für Fahrgastschiffe von 5,25 Meter geplant und gebaut werden.</p> <p>Der Elster-Saale-Kanal ist im Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) in der Anlage 1 gelistet. Dies betrifft jedoch nur den bereits wasserführenden Teil zwischen dem Sicherheitstor West bei km 7,74 und Hafen Leipzig bei km 18,93. Nicht berücksichtigt wurde hierbei der noch nicht fertiggestellte und wasserführende Teil.</p> <p>Die Notwendigkeit der schnellstmöglichen Fertigstellung des Elster-Saale-Kanals begründet sich aus unserer Sicht auf folgende Aspekte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Durch die Fertigstellung des Kanals erhält die Stadt Leipzig ungehinderten Zugang zum Bundeswasserstraßennetz mit der Konsequenz, dass die Bootstouristik von Leipzig bis in die europäischen Nachbarländer möglich wird. Im Umkehrschluss wird es auch den Bootsführern in den europäischen Nachbarländern möglich, die Messestadt Leipzig auf dem Wasserweg zu erreichen. Unter Betrachtung des wachsenden gewerblichen Verkehrsaufkommens ergibt sich dann ggf. auch eine neue Wirtschaftlichkeitsbetrachtung. - Durch Bevölkerungszuwachs der Stadt Leipzig steigt der Bedarf an attraktiven Freizeit- und Erholungsangeboten, welche dadurch sinnvoll regional ergänzt und erweitert werden. - Eine Fertigstellung des Elster-Saale-Kanals ermöglicht ferner eine Nutzung durch den in Leipzig ansässigen Leistungs- sowie Breitensport. - Unserem Zielansatz dieser Überlegungen liegt die Stagnation der gesamten durch von Corona schwer betroffenen Gastronomie-, Hotel- und Tourismusbranche zu Grunde. Deshalb sehen wir in der Fertigstellung des Elster-Saale-Kanals ein überaus großes Potential zur Stärkung aller weiteren damit verbundenen Wirtschaftsbereiche. Zudem stünde dieses Projekt der Messestadt Leipzig als Austräger der Touristik- und Caravaning Messe repräsentativ gut zu Gesicht. <p>Ursprünglich wurde dieses Kanalprojekt zwischen Leipzig und Leuna geplant, um die Messestadt mit dem Chemie-Dreieck im Süden von Halle an- sowie über Saale und Elbe in das norddeutsche Wasserstraßennetz einzubinden.</p> <p>Alle aufgeführten Argumente dienen der wirtschaftlichen Stärkung des gesamten mitteldeutschen Raums, da man über die Saale auch Thüringen erreicht.</p> <p>Deshalb sollte dieses Vorhaben nicht durch die Querung der Bundesstraße B181 ohne Brückenbauwerk dauerhaft blockiert werden.</p>	<p>1999 Saale-Elster-Kanal). Die Vorplanung (Variantensuche, -diskussion, -entscheidung) zur Ortsumgehung (OU) Zöschen-Wallendorf-Merseburg im Zuge der B 181 enthält tatsächlich keine Bauwerke über den Saale-Leipzig-Kanal. Die von Herrn Dr. Baumann angesprochene Deklaration der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes für den Saale-Leipzig-Kanal als Binnenwasserstraße des Bundes bezieht sich lt. der benannten Anlage 1 (zu § 1 Absatz 1 Nummer 1 und Absatz 7 und § 2 Absatz 2), Verzeichnis der dem allgemeinen Verkehr dienenden Binnenwasserstraßen des Bundes des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) auf die Kanalkilometer 7,74 bis Kanalkilometer 18,93. Damit ist der wasserführende Teil des Kanals abgedeckt. Der nichtwasserführende Bereich ist nicht erwähnt. Unabhängig davon ist der Ausbau des Saale-Leipzig-Kanals kein Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans 2030 der Bundesrepublik Deutschland, Verkehrsträger Wasserstraßen. In diesem Sinne besteht nach Auffassung des Vorhabenträgers weder Notwendigkeit oder Verpflichtung noch Ermächtigung, Bauwerke über den Saale-Leipzig-Kanal vorzusehen. Hinweisen möchte der Vorhabenträger darüber hinaus, dass eine gebaute OU Zöschen-Wallendorf-Merseburg den Saale-Leipzig-Kanal nicht dauerhaft blockiert. Sollte es im Weiteren zur weitestgehend gleichzeitigen Planung der genannten Vorhaben (Ortsumfahrung, SLK und SLK - Radweg) kommen, so könnte nach Maßgabe des Kreuzungsrechtes eine Berücksichtigung auch in den Planungen des Vorhabenträgers erfolgen. Konzepte allein sind dafür allerdings nicht ausreichend. Sollte das Kanalprojekt zu irgendeinem Zeitpunkt in Planung und Bau gehen, was derzeit in keiner Weise absehbar ist, könnte vom Vorhabenträger Kanal ein notwendiges Bauwerk im Zuge der B 181 mit entsprechendem Aufwand ergänzt werden.</p>	<p>Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird grundsätzlich gefolgt.</p> <p>Den Schwerpunktbelangen aus der Stellungnahme von Herrn Dr. Baumann (Saale-Leipzig-Kanal) wurde im Erörterungstermin nochmals hinreichend Raum gegeben.</p> <p>Die teilweise Berücksichtigung der Stellungnahme von Herrn Dr. Baumann führt zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie und zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p> <p>Bei dem Ziel Z 5.9.5 der REP-Änderung zum Saale-Leipzig-Kanal handelt es sich um ein im weiteren Verfahren zu beachtendes Ziel der Raumordnung dahingehend, dieses Ziel mit der ebenfalls als Ziel der Raumordnung verankerten Planung der B 181 OU Z-W-M miteinander vereinbar zu gestalten und abzustimmen. Von einer grundsätzlichen Konformität der Planung der B 181 OU Z-W-M im Hinblick auf deren Kreuzung mit der regionalplanerisch gesicherten Kanaltrasse des Saale-Leipzig-Kanals wird mithin ausgegangen, so dass diesbezüglich alle Varianten als gleichrangig bewertet werden. Auch im Hinblick auf den Trassenverlauf der Varianten der B 181 OU Z-W-M mit teilweisen Parallelführungen zum Saale-Leipzig-Kanal wird von einer Konformität ausgegangen, da im REP (unter Berücksichtigung des Planungsmaßstabes) eine Trasse der B 181n in Parallelführung zur Kanaltrasse zeichnerisch dargestellt ist und im nachfolgenden Planungsprozess Spielräume für weitere Optimierungen bestehen. Da es sich bei den Bestrebungen zur Vollendung des Saale-Leipzig-Kanals um Planungen mit großer touristischer Bedeutung für die Region handelt, muss der raumordnerisch grundsätzlich positiv zu sehende Gedanke einer Bündelung von Infrastrukturtrassen (LEP G 58) bei der diesbezüglichen Beurteilung der Trassenvarianten jedoch Berücksichtigung finden. Im Variantenvergleich wird daher (abweichend von der Rangfolge in der Raumverträglichkeitsstudie für das Kriterium Standortpotenziale und technische Infrastruktur) die von der Kanaltrasse abgerückte Variante A 2.1 als vorteilhaft beurteilt gegenüber den Varianten A 1.3 und A 2.2. Aufgrund der parallelen Linienführung auf kürzerer Strecke schneidet hierbei die Variante A 2.2 (ca. 1 km) besser ab als die Variante A 1.3 (ca. 2,5 km). Gleiches gilt im Hinblick auf die Planung des Saale-Elster-Kanal-Radweges, welcher mit der REP-Änderung unter Punkt 5.9.4.5. Z Nr. 19 als regional bedeutsamer Radweg neu festgelegt wurde. Mit einer Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben der B 181 OU Z-W-M wird den regionalplanerischen Zielstellungen zum Saale-Leipzig-Kanal und zum Saale-Leipzig-Kanal Nachdruck verliehen werden.</p>
S 8	<p><u>Kay-Uwe Ziegler MdB (SN vom 09.02.2024)</u></p> <p>Bei der Vorplanung und Variantensuche der B181 zur Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg muss bei einer Querung des Elster-Saale-Kanals, auch im nichtwasserführenden bzw. auch im noch nicht vollendeten Teil, unbedingt ein Brückenbauwerk mit einer lichten Durchfahrthöhe für Fahrgastschiffe von 5,25 Meter geplant und gebaut werden.</p> <p>Der Elster-Saale-Kanal ist im Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) in der Anlage 1 gelistet. Dies betrifft jedoch nur den bereits wasserführenden Teil zwischen dem Sicherheitstor West bei km 7,74 und Hafen Leipzig bei km 18,93. Nicht berücksichtigt wurde hierbei der noch nicht fertiggestellte und wasserführende Teil.</p> <p>Die Notwendigkeit der schnellstmöglichen Fertigstellung des Elster-Saale-Kanals begründet sich aus unserer Sicht auf folgende Aspekte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Durch die Fertigstellung des Kanals erhält die Stadt Leipzig ungehinderten Zugang zum Bundeswasserstraßennetz mit der Konsequenz, dass die Bootstouristik von Leipzig bis in die europäischen Nachbarländer möglich wird. Im Umkehrschluss wird es auch den Bootsführern in den europäischen Nachbarländern möglich, die Messestadt Leipzig auf dem Wasserweg zu erreichen. Unter Betrachtung des wachsenden gewerblichen Verkehrsaufkommens ergibt sich dann ggf. auch eine neue Wirtschaftlichkeitsbetrachtung. - Durch Bevölkerungszuwachs der Stadt Leipzig steigt der Bedarf an attraktiven Freizeit- und Erholungsangeboten, welche dadurch sinnvoll regional ergänzt und erweitert werden. - Eine Fertigstellung des Elster-Saale-Kanals ermöglicht ferner eine Nutzung durch den in Leipzig ansässigen Leistungs- sowie Breitensport. - Unserem Zielansatz dieser Überlegungen liegt die Stagnation der gesamten durch von Corona schwer betroffenen Gastronomie-, Hotel- und Tourismusbranche zu Grunde. Deshalb sehen wir in der Fertigstellung des Elster-Saale-Kanals ein überaus großes Potential zur Stärkung aller weiteren damit verbundenen Wirtschaftsbereiche. Zudem stünde dieses Projekt der Messestadt Leipzig als Austräger der Touristik- und Caravaning Messe repräsentativ gut zu Gesicht. 	<p>Der Vorhabenträger dankt für die Hinweise hinsichtlich der Bedeutung des Saale-Leipzig-Kanals (bis 1999 Saale-Elster-Kanal). Die Vorplanung (Variantensuche, -diskussion, -entscheidung) zur Ortsumgehung (OU) Zöschen-Wallendorf-Merseburg im Zuge der B 181 enthält tatsächlich keine Bauwerke über den Saale-Leipzig-Kanal. Die von Herrn Ziegler angesprochene Deklaration der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes für den Saale-Leipzig-Kanal als Binnenwasserstraße des Bundes bezieht sich lt. der benannten Anlage 1 (zu § 1 Absatz 1 Nummer 1 und Absatz 7 und § 2 Absatz 2), Verzeichnis der dem allgemeinen Verkehr dienenden Binnenwasserstraßen des Bundes des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) auf die Kanalkilometer 7,74 bis Kanalkilometer 18,93. Damit ist der wasserführende Teil des Kanals abgedeckt. Der nichtwasserführende Bereich ist nicht erwähnt. Unabhängig davon ist der Ausbau des Saale-Leipzig-Kanals kein Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans 2030 der Bundesrepublik Deutschland, Verkehrsträger Wasserstraßen. In diesem Sinne besteht nach Auffassung des Vorhabenträgers weder Notwendigkeit oder Verpflichtung noch Ermächtigung, Bauwerke über den Saale-Leipzig-Kanal vorzusehen. Hinweisen möchte der Vorhabenträger darüber hinaus, dass eine gebaute OU Zöschen-Wallendorf-Merseburg den Saale-Leipzig-Kanal nicht dauerhaft blockiert. Sollte es im Weiteren zur weitestgehend gleichzeitigen Planung der genannten Vorhaben (Ortsumfahrung, SLK und SLK - Radweg) kommen, so könnte nach Maßgabe des Kreuzungsrechtes eine Berücksichtigung auch in den Planungen des Vorhabenträgers erfolgen. Konzepte allein sind dafür allerdings nicht ausreichend. Sollte das Kanalprojekt zu irgendeinem Zeitpunkt in Planung und Bau gehen, was derzeit in keiner Weise absehbar ist, könnte vom Vorhabenträger Kanal ein notwendiges Bauwerk im Zuge der B 181 mit entsprechendem Aufwand ergänzt werden.</p>	<p>Die Stellungnahme von Herrn Ziegler wird teilweise berücksichtigt. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird grundsätzlich gefolgt.</p> <p>Den Schwerpunktbelangen aus der Stellungnahme von Herrn Ziegler (Saale-Leipzig-Kanal) wurde im Erörterungstermin nochmals hinreichend Raum gegeben.