

**Niederschrift  
zum Erörterungstermin**

**im Rahmen des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung für das  
Vorhaben „B 181 Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg“**

Datum: 15. Mai 2024  
Ort: MID Halle (Saale), Neustädter Passage 15, Raum B 502  
Beratungsleiter: Herr Linke, MID, Referat 24  
Bearbeiter: Herr Höhne, Frau Freymann (TOP 6.2), MID, Referat 24  
Teilnehmer: siehe anliegende Teilnehmerliste

**Tagesordnung**

1.	Begrüßung/Vorstellung der Teilnehmer	2
2.	Allgemeine Erläuterungen zur Raumverträglichkeitsprüfung und zum Erörterungstermin	2
3.	Übersicht des bisherigen Verfahrensablaufes	3
4.	Übersicht über das Beteiligungsverfahren	3
5.	Kurze Vorstellung des Vorhabens	3
6.	Erörterungsschwerpunkte	4
6.1	Planrechtfertigung	4
6.2	Belange Natur und Landschaft	8
6.3	Belange Saale-Leipzig-Kanal / Saale-Leipzig-Kanal-Radweg	12
6.4	Belange SuedOstLink	16
6.5	Verkehrliche Belange (Anbindung in Merseburg)	17
6.6	Belange Siedlung	19
6.7	Belange Landwirtschaft	20
7.	Zusammenfassung und Ausblick zum weiteren Verfahren	23

## 1. Begrüßung/Vorstellung der Teilnehmer

Herr Linke eröffnete den Erörterungstermin, begrüßte zunächst die Teilnehmer und stellte danach die Vertreter der verfahrensführenden Behörde, des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales des Landes Sachsen-Anhalt, Referat 24 – Sicherung der Landesentwicklung (MID, Referat 24), und des Vorhabenträgers, der Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt, Regionalbereich Süd (LSBB, RB Süd), einschließlich der beauftragten Planungsbüros vor (siehe auch Teilnehmerliste).

Herr Linke informierte darüber, dass der Erörterungstermin für interne Zwecke aufgezeichnet wird. Hierzu gab es keine Einwände.

Den Teilnehmern wurde Gelegenheit gegeben, sich und die jeweils vertretene Stelle kurz vorzustellen.

Im Anschluss präsentierte Herr Linke die vorgesehene Tagesordnung und legte die Absicht dar, die Abhandlung der Tagesordnungspunkte 6.1 bis 6.7 jeweils wie folgt vorzusehen:

- a) Kurze Zusammenfassung wesentlicher Inhalte aus den Stellungnahmen (MID, Referat 24),
- b) Erwidern durch den Vorhabenträger (LSBB, RB Süd),
- c) Möglichkeit der Ergänzung durch die geladenen Beteiligten und Diskussion.

Insgesamt wurde die Verfahrensweise so akzeptiert.

## 2. Allgemeine Erläuterungen zur Raumverträglichkeitsprüfung und zum Erörterungstermin

Herr Linke legte dar, dass die Verfahren zur Raumverträglichkeitsprüfung gemäß § 15 Raumordnungsordnungsgesetz (ROG) der Abstimmung raumbedeutsamer Vorhaben mit den Belangen der Raumordnung wie folgt dienen:

1. Prüfung der raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens unter überörtlichen Gesichtspunkten, insbesondere die Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung und die Abstimmung mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen,
2. Prüfung der ernsthaft in Betracht kommenden Trassenalternativen und
3. überschlägige Prüfung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter nach § 2 Abs. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) unter Berücksichtigung der Kriterien nach den Anlagen 2 und 3 des UVP.

Das Verfahren zur Raumverträglichkeitsprüfung endet innerhalb einer Frist von sechs Monaten.

Herr Linke erläuterte die seit dem 28.09.2023 geltende neue Rechtslage des ROG, die das bisherige Raumordnungsverfahren durch ein optimiertes Verfahren zur Raumverträglichkeitsprüfung ersetzt. Die Optimierung besteht u. a. darin, dass die Umweltbelange innerhalb der Raumverträglichkeitsprüfung nunmehr lediglich einer überschlägigen Prüfung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter nach § 2 Abs. 1 UVP unterzogen werden (Prüftiefe der Umweltbelange nunmehr konsequenter auf die Ebene der Raumordnung ausgerichtet).

Die Durchführung einer Erörterung vor Abschluss des Verfahrens ist durch § 14 Abs. 3 des Landesentwicklungsgesetzes Sachsen-Anhalt geregelt. Im Rahmen des Erörterungstermins erfolgt keine Vorwegnahme von Bewertungs- und Abwägungsergebnissen. Über die Erörterung wird eine Niederschrift angefertigt. Es werden alle Verfahrensbeteiligten und die Öffentlichkeit über die Ergebnisse informiert.

### 3. Übersicht des bisherigen Verfahrensablaufes

Herr Linke fasste in einem Kurzüberblick den bisherigen Verfahrensablauf wie folgt zusammen:

- 18.09.2018: Entscheidung zur Durchführung des Raumordnungsverfahrens
- 29.08.2019: Antragskonferenz zur Festlegung des Untersuchungsrahmens und der Verfahrensunterlagen (Raum- und Umweltverträglichkeitsprüfung)
- 11.02.2020/03.09.2020: Festlegungsprotokoll über den Umfang der Antragsunterlagen zum Raumordnungsverfahren (u. a. Festlegungen zur Raumverträglichkeits-, Umweltverträglichkeitsuntersuchung einschließlich FFH-Verträglichkeit)
- ab August 2020: Frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit in jeder durch die Planung berührten Gemeinde (kontaktlos nach Planungssicherstellungsgesetz)
- 15.12.2023: Einleitung des Verfahrens der Raumverträglichkeitsprüfung
- 16.02.2024 / 05.04.2024: Termine Stellungnahmen der Beteiligten / Öffentlichkeit
- 15.05.2024: Gemeinsamer Erörterungstermin