</p> <p>Die teilweise Berücksichtigung der Stellungnahme von Herrn Ziegler führt zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie und zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p> <p>Bei dem Ziel Z 5.9.5 der REP-Änderung zum Saale-Leipzig-Kanal handelt es sich um ein im weiteren Verfahren zu beachtendes Ziel der Raumordnung dahingehend, dieses Ziel mit der ebenfalls als Ziel der Raumordnung verankerten Planung der B 181 OU Z-W-M miteinander vereinbar zu gestalten und abzustimmen. Von einer grundsätzlichen Konformität der Planung der B 181 OU Z-W-M im Hinblick auf deren Kreuzung mit der regionalplanerisch gesicherten Kanaltrasse des Saale-Leipzig-Kanals wird mithin ausgegangen, so dass diesbezüglich alle Varianten als gleichrangig bewertet werden. Auch im Hinblick auf den Trassenverlauf der Varianten der B 181 OU Z-W-M mit teilweisen Parallelführungen zum Saale-Leipzig-Kanal wird von einer Konformität ausgegangen, da im REP (unter Berücksichtigung des Planungsmaßstabes) eine Trasse der B 181n in Parallelführung zur Kanaltrasse zeichnerisch dargestellt ist und im nachfolgenden Planungsprozess Spielräume für weitere Optimierungen bestehen. Da es sich bei den Bestrebungen zur Vollendung des Saale-Leipzig-Kanals um Planungen mit großer touristischer Bedeutung für die Region handelt, muss der raumordnerisch grundsätzlich positiv zu sehende Gedanke einer Bündelung von Infrastrukturtrassen (LEP G 58) bei der diesbezüglichen Beurteilung der Trassenvarianten jedoch Berücksichtigung finden. Im Variantenvergleich wird daher (abweichend von der Rangfolge in der Raumverträglichkeitsstudie für das Kriterium Standortpotenziale und technische Infrastruktur) die von der Kanaltrasse abgerückte Variante A 2.1 als vorteilhaft beurteilt gegenüber den Varianten A 1.3 und A 2.2. Aufgrund der parallelen Linienführung auf kürzerer Strecke schneidet hierbei die Variante A 2.2 (ca. 1 km) besser ab als die Variante A 1.3 (ca. 2,5 km). Gleiches gilt im Hinblick auf die</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>tativ gut zu Gesicht. Ursprünglich wurde dieses Kanalprojekt zwischen Leipzig und Leuna geplant, um die Messestadt mit dem Chemie-Dreieck im Süden von Halle an- sowie über Saale und Elbe in das norddeutsche Wasserstraßennetz einzubinden.</p> <p>Alle aufgeführten Argumente dienen der wirtschaftlichen Stärkung des gesamten mitteldeutschen Raums, da man über die Saale auch Thüringen erreicht.</p> <p>Deshalb sollte dieses Vorhaben nicht durch die Querung der Bundesstraße B181 ohne Brückenbauwerk dauerhaft blockiert werden.</p>		<p>Planung des Saale-Elster-Kanal-Radweges, welcher mit der REP-Änderung unter Punkt 5.9.4.5. Z Nr. 19 als regional bedeutsamer Radweg neu festgelegt wurde. Mit einer Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben der B 181 OU Z-W-M wird den regionalplanerischen Zielstellungen zum Saale-Leipzig-Kanal und zum Saale-Leipzig-Kanal Nachdruck verliehen werden.</p>
S 9	<p><u>Jan-Wenzel Schmidt MdB (SN vom 08.02.2024)</u></p> <p>Bei der Vorplanung und Variantensuche der B181 zur Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg muss bei einer Querung des Elster-Saale-Kanals, auch im nichtwasserführenden bzw. auch im noch nicht vollendeten Teil, unbedingt ein Brückenbauwerk mit einer lichten Durchfahrthöhe für Fahrgastschiffe von 5,25 Meter geplant und gebaut werden.</p> <p>Der Elster-Saale-Kanal ist im Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) in der Anlage 1 gelistet. Dies betrifft jedoch nur den bereits wasserführenden Teil zwischen dem Sicherheitstor West bei km 7,74 und Hafen Leipzig bei km 18,93. Nicht berücksichtigt wurde hierbei der noch nicht fertiggestellte und wasserführende Teil.</p> <p>Die Notwendigkeit der schnellstmöglichen Fertigstellung des Elster-Saale-Kanals begründet sich aus unserer Sicht auf folgende Aspekte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Durch die Fertigstellung des Kanals erhält die Stadt Leipzig ungehinderten Zugang zum Bundeswasserstraßennetz mit der Konsequenz, dass die Bootstouristik von Leipzig bis in die europäischen Nachbarländer möglich wird. Im Umkehrschluss wird es auch den Bootsführern in den europäischen Nachbarländern möglich, die Messestadt Leipzig auf dem Wasserweg zu erreichen. Unter Betrachtung des wachsenden gewerblichen Verkehrsaufkommens ergibt sich dann ggf. auch eine neue Wirtschaftlichkeitsbetrachtung. - Durch Bevölkerungszuwachs der Stadt Leipzig steigt der Bedarf an attraktiven Freizeit- und Erholungsangeboten, welche dadurch sinnvoll regional ergänzt und erweitert werden. - Eine Fertigstellung des Elster-Saale-Kanals ermöglicht ferner eine Nutzung durch den in Leipzig ansässigen Leistungs- sowie Breitensport. - Unserem Zielansatz dieser Überlegungen liegt die Stagnation der gesamten durch von Corona schwer betroffenen Gastronomie-, Hotel- und Tourismusbranche zu Grunde. Deshalb sehen wir in der Fertigstellung des Elster-Saale-Kanals ein überaus großes Potential zur Stärkung aller weiteren damit verbundenen Wirtschaftsbereiche. Zudem stünde dieses Projekt der Messestadt Leipzig als Austräger der Touristik- und Caravaning Messe repräsentativ gut zu Gesicht. <p>Ursprünglich wurde dieses Kanalprojekt zwischen Leipzig und Leuna geplant, um die Messestadt mit dem Chemie-Dreieck im Süden von Halle an- sowie über Saale und Elbe in das norddeutsche Wasserstraßennetz einzubinden.</p> <p>Alle aufgeführten Argumente dienen der wirtschaftlichen Stärkung des gesamten mitteldeutschen Raums, da man über die Saale auch Thüringen erreicht.</p> <p>Deshalb sollte dieses Vorhaben nicht durch die Querung der Bundesstraße B181 ohne Brückenbauwerk dauerhaft blockiert werden.</p>	<p>Der Vorhabenträger dankt für die Hinweise hinsichtlich der Bedeutung des Saale-Leipzig-Kanals (bis 1999 Saale-Elster-Kanal). Die Vorplanung (Variantensuche, -diskussion, -entscheidung) zur Ortsumgehung (OU) Zöschen-Wallendorf-Merseburg im Zuge der B 181 enthält tatsächlich keine Bauwerke über den Saale-Leipzig-Kanal. Die von Herrn Schmidt angesprochene Deklaration der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes für den Saale-Leipzig-Kanal als Binnenwasserstraße des Bundes bezieht sich lt. der benannten Anlage 1 (zu § 1 Absatz 1 Nummer 1 und Absatz 7 und § 2 Absatz 2), Verzeichnis der dem allgemeinen Verkehr dienenden Binnenwasserstraßen des Bundes des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) auf die Kanalkilometer 7,74 bis Kanalkilometer 18,93. Damit ist der wasserführende Teil des Kanals abgedeckt. Der nichtwasserführende Bereich ist nicht erwähnt. Unabhängig davon ist der Ausbau des Saale-Leipzig-Kanals kein Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans 2030 der Bundesrepublik Deutschland, Verkehrsträger Wasserstraßen. In diesem Sinne besteht nach Auffassung des Vorhabenträgers weder Notwendigkeit oder Verpflichtung noch Ermächtigung, Bauwerke über den Saale-Leipzig-Kanal vorzusehen. Hinweisen möchte der Vorhabenträger darüber hinaus, dass eine gebaute OU Zöschen-Wallendorf-Merseburg den Saale-Leipzig-Kanal nicht dauerhaft blockiert. Sollte es im Weiteren zur weitestgehend gleichzeitigen Planung der genannten Vorhaben (Ortsumfahrung, SLK und SLK - Radweg) kommen, so könnte nach Maßgabe des Kreuzungsrechtes eine Berücksichtigung auch in den Planungen des Vorhabenträgers erfolgen. Konzepte allein sind dafür allerdings nicht ausreichend. Sollte das Kanalprojekt zu irgendeinem Zeitpunkt in Planung und Bau gehen, was derzeit in keiner Weise absehbar ist, könnte vom Vorhabenträger Kanal ein notwendiges Bauwerk im Zuge der B 181 mit entsprechendem Aufwand ergänzt werden.</p>	<p>Die Stellungnahme von Herrn Schmidt wird teilweise berücksichtigt. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird grundsätzlich gefolgt.</p> <p>Den Schwerpunktbelangen aus der Stellungnahme von Herrn Schmidt (Saale-Leipzig-Kanal) wurde im Erörterungstermin nochmals hinreichend Raum gegeben.</p> <p>Die teilweise Berücksichtigung der Stellungnahme von Herrn Schmidt führt zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie und zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p> <p>Bei dem Ziel Z 5.9.5 der REP-Änderung zum Saale-Leipzig-Kanal handelt es sich um ein im weiteren Verfahren zu beachtendes Ziel der Raumordnung dahingehend, dieses Ziel mit der ebenfalls als Ziel der Raumordnung verankerten Planung der B 181 OU Z-W-M miteinander vereinbar zu gestalten und abzustimmen. Von einer grundsätzlichen Konformität der Planung der B 181 OU Z-W-M im Hinblick auf deren Kreuzung mit der regionalplanerisch gesicherten Kanaltrasse des Saale-Leipzig-Kanals wird mithin ausgegangen, so dass diesbezüglich alle Varianten als gleichrangig bewertet werden. Auch im Hinblick auf den Trassenverlauf der Varianten der B 181 OU Z-W-M mit teilweisen Parallelführungen zum Saale-Leipzig-Kanal wird von einer Konformität ausgegangen, da im REP (unter Berücksichtigung des Planungsmaßstabes) eine Trasse der B 181n in Parallelführung zur Kanaltrasse zeichnerisch dargestellt ist und im nachfolgenden Planungsprozess Spielräume für weitere Optimierungen bestehen. Da es sich bei den Bestrebungen zur Vollendung des Saale-Leipzig-Kanals um Planungen mit großer touristischer Bedeutung für die Region handelt, muss der raumordnerisch grundsätzlich positiv zu sehende Gedanke einer Bündelung von Infrastrukturtrassen (LEP G 58) bei der diesbezüglichen Beurteilung der Trassenvarianten jedoch Berücksichtigung finden. Im Variantenvergleich wird daher (abweichend von der Rangfolge in der Raumverträglichkeitsstudie für das Kriterium Standortpotenziale und technische Infrastruktur) die von der Kanaltrasse abgerückte Variante A 2.1 als vorteilhaft beurteilt gegenüber den Varianten A 1.3 und A 2.2. Aufgrund der parallelen Linienführung auf kürzerer Strecke schneidet hierbei die Variante A 2.2 (ca. 1 km) besser ab als die Variante A 1.3 (ca. 2,5 km). Gleiches gilt im Hinblick auf die Planung des Saale-Elster-Kanal-Radweges, welcher mit der REP-Änderung unter Punkt 5.9.4.5. Z Nr. 19 als regional bedeutsamer Radweg neu festgelegt wurde. Mit einer Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben der B 181 OU Z-W-M wird den regionalplanerischen Zielstellungen zum Saale-Leipzig-Kanal und zum Saale-Leipzig-Kanal Nachdruck verliehen werden.</p>
S 10	<p><u>Wolfgang Wiehle MdB (SN vom 08.02.2024)</u></p> <p>Bei der Vorplanung und Variantensuche der B181 zur Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg muss bei einer Querung des Elster-Saale-Kanals, auch im nichtwasserführenden bzw. auch im noch nicht vollendeten Teil, unbedingt ein Brückenbauwerk mit einer lichten Durchfahrthöhe für Fahrgastschiffe von 5,25 Meter geplant und gebaut werden.</p> <p>Der Elster-Saale-Kanal ist im Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) in der Anlage 1 gelistet. Dies betrifft jedoch nur den bereits wasserführenden Teil zwischen dem Sicherheitstor West bei km 7,74 und Hafen Leipzig bei km 18,93. Nicht berücksichtigt wurde hierbei der noch nicht fertiggestellte und wasserführende Teil.</p> <p>Die Notwendigkeit der schnellstmöglichen Fertigstellung des Elster-Saale-Kanals begründet sich aus unserer Sicht auf folgende Aspekte:</p>	<p>Der Vorhabenträger dankt für die Hinweise hinsichtlich der Bedeutung des Saale-Leipzig-Kanals (bis 1999 Saale-Elster-Kanal). Die Vorplanung (Variantensuche, -diskussion, -entscheidung) zur Ortsumgehung (OU) Zöschen-Wallendorf-Merseburg im Zuge der B 181 enthält tatsächlich keine Bauwerke über den Saale-Leipzig-Kanal. Die von Herrn Wiehle angesprochene Deklaration der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes für den Saale-Leipzig-Kanal als Binnenwasserstraße des Bundes bezieht sich lt. der benannten Anlage 1 (zu § 1 Absatz 1 Nummer 1 und Absatz 7 und § 2 Absatz 2), Verzeichnis der dem allgemeinen Verkehr dienenden Binnenwasserstraßen des Bundes des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) auf die Kanalkilometer 7,74 bis Kanalkilometer 18,93. Damit ist der wasserführende Teil des Kanals abgedeckt. Der nichtwasserführende Bereich ist nicht erwähnt. Unabhängig davon ist der Ausbau des Saale-Leipzig-Kanals kein Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans 2030 der Bundesrepublik Deutschland, Verkehrsträger Wasserstraßen. In diesem Sinne besteht nach Auffassung des Vorhabenträgers weder Notwendigkeit oder Verpflichtung noch Ermächtigung, Bauwerke über den Saale-Leipzig-Kanal vorzusehen.</p>	<p>Die Stellungnahme von Herrn Wiehle wird teilweise berücksichtigt. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird grundsätzlich gefolgt.</p> <p>Den Schwerpunktbelangen aus der Stellungnahme von Herrn Wiehle (Saale-Leipzig-Kanal) wurde im Erörterungstermin nochmals hinreichend Raum gegeben.</p> <p>Die teilweise Berücksichtigung der Stellungnahme von Herrn Wiehle führt zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie und zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p> <p>Bei dem Ziel Z 5.9.5 der REP-Änderung zum Saale-Leipzig-Kanal handelt es sich um ein im weiteren Verfahren zu beachtendes Ziel der Raumordnung dahingehend, dieses Ziel mit der ebenfalls als Ziel der</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>- Durch die Fertigstellung des Kanals erhält die Stadt Leipzig ungehinderten Zugang zum Bundeswasserstraßennetz mit der Konsequenz, dass die Bootstouristik von Leipzig bis in die europäischen Nachbarländer möglich wird. Im Umkehrschluss wird es auch den Bootsführern in den europäischen Nachbarländern möglich, die Messestadt Leipzig auf dem Wasserweg zu erreichen. Unter Betrachtung des wachsenden gewerblichen Verkehrsaufkommens ergibt sich dann ggf. auch eine neue Wirtschaftlichkeitsbetrachtung.</p> <p>- Durch Bevölkerungszuwachs der Stadt Leipzig steigt der Bedarf an attraktiven Freizeit- und Erholungsangeboten, welche dadurch sinnvoll regional ergänzt und erweitert werden.</p> <p>- Eine Fertigstellung des Elster-Saale-Kanals ermöglicht ferner eine Nutzung durch den in Leipzig ansässigen Leistungs- sowie Breitensport.</p> <p>- Unserem Zielansatz dieser Überlegungen liegt die Stagnation der gesamten durch von Corona schwer betroffenen Gastronomie-, Hotel- und Tourismusbranche zu Grunde. Deshalb sehen wir in der Fertigstellung des Elster-Saale-Kanals ein überaus großes Potential zur Stärkung aller weiteren damit verbundenen Wirtschaftsbereiche. Zudem stünde dieses Projekt der Messestadt Leipzig als Austräger der Touristik- und Caravaning Messe repräsentativ gut zu Gesicht.</p> <p>Ursprünglich wurde dieses Kanalprojekt zwischen Leipzig und Leuna geplant, um die Messestadt mit dem Chemie-Dreieck im Süden von Halle an- sowie über Saale und Elbe in das norddeutsche Wasserstraßennetz einzubinden.</p> <p>Alle aufgeführten Argumente dienen der wirtschaftlichen Stärkung des gesamten mitteldeutschen Raums, da man über die Saale auch Thüringen erreicht.</p> <p>Deshalb sollte dieses Vorhaben nicht durch die Querung der Bundesstraße B181 ohne Brückenbauwerk dauerhaft blockiert werden.</p>	<p>Hinweisen möchte der Vorhabenträger darüber hinaus, dass eine gebaute OU Zöschen-Wallendorf-Merseburg den Saale-Leipzig-Kanal nicht dauerhaft blockiert.</p> <p>Sollte es im Weiteren zur weitestgehend gleichzeitigen Planung der genannten Vorhaben (Ortsumfahrung, SLK und SLK - Radweg) kommen, so könnte nach Maßgabe des Kreuzungsrechtes eine Berücksichtigung auch in den Planungen des Vorhabenträgers erfolgen. Konzepte allein sind dafür allerdings nicht ausreichend.</p> <p>Sollte das Kanalprojekt zu irgendeinem Zeitpunkt in Planung und Bau gehen, was derzeit in keiner Weise absehbar ist, könnte vom Vorhabenträger Kanal ein notwendiges Bauwerk im Zuge der B 181 mit entsprechendem Aufwand ergänzt werden.</p>	<p>Raumordnung verankerten Planung der B 181 OU Z-W-M miteinander vereinbar zu gestalten und abzustimmen. Von einer grundsätzlichen Konformität der Planung der B 181 OU Z-W-M im Hinblick auf deren Kreuzung mit der regionalplanerisch gesicherten Kanaltrasse des Saale-Leipzig-Kanals wird mithin ausgegangen, so dass diesbezüglich alle Varianten als gleichrangig bewertet werden. Auch im Hinblick auf den Trassenverlauf der Varianten der B 181 OU Z-W-M mit teilweisen Parallelführungen zum Saale-Leipzig-Kanal wird von einer Konformität ausgegangen, da im REP (unter Berücksichtigung des Planungsmaßstabes) eine Trasse der B 181n in Parallelführung zur Kanaltrasse zeichnerisch dargestellt ist und im nachfolgenden Planungsprozess Spielräume für weitere Optimierungen bestehen. Da es sich bei den Bestrebungen zur Vollendung des Saale-Leipzig-Kanals um Planungen mit großer touristischer Bedeutung für die Region handelt, muss der raumordnerisch grundsätzlich positiv zu sehende Gedanke einer Bündelung von Infrastrukturtrassen (LEP G 58) bei der diesbezüglichen Beurteilung der Trassenvarianten jedoch Berücksichtigung finden. Im Variantenvergleich wird daher (abweichend von der Rangfolge in der Raumverträglichkeitsstudie für das Kriterium Standortpotenziale und technische Infrastruktur) die von der Kanaltrasse abgerückte Variante A 2.1 als vorteilhaft beurteilt gegenüber den Varianten A 1.3 und A 2.2. Aufgrund der parallelen Linienführung auf kürzerer Strecke schneidet hierbei die Variante A 2.2 (ca. 1 km) besser ab als die Variante A 1.3 (ca. 2,5 km). Gleiches gilt im Hinblick auf die Planung des Saale-Elster-Kanal-Radweges, welcher mit der REP-Änderung unter Punkt 5.9.4.5. Z Nr. 19 als regional bedeutsamer Radweg neu festgelegt wurde. Mit einer Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben der B 181 OU Z-W-M wird den regionalplanerischen Zielstellungen zum Saale-Leipzig-Kanal und zum Saale-Leipzig-Kanal Nachdruck verliehen werden.</p>
S 11	<p><u>Steffen Janich MdB (SN vom 14.02.2024)</u></p> <p>Bei der Vorplanung und Variantensuche der B181 zur Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg muss bei einer Querung des Elster-Saale-Kanals, auch im nichtwasserführenden bzw. auch im noch nicht vollendeten Teil, unbedingt ein Brückenbauwerk mit einer lichten Durchfahrthöhe für Fahrgastschiffe von 5,25 Meter geplant und gebaut werden.</p> <p>Der Elster-Saale-Kanal ist im Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) in der Anlage 1 gelistet. Dies betrifft jedoch nur den bereits wasserführenden Teil zwischen dem Sicherheitstor West bei km 7,74 und Hafen Leipzig bei km 18,93. Nicht berücksichtigt wurde hier bei der noch nicht fertiggestellte und wasserführende Teil.</p> <p>Die Notwendigkeit der schnellstmöglichen Fertigstellung des Elster-Saale-Kanals begründet sich aus unserer Sicht auf folgende Aspekte:</p> <p>-Durch die Fertigstellung des Kanals erhält die Stadt Leipzig ungehinderten Zugang zum Bundeswasserstraßennetz mit der Konsequenz, dass die Bootstouristik von Leipzig bis in die europäischen Nachbarländer möglich wird. Im Umkehrschluss wird es auch den Bootsführern in den europäischen Nachbarländern möglich, die Messestadt Leipzig auf dem Wasserweg zu erreichen. Unter Betrachtung des wachsenden gewerblichen Verkehrsaufkommens ergibt sich dann ggf. auch eine neue Wirtschaftlichkeitsbetrachtung.</p> <p>-Durch Bevölkerungszuwachs der Stadt Leipzig steigt der Bedarf an attraktiven Freizeit- und Erholungsangeboten, welche dadurch sinnvoll regional ergänzt und erweitert werden.</p> <p>-Eine Fertigstellung des Elster-Saale-Kanals ermöglicht ferner eine Nutzung durch den in Leipzig ansässigen Leistungs- sowie Breitensport.</p> <p>-Unserem Zielansatz dieser Überlegungen liegt die Stagnation der gesamten durch von Corona schwer betroffenen Gastronomie-, Hotel- und Tourismusbranche zu Grunde. Deshalb sehen wir in der Fertigstellung des Elster-Saale-Kanals ein überaus großes Potential zur Stärkung aller weiteren damit verbundenen Wirtschaftsbereiche. Zudem stünde dieses Projekt der Messestadt Leipzig als Austräger der Touristik- und Caravaning Messe repräsentativ gut zu Gesicht.</p> <p>Ursprünglich wurde dieses Kanalprojekt zwischen Leipzig und Leuna geplant, um die Messestadt mit dem Chemie-Dreieck im Süden von Halle an- sowie über Saale und Elbe in das norddeutsche Wasserstraßennetz einzubinden.</p> <p>Alle aufgeführten Argumente dienen der wirtschaftlichen Stärkung des gesamten mitteldeutschen Raums, da man über die Saale auch Thüringen erreicht.</p> <p>Deshalb sollte dieses Vorhaben nicht durch die Querung der Bundesstraße B181 ohne Brückenbauwerk dauerhaft blockiert werden.</p>	<p>Der Vorhabenträger dankt für die Hinweise hinsichtlich der Bedeutung des Saale-Leipzig-Kanals (bis 1999 Saale-Elster-Kanal).</p> <p>Die Vorplanung (Variantensuche, -diskussion, -entscheidung) zur Ortsumgehung (OU) Zöschen-Wallendorf-Merseburg im Zuge der B 181 enthält tatsächlich keine Bauwerke über den Saale-Leipzig-Kanal. Die von Herrn Janich angesprochene Deklaration der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes für den Saale-Leipzig-Kanal als Binnenwasserstraße des Bundes bezieht sich lt. der benannten Anlage 1 (zu § 1 Absatz 1 Nummer 1 und Absatz 7 und § 2 Absatz 2), Verzeichnis der dem allgemeinen Verkehr dienenden Binnenwasserstraßen des Bundes des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) auf die Kanalkilometer 7,74 bis Kanalkilometer 18,93. Damit ist der wasserführende Teil des Kanals abgedeckt. Der nichtwasserführende Bereich ist nicht erwähnt. Unabhängig davon ist der Ausbau des Saale-Leipzig-Kanals kein Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans 2030 der Bundesrepublik Deutschland, Verkehrsträger Wasserstraßen. In diesem Sinne besteht nach Auffassung des Vorhabenträgers weder Notwendigkeit oder Verpflichtung noch Ermächtigung, Bauwerke über den Saale-Leipzig-Kanal vorzusehen.</p> <p>Hinweisen möchte der Vorhabenträger darüber hinaus, dass eine gebaute OU Zöschen-Wallendorf-Merseburg den Saale-Leipzig-Kanal nicht dauerhaft blockiert.</p> <p>Sollte es im Weiteren zur weitestgehend gleichzeitigen Planung der genannten Vorhaben (Ortsumfahrung, SLK und SLK - Radweg) kommen, so könnte nach Maßgabe des Kreuzungsrechtes eine Berücksichtigung auch in den Planungen des Vorhabenträgers erfolgen. Konzepte allein sind dafür allerdings nicht ausreichend.</p> <p>Sollte das Kanalprojekt zu irgendeinem Zeitpunkt in Planung und Bau gehen, was derzeit in keiner Weise absehbar ist, könnte vom Vorhabenträger Kanal ein notwendiges Bauwerk im Zuge der B 181 mit entsprechendem Aufwand ergänzt werden.</p>	<p>Die Stellungnahme von Herrn Janich wird teilweise berücksichtigt.</p> <p>Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird grundsätzlich gefolgt.</p> <p>Den Schwerpunktbelangen aus der Stellungnahme von Herrn Janich (Saale-Leipzig-Kanal) wurde im Erörterungstermin nochmals hinreichend Raum gegeben.</p> <p>Die teilweise Berücksichtigung der Stellungnahme von Herrn Janich führt zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie und zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p> <p>Bei dem Ziel Z 5.9.5 der REP-Änderung zum Saale-Leipzig-Kanal handelt es sich um ein im weiteren Verfahren zu beachtendes Ziel der Raumordnung dahingehend, dieses Ziel mit der ebenfalls als Ziel der Raumordnung verankerten Planung der B 181 OU Z-W-M miteinander vereinbar zu gestalten und abzustimmen. Von einer grundsätzlichen Konformität der Planung der B 181 OU Z-W-M im Hinblick auf deren Kreuzung mit der regionalplanerisch gesicherten Kanaltrasse des Saale-Leipzig-Kanals wird mithin ausgegangen, so dass diesbezüglich alle Varianten als gleichrangig bewertet werden. Auch im Hinblick auf den Trassenverlauf der Varianten der B 181 OU Z-W-M mit teilweisen Parallelführungen zum Saale-Leipzig-Kanal wird von einer Konformität ausgegangen, da im REP (unter Berücksichtigung des Planungsmaßstabes) eine Trasse der B 181n in Parallelführung zur Kanaltrasse zeichnerisch dargestellt ist und im nachfolgenden Planungsprozess Spielräume für weitere Optimierungen bestehen. Da es sich bei den Bestrebungen zur Vollendung des Saale-Leipzig-Kanals um Planungen mit großer touristischer Bedeutung für die Region handelt, muss der raumordnerisch grundsätzlich positiv zu sehende Gedanke einer Bündelung von Infrastrukturtrassen (LEP G 58) bei der diesbezüglichen Beurteilung der Trassenvarianten jedoch Berücksichtigung finden. Im Variantenvergleich wird daher (abweichend von der Rangfolge in der Raumverträglichkeitsstudie für das Kriterium Standortpotenziale und technische Infrastruktur) die von der Kanaltrasse abgerückte Variante A 2.1 als vorteilhaft beurteilt gegenüber den Varianten A 1.3 und A 2.2. Aufgrund der parallelen Linienführung auf kürzerer Strecke schneidet hierbei die Variante A 2.2 (ca. 1 km) besser ab als die Variante A 1.3 (ca. 2,5 km). Gleiches gilt im Hinblick auf die Planung des Saale-Elster-Kanal-Radweges, welcher mit der REP-Änderung unter Punkt 5.9.4.5. Z Nr. 19 als regional bedeutsamer Radweg neu festgelegt wurde. Mit einer Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben der B 181 OU Z-W-M wird den regionalplanerischen Zielstellungen zum Saale-Leipzig-Kanal und zum Saale-Leipzig-Kanal Nachdruck verliehen werden.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	ckenbauwerk dauerhaft blockiert werden.		