### 4. Übersicht über das Beteiligungsverfahren

Herr Linke gab einen Kurzüberblick über das Beteiligungsverfahren:

- 113 direkt beteiligte öffentliche und sonstige fachlich berührte Stellen (Beteiligte)
- 77 abgegebene Stellungnahmen Beteiligter
- 23 abgegebene sonstige Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung und aufgrund unaufgeforderter Einbringung (Sonstige)
- Grundtenor der 77 Stellungnahmen der Beteiligten:
  - 4 x Zustimmung/Befürwortung, 9 x Ablehnung, 42 x Bedenken/Anregungen,
  - 22 x Redaktionelle Hinweise/keine Betroffenheit
- Grundtenor der 23 Stellungnahmen Sonstiger: 1 x Zustimmung/Befürwortung, 9 x Ablehnung, 13 x Bedenken/Anregungen.

### 5. Kurze Vorstellung des Vorhabens

Frau Zander vom Planungsbüro Battenberg und Koch GbR stellte das Vorhaben kurz vor. Sie legte dar, dass ausgehend von dem in der Antragskonferenz festgelegten Untersuchungsraum zunächst der Raumwiderstand ermittelt wurde, welcher im Weiteren die Grundlage für die Überlegungen möglicher Trassenkorridore war.

Ausgehend vom Untersuchungsraum und den Zwangspunkten des Anschlusses an die B 181 in Günthersdorf und den möglichen Verknüpfungspunkten an der B 91 haben sich 14 grobe Trassenkorridore ergeben. Aus diesen 14 groben Trassenkorridoren haben sich nach Betrachtung planerischer Bedingungen und umweltfachlicher Gesichtspunkte 3 Trassenkorridore herausgebildet.

Im Rahmen dieser Trassenkorridorbetrachtung wurde ermittelt, dass auf der Gesamtstrecke 2 verschiedene Querschnitte für die Straße erforderlich sind, und zwar ausgehend von der B 181 westlich Günthersdorf bis zur L 183 ein RQ 15,5 (3 Fahrstreifen, wechselweise) und von der L 183 bis zur B 91 im Bereich Merseburg/Leuna ein RQ 21 (2-bahniger Querschnitt, Krafffahrstraße). Im Vergleich der Betrachtungen der 14 Trassenkorridore und der Quer-

schnittsanforderungen wurden dann die drei Trassenkorridore ausgewählt, die in einer detaillierten Betrachtung im Weiteren untersucht wurden.

Da sich an der L 183 eine Art Gelenkpunkt ergibt, wurde die Gesamttrasse an diesem Punkt in 2 Abschnitte unterteilt, und zwar: Abschnitt A zwischen Güntherdorf und der L 183 mit den Varianten A 1.3, A 2.1 und A 2.2 sowie Abschnitt B zwischen der L 183 und der B 91 mit den Varianten B 1 Pf (planfrei), B 1 Pg (plangleich) und B 1.5.

Aus der bisherigen technischen und räumlichen sowie umweltfachlichen Betrachtung hat sich aus Sicht des Vorhabenträgers dann zunächst eine Vorzugsvariante wie folgt ergeben: Für den Abschnitt A mit der Variante A 2.2 und für den Abschnitt B mit der Variante B 1 Pf. Im Gesamtabschnitt gibt es 4 Knotenpunkte (alte B 181, L 184, L 183 und B 91). Die Varianten A 1.3, A 2.1 und A 2.2 sowie B 1 Pf, B 1 Pg und B 1.5 wurden in das Verfahren zur Raumverträglichkeitsprüfung eingebracht und sind im Rahmen der Raumverträglichkeitsstudie behandelt worden.

## 6. Erörterungsschwerpunkte

### 6.1 Planrechtfertigung

#### Kurze Zusammenfassung wesentlicher Inhalte aus den Stellungnahmen (Herr Höhne MID, Referat 24)

Die LSBB, RB Süd, plant den Neubau der B 181 Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg (B 181 OU Z-W-M). Ziel der Planung ist die Schaffung einer verkehrsgerechten Straßenverbindung zwischen der BAB 9 und der B 91.

Gemäß dem Fernstraßenausbaugesetz wurden die Ortsumgehungen Zöschen, Wallendorf und Merseburg im Zuge der B 181 im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen des Bundesverkehrswegeplanes 2030 in den Vordringlichen Bedarf eingestuft. Damit wurde die gesetzliche Grundlage für die Planung der Ortsumgehungen durch die LSBB, RB Süd, geschaffen.

Gleichwohl wurde in mehreren Stellungnahmen aus dem Beteiligungsverfahren einschließlich der Öffentlichkeitsbeteiligung das Erfordernis des Vorhabens grundsätzlich hinterfragt.

Dies betrifft aus dem Beteiligungsverfahren heraus insbesondere die Stellungnahmen der Städte Leuna und Bad Dürrenberg, des Naturschutzbundes Deutschland (NABU), des Bundes für Umwelt und Naturschutz (BUND), des Bauernverbandes Saaletal, des Arbeitskreises Hallesche Auenwälder sowie der Agrargenossenschaften Bad Dürrenberg und Kötschlitze.

Aus der Öffentlichkeitsbeteiligung heraus betrifft dies insbesondere die Stellungnahmen der Fachgruppe Ornithologie und Vogelschutz Merseburg, des Forstservice Lankers und des Landschaftspflegeverbandes Merseburg-Querfurt, aber auch weiterer privater Einwander.