S 12	<p><u>Matthias Moosdorf MdB (SN vom 20.02.2024)</u></p> <p>Bei der Vorplanung und Variantensuche der B181 zur Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg muss bei einer Querung des Elster-Saale-Kanals, auch im nichtwasserführenden bzw. auch im noch nicht vollendeten Teil, unbedingt ein Brückenbauwerk mit einer lichten Durchfahrts Höhe für Fahrgastschiffe von 5,25 Meter geplant und gebaut werden.</p> <p>Der Elster-Saale-Kanal ist im Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) in der Anlage 1 gelistet. Dies betrifft jedoch nur den bereits wasserführenden Teil zwischen dem Sicherheitstor West bei km 7,74 und Hafen Leipzig bei km 18,93. Nicht berücksichtigt wurde hierbei der noch nicht fertiggestellte und wasserführende Teil.</p> <p>Die Notwendigkeit der schnellstmöglichen Fertigstellung des Elster-Saale-Kanals begründet sich aus unserer Sicht auf folgende Aspekte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Durch die Fertigstellung des Kanals erhält die Stadt Leipzig ungehinderten Zugang zum Bundeswasserstraßennetz mit der Konsequenz, dass die Bootstouristik von Leipzig bis in die europäischen Nachbarländer möglich wird. Im Umkehrschluss wird es auch den Bootsführern in den europäischen Nachbarländern möglich, die Messestadt Leipzig auf dem Wasserweg zu erreichen. Unter Betrachtung des wachsenden gewerblichen Verkehrsaufkommens ergibt sich dann ggf. auch eine neue Wirtschaftlichkeitsbetrachtung. - Durch Bevölkerungszuwachs der Stadt Leipzig steigt der Bedarf an attraktiven Freizeit- und Erholungsangeboten, welche dadurch sinnvoll regional ergänzt und erweitert werden. - Eine Fertigstellung des Elster-Saale-Kanals ermöglicht ferner eine Nutzung durch den in Leipzig ansässigen Leistungs- sowie Breitensport. - Unserem Zielansatz dieser Überlegungen liegt die Stagnation der gesamten durch von Corona schwer betroffenen Gastronomie-, Hotel- und Tourismusbranche zu Grunde. Deshalb sehen wir in der Fertigstellung des Elster-Saale-Kanals ein überaus großes Potential zur Stärkung aller weiteren damit verbundenen Wirtschaftsbereiche. Zudem stünde dieses Projekt der Messestadt Leipzig als Austräger der Touristik- und Caravaning Messe repräsentativ gut zu Gesicht. <p>Ursprünglich wurde dieses Kanalprojekt zwischen Leipzig und Leuna geplant, um die Messestadt mit dem Chemie-Dreieck im Süden von Halle an-sowie über Saale und Elbe in das norddeutsche Wasserstraßennetz einzubinden.</p> <p>Alle aufgeführten Argumente dienen der wirtschaftlichen Stärkung des gesamten mitteldeutschen Raums, da man über die Saale auch Thüringen erreicht.</p> <p>Deshalb sollte dieses Vorhaben nicht durch die Querung der Bundesstraße B181 ohne Brückenbauwerk dauerhaft blockiert werden.</p>	<p>Der Vorhabenträger dankt für die Hinweise hinsichtlich der Bedeutung des Saale-Leipzig-Kanals (bis 1999 Saale-Elster-Kanal).</p> <p>Die Vorplanung (Variantensuche, -diskussion, -entscheidung) zur Ortsumgehung (OU) Zöschen-Wallendorf-Merseburg im Zuge der B 181 enthält tatsächlich keine Bauwerke über den Saale-Leipzig-Kanal. Die von Herrn Moosdorf angesprochene Deklaration der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes für den Saale-Leipzig-Kanal als Binnenwasserstraße des Bundes bezieht sich lt. der benannten Anlage 1 (zu § 1 Absatz 1 Nummer 1 und Absatz 7 und § 2 Absatz 2), Verzeichnis der dem allgemeinen Verkehr dienenden Binnenwasserstraßen des Bundes des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) auf die Kanalkilometer 7,74 bis Kanalkilometer 18,93. Damit ist der wasserführende Teil des Kanals abgedeckt. Der nichtwasserführende Bereich ist nicht erwähnt. Unabhängig davon ist der Ausbau des Saale-Leipzig-Kanals kein Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans 2030 der Bundesrepublik Deutschland, Verkehrsträger Wasserstraßen. In diesem Sinne besteht nach Auffassung des Vorhabenträgers weder Notwendigkeit oder Verpflichtung noch Ermächtigung, Bauwerke über den Saale-Leipzig-Kanal vorzusehen.</p> <p>Hinweisen möchte der Vorhabenträger darüber hinaus, dass eine gebaute OU Zöschen-Wallendorf-Merseburg den Saale-Leipzig-Kanal nicht dauerhaft blockiert.</p> <p>Sollte es im Weiteren zur weitestgehend gleichzeitigen Planung der genannten Vorhaben (Ortsumfahrung, SLK und SLK - Radweg) kommen, so könnte nach Maßgabe des Kreuzungsrechtes eine Berücksichtigung auch in den Planungen des Vorhabenträgers erfolgen. Konzepte allein sind dafür allerdings nicht ausreichend.</p> <p>Sollte das Kanalprojekt zu irgendeinem Zeitpunkt in Planung und Bau gehen, was derzeit in keiner Weise absehbar ist, könnte vom Vorhabenträger Kanal ein notwendiges Bauwerk im Zuge der B 181 mit entsprechendem Aufwand ergänzt werden.</p>	<p>Die Stellungnahme von Herrn Moosdorf wird teilweise berücksichtigt. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird grundsätzlich gefolgt.</p> <p>Den Schwerpunktbefürwortungen aus der Stellungnahme von Herrn Moosdorf (Saale-Leipzig-Kanal) wurde im Erörterungstermin nochmals hinreichend Raum gegeben.</p> <p>Die teilweise Berücksichtigung der Stellungnahme von Herrn Moosdorf führt zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie und zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p> <p>Bei dem Ziel Z 5.9.5 der REP-Änderung zum Saale-Leipzig-Kanal handelt es sich um ein im weiteren Verfahren zu beachtendes Ziel der Raumordnung dahingehend, dieses Ziel mit der ebenfalls als Ziel der Raumordnung verankerten Planung der B 181 OU Z-W-M miteinander vereinbar zu gestalten und abzustimmen. Von einer grundsätzlichen Konformität der Planung der B 181 OU Z-W-M im Hinblick auf deren Kreuzung mit der regionalplanerisch gesicherten Kanaltrasse des Saale-Leipzig-Kanals wird mithin ausgegangen, so dass diesbezüglich alle Varianten als gleichrangig bewertet werden. Auch im Hinblick auf den Trassenverlauf der Varianten der B 181 OU Z-W-M mit teilweisen Parallelführungen zum Saale-Leipzig-Kanal wird von einer Konformität ausgegangen, da im REP (unter Berücksichtigung des Planungsmaßstabes) eine Trasse der B 181n in Parallelführung zur Kanaltrasse zeichnerisch dargestellt ist und im nachfolgenden Planungsprozess Spielräume für weitere Optimierungen bestehen. Da es sich bei den Bestrebungen zur Vollendung des Saale-Leipzig-Kanals um Planungen mit großer touristischer Bedeutung für die Region handelt, muss der raumordnerisch grundsätzlich positiv zu sehende Gedanke einer Bündelung von Infrastrukturtrassen (LEP G 58) bei der diesbezüglichen Beurteilung der Trassenvarianten jedoch Berücksichtigung finden. Im Variantenvergleich wird daher (abweichend von der Rangfolge in der Raumverträglichkeitsstudie für das Kriterium Standortpotenziale und technische Infrastruktur) die von der Kanaltrasse abgerückte Variante A 2.1 als vorteilhaft beurteilt gegenüber den Varianten A 1.3 und A 2.2. Aufgrund der parallelen Linienführung auf kürzerer Strecke schneidet hierbei die Variante A 2.2 (ca. 1 km) besser ab als die Variante A 1.3 (ca. 2,5 km). Gleiches gilt im Hinblick auf die Planung des Saale-Elster-Kanal-Radweges, welcher mit der REP-Änderung unter Punkt 5.9.4.5. Z Nr. 19 als regional bedeutsamer Radweg neu festgelegt wurde. Mit einer Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben der B 181 OU Z-W-M wird den regionalplanerischen Zielstellungen zum Saale-Leipzig-Kanal und zum Saale-Leipzig-Kanal Nachdruck verliehen werden.</p>
S 13	<p><u>Privater Einwender (SN vom 07.02.2024)</u></p> <p><i>Die B181n bewegt wieder die Gemüter in Zöschen, weil die Trassenführung nördlich des Kanals der Wohnbebauung von Zöschen recht nahe kommt. Nach Sichtung Ihrer Präsentation vom 24.03.2020 habe ich folgende Überlegungen: Die Variante 05 von Günthersdorf bis zur Kreuzung L183 sehe ich als optimal an. Ab L183 schlage ich vor, die B181n südlich der Kohlen-/Aschebahntrasse zu belassen bis zum Saaleübergang Kohlenbahntrasse. Hinter diesem Saaleübergang die B181n im Tunnel unter der Kohlenbahn (die hier bereits in einem Graben verläuft) zu führen bis zur Kreuzung B91/L178n. Die Kohlenbahn wäre dann in dem Abschnitt oberhalb der B181n zu führen. Die Kohlenbahn fährt relativ selten. Wird die B181n in einem Tunnel unter der Kohlenbahn geführt, dann würde die Kreuzung der Kohlenbahn zwischen L183 und Leuna entfallen und auch die Flutbrücke über die Saaleniederung. Die Einbindung der B181n an der „Spinne“ (B91/Weißensefelder Str.) hätte den Nachteil, dass der gesamte Verkehr an der Wohnbebauung Merseburg-Süd vorbei geführt wird. Eine Führung der B181n unter der Kohlenbahn dagegen würde zu nur geringer Lärmbelastung der Wohnbebauung führen. Außerdem würde der in Richtung Süden (Leunawerk) und Westen (L178n und A38) fließende Verkehr aus der Wohnbebauung heraus gehalten.</i></p> <p>Hier nun meine Vorstellungen: Dabei habe ich als Vorschlag die Weiterführung der B181n in östlicher Richtung. Diese erfordert eine Unterquerung der A9, um auch Günthersdorf von der Durchfahrt zu entlasten. Da die B 181 n auch östlich der A9 mit den Ortsumgehungen Dölzig und Rückmarsdorf vorgesehen ist, könnte vorerst ein Abzweig an der B 186 eine Einbindung der B 181n in die B 181 herstellen.</p>	<p>Der Vorhabenträger dankt für den Vorschlag der Weiterführung der B 181 in Richtung Osten durch eine Unterquerung der BAB 9. Allerdings ist eine Weiterführung nach Osten nicht Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans und somit nicht durch einen Planungsauftrag abgedeckt.</p> <p>Der Vorschlag, die Trasse der B 181 n südlich der Kohlebahn (DB-Strecke 6810) bis zur Saale zu führen, diese mit einem gemeinsamen Bauwerk zu überführen um dann mit einer Unterführung im Bereich der Kohlebahn bis an die B 91 zu gelangen, wurde im Zuge der Variantenfindung untersucht. Die vorgeschlagene Trasse entspricht in großen Teilen der Variante 1.2 im südlichen Verknüpfungskorridor. Diese Variante wurde frühzeitig ausgeschieden und daher nicht tiefgreifender untersucht. Die Beschreibung dieser Variante 1.2 und die Begründung für das frühzeitige Ausscheiden dieser sind in der Unterlage 0 ab Seite 18 ff nachzulesen.</p> <p>Der Vorschlag, Dammbereiche des Saale-Leipzig-Kanals für den Trassenverlauf zu nutzen um damit den Flächenverbrauch zu verringern und ggf. Baumaterial für den Straßenbau zu gewinnen widerspricht den Zielen des Regionalen Entwicklungsplans (REP) Halle 2010 sowie der Planänderung des REP Halle 2010. Demnach ist die Kanaltrasse für die Fertigstellung des Kanals und beidseitiger begleitender Wege frei zu halten.</p> <p>Der geplante Saale-Leipzig-Kanal-Radweg wird von der Trassenführung der B 181 n nur im Bereich der vorgesehenen Kanalquerung beeinträchtigt. In diesem Abschnitt könnte der Radweg mit einer leichten Verschwenkung weg von der Kanaltrasse trassiert werden. Konkrete Planungen zu diesem Radweg liegen derzeit von den entsprechenden Akteuren noch nicht vor.</p> <p>Im Rahmen der weiteren Planungen zu der ausgewählten Vorzugstrasse sind weitere Abstimmungen zur Thematik Saale-Leipzig-Kanal und Radweg vorgesehen.</p>	<p>Die Stellungnahme des privaten Einwenders wird zur Kenntnis genommen. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p> <p>Die Stellungnahme des privaten Einwenders (Schwerpunktbelang eigene Trassenanschläge) führt weder zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie noch zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	  <p>In westlicher Richtung schlage ich vor, die B181n, nach der Querung der L 183, südlich der Aschebahn zur Saale zu führen und einen gemeinsamen Saaleübergang zu schaffen. Dann sollte die B181n im Verlauf unterhalb der Trasse der Kohlebahn als Tunnelbauwerk bis zur B 91 geführt werden. Für die Bauzeit müsste für die Aschebahn eine Ersatzlösung ggf. per Lkw geschaffen werden. Nach dem Bau des Tunnels, der für zwei Fahrspuren ausgelegt sein könnte (muss ja nicht im Tunnel überholt werden) kann die Aschebahn wieder oberhalb des Tunnels hergestellt werden. Damit wäre der Verkehrslärm der B181n unter der Erde und man müsste sie an der B 91/ L 178n mit einem Kreuz einbinden. Diese Führung würde sowohl Leuna als auch Merseburg weitgehend vom Verkehrslärm der B181n entlasten. Bei dieser Trassenführung würde die Kreuzung der Aschebahn nördlich Kreypau und die große Brücke zur Überspannung der Saaleniederung entfallen. Dafür wäre aber eine gemeinsame Querung der Saale gemeinsam mit der Aschebahn nötig und die Untertunnelung der Aschebahn bis zur B 91. Da die Aschebahn laut Trassenuntersuchung noch etwa 20 Jahre benötigt wird (Grube Lochau wird geschlossen) könnte die Fläche oberhalb der B181n danach eine anderweitige Nutzung erhalten. Siehe auch: Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030</p> <p>In dieser Untersuchung wurde der Planfall 05 bereits als Vorzugsvariante benannt. Diese Variante verläuft südlich des Saale-Elster-Kanals (SEK) und zerschneidet nicht die Ackerflächen. Zur Minimierung des Bodenzugs sollte auch der Dammbereich des SEK mit einbezogen werden.</p> <p><i>In der Potenzialanalyse des Elster-Saale-Kanals S.18 wird aufgeführt: "Beispielsweise wird eine Kanalführung im eingedeichten Profil inklusive einem drei Meter höher gelegenen Treidelpfad künftig nicht mehr notwendig, wodurch sich erstmals auch von einem kleinen Motorboot aus Blickbeziehungen in die Landschaft aufbauen lassen."</i> Da sich Kanal und Bundesstraße in der Rechtsträgerschaft des Bundesverkehrsministeriums</p>		

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>befinden, sollte doch eine Einigung zwischen Wasserstraßenverwaltung und Landesstraßenbaubehörde möglich sein. Durch Abtragen des Winddeiches am Kanal könnten Trassenbreite und Baumaterial für die B181n gewonnen werden. Da der Deich beidseitig abgetragen werden kann, wäre wohl auch mit dem Bau der B181n der zwischen Saale und Leipzig geplante Radweg möglich. Die Stadt Leuna hat mit der Stadt Leipzig bereits Vorgespräche geführt. Wenn in diesem Vorhaben gleich noch der Saale-Elster-Kanal fertig gestellt würde, weil mit dem Straßenbau die erforderliche Technik auch für den Kanalbau vorhanden wäre, dann würde dies der Region sehr helfen. Es wäre auch außerdem möglich, parallel eine S-Bahn-Anbindung von Leuna über NovaEventis nach Leipzig neu zu denken, zumal hinter der Autobahn die Trassenführung des „Aueschrecks“ wohl noch existiert. Andererseits wäre auch eine Weiterführung an der B 181n als S-Bahn- oder Straßenbahnanbindung Richtung Böhlitz-Ehrenberg eine Option. Soll doch die Metropolregion auch verkehrsmäßig und umweltfreundlich erschlossen werden.</p> <p>Die Möglichkeiten beim Neubau der B181 n sollten umfassend genutzt werden. Am Geld wird es sicher nicht scheitern.</p>		
S 14	<p><u>Privater Einwender (SN vom 11.02.2024)</u></p> <p>Begutachtung BVWP 2030 Nutzen-Kosten Verhältnis</p> <p>Gesamtprojektkosten</p> <p>Die Gesamtprojektkosten für die Ortsumfahrung alt 11,8 km (Projekt B181-G10-ST // B 181 OU Zöschen-Wallendorf - Merseburg) werden im BVWP-Entwurf</p> <p>https://www.bvwp-projekte.de/strasse/B181-G10-ST/B181-G10-ST.html</p> <p>mit Kosten in Höhe von lediglich 89,3 Mio. € angegeben.</p> <p>Auch das Antwortschreiben vom Landtag von Sachsen-Anhalt Drucksache 7/1295 vom 25.04.2017</p> <p>https://andreas-schmidt-spd.de/files/2017/04/KA-Sachstand-Umsetzung-der-Bauma%C3%9Fnahme-B-181n-Drs-7_691-Antwort.pdf</p> <p>bezieht die Gesamtkosten mit 89,3 Mio €.</p> <p>Im Gegensatz hierzu bezieht die Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt:</p> <p>https://lsbb.sachsen-anhalt.de/projekte/regionalbereich-sued/b-181-ortsumgehung-zoeschen-wallendorf-merseburg</p> <p>die Baukosten für dieses Projekt neu mit 12,8 km auf rund 230,9 Mio. Euro.</p> <p>Der um 141,6 Mio. € zu niedrige Kostenansatz schönt das Nutzen-Kosten-Verhältnis unzulässig und ist in den Kostenbetrachtungen unbedingt zu korrigieren. Intransparente Ermittlung Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV).</p> <p>Das Ergebnis der daraus resultierenden NKV lässt andere vordringliche Projekte nötiger erscheinen und stellt die Frage nach der wirklichen Dringlichkeit gerade dieser OU. Ich bitte daher um erneute Prüfung, ob diese OU wirklich vordringlich zu behandeln ist.</p> <p>Des weiteren finde ich die Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses ist in hohem Maße intransparent und für einen normalen einwendenden Bürger nicht nachvollziehbar. Es kann nicht sein, dass ein Einwender sich zunächst mit dem 500 Seiten starke Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan 2030 beschäftigen muss, um überhaupt erst einmal einen Einblick in die Methodik der NKV-Berechnung zu erhalten. Dies ist eine unhaltbare Zumutung für den Einwender und soll ihn ganz offensichtlich davon abhalten überhaupt erst Einwendungen zu machen.</p>	<p>Gemäß dem Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenbaugesetz-FStrAbG), zuletzt geändert durch den Artikel 1 des Gesetzes vom 23.12.2016 (BGBl. I S. 3354), wurden die Ortsumgehungen Zöschen, Wallendorf und Merseburg im Zuge der B 181 im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2030 (BVWP) in den vordringlichen Bedarf eingestuft. Damit wurde die gesetzliche Grundlage für die Planung der Ortsumgehungen durch die Auftragsverwaltung, das Land Sachsen-Anhalt, vertreten durch die Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt geschaffen und der Bedarf des Vorhabens für die Planfeststellung gesetzlich festgestellt (§1 Abs. 2 FStrAbG). Für die Anmeldung der Maßnahme zum Bedarfsplan wurde ein erster grobgeschätzter Kostenrahmen von 89,3 Mio EUR im Jahre 2013 ermittelt. Diese Kosten sind in dem im Jahre 2016 aufgestellten Bundesverkehrswegeplan dokumentiert.</p> <p>Mit den Planungen zur o.g. Maßnahme wurde im April 2018 begonnen. Insofern können der Landesregierung von Sachsen-Anhalt zum Zeitpunkt der Anfrage des privaten Einwenders im Jahre 2017 keine anderen Kosten bekannt gewesen sein.</p> <p>Ab April 2018 wurden durch die Planenden umfangreiche Untersuchungen zu umweltfachlichen Aspekten, zu verkehrlichen Aspekten und zu sonstigen Betroffenheiten durchgeführt. Die im Zuge der Voruntersuchung ermittelten Baukosten von 230,9 Mio EUR wurden in der Kostenschätzung vom November 2020 erstmals veröffentlicht. Die Erhöhung der Baukosten gegenüber der Bedarfsplananmeldung ist begründet durch eine wesentlich detailliertere Planung unter Berücksichtigung der Ergebnisse aller durchgeführten Untersuchungen und der sich daraus ergebenden Aufgabenstellungen für die Planung. Es wurde z.B. der Querschnitt der Straße und die Gestaltung der Knotenpunkte an die Erfordernisse der Verkehrsuntersuchung angepasst. Es wurden Bauwerke für die Aufrechterhaltung der landwirtschaftlichen Verkehrsbeziehungen berücksichtigt. Die Errichtung von Lärmschutzwänden wurde vorgesehen und die allgemeine Preisentwicklung über einen Zeitraum von 7 Jahren (39,13 % zwischen 3.Quartal 2013 und 4.Quartal 2023, Quelle Statistisches Bundesamt) wurde berücksichtigt.</p> <p>Die Ermittlung der aktuellen Kosten erfolgte nach den Anweisungen zur Kostenermittlung und zur Veranschlagung von Straßenbaumaßnahmen (AKVS) 2015. Die AKVS gibt die Art und Weise der Kostenermittlung für die einzelnen Planungsphasen vor und regelt die Kostenabstimmung und Kostenüberprüfung. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und das Ministerium für Infrastruktur und Digitales (MID) führen regelmäßig Projektanbahnungstermine durch, in denen die Kostenentwicklung eine gewichtige Rolle spielt. Dem BMDV sind die aktuellen Planungskosten bekannt. Das BMDV führt die entsprechenden Ermittlungen des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) durch.</p> <p>Der Vorhabenträger hat wesentliche Informationen zu dem Vorhaben in seinem eigenen Internetauftritt eingestellt.</p> <p>Zu diesem Vorhaben sind sie unter dem Link: https://lsbb.sachsen-anhalt.de/projekte/regionalbereich-sued/b-181-ortsumgehung-zoeschen-wallendorf-merseburg öffentlich zugänglich.</p> <p>Die aktuellen Kosten des Vorhabens sind dort bereits gezeigt. Soweit neue Informationen vorliegen, wird der Internetauftritt durch den Vorhabenträger entsprechend aktualisiert.</p> <p>Soweit sich dazu Nachfragen ergeben, können die ebenfalls aus dem Internetauftritt ersichtlichen Kontaktdaten der LSBB genutzt werden</p>	<p>Die Stellungnahme des privaten Einwenders wird zur Kenntnis genommen. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p> <p>Den Schwerpunktbelangen aus der Stellungnahme des privaten Einwenders (Planrechtfertigung) wurde im Erörterungstermin nochmals hinreichend Raum gegeben.</p> <p>Die Stellungnahme des privaten Einwenders führt weder zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie noch zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p>
S 15	<p><u>Privater Einwender (SN vom 16.02.2024)</u></p> <p>Als Anwohner der B181 begrüße ich ausdrücklich die Planung für eine Umgehungsstraße. (auch wenn ich ein Geschäft habe und man denken könnte die Straße wäre für mich optimal, auch wenn meine Großeltern und Eltern von der Lage der B181 mit Ihren Geschäften, Kfz-Betrieb, Fahrradladen, Tankstelle, Dachdecker die letzten Jahrzehnte in der Vergangenheit</p>	<p>Der Vorhabenträger nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis.</p>	<p>Die Stellungnahme des privaten Einwenders wird zur Kenntnis genommen.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>profitiert haben).</p> <p>Die Zunahme des jetzigen Verkehrs auf der B181 ist überproportional. Gerade der LKW-Verkehr nimmt immer mehr zu.</p> <p>Auch die Güter die in den LKW's transportiert werden, vor allem in der Nacht, sind immer mehr auch Gefahrguttransporte von Flüssigkeiten und Gas.!</p> <p>Eine 30 –iger Tempo –Zone die dringend in der Ortschaft notwendig wäre, ist auch nicht vorhanden. In der seitlichen Anbindung/Eichsfeld der Bertolt Brecht - Schule und des Kindergartens ist das aus meiner Sicht untragbar.</p> <p>Lärm, Feinstaubbelastung (es heizen wieder mehr Mitbewohner im Winter mit Holz) sind die Realitäten.</p> <p>Die Anbindung zum Einkaufspark Nova Eventis über die jetzige B181 ist gerade an Samstagen von einer extrem hohen Verkehrsbelastung.</p> <p>Meine nächsten Nachbarn, Fam., Fam., Fam., Fam., Fam. um nur ein paar Bsp. zu nennen schließen sich meinen Schreiben an.</p> <p>Ich freue mich auf eine schnelle Umsetzung der Umgehungsstraße.</p>		
S 16	<p><u>Fachgruppe Ornithologie und Vogelschutz Merseburg (SN vom 26.02.2024)</u></p> <p>Die Mitglieder des gemeinnützigen Vereins bemühen sich seit über 50 Jahren in der Region Merseburg-Querfurt um den Erhalt und die Förderung der Artenvielfalt. In Zusammenarbeit mit staatlichen Stellen insbesondere der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Saalekreis in Merseburg, mit verschiedenen bundes- und landesweiten Organisationen (Dachverband Deutscher Avifaunisten - DDA-, dem NABU Deutschland, dem Ornithologischen Landesverband Sachsen-Anhalt - OSA- und anderen) setzen wir uns für den Schutz sowie die Erfassung von Vogelarten ein und realisieren Artenschutzmaßnahmen in der Region.</p> <p>Nachdem wir von der geplanten Ortsumgehung Zöschen - Wallendorf - Merseburg über die öffentlichen Medien von der Einleitung eines Raumordnungsverfahrens erfuhren, haben wir uns mit dem geplanten Vorhaben und den vorgeschlagenen Trassenvarianten beschäftigt. Dabei sind wir zu folgenden Erkenntnissen gekommen:</p> <p>Die Umsetzung des Vorhabens hätte erhebliche negative Auswirkungen auf die bereits jetzt akut gefährdete Tier- und Pflanzenwelt im Gebiet. Allein in der derzeit dort lebenden Vogelwelt wären über zwanzig Arten, die nach der Europäischen Vogelschutzrichtlinie besonders gefährdet und schutzwürdig sind (Anhang I-Arten), betroffen. Nach Recherchen von Zufallsbeobachtungen auf der Internetplattform ornitho.de liegen über die genannten Arten dazu für den Zeitraum 01.01.2015 bis 31.12.2023 über 8.000 Belege/Nachweise vor.</p> <p>Die Zerstücklung und Versiegelung der Landschaft verschärft alle biologischen Prozesse in diesem Bereich und wirkt sich negativ auf die Flora und Fauna, die Landwirtschaft und den gesamten Naturhaushalt aus.</p> <p>Wir können durch das geplante Bauvorhaben keine wirklichen Vorteile für die in diesem Raum lebenden und arbeitenden Menschen erkennen aber eine große negative Beeinflussung der Landschaft und eine nicht überschaubare Palette negativer Auswirkungen auf die in der Region arbeitenden und lebenden Bürger. Die genannten über 230 Millionen Euro für das Vorhaben werden mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht ausreichen. Das Verhältnis Kosten zu Nutzen ist unakzeptabel.</p> <p>Deshalb lehnen wir den Bau der B181n ab. Wir unterstützen vollumfänglich die sehr detaillierte Darstellung des NABU-Landesverbandes Sachsen-Anhalt zum Sachverhalt (Anmerkungen zur Raumverträglichkeitsstudie, Wirtschaftlichkeit, Verkehrswirksamkeit, Bodenschutz, Anmerkungen zur Umweltverträglichkeitsstudie) und erwarten eine umfassende Antwort auf alle dort aufgeführten Bedenken und Darlegungen.</p>	<p>Die Fachgruppe Ornithologie und Vogelschutz Merseburg e. V. lehnt das Vorhaben B 181 OU Zöschen - Wallendorf - Merseburg mit der Begründung der erheblichen negativen Auswirkungen auf die Tier- und Pflanzenwelt, die Landwirtschaft und den gesamten Naturhaushalt ab.</p> <p>Sie schließt sich vollumfänglich der Stellungnahme des NABU-Landesverbandes Sachsen-Anhalt (Anmerkungen zur Raumverträglichkeitsstudie, Wirtschaftlichkeit, Verkehrswirksamkeit, Bodenschutz, Anmerkungen zur Umweltverträglichkeitsstudie) an und erhält die entsprechende Antwortstellungnahme an den NABU-Landesverband Sachsen-Anhalt.</p>	<p>Die Stellungnahme der Fachgruppe Ornithologie und Vogelschutz Merseburg wird zur Kenntnis genommen. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p> <p>Den Schwerpunktbelangen aus der Stellungnahme der Fachgruppe Ornithologie und Vogelschutz Merseburg (Natur und Landschaft, Planrechtfertigung) wurde im Erörterungstermin nochmals hinreichend Raum gegeben.</p> <p>Die Stellungnahme der Fachgruppe Ornithologie und Vogelschutz Merseburg führt weder zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie noch zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p> <p>Die mit der Stellungnahme der Fachgruppe Ornithologie und Vogelschutz Merseburg hier unterstützte Stellungnahme des NABU führt nicht zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der überschlägigen Prüfung der Umweltbelange und ebenfalls nicht zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Umweltbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p> <p>Im nachgelagerten Zulassungsverfahren wird der Vorhabenträger laut seiner Erwiderung konkrete Kompensationsmaßnahmen für die gewählte Variante sowie aktuelle Daten zu allen Aspekten (Umweltverträglichkeit, FFH-Verträglichkeit, Artenschutzfachbeitrag, faunistische Untersuchungen) vorlegen. Bei der Formulierung des Untersuchungsrahmens kann sich die Fachgruppe Ornithologie und Vogelschutz Merseburg beim Scoping zur Umweltverträglichkeitsprüfung hinsichtlich der vorgebrachten Kritikpunkte einbringen.</p>