Stellvertretend für alle diesbezüglichen Betrachtungen werden nachfolgend die Argumentationen des NABU und der Stadt Leuna im Wesentlichen kurz zusammengefasst:

- Defizite in der Verkehrsanalytik, fehlerhafte Prognosen im Bundesverkehrswegeplan 2030, Vernachlässigung veränderter Mobilitätsbedürfnisse, ökonomische Bedenken hinsichtlich Nutzen-Kosten-Verhältnis des Projektes,
- fehlerhafte und veraltete Bedarfsprüfung, Wirkungsprognose, Trassenvariantenauswahl, Verkehrsströme sowie Wirtschaftlichkeitsprüfung,
- verkehrliche Unwirksamkeit der Varianten der B 181 n,
- Null+-Variante 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,

- Vorhaben weder erforderlich, angemessen oder zu rechtfertigen,
- Schaffung zusätzlicher Verkehrsbelegungen in der Ortschaft Günthersdorf.

#### Erwiderung durch den Vorhabenträger (LSBB, RB Süd)

Herr Kühl führte aus, dass die Planrechtfertigung für das Vorhaben aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 erwächst. Dieser ist als Anlage im Fernstraßenausbaugesetz verankert und damit die gesetzliche Grundlage auf Bundesebene, welche die LSBB zur Planung ermächtigt und verpflichtet. Defizite in der Verkehrsanalytik sowie fehlerhafte Prognosen im Bundesverkehrswegeplan sind für die LSBB, RB Süd, als Vorhabenträger nicht erkenntlich. Die verkehrliche Wirksamkeit der Maßnahme ist einerseits im Projektinformationssystem abgebildet, andererseits auch auf Grundlage der durchgeführten Verkehrsuntersuchungen, die nicht im Detail Bestandteil der Unterlagen der Raumverträglichkeitsprüfung waren, belegt worden. Die Verkehrsuntersuchung besagt, dass ein Großteil des Durchgangsverkehrs aus den Ortschaften Zöschen und Wallendorf herausgenommen und hierdurch eine Entlastung der betroffenen Anlieger und Anwohner erreicht wird. Auch in den durch die Gemeinden erstellten Lärmaktionsplänen ist enthalten, dass die Hauptverkehrsstraße der B 181 eine der Lärmquellen im Bereich der Gemeinden ist und durch den Bau der B 181 n eine Entlastung der Ortschaften erreicht werden kann. Die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme ist durch den Bund mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von mehr als 5,3 ermittelt worden. Auch diese Wirtschaftlichkeitsuntersuchung wird fortlaufend entsprechend der Planungstiefe fortgeführt werden. Mit sich erhöhenden Baupreisen steigt auch der Nutzen und mithin bleibt das Verhältnis grundsätzlich gleich.

Herr Kühl führte weiter aus, dass die Null+-Variante nicht den Zielen des Bundesverkehrswegeplanes 2030 entspricht, weil somit kein leistungsfähiges Netz geschaffen wird, wie es Ziel der Bundesregierung ist, sondern dadurch die Ortsdurchfahrten und der Verkehr immer noch eingeengt und eingedämmt werden. Die B 181 n sorgt auch dafür, dass gefahrene Netzkilometer bei den Autos eingespart werden. Entsprechende Untersuchungen haben bei jeder Variante in etwa pro Tag eine Kilometer-Fahrleistungsparsnis von über 30.000 Kilometern gezeigt. Auch die nicht mehr vorhandenen Verzögerungen durch Brems- und Beschleunigungsmanöver (Spritverbrauch) sind den Zielen des Klimaschutzes dienlich. Ziel des Bundesverkehrswegeplanes 2030 ist neben der Entlastung der Ortsdurchfahrten Zöschen/Wallendorf und einer Verkehrsberuhigung in diesem Bereich insbesondere die Schaffung eines leistungsfähigen Verkehrsnetzes und gerade bei Bundesstraßen der Führung des überregionalen Verkehrs resp. Fernverkehrs und nicht nur des regionalen Verkehrs, wie er über Landesstraßen oder Kreisstraßen geführt wird. Dementsprechend sind natürlich auch die wirtschaftlichen Interessen der ganzen Region zu betrachten.

Herr Bredner ergänzte im Hinblick auf die Frage der Verkehrswirksamkeit, dass der Bund bei der Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplanes erstmalig in dieser Form und Qualität auch in der digitalen Verfügbarkeit der Unterlagen im Internet sehr gute Wege beschritten hat, wo man schon mit der Bedarfsplananmeldung der einzelnen Vorhaben in diesem Projektinformationssystem nachvollziehen kann, wie der Bund diese Vorhaben bewertet und beurteilt hat. Dort sind auch die prognostizierten Verkehrsrückgänge, die sich durch die B 181 n ergeben, in den einzelnen Ortslagen dokumentiert worden. Mit Stand der Bedarfsplananmeldung lagen die Rückgänge bei 6.000 bis 12.000 Kfz, abschnittsweise unterschiedlich in den jeweiligen Ortsdurchfahrten zwischen Wallendorf und Merseburg-Meuschau. Dies hat sich letztlich in der dann durch die LSBB, RB Süd, ab 2018 hier vorhabenbezogen erstellten separaten Verkehrsuntersuchung auch fortgesetzt, die zwar nicht Bestandteil der Unterlagen des Verfahrens der Raumverträglichkeitsprüfung war, aber abschnittsweise in den Antragsunterlagen zitiert wurde. Unbestritten ist natürlich auch, dass die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens ein laufender Prozess und weiter zu überprüfen ist. Dies ist unter anderem auch formell durch das entsprechende Regelwerk der Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau vorgegeben. Dort gibt es im

sogenannten Teil 1 grundsätzlich etablierte Termine der Projektabstimmung mit dem Bund als zuständigem Baulastträger. Es wird im weiteren Verfahren auch eine Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung geben, die dann noch einmal alle aktuellen Dinge und Anforderungen sowie fachliche Regelwerke oder Vorschriften natürlich beachtet.