S 17	<p><u>Forstservice Lankers (SN vom 15.02.2024)</u></p> <p>Wir als ortsansässiges und heimatverbundenes Familienunternehmen haben uns der Bürgerinitiative „Nein zum Neubau der B181n“ angeschlossen, da der Bau der Umgehungsstraße mit voraussichtlich 10 Brückenbauwerken und 5 Lärmschutzwänden einen erheblichen Eingriff in die mit mehreren Schutzgebieten ausgewiesene Landschaft darstellt. Sie führt zu erheblichen Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und trägt definitiv nicht dazu bei, die Ziele einer nachhaltigen Verkehrswende zu erreichen.</p>	<p>Die Meinung der Forstservice Lankers GmbH & Co.KG zu Planung und Bau der Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg im Zuge der B 181 nimmt der Vorhabenträger zur Kenntnis.</p> <p>So wird u. a. der Neubau der B 181 aufgrund der erheblichen Eingriffe in die Landschaft mit ihren Schutzgebieten, der Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und die Beschädigung und Zerstörung von Lebensraum abgelehnt. Es ist richtig, dass mit dem Bau von Straßen naturschutzfachliche Eingriffe verbunden und leider unvermeidbar sind. Die Wertung und Würdigung dieser Beeinträchtigungen fließt in verfahrensrechtliche Abwägungsprozesse ein, wie die des Raum-</p>	<p>Die Stellungnahme des Forstservice Lankers wird zur Kenntnis genommen. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p> <p>Den Schwerpunktbelangen aus der Stellungnahme des Forstservice Lankers (Natur und Landschaft, Planrechtfertigung) wurde im Erörterungstermin nochmals hinreichend Raum gegeben.</p> <p>Die Stellungnahme des Forstservice Lankers führt weder zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie und der überschlägigen Prüfung der Um-</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>Durch den Bau der B181n wird der lokalen Tier- und Pflanzenwelt ihr Lebensraum beschädigt und zerstört, der Landwirtschaft ihre Weide, Wiesen- und Ackerflächen und somit ihr Einkommen entzogen. Grundstückseigentümer werden „enteignet“.</p> <p>Ziel der Umgehungsstraße B181n soll die Schaffung einer verkehrsgerechten Straßenverbindung und eine Entlastung der Anwohner der anliegenden Gemeinden im Hinblick auf Lärm und Abgase zwischen der BAB 9 und der B 91 sein. Unstrittig ist, dass der Regionalverkehr nach wie vor die B181 nutzen wird. Von einer nennenswerten Verkehrsentslastung kann keine Rede sein.</p> <p>„Ortsumfahrungen“-Zitat: <i>Die Zeit</i> vom 18.06.2003 „sind bei Hinterbänkclern des Bundestages beliebte Vorzeigeprojekte. Das Bundesverkehrsministerium bekam freilich in einer von ihm selbst in Auftrag gegebenen Untersuchung bescheinigt, dass 60 % der Projekte nichts oder kaum etwas zur Entlastung der Ortschaften beitragen.“</p> <p>Darüber hinaus wurde die B181 in den vergangenen Jahren in der Ortschaft Zöschen auf einer Länge von 1,1 km für 2,5 Mio. EUR komplett saniert. Verkehrsberuhigend wirken die Fahrbahnverengungen und Mittelinseln sowie die breit angelegten Fuß- und Radwege. Verkehrssicherheitsprobleme wurden somit behoben bzw. entgegengewirkt.</p> <p>In den Jahren 2021/2022 erfolgte in Höhe der Ortschaft Göhren ein Ersatzneubau der Brücke über die ehemalige Bahnstrecke. Kosten dieser Maßnahme: 1 Mio. EUR.</p> <p>Auch im Zuge „B181 - Radwegbau zwischen Wallendorf und Zöschen“ erfolgte erst im vergangenen Jahr eine grundhafte Sanierung eines Teilstückes in der Ortschaft Wallendorf.</p> <p>Um den Schwertransport als Hauptverursacher von Lärm- und Abgasbelastung für Anwohner von der B181 fern zu halten, wäre es nicht nur ratsamer, sondern billiger und umweltschonender, ein Lkw-Durchfahrtsverbot oder Nachtfahrverbot für Lkw über 7,5 t zu erteilen. Dann würde der Fern- und Schwerlastverkehr die um die Region verlaufenden, mautpflichtigen Straßen nutzen, was ursprünglich bei Planung u.a. der BAB 38 so angedacht war.</p> <p>Die für den Bau der B181n veranschlagten 90 Mio. EUR und künftige, kostenintensive Unterhaltungsmaßnahmen sollten sinnvoller eingesetzt werden, u.a. für den Erhalt der siedlungsnahen Lebens- und Naherholungsräume. Insofern verweisen wir auf den Landschaftsrahmenplan Merseburg-Querfurt, Teil Merseburg (LRR MQ1997).</p>	<p>verträglichkeitsprüfungs- und des Planfeststellungsverfahren. Für die Eingriffe sind europäische, bundesdeutsche und bundeslandspezifische Vorschriften- und Regelwerke zu beachten, was vorliegend erfolgte (siehe umweltfachlicher Teil der Vorplanungsunterlagen: UVS mit der rechtlichen Würdigung und Berücksichtigung für alle Schutzgüter nach UVP, FFH-Verträglichkeitsprüfungen für die Gebiete „Saale-, Elster-, Luppe-Aue zwischen Merseburg und Halle“, „Schafhufe westlich Günthersdorf“, das SPA-Gebiet „Saale-Elster-Aue südlich Halle“, FFH-Vorprüfungen für die Gebiete „Pfeifengraswiese bei Günthersdorf“ und „Wiesengebiet westlich Schladebach“, Faunistische Sonderuntersuchungen und Prüfungen der besonderen Artenschutzbestimmungen in einem Artenschutzbeitrag). In der nächsten Planungsstufe (Entwurfsplanung) erfolgt eine Fortschreibung der Untersuchungen mit der Konkretisierung der Eingriffe durch das Vorhaben, konkreter Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie eines Kompensationsmaßnahmenkonzeptes. Der Vorhabenträger ist verpflichtet, den Eingriff so gering wie möglich zu halten.</p> <p>Die Planung der B 181 Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg ist Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030. Dieser stellt als wichtigstes Instrument der Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes die verkehrspolitischen Weichen für einen Zeitraum von 10 bis 15 Jahren. Kernanliegen des BVWP 2030 sind der Erhalt der Bestandsnetze und die Beseitigung von Engpässen auf Hauptachsen und in wichtigen Verkehrsknoten.</p> <p>Mit dem Bau der B 181 n wird eine den künftigen Erfordernissen des Straßenverkehrs gerecht werdende Straßenverbindung geschaffen.</p> <p>Die anliegenden Ortschaften werden weiterhin über die vorhandene B 181 zu erreichen sein. Ein Rückbau der Verkehrsstrasse ist nicht vorgesehen. Sowohl privater als auch Öffentlicher Nahverkehr kann aber auch die B 181 neu zum Erreichen der anliegenden Ortschaften nutzen.</p> <p>Fahrzeugführer, die aus dem Raum Halle kommen, werden die B 181 alt nutzen, um die anliegenden Ortschaften zu erreichen. Fahrzeugführer, die aus dem Raum Weißenfels oder Mücheln/ Braunsbedra kommen, werden hingegen die Trasse der B 181 neu nutzen, wenn sie diese Ortschaften anfahren möchten. Die im Zuge der Planung durchgeführte Verkehrsuntersuchung weist deutliche Reduzierungen des Verkehrsaufkommens auf der B 181 a aus, wenn die B 181 n in Betrieb genommen wird. Als Anlage beigefügt ist ein Auszug aus der Verkehrsuntersuchung. Es sind der Analyse-Nullfall (jetziges Verkehrsaufkommen), der Prognose-Nullfall (Verkehrsaufkommen im Jahr 2030 ohne Ortsumgehung) sowie die Planfälle 1 bis 6 dargestellt, wobei die Planfälle nicht den später erarbeiteten und in den Unterlagen dargestellten Varianten der Streckenführung entsprechen. Es wurde bei diesen Planfällen untersucht, in welchem Bereich der B 91 in Merseburg die günstigste Anbindung mit der größten Entlastung besteht. Es ist festzustellen, dass bei allen Varianten eine Entlastung der Ortsdurchfahrten von Zöschen, Wallendorf und Merseburg vom Durchgangsverkehr erreicht wird.</p> <p>Der Ausbau der B 181 in der Ortslage Zöschen war dem Zustand der Straße und der verkehrlichen Situation geschuldet. Der Ersatzneubau der Brücke über die Bahnlinie im Zuge der B 181 war mit dem desolaten Zustand des Bauwerks zu begründen. Die Landesstraßenbaubehörde ist im Auftrag des Bundes für den Erhalt der Bundesstraßen im Land zuständig. Der Erhalt der Straßen ist für die Entwicklung ganzer Regionen maßgebend. Mobilität ist der Schlüssel für die Zukunft. Und da mit einer Inbetriebnahme der B 181 Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg nicht vor 2030 zu rechnen ist, waren diese Investitionen zwingend erforderlich.</p> <p>Eine Bundesfernstraße bezeichnet eine öffentliche Fernstraße, die in erster Linie dem überregionalen Verkehr dient. Der Gebrauch der Bundesfernstraße ist jedermann im Rahmen der Widmung und der verkehrsbehördlichen Vorschriften zum Verkehr gestattet (Gemeingebrauch). Ein Verbot für Schwerlastverkehr auf Bundesstraßen widerspricht dem Gemeingebrauch und ist daher gesetzlich nicht durchsetzbar. Der Vorschlag, den Schwerlastverkehr auf der B 181 zu verbieten, muss vom Vorhabenträger zurückgewiesen werden.</p> <p>Die Anmerkungen zum sinnvollerem Einsatz der Baumittel, u.a. für den Erhalt der siedlungsnahen Lebens- und Naherholungsräume, nimmt der Vorhabenträger zur Kenntnis.</p> <p>Anlage: Auszug aus der Verkehrsuntersuchung</p>	<p>weltbelange noch zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raum- und Umweltbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p>
S 18	<p><u>Landschaftspflegeverband Merseburg-Querfurt (SN vom 16.02.2024)</u></p> <p>Wir vom Landschaftspflegeverband Merseburg-Querfurt e.V. engagieren uns für die Erhaltung einer vielfältigen Agrarlandschaft, dem Schutz der heimischen Arten und deren Lebensräumen sowie der Rekultivierung der ehemaligen Kohle-, Sand und Kiesflächen.</p> <p>Nach Sichtung der uns zur Verfügung stehenden Unterlagen möchten wir in unserer Funktion als Landschaftspflegeverband auf die uns aufkommenden Bedenken hinweisen.</p> <p>Je nach zu realisierender Variante quert die neue Ortsumgehung Natura 2000-Gebiete in Form von Fauna-Flora-Habitaten und EU-Vogelschutzgebieten sowie aktive und stillgelegte Bergbauflächen. Besonders schützenswert erachten wir die stillgelegte Kiesgrube in Wallendorf in dem seltenen Arten wie den Mauersegler heimisch sind.</p>	<p>Der Landschaftspflegeverband Merseburg – Querfurt e. V. weist auf aufkommende Bedenken zur Querung der Ortsumgehungsvarianten von Natura 2000 – Gebiete sowie Bergbauflächen hin. Des Weiteren wird die Frage nach der wirtschaftlichen Sinnhaftigkeit der Maßnahme gestellt. Es erfolgt der Hinweis, auch die Orte Dölzig und Günthersdorf in die Planung mit einzubeziehen. Schließlich ergeht der Hinweis, den Ausbau von Zugverbindungen in Betracht zu ziehen.</p> <p><u>Querung der Ortsumgehungsvarianten von Natura 2000 – Gebiete sowie Bergbauflächen (insbes. Kiesgrube Wallendorf):</u> Die Untersuchung und Würdigung von Schutzgutbetroffenheiten des Raumes sind Inhalt der vorliegenden aufwändigen, komplexen und anspruchsvollen Planung und Gegenstand der Raumverträglichkeitsprüfung. Mit dem Neubau von Straßen sind immer naturschutzfachliche Eingriffe verbunden, für die europäische, bundesdeutsche und bundeslandspezifische Vorschriften- und Regelwerke zu beachten sind, was vorliegend erfolgte. Wie dem umweltfachlichen Teil der umfangreichen Vorpla-</p>	<p>Die Stellungnahme des Landschaftspflegeverbandes Merseburg-Querfurt wird zur Kenntnis genommen. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p> <p>Den Schwerpunktbefindungen aus der Stellungnahme des Landschaftspflegeverbandes Merseburg-Querfurt (Natur und Landschaft, Planrechtfertigung) wurde im Erörterungstermin nochmals hinreichend Raum gegeben.</p> <p>Die Stellungnahme des Landschaftspflegeverbandes Merseburg-Querfurt führt weder zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie und der überschlüssigen Prüfung der Umweltbelange noch zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raum- und Umweltbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>Zudem stellt sich uns die Frage, ob es wirtschaftlich sinnvoll ist, die Trasse mit geplanten 230,9 Mio Investitionsvolumen, von der Altstrecke wegzuführen. Sinnvoller erscheint uns eine Lösung die nicht nur die Gemeinden Merseburg, Wallendorf und Zöschen entlastet, sondern auch im weiteren Trassenverlauf Günthersdorf sowie Dölzig. Diese Betrachtung bleibt im geplanten Projekt derzeit völlig außer Acht gelassen. Auch künftig wird es mit der geplanten Umgehung für Pendler zwischen der wachsenden Metropole Leipzig und Merseburg zu Verkehrsverzögerungen in Dölzig und Günthersdorf kommen. Eine Erschließung bzw. Komplettlösung für die gesamte Strecke sollte mit in die Betrachtung einbezogen werden.</p> <p>Durch den Kohleausstieg in den Industriegebieten Leuna und Schkopau (geht voraussichtlich 2034 vom Netz) werden sich die Pendlerbeziehungen rückläufig darstellen. In diesem Fall sollte die Möglichkeit des Ausbaus der Zugverbindungen in Betracht gezogen werden.