### Ergänzung durch die geladenen Beteiligten und Diskussion

Herr Ulrich von der Agrargenossenschaft Bad Dürrenberg fragte nach, wie weit auch ein Zukunftsszenario in der Planrechtfertigung eine Rolle spielt, z. B. ergebend durch den Lückenschluss der Ortsumgehung Halle durch die BAB 143, da aus seiner Sicht die Vermutung nahe liegt, dass der strukturelle Lückenschluss des Straßennetzes auch nochmal ein Entlastungspunkt im Hinblick auf die B 181 n wäre. Weiterhin wurde gefragt, wo die Verkehrsuntersuchung örtlich stattgefunden hat und inwieweit die Ortslage Günthersdorf in die Verkehrsuntersuchung mit integriert war.

Herr Lotze von der LSBB, RB Süd, antwortete hierzu, dass die Verkehrsuntersuchung neben der eigentlichen Straße, um die es hier geht, einen größeren Raum betrachtet. Im Grunde genommen ist das Straßennetz der Bundesrepublik dort mit enthalten. Deshalb ist der Raum zunächst sehr groß und wird, je näher man zu der Trasse kommt, verdichtet. Es werden dann sogenannte Verkehrszellen gebildet und dann für einzelne Verkehrszellen der Verkehr, der sich dort entwickelt oder Ortschaften durchfährt, ermittelt. Zunächst werden Ist-Zahlen aus Verkehrszählungen, wie beispielsweise aus Dauerzählstellen und den alle fünf Jahre bundesweit durchzuführenden Straßenverkehrszählungen genutzt. Sonstige Erhebungen, die es noch gibt, fließen gleichfalls mit ein. Die LSBB, RB Süd, hat zum Beispiel auch von Sachsen Verkehrszahlen bekommen, die dort in dem sich anschließenden Raum vorhanden sind. Es wird also zunächst der Ist-Zustand und darauf aufbauend ein Prognosestand ermittelt. Im Moment liegt dieser entsprechend dem Bundesverkehrswegeplan beim Jahr 2030. Für das Vorhaben wird angenommen, dass zum Prognosehorizont alle anderen Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplanes, also auch die BAB 143, realisiert sind, damit man die gegenseitigen Einflüsse miterfasst. Günthersdorf ist gleichfalls enthalten (Belastungen vorher, hinterher).

Herr Lotze bestätigte die Nachfrage von Herrn Ulrich, dass die Verkehrsuntersuchung den gesamten Ausbauraum betrifft, Günthersdorf aber von einer verkehrlichen Entlastung nicht betroffen ist.

Herr Dr. Bilkenroth vom AHA e. V. Halle stellte eine Nachfrage hinsichtlich der Prognosen und Berechnungen und wollte wissen, wann das letzte Mal an der B 181 gezählt wurde.

Herr Lotze von der LSBB, RB Süd, antwortete hierauf, dass es eine Dauerzählstelle auf der B 181 gibt, die rund um die Uhr, sieben Tage die Woche zählt. Die Daten sind auf der Internetseite der LSBB zu finden.

Herr Prof. Weinkauff von der Bürgerinitiative Zöschen widersprach der Aussage, dass die Lärmpläne der Kommunen als Begründung für die Umgehungsstraße herangezogen werden, wenn diese bezogen auf Zöschen dann an einen anderen Bereich des Ortsteils nah heranrücken soll. Das hat zwar alles seine Gründe, wie z. B. Radweg, Kanal und SuedOstLink, aber die Verlegung einer Straße mit einem Verlauf nahe an dem Ortsteil ist für ihn ein offensichtlicher Widerspruch. Weiterhin versteht Herr Prof. Weinkauff nicht, dass die Variantenauswahl auf die drei Varianten eingegrenzt wurde und trotz der o. g. neuen Erkenntnisse nicht auch die Variante südlich des Kanals mit in die Betrachtungen aufgenommen wurde.

Herr Lotze von der LSBB, RB Süd, legte hierzu dar, dass die Lärmaktionspläne nur eine Begründung von vielen sind und auch im Bundesverkehrswegeplan keine Rolle gespielt haben. Die B 181 OU Z-W-M hat neben der Entlastung das Ziel, ein leistungsfähiges Bundesfernstraßennetz aufzubauen. Im Hinblick auf die Entlastung ist es ein Unterschied, ob die Bundesstraße wenige Meter an vielen Häusern oder in einem Abstand von mehreren hundert Metern an einzelnen Häusern vorbeiführt. Dass dann die einzelnen Häuser oder deren Ein-

wohner möglicherweise eine gewisse Belästigung erfahren, kann die LSBB, RB Süd, nicht ausschließen. Hier geht es immer auch darum, den großen Maßstab und das Gemeinwohl insgesamt zu sehen. Darüber hinaus ergibt sich die Möglichkeit, entsprechende Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen, wenn Grenzwerte überschritten werden. Die Variantenauswahl erfolgte anhand einer Untersuchung, aus der Varianten, die sich z. B. aus Gründen der Querung oder Tangierung eines FFH-Gebietes ausschließen, herausgenommen wurden. Am Ende sind die Trassenkorridore übriggeblieben, die sich planerisch aufdrängen und die es zu untersuchen galt. Es haben sich keine weiteren von den anderen Korridoren aufgedrängt und deshalb wurden sie auch nicht weiter mit untersucht.

Herr Fischer vom Bauernverband Saaletal wollte wissen, ob sich die Prognosen bei der Aufstellung des aktuellen Bundesverkehrswegeplanes 2030 aus heutiger Sicht bestätigt haben und diese durch neue Zählungen belegt wurden.

Herr Lotze von der LSBB, RB Süd, stellte klar, dass der Bundesverkehrswegeplan 2030 zunächst relevante Daten annehmen musste, die aus der bundesweiten Straßenverkehrszählung herausgenommen wurden. Dazu wurden auch politische Ziele z. B. im Kontext der demographischen Entwicklung sowie der zukunftsorientierten Gestaltung der Mobilität von Bevölkerung und Wirtschaft formuliert. Unabhängig von dieser Betrachtung ist es üblich und auch hier erfolgt, dass vorhabenbezogen eine Verkehrsuntersuchung aufgestellt wird, die auf dem Bundesverkehrswegeplan mit aufbaut, aber auch aktuelle Verkehrsdaten einfließen lässt. Seit 2018 bzw. 2019 sind die Zähldaten enthalten und fortlaufend werden die Daten der Dauerzählstellen genutzt. Verkehrsströme ändern sich nicht grundsätzlich von heute auf morgen. Wenn die LSBB, RB Süd, in den Entwurf der Vorzugstrasse gehen wird, wird auch die Verkehrsuntersuchung aktualisiert.

Herr Heller vom Landschaftspflegeverband Merseburg-Querfurt fragte nach, wie hoch die Lärmbelastung von Günthersdorf, Rodden, Pissen, Schladebach, Wüsteneutzsch, Kreypau und Friedensdorf sein wird.

Herr Kühl von der LSBB, RB Süd, führte hierzu aus, dass die Berechnungen der Lärmbelastung für die einzelnen Ortschaften entsprechend der Planungstiefe fortgeführt werden. Hier werden entsprechende Isophone erstellt, das heißt, je nach Entfernung der Gebäude zur Neubautrasse nimmt die Belastung ab. Wenn sich aus den ermittelten Werten, die nach einem standardisierten Verfahren berechnet werden, entsprechende Belastungen ergeben sollten, werden dann auch entsprechende Lärmschutzmaßnahmen mit eingeplant und realisiert.

Herr Lämmerhirt von der Stadt Leuna verwies auf die Stellungnahme der Stadt Leuna, welche das Vorhaben grundsätzlich als nicht notwendig ansieht und daher ablehnt. Die Stadt Leuna ist der Auffassung, dass die Entscheidung im Bundestag nicht gefallen wäre, wenn die Bundestagsabgeordneten die Informationen gehabt hätten, die sie hätten haben müssen. Daher beabsichtigt die Stadt Leuna dies im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens rechtlich überprüfen zu lassen. Aus Sicht der Stadt Leuna ist die Herangehensweise, die Verfahrensweise, die Fortschreibung von Zahlen, Daten und Materialien und die Kosten-Nutzen-Analyse fehlerhaft gelaufen. Weiterhin werden aus Sicht der Stadt Leuna die regionalen Planungen (z. B. Saale-Leipzig-Kanal) und die kommunalen Planungen (z. B. das städtebauliche Leitbild) missachtet. Die Stadt Leuna fühlt sich als Eigentümer von Grundstücken und als Träger der kommunalen Planungshoheit in ihren Rechten beschnitten. Das Vorhaben soll zu 80 % auf der Gemarkung der Stadt Leuna stattfinden. Auch die Bevölkerung vor Ort lehnt das Vorhaben ab. Aus Sicht der Stadt könnten mit einem geringen Bruchteil der hier aufgewendeten finanziellen Mittel Erleichterungen für die Bürger im Bereich der Ortsdurchfahrten geschaffen werden.

Herr Lotze von der LSBB, RB Süd, äußerte hierauf, dass der Bundesverkehrswegeplan im Dezember 2016 verabschiedet wurde und Klagen hierzu nach seiner Kenntnis nicht ergingen. Aus Sicht von Herrn Lotze sollte die Stadt Leuna dies auch so akzeptieren, insbesondere vor dem Hintergrund der Entlastungswirkung für viele Bürger, welche sich in der Regel nicht in die Planverfahren einbringen. Ein Ausbau der Ortsdurchfahrten ist entsprechend den ver-

kehrlichen Anforderungen nicht möglich, was in den Unterlagen zur Raumverträglichkeitsprüfung ausgeführt wurde.

Herr Linke stellte abschließend klar, dass die Planrechtfertigung für das Vorhaben eindeutig gegeben ist, sowohl durch den Bundesverkehrswegeplan als auch durch die Ziele der Raumordnung im Land Sachsen-Anhalt, die dies eindeutig unterstreichen. Das Vorhaben aus dem Bundesverkehrswegeplan ist somit im Land auch vorrangig weiter zu planen und umzusetzen. Das MID, Referat 24, ist diesbezüglich angehalten, mit der Straßenbauverwaltung die notwendigen Schritte auf der Ebene der Raumordnung zu gehen. Zu beachten hierbei ist, dass das Verfahren der Raumverträglichkeitsprüfung am Anfang der Planungen steht und letztendlich bis hin zur Genehmigung des Vorhabens noch ein mittelfristiger Zeitraum vergehen wird.

## **6.2 Belange Natur und Landschaft**

### Kurze Zusammenfassung wesentlicher Inhalte aus den Stellungnahmen (Frau Reddersen, MID, Referat 24)

Bei allen Trassenvarianten sind Beeinträchtigungen der Schutzgüter nach § 2 Abs. 1 UVPG zu erwarten.