</p>	<p>nungsunterlagen zu entnehmen ist, erfolgten im Rahmen der UVS die rechtliche Würdigung und Berücksichtigung für alle Schutzgüter nach UVP, FFH-Verträglichkeitsprüfungen für die Gebiete „Saale-, Elster-, Luppe-Aue zwischen Merseburg und Halle“, „Schafhufe westlich Günthersdorf“, das SPA-Gebiet „Saale-Elster-Aue südlich Halle“, FFH-Vorprüfungen für die Gebiete „Pfeifengraswiese bei Günthersdorf“ und „Wiesengebiet westlich Schladebach“, Faunistische Sonderuntersuchungen und Prüfungen der besonderen Artenschutzbestimmungen in einem Artenschutzbeitrag. In der nächsten Planungsstufe (Entwurfsplanung) erfolgt eine Fortschreibung der Untersuchungen mit der Konkretisierung der Eingriffe durch das Vorhaben, konkreter Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie eines Kompensationsmaßnahmenkonzeptes.</p> <p><u>Wirtschaftlichkeit der Maßnahme und Einbeziehung der Ortschaften Günthersdorf und Dölzig:</u> Der Neubau der Ortsumgehungen Zöschen, Wallendorf und Merseburg im Zuge der B 181 ist im Bedarfsplan 2030 für Bundesstraßen enthalten, der als Anlage des Fernstraßenausbaugesetzes vom Bundestag mit dem Sechsten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (6. FStrAbÄndG) vom 23. Dezember 2016 beschlossen wurde. Der Neubau der Ortsumgehungen ist in die Dringlichkeitskategorie „Vordringlicher Bedarf“ eingestuft worden. Gemäß § 1 Abs. 2 FStrAbG entspricht somit dieses Bauvorhaben den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG. Die Feststellung des Bedarfs ist somit verbindlich (§ 1 Abs. 2 Satz 2 FStrAbG). Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist durch die Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan als „vordringlicher Bedarf“ die erforderliche Planrechtfertigung gegeben (vgl. BVerwGE 98, 339; BVerwGE 100, 238, BVerwGE 100, 370, 388). Die Grundentscheidung über die Aufnahme eines Vorhabens in den Bedarfsplan trifft der Gesetzgeber aufgrund von umfangreichen Untersuchungen und Analysen nach sorgfältiger Abwägung zwischen der mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzung und den vom Vorhaben berührten Belangen. Ein Ausbau der vorhandenen B 181 erfüllt nicht die Erfordernisse an eine Straße, die die Oberzentren Halle (Saale) und Leipzig verbindet. Die Nachteile diese Null+ Variante sind in den Planunterlagen herausgestellt worden. Die Planung der B 181 Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg ist Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030. Eine Ortsumgehung Günthersdorf ist hingegen nicht Bestandteil dieses Planes. Somit besteht für die Straßenbauverwaltung des Landes Sachsen-Anhalt kein Planungsauftrag für eine Ortsumgehung Günthersdorf. Der Ausbau der B 181 westlich der BAB 9 ist eine Maßnahme im Freistaat Sachsen. Planungen dazu erfolgen derzeit.</p> <p><u>Ausbau von Zugverbindungen:</u> Die Umsetzung dieser Forderung liegt nicht im Zuständigkeitsbereich des Vorhabenträgers.</p>	
S 19	<p><u>Landwirtschaftsbetrieb Christian Schaaf (SN vom 14.02.2024)</u></p> <p>Ich bin gegen die geplante B 181n, weil mein Betrieb durch den Flächenverlust in seiner Existenz bedroht ist. Ich bin mit meinem Betrieb von Maßnahmen betroffen, die die Bewirtschaftung meiner Flächen einschränken. Das sind der Südostlink, der Kanalbau und letztendlich die B181n. Das ist für mich nicht länger hinnehmbar, für meinen Betrieb würde das einer dritten Enteignung gleichkommen.</p>	<p>Die ablehnende Haltung des Landwirtschaftsbetriebes Schaaf mit Sitz in Schkopau OT Wallendorf nimmt der Vorhabenträger zur Kenntnis. Linienbauwerke wie Straßen oder Gleisanlagen führen immer zum Verlust landwirtschaftlicher oder sonstiger Flächen. Eine Infrastrukturmaßnahme wie der Neubau der Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg im Zuge der B 181 bedingt leider den Entzug von meist landwirtschaftlich genutzten Flächen. Da sich der Baulasträger der Straße der Nachteile einer Verkehrsplanung für die Landwirtschaft bewusst ist, wird im Zuge der weiteren Planungen bei der Enteignungsbehörde beim Landesverwaltungsamt ein Unternehmensflurbereinigungsverfahren angeregt. Dieses Verfahren soll die Nachteile, die eine Infrastrukturmaßnahme für Eigentümer und Bewirtschafter landwirtschaftlicher Flächen mit sich bringt, ausgleichen und auf einen größeren Kreis der Beteiligten vermitteln. Das Verfahren versucht es zu ermöglichen, Austauschflächen in gleicher Größe und Wertigkeit zur Verfügung zu stellen. Gleichzeitig werden zerteilte Flächen zu landwirtschaftlich nutzbaren Strukturen zusammengefügt. Nach Abschluss des Verfahrens werden viele im Zusammenhang mit der Baumaßnahme stehenden Probleme derart gelöst sein, dass Existenzbedrohungen nicht zu erwarten sind.</p>	<p>Die Stellungnahme des Landwirtschaftsbetriebes Christian Schaaf wird teilweise berücksichtigt. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird grundsätzlich gefolgt.</p> <p>Dem Schwerpunktbereich aus der Stellungnahme des Landwirtschaftsbetriebes Christian Schaaf (Landwirtschaft) wurde im Erörterungstermin nochmals hinreichend Raum gegeben.</p> <p>Die teilweise Berücksichtigung der Stellungnahme des Landwirtschaftsbetriebes Christian Schaaf führt zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raumbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p> <p>Die Begründung für diese Maßgabe ergibt sich daraus, dass mit dem Neubau der B 181 Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg insbesondere durch Flächeninanspruchnahmen und Flächenzerschneidungen unvermeidbare Auswirkungen auf bisher größtenteils landwirtschaftlich genutzte Flächen mittlerer bis hoher Bonität verbunden sind. An mehreren Stellen entstehen ungünstige Flächenzuschnitte für eine landwirtschaftliche Bewirtschaftung. Das geplante Vorhaben überbaut bzw. zerschneidet zudem Flächendrainagen sowie Flächen mit stationären Kreisberegnungsanlagen und führt zur Unterbrechung von Erschließungswegen. Da der Schutz ertragreicher Böden für die Landwirtschaft hohe Bedeutung für die Existenz der Landwirtschaftsbetriebe sowie für die Sicherung der künftigen Versorgung mit Nahrungsmitteln hat, ist die Inanspruchnahme und Beeinträchtigung landwirtschaftlich genutzter Flächen im Trassenverlauf daher grundsätzlich so gering wie möglich zu halten. Das Amt für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten Süd hat in seiner Stellungnahme dargelegt, dass zur Sicherung der landwirtschaftlichen und agrarstrukturellen Belange eine Zusammenarbeit mit den vom Bauvorhaben betroffenen Flächeneigentümern/Bewirtschaftern notwendig ist. Da mit dem Vorhaben eine Beanspruchung von ländlichen Grundstücken in größerem Umfang zu erwarten ist und ebenso durch die Trasse und deren Nebenanlagen sowie die notwendigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen Nachteile für die allgemeine Landeskultur entstehen werden, hat das Amt für Landwirtschaft und Flurneuordnung Süd ein baubegleitendes Flurbereinigungsverfahren nach § 87 FlurbG angeregt. Die Landesstraßenbaubehörde, Regionalbereich Süd, beabsichtigt dies ebenfalls. Da die Belange der Landwirtschaft im Land Sachsen-Anhalt grundsätzlich auch aus Sicht der Raumordnung einen hohen Stellenwert haben (LEP Punkt 4.2.1), muss es Anliegen der obersten Landesentwicklungsbehörde und der Landesstraßenbaubehörde sein, bei unvermeidlichen Konflikten angemessene Ausgleichsmaßnahmen zu schaffen und einvernehmliche Lösungen zu finden. Der Ansatz, über ein Flurbereinigungsverfahren nachzudenken, findet daher die Unterstützung</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
			<p>der obersten Landesentwicklungsbehörde. Ausweislich des LEP 2010 G 118 und dessen Begründung soll die ländliche Bodenordnung und Flurneuordnung zur Erhaltung einer wettbewerbsfähigen Landwirtschaft und zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes beitragen. Mit Hilfe der ländlichen Bodenordnung und Flurbereinigung sollen außerdem Landnutzungskonflikte bei raumbedeutsamen Maßnahmen, wie z. B. überörtlichen Infrastrukturmaßnahmen, gelöst werden. Mit einer Maßgabe in diesem Sinne fließt dieser raumordnerische Grundsatz in besonderem Maße in das Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung ein.</p>
S 20	<p><u>Jagdgenossenschaft Wallendorf (SN vom 14.02.2024)</u> Wir lassen uns unsere Natur nicht durch immer neue Baumaßnahmen und Versiegelung Böden zergliedern. Die B 181n zerteilt unser Jagdgebiet. Riesige Ausgleichsmaßnahmen sind erforderlich. Nein zur B 181n!</p>	<p>Die ablehnende Haltung der Jagdgenossenschaft Wallendorf nimmt der Vorhabenträger zur Kenntnis.</p>	<p>Die Stellungnahme der Jagdgenossenschaft Wallendorf wird zur Kenntnis genommen. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p> <p>Den Schwerpunktbelangen aus der Stellungnahme der Jagdgenossenschaft Wallendorf (Natur und Landschaft) wurde im Erörterungstermin nochmals hinreichend Raum gegeben.</p> <p>Die Stellungnahme der Jagdgenossenschaft Wallendorf führt weder zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie und der überschlägigen Prüfung der Umweltbelange noch zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raum- und Umweltbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p>
S 21	<p><u>Private Einwenderin (SN vom 21.03.2024)</u></p> <p>Die Bundesstraße 181 wird täglich von vielen Verkehrsteilnehmern genutzt. Das ist sehr belastend für die Anwohner, das ist ein Fakt. Das ehemalige Projekt einer Umgehungsstraße stammt ursprünglich aus den 90er Jahren, wurde damals als nicht erforderlich und zu teuer angesehen und ist nun auf einmal wieder mit hoher Priorität aufgetaucht.</p> <p>Die B181 ist derzeit gut ausgebaut und genügt dem Verkehr. Die Lösung für die Ortschaften kann allerdings nicht sein, eine neue Straße um sie herum zu bauen, sondern die bisherige Straße B 181 zu entlasten.</p> <p>Eine weitere neue Umgehungsstraße, so wie sie derzeit geplant ist, „fördert“ den Verkehr und würde die Ortschaft Zöschen/ Zscherneddel nicht entlasten, sondern von südlicher Seite her doppelt mit Lärm sowie Abgasen belasten, insbesondere würde es den Schwerlastverkehr nach Leuna, Merseburg u.S.W. von der Autobahn „locken“ und damit noch fördern, insbesondere auch durch den teilweise vierspurigen Ausbau ...</p> <p>Die Lärmbelastung des Schutzgutes Mensch würde sich nicht verringern, sondern von allen Seiten auf die Auedörfer (Günthersdorf, Zöschen, insbesondere Zscherneddel, Kreypau ...) treffen. Besonders wenn man auch Höhenprofil, vorrangigen Windrichtungen zur Lage der Ortschaft Zöschen/ Zscherneddel betrachtet.</p> <p>Sehr traurig ist auch, dass immer mehr Landschaft und Naturraum sowie Ackerflächen einfach zergliedert und zerschnitten werden sollen. Mehrere Naturschutzgebiete würden tangiert und geteilt und nachhaltig geschädigt werden (FFH und Vogelschutzgebiet Saale-Elster-Aue, sowie das Landschaftsschutzgebiet Kiesgruben Wallendorf/ Schladebach). Vorbei sollen die geplanten Trassen gehen am geschützten Biotop „Möweninsel“ sowie dem dazwischenliegenden kleinen Feuchtbiotop „Kuhteich“ sowie dem Biotop/ Angelteich „Zscherneddel Teiche“ und vielen kleinen weiteren letzten Rückzugsgebieten für seltene und streng geschützte Tierarten. Diese Tiere nutzen auch die Feldflur, über die die geplante Straße verlaufen soll, als Lebensraum. Es sind z.B. Kraniche, Schwarzspechte das ganze Jahr über zu beobachten. Im Frühjahr und Sommer findet man z.B. auch den sehr scheuen Pirol, auch viele Bienenfresser sowie den Eisevogel. Diese Tiere halten sich nicht nur in den Naturschutzgebieten auf, man kann sie auch auf der Feldflur beobachten, durch die der Trassenverlauf geplant ist. Im Herbst nutzen viele Zugvögel diese, relativ ruhigen Rückzugsgebiete, auch außerhalb der umliegenden Schutzgebiete, zum Rasten.</p> <p>Egal welcher Trassenverlauf gewählt werden würde, es werden Wege zerschnitten, die Landschaft weiter versiegelt und zergliedert werden für Mensch und Tier sowie Kulturlandschaften unwiederbringlich zerstört. Der Bau einer neuen Straße ist deshalb abzulehnen.</p> <p>Durch im Umkreis liegenden Autobahnen (A9, A14, A 38 und der Lückenschluss durch die A143) kann der Schwerlastverkehr in der Region abgefangen werden. Es sollten die bestehenden Strukturen saniert und geeignete Radwege an der bestehenden B 181 geschaffen werden. Die Belastung der anliegenden Orte könnte ganz einfach durch eine Temporegulierung auf 30 km/h und Verbot für den Schwerlastverkehr (außer Lieferverkehr) erreicht werden.</p> <p>Die neue Ortsumfahrung B181n ist weder erforderlich, noch angemessen. Die Gelder sollten in andere Projekte fließen, z.B. neue Radwege, öffentlicher Nahverkehr, Umweltsanierung. Dann würde der Verkehr sowie die Umwelt entlastet werden.</p>	<p>Die Meinung, dass die B 181 im Bestand dem derzeitigen Verkehrsaufkommen genügt und der Neubau der Ortsumgehung (OU) Zöschen-Wallendorf-Merseburg im Zuge B 181 zu keiner Entlastung vom Verkehr führt, nimmt der Vorhabenträger zur Kenntnis.</p> <p>Die im Rahmen der Voruntersuchung zur Baumaßnahme durchgeführte Verkehrsuntersuchung belegt, dass mit dem Bau der OU eine Entlastung der Ortschaften vom Durchgangsverkehr erzielt wird. Alle möglichen Varianten der Trassenführung im Abschnitt A berücksichtigen die Orientierungswerte der DIN 18005 (Lärmvorsorge durch Trassierung), so dass für die im Untersuchungsraum liegenden Ortschaften sowohl Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. Bundesimmissionschutzverordnung als auch der Orientierungswerte der DIN 18005 durch die Trassierung vermieden werden. Im Rahmen der Entwurfsplanung erfolgen erneut detaillierte Schalltechnische Berechnungen auf der Grundlage der konkreten Trasse und die Berücksichtigung der geltenden Immissionschutzgrenzwerte.</p> <p>Die Einwenderin bedauert die Zerschneidung und Versiegelung der Landschaft sowie die Beeinträchtigung von Schutzgebieten und Tierarten und lehnt daher den Neubau einer Straße generell ab. Es ist richtig, dass mit dem Bau von Straßen naturschutzfachliche Eingriffe verbunden und leider unvermeidbar sind. Die Wertung und Würdigung dieser Beeinträchtigungen fließt in verfahrensrechtliche Abwägungsprozesse ein, wie die des Raumverträglichkeitsprüfungs- und des Planfeststellungsverfahrens. Für die Eingriffe sind europäische, bundesdeutsche und bundeslandspezifische Vorschriften- und Regelwerke zu beachten, was vorliegend erfolgte. Wie dem umweltfachlichen Teil der umfangreichen Vorplanungsunterlagen zu entnehmen ist, erfolgten im Rahmen der UVS die rechtliche Würdigung und Berücksichtigung für alle Schutzgüter nach UVP, FFH-Verträglichkeitsprüfungen für die Gebiete „Saale-, Elster-, Luppe-Aue zwischen Merseburg und Halle“, „Schafhufe westlich Günthersdorf“, das SPA-Gebiet „Saale-Elster-Aue südlich Halle“, FFH-Vorprüfungen für die Gebiete „Pfeifengraswiese bei Günthersdorf“ und „Wiesengebiet westlich Schladebach“, Faunistische Sonderuntersuchungen und Prüfungen der besonderen Artenschutzbestimmungen in einem Artenschutzbeitrag. In der nächsten Planungsstufe (Entwurfsplanung) erfolgt eine Fortschreibung der Untersuchungen mit der Konkretisierung der Eingriffe durch das Vorhaben, konkreter Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie eines Kompensationsmaßnahmenkonzeptes. Der Vorhabenträger ist verpflichtet, den Eingriff so gering wie möglich zu halten.</p> <p>Eine Bundesfernstraße bezeichnet eine öffentliche Fernstraße, die in erster Linie dem überregionalen Verkehr dient. Der Gebrauch der Bundesfernstraße ist jedermann im Rahmen der Widmung und der verkehrsbehördlichen Vorschriften zum Verkehr gestattet (Gemeingebrauch). Ein Verbot für Schwerlastverkehr auf Bundesstraßen widerspricht dem Gemeingebrauch und ist daher gesetzlich nicht durchsetzbar. Der Vorschlag, den Schwerlastverkehr auf der B 181 zu verbieten, muss vom Vorhabenträger zurückgewiesen werden.</p> <p>Die Ablehnung der Baumaßnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Die Stellungnahme der privaten Einwenderin wird zur Kenntnis genommen. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p> <p>Den Schwerpunktbelangen aus der Stellungnahme der privaten Einwenderin (Planrechtfertigung, Natur und Landschaft, Siedlung) wurde im Erörterungstermin nochmals hinreichend Raum gegeben.</p> <p>Die Stellungnahme der privaten Einwenderin führt weder zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie und der überschlägigen Prüfung der Umweltbelange noch zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raum- und Umweltbelange bezogenen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p>

Lfd. Nr.	Beteiligter (B) / Sonstiger (S), Datum der Stellungnahme (SN), Inhalt der Stellungnahme	Antwortstellungnahme Landesstraßenbaubehörde, RB Süd (Erwiderung)	Abwägung des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales, Referat 24
	<p>Es fördert die Wirtschaft auch, wenn die Anwohner zufrieden sind und eine Wohnumgebung bzw. Landschaft lebenswert ist.</p> <p>Das Projekt Neubau einer Ortsumgehung „Zöschen-Wallendorf-Merseburg“ in der Form ist komplett abzulehnen. Es gibt hier keine Vorzugsvariante, überall gibt es unwiederbringliche Nachteile für Mensch, Flora und Fauna sowie die Landschaft!</p> <p>Hier möchte ich mich der Meinung der Stadt Leuna und der überwiegenden Mehrheit der Auedorfer anschließen.</p> <p>Gern können die beschriebenen Dinge vor Ort besichtigt werden. Für Rückfragen stehe ich gern unter Tel.: 0152/33978136 oder E-Mail: annett.weinkauf@online.de zur Verfügung.</p>		
22	<p><u>Private Einwenderin (SN vom 20.03.2024)</u></p> <p>Die B181N ist schon viele Jahre als Umgehungsstraße der anliegenden Ortschaften Günthersdorf, Zöschen und Wallendorf geplant. Hauptsächlich sollte der Ort Günthersdorf entlastet werden, da sich dort die Autobahnabfahrt der A9 und die Zubringer für den angrenzenden Einkaufspark Nova Eventis befinden.</p> <p>Wie in meinem beigelegten Zeitungsausschnitt vom 22.11.2000 (Anlage 1) ersichtlich ist, gab es dafür konkrete Vorstellungen und auch bereits Termine für die Baumaßnahme. Die Planung war abgeschlossen und die Bauphase für die Umfahrung von Günthersdorf bis kurz vor der Kanalbrücke sollte ca. 3 Jahr dauern. Beginn des Baus: 2001.</p> <p>Aus mir unbekanntem Gründen ist der Bau der Umgehung von Günthersdorf bis heute nicht passiert.</p> <p>Durch unsere Industriegebiete in Merseburg und Leuna wird in den nächsten Jahren mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen gerechnet. Zum jetzigen Zeitpunkt (2024) wird das Bauvorhaben zum zweiten Mal aktuell. Das eigentliche Vorhaben, Günthersdorf zu umfahren, ist nun nicht mehr wichtig. Jetzt soll eine Umgehungsstraße gebaut werden, damit noch mehr Autos, vor allem LKWs durch den Ort fahren. Dabei wird keine Rücksicht auf die Menschen, die Natur sowie die Tiere genommen. Quer durch Landschaftsschutzgebiet soll sich die neue Straße schlängeln. Es entstehen mehrere Brücken, die Kosten sind in der heutigen Zeit riesig. Von Entlastung der Ortschaft Günthersdorf kann keine Rede sein.</p> <p>Keiner möchte, dass die Straße südlich von den Ortschaften quer über die Felder gebaut wird. Die Felder werden zerschnitten, die Verbindungen zwischen den seit Jahren durch den Kiesabbau entstandenen Seen werden unterbrochen. Es gibt dort z. Bsp. Eisvögel, Bienenfresser, Rehe, Fasane u.s.w. Es wäre ein großer Einschnitt nicht nur für die Menschen sondern auch für die Tierwelt.</p> <p>Falls es unabdinglich ist, die Straße trotzdem zu bauen, wäre es doch sinnvoll, die Straßen-trasse südlich des Saale-Elster-Kanals zu legen, an diesem parallel entlang bis zur L181 laufen zu lassen. Man bräuchte keine zusätzlichen Brücken und die Natur würde nicht so stark beeinträchtigt werden. Von der L181 aus könnte man weiter auf der bereits vorhandenen Straße in Richtung Kreypau ausbauen, es muss nicht noch eine parallel laufende Straße zusätzlich entstehen. Erst dann sollte man über einen Trassenverlauf quer durch die Natur nachdenken (siehe Anlage 2)</p> <p>Die vermutlich kostengünstigste Variante wäre, wenn der LKW-Verkehr auf der B181 nur für Zubringer erlaubt ist. Weiterhin sollten Mautsäulen aufgestellt werden, denn meiner Meinung nach verlassen zu viele LKWs die Autobahn aus Kostengründen und fahren dann auf der B181 in die Gewerbe- oder Industriegebiete nach Leuna und Merseburg. In den Durchfahrtsortschaf-ten Wallendorf, Zöschen und Günthersdorf sollte überall ein Tempolimit von 30km/h gelten, damit die Gefahr für Mensch und Tier verringert wird.</p> <p>Die immensen Baukosten, die für den Neubau der B181N geplant sind, könnten somit eingespart werden oder anderweitig verplant werden.</p> <p>Viel wichtiger wäre der Ausbau von Radwegen. Es gibt z. Zt. noch keine Möglichkeit mit dem Fahrrad von Merseburg nach Leipzig oder von den Dörfern an der B181 in Richtung Bad Dürrenberg/ Lützen zu fahren. Das wäre eine wichtige Investition, viele Menschen würden mit dem Fahrrad ihre Wege erledigen. Das schützt die Umwelt und ist gut für die Gesundheit. Auch ein Radweg zwischen Merseburg und Leipzig wurde schon geplant (siehe Zeitungsausschnitt von April 2013!! - Anlage 3). Leider wurde das Vorhaben nie ausgeführt. Übrig geblieben von der Planung des Radweges ist ein Teilstück zwischen Zöschen und Wallendorf.</p> <p>Für die Bauvorhaben B181N und den Radweg zwischen Merseburg und Leipzig ist in der Vergangenheit schon viel Geld ausgegeben worden. Steuergelder, welche sinnvoll ausgege- ben wären, wenn die Bauvorhaben auch beendet worden wären. Leider ist das nicht passiert. Vielleicht könnte man das viele Geld, welches man in die Umgehungsstraße investieren möch- te, lieber für den Neubau von Radwegen in unserer Region nutzen. Ich denke eine sinnvolle Planung der Radwege würde auch den Straßenverkehr als auch unsere Umwelt entlasten.</p>	<p>Die Informationen zur Umfahrung von Günthersdorf nimmt der Vorhabenträger zur Kenntnis.</p> <p>Eine Ortsumgehung von Günthersdorf ist nicht Bestandteil der vorliegenden Planungen zur Ortsum- gehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg. Der Vorhabenträger besitzt kein Planungsmandat für eine solche Ortsumgehung, da der aktuelle Bundesverkehrswegeplan dieses Vorhaben weder im Vor- dringlichen noch im Weiteren Bedarf enthält.</p> <p>Die Variante 1, die Trassenführungen südlich des Saale-Leipzig-Kanals (Trasse aus dem Bundes- verkehrswegeplan) wurde im Rahmen der Voruntersuchung betrachtet. Diese Variante weist die größte Querungslänge im Gebiet der Raumwiderstandsklasse I auf. Die Variante 1 war im Abschnitt zwischen Günthersdorf und der L 184 im Ergebnis der umweltfachlichen Erwägungen sowie auf- grund technischer Belange (größte Querungslänge wieder verfüllter Kiesabbauflächen) frühzeitig auszuschneiden.</p> <p>Der Vorwurf, dass auf Mensch, Natur und Tiere beim Bau der Ortsumgehung keine Rücksicht ge- nommen wird, ist nicht richtig und wird zurückgewiesen. Es ist richtig, dass mit dem Bau von Straßen Eingriffe verbunden und leider unvermeidbar sind. Die Wertung und Würdigung dieser Beeinträchti- gungen fließt in verfahrensrechtliche Abwägungsprozesse ein, wie die des Raumverträglichkeitsprü- fungs- und des Planfeststellungsverfahrens. Für die Eingriffe sind europäische, bundesdeutsche und bundeslandspezifische Vorschriften- und Regelwerke zu beachten, was vorliegend erfolgte (siehe umweltfachlicher Teil der Vorplanungsunterlagen: UVS mit der rechtlichen Würdigung und Berück- sichtigung für alle Schutzgüter nach UVPG, FFH-Verträglichkeitsprüfungen für die Gebiete „Saale-, Elster-, Luppe-Aue zwischen Merseburg und Halle“, „Schafhufe westlich Günthersdorf“, das SPA- Gebiet „Saale-Elster-Aue südlich Halle“, FFH-Vorprüfungen für die Gebiete „Pfeifengraswiese bei Günthersdorf“ und „Wiesengebiet westlich Schladebach“, Faunistische Sonderuntersuchungen und Prüfungen der besonderen Artenschutzbestimmungen in einem Artenschutzbeitrag). In der nächsten Planungsstufe (Entwurfsplanung) erfolgt eine Fortschreibung der Untersuchungen und Konkreti- sierung der Eingriffe durch das Vorhaben, konkreter Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie eines Kompensationsmaßnahmenkonzeptes. Der Vorhabenträger ist verpflichtet, den Eingriff so gering wie möglich zu halten.</p> <p>Eine Bundesfernstraße bezeichnet eine öffentliche Fernstraße, die in erster Linie dem überregiona- len Verkehr dient. Der Gebrauch der Bundesfernstraße ist jedermann im Rahmen der Widmung und der verkehrsbehördlichen Vorschriften zum Verkehr gestattet (Gemeingebrauch). Ein Verbot für Schwerlastverkehr auf Bundesstraßen widerspricht dem Gemeingebrauch und ist daher gesetzlich nicht durchsetzbar. Der Vorschlag, den Schwerlastverkehr auf der B 181 zu verbieten bzw. nur für Lieferverkehr zu genehmigen, muss vom Vorhabenträger zurückgewiesen werden.</p> <p>Die Hinweise zum Bedarf an Radwegen im Untersuchungsraum werden vom Vorhabenträger zur Kenntnis genommen. Für die Findung einer Vorzugsvariante für das Vorhaben B 181 OU Zöschen- Wallendorf-Merseburg sind die Hinweise nicht relevant.</p> <p>Der genannte Radwegeabschnitt zwischen Zöschen und Merseburg wurde vom Vorhabenträger selbst ausgebaut, ebenso wie zurückliegend die Ortsdurchfahrten Wallendorf und Zöschen. In letzt- genannter Ortslage wurden im Rahmen der Möglichkeiten auch Verkehrsanlagen für Radfahrende geschaffen.</p> <p>Weiterhin ist der Vorhabenträger auch bemüht, im Rahmen der Umsetzung des Landesradwegenet- zes 2020 des Landes Sachsen-Anhalt für ein leistungsfähiges Alltags-Radwegenetz zu sorgen.</p>	<p>Die Stellungnahme der privaten Einwenderin wird zur Kenntnis genommen. Der Erwiderung der Stellungnahme durch die Landesstraßenbaubehörde, RB Süd, wird gefolgt.</p> <p>Den Schwerpunktbelangen aus der Stellungnahme der privaten Einwenderin (Planrechtfertigung, Natur und Landschaft, Siedlung) wurde im Erörterungstermin nochmals hinreichend Raum gegeben.</p> <p>Die Stellungnahme der privaten Einwenderin führt weder zu einer Abweichung von der Rangfolge der Varianten nach den Kriterien der Raumverträglichkeitsstudie und der überschlägigen Prüfung der Um- weltbelange noch zum Erfordernis der Formulierung einer auf die Raum- und Umweltbelange bezoge- nen Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung.</p>