Es sind zum Thema Umweltbelange Stellungnahmen der Städte Merseburg, Leuna und Bad Dürrenberg, des Saalekreises (untere Naturschutzbehörde, untere Bodenschutzbehörde), des Landesamtes für Umweltschutz (LAU), des BUND e.V., des Naturschutzbundes Deutschland e.V. (NABU), des Bauernverbandes Saaletal e.V., des Landesanglerverbandes Sachsen-Anhalt e.V., des Landesjagdverbandes e.V. sowie des Arbeitskreises Hallesche Auenwälder zu Halle/ Saale e.V. eingegangen. Ebenso von einigen Privaten.

Die untere Naturschutzbehörde stellt vorweg, dass alle geprüften Varianten nicht zu begrüßen sind. Thematisiert werden im Abschnitt A die Verluste an gesetzlich geschützten Biotopen, der Lebensraumverlust von planungsrelevanten Tierarten sowie Zerschneidungseffekte insbesondere des IBA-Gebietes Kiesabbau Wallendorf/ Wiesen bei Schladebach mit Präferenzierung der Variante 2.1.

Die untere Bodenschutzbehörde betont den Schweregrad des umfangreichen Totalverlustes an funktionsfähigen Böden, wendet sich gegen die Einstufung des Schutzgutes Boden in die Auswirkungsklasse III und verlangt eine Höherstufung mindestens in Auswirkungsklasse II.

Die Stadt Merseburg spricht sich für die Trassenvariante B 1 Pg aus, da diese mit einem geringeren Eingriff in das Stadt- und Landschaftsbild verbunden ist. Die Variante B 1 Pf wird abgelehnt, da sie eine dritte Verkehrsebene etabliert, das Stadt- und Landschaftsbild maßgeblich beeinträchtigt und eine übermäßige Belastung der Anwohner am Bergmannring darstellt, einhergehend mit einer Verschlechterung der Verkehrsorganisation. Ebenso wird Variante B 1.5 wegen höherer Lärmbelastung für viele Anwohner und einer höheren Flächenversiegelung abgelehnt.

Die Trasse des Saale-Leipzig-Kanals ist als touristisches Leuchtturmprojekt verankert und von hoher Bedeutung für die Region, hieraus resultiert seine Bedeutung insbesondere für die menschliche Erholung. Die Trasse ist planerisch freizuhalten bzw. zu ermöglichen.

Die Saale-Elster-Luppe-Aue wird durch die Stadt Merseburg als bedeutender und daher äußerst schützenswerter Naturraum hervorgehoben. Der Eingriff in diesen ist so gering wie möglich zu halten und die Barrierewirkung des Straßenkörpers, insbesondere auf die Flora-Fauna-Habitate der Aue, durch dafür geeignete Maßnahmen zu minimieren.

Die Stadt Leuna lehnt das geplante Vorhaben wegen der zu erwartenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft, insbesondere der Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch, insbesondere menschliche Gesundheit ab. Die Stadt thematisiert die negativen Auswirkungen der einzelnen Trassenvarianten auf die Siedlungen, mithin das Schutzgut Mensch, insbesondere menschliche Gesundheit.



Der NABU stellt fest, dass der Planungsraum keine natur- und artenschutzverträgliche Trassenführung zulässt und kritisiert, dass nicht, wie raumordnerisch erforderlich, tatsächliche Alternativen mit deutlich abgestuften Raumwiderständen geprüft worden sind. Der Vorzugsvariante wird abgesprochen, dass sie im Vergleich mit den anderen geprüften Varianten umweltverträglicher sei. Hervorgehoben wurde der signifikante Flächenverbrauch und neue Betroffenheiten bei den Ortsteilen (u. a. durch Verlärmung, neues Verkehrsaufkommen, Beeinträchtigungen bei der Wegeführung, beim Landschaftsbild und der Lebensqualität).

Nicht bilanziert seien außerdem Flächenverluste, die für Nebenanlagen, Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen sowie Ersatzmaßnahmen hinzukommen werden.

Der NABU listet erhebliche Mängel in den Unterlagen zur FFH-Verträglichkeit und dem Artenschutzfachbeitrag auf. Das betrifft insbesondere die Nichtberücksichtigung der Ausweisung und des rechtlichen Status vorhandener Schutzgebiete im Planungsraum, wie des IBA „ST 10 - Saale-Elster-Luppe-Aue südlich Halle mit ehem. Tagebau Merseburg-Ost und Kiesgruben Wallendorf“ als „faktisches Vogelschutzgebiet“ und geplantes Naturschutzgebiet.

Zusammenfassend stellt der NABU fest, dass aufgrund der Überalterung der Daten zu den Managementplänen und Arterfassungen, der Nichtberücksichtigung relevanter Arten und Artengruppen sowie der Nichteinbeziehung aktuellerer Daten die vorgelegten FFH-Verträglichkeitsprüfungen und der Artenschutzfachbeitrag überholt und daher nicht geeignet für eine nachvollziehbare Variantenauswahl sind. Die verträglichste Trassenvariante ließe sich darüber nicht bestimmen.

Der NABU sieht in der Null+-Variante die einzig vertretbare Variante, wodurch die Eingriffe in hochrangige Schutzgebiete, darunter NATURA 2000-, Natur- und Landschaftsschutzgebiete sowie in das IBA als „faktisches Vogelschutzgebiet“ vermieden werden könnten. Das Vorhaben der B 181 n in der aktuellen Planung wird abgelehnt und die Entlassung des Vorhabens aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 bzw. die Einstellung der Planungen gefordert.

Das LAU teilt in seiner Stellungnahme mit, dass hochwertige Böden (Böden mit hoher und sehr hoher Bodenfruchtbarkeit) betroffen sind und ein besonderes Augenmerk auf den Schutz von Lössböden als Naturerbe und Archiv der Kulturgeschichte zu legen ist.

Bezüglich des Schutzgutes Klima wird thematisiert, dass die Kompensation bei Beeinträchtigungen von klimatisch relevanten Kaltluftentstehungsgebieten und Frischluftschneisen nicht diskutiert wird und die Variante B 1.5 aufgrund der Lage im Bereich des Kalt- und Frischluftentstehungsgebietes im südwestlichen Merseburg als besonders nachteilig zu bewerten ist.

Das Vorhaben mit seinen Wirkungen auf die Ökosystemleistungen und den Erholungswert widerspricht zum einen den Schutzziele der betroffenen Schutzgebiete, zum anderen seien insbesondere im Hinblick auf kumulative und komplexe Auswirkungen mit anderen anthropogenen Nutzungen im Untersuchungsgebiet permanente negative und irreversible Folgen anzunehmen.

Aus Sicht des LAU seien bezüglich des Vogelschutzes alle drei Trassen als kritisch anzusehen, da erhebliche Beeinträchtigungen, insbesondere durch Zerschneidung von Lebensräumen für Vögel (Rastgebiet, bedeutendes Vogelbrutgebiet, EU-Vogelschutzgebiet, NSG, LSG) zu erwarten sind. Kritisiert wird in Bezug auf die Avifauna auch die Datenlage. Diese fußen auf Erhebungen aus dem Jahr 2018. Das LAU stellt mit seinem Vogelmonitoring in den Jahresberichten umfassendere Daten zur Verfügung. Auch wird in Frage gestellt, dass im Trassenverlauf verlorengelassene Reviere einfach an andere Stelle verschoben werden könnten, da die meisten Vogelarten in ihrer Habitatwahl sehr sensibel seien. Des Weiteren wird in Frage gestellt, dass bei allen Rastvogelarten von „fehlender Betroffenheit“ auszugehen ist, da sich der gesamte Planungsraum innerhalb bedeutender Rastgebiete des Landes Sachsen-Anhalt befindet (vgl. Schulze et al. 2022).

Laut LAU weisen die Unterlagen Mängel in Bezug auf die Datengrundlagen für die FFH-Verträglichkeitsprüfung für das Vogelschutzgebiet „Saale-Aue südl. Halle“ (Avifauna) und für das FFH-Gebiet „Saale-, Elster-, Luppe-Aue zwischen Merseburg und Halle“ (Fischotter) auf.

Kritisiert wird ein zu kleiner Untersuchungsraum (Saale-Aue südl. Halle) und veraltete Daten (beide).

Das LAU beurteilt es als fragwürdig, ob durch die aufgeführten Maßnahmen die beschriebenen erheblichen Beeinträchtigungen durch Bau, Anlage und Betrieb der Straße bezüglich der Avifauna ausgeglichen werden können.

Das LAU führt aus, dass alle Trassenvarianten im Hinblick auf die Artengruppe Amphibien ein hohes Konfliktpotential aufweisen, da die Trassenvarianten durch sensible und gewässerreiche unzerschnittene Gebiete verlaufen. Ein amphibiengerechter Ausbau der bestehenden B 181 wäre gegenüber einem Neubau durch die unzerschnittenen Amphibienlebensräume deutlich zu bevorzugen.

Im Rahmen der Trassenfindung sollte geprüft werden, ob die wahrscheinlich notwendig werdenden Maßnahmen (Amphibiendurchlässe) bei allen Varianten umgesetzt werden könnten (Einschnittslage/Böschungslage).

Es erfolgen weitere Anregungen und Hinweise, die für das nachgelagerte Genehmigungsverfahren (Planfeststellung) relevant sind.

#### Erwiderung durch den Vorhabenträger (LSBB, RB Süd)

Der Vorhabenträger räumte ein, dass mit dem Neubau von Straßen immer naturschutzrechtliche Eingriffe verbunden sind. Bei dem gegenständlichen Vorhaben in seiner Größe und in dem Raum ist eine hohe Eingriffsintensität nicht zu vermeiden. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie erfolgte eine rechtliche Prüfung für alle Schutzgüter nach UVPG. Es wurden Verträglichkeitsprüfungen durchgeführt für im Gebiet liegende FFH- und SPA-Gebiete. Die Nachweise der entsprechenden Verträglichkeiten für die Vorzugsvariante wurden erbracht. Der besondere Artenschutz wurde in einem Artenschutzfachbeitrag berücksichtigt, auch mit dem Nachweis der Verträglichkeit der Vorzugsvariante. Das bedeutet nicht, dass es keine Beeinträchtigungen gibt, sondern es sind rechtliche Kaskaden, die eingehalten werden müssen. In der nächsten Planungsstufe erfolgt eine Fortschreibung aller Untersuchungen mit ganz konkreten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen, wie Maßnahmenkonzepte zur Kompensation.

Die LSBB, RB Süd, führte aus, dass in den Stellungnahmen bemängelt wurde, dass die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen noch nicht in der benötigten Tiefe vorgeplant sind. Es ginge aber vorerst um die Abwägung der Varianten. Zum Thema Schutzgut Mensch wurden Lärmberechnungen durchgeführt. Im Ergebnis dieser Berechnungen würden im Abschnitt A bei keiner Variante Grenzwerte der 16. Bundes-Immissionsschutz-Verordnung und der Orientierungswerte der DIN 18005 für Schallschutz in den Ortsteilen überschritten. Im Abschnitt B ist dies anders, daher werden im Bereich der bebauten Gebiete Lärmschutzwände vorgesehen.

Der Vorhabenträger ging weiter darauf ein, dass die untere Naturschutzbehörde im Abschnitt A die Variante 2.1 anstelle der Variante 2.2 priorisiert. Dem kann von Seiten des Vorhabenträgers nicht gefolgt werden, da die gewählte Argumentation der unteren Naturschutzbehörde zur Ableitung der Variante A 2.1 als für das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt zu präferierende Variante im Wesentlichen auf einer nicht zielführenden Summierung von Verlusten und Beeinträchtigungen von zulassungskritischen und zulassungsrelevanten Habitaten basiert. 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. Bei zulassungsrelevanten Tatbeständen besteht immer die Möglichkeit, über sogenannte CEF-Maßnahmen zu kompensieren, zu vermeiden. Da in der Variante 2.1 ins-

gesamt mehr zulassungskritische Habitate betroffen sind als in der Variante 2.2, wurde in der Gesamtabwägung dieser Variante der Vorrang gegeben.

Des Weiteren ging die LSBB, RB Süd, auf die Anregung der unteren Bodenschutzbehörde des Saalekreises ein, wonach die Einstufung des Schutzes des Bodens anstatt in der Auswirkungsklasse 3 (geringste Wertigkeit), vielmehr in der Auswirkungsklasse 2 erfolgen sollte. Die LSBB, RB Süd, begründet, dass das nicht möglich sei, weil die Zuordnung zur Auswirkungsklasse 2 die Überschreitung von Richtvorsorge- und Orientierungswerten aus untergesetzlichen Regelungen erfordere, die es an dieser Stelle nicht gäbe. Die Berücksichtigung der gewünschten Einstufung in die andere Auswirkungsklasse würde sich nicht auf das Variantenranking auswirken.

Frau Eckert von der LSBB, RB Süd, führte weiter aus, dass sich bei der Stadt Merseburg mehrere Themenbereiche, hinsichtlich der Umweltbelange, mischten. Dabei ist zu konstatieren, dass die Variantenunterschiede zwischen den Varianten planfrei und plangleich im Abschnitt B marginal sind. Hier spielten andere Kriterien, wie die Raumstruktur und die sicherheitstechnische Beurteilung eine größere Rolle. Dass die Eingriffe in die Saale-, Elster- und Luppeaue so gering wie möglich zu halten sind, wurde zugesichert.

Die in den verschiedenen Stellungnahmen geäußerte Kritik an der Aktualität der Daten und dem Umfang der Untersuchungen wurde durch die LSBB, RB Süd, mit Verweis auf die Antragskonferenz und die getroffenen Festlegungen zurückgewiesen. Die Aktualisierung des Artenschutzkonzeptes und weiteres bleibt der nächsten Planungsstufe vorbehalten. Es wurde betont, dass Sonderuntersuchungen, wie die des Büro Myotis in den Jahren 2018 und 2019 erfolgten und dass deren Ergebnisse in die Umweltverträglichkeitsstudie, den Artenschutzbeitrag und die FFH-Verträglichkeitsprüfungen eingeflossen sind. Aufgrund der Relevanz der Artenschutz-Thematik wurden diese Daten in den Jahren 2020 und 2021 aktualisiert und flossen wiederum in die Untersuchungen ein. Dies entspräche dem grundsätzlichen Interesse der LSBB nach aktuellen Daten, dem durch Abfragen bei allen relevanten Behörden und Vereinen Rechnung getragen wurde. Es ist allerdings zu berücksichtigen, dass es Redaktionsschlüsse von Untersuchungen gibt, die in Verfahrensunterlagen als Datengrundlage einfließen. Mit Einreichung der Lesefassung der Unterlagen für die Raumordnungsbehörde im Oktober 2021 sei der Anspruch der Verwendung aktueller Daten erfüllt gewesen. Es war damals nicht absehbar, dass erst im Dezember 2023 der Antrag auf Eröffnung des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung gestellt werden würde.

Der Vorhabenträger führte abschließend aus, dass die Veränderungen in der Natur und der Landschaft insgesamt dynamisch sind und im Rahmen der Planaktualisierung natürlich neue Untersuchungen durchgeführt werden.

#### Ergänzung durch die geladenen Beteiligten und Diskussion

Frau Freymann ging kurz auf die Funktion der Stellungnahmen und die darauf erfolgten Erwidern durch den Vorhabenträger ein. So wurden im Verfahren die eingegangenen Stellungnahmen dem Vorhabenträger zugesendet, welcher diese gegenüber der obersten Landesentwicklungsbehörde erwiderte.

Herr Fischer vom Saalekreis erklärte, dass er den Saalekreis in Funktion für mehrere Behörden vertritt. Da er die Erwidern des Vorhabenträgers nicht erhalten hat, konnte er nicht zielgerichteter an die betreffenden Sachgebiete herantreten.

Der Vorhabenträger legte dar, dass das aus seiner Sicht nicht optimal gelaufen ist.

Herr Linke stellte klar, dass es auf der Ebene des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung (vorher Raumordnungsverfahren) bisher nicht üblich war, die Erwidern des Vorhabenträgers vor Abschluss des Verfahrens weiterzugeben. Die Erwidern sind die Grundlage für die oberste Raumordnungsbehörde, wie letztendlich in der Gesamtabwägung mit dem betreffenden Belang umgegangen wird. Eine andere Verfahrensweise im Umgang mit den Erwidern wäre innerhalb von sechs Monaten Verfahrensdauer kaum möglich. Dies

hat sich auch bundesweit im Rahmen der bisherigen Raumordnungsverfahren nicht etabliert. Bei Planfeststellungsverfahren sei das anders, dort würden die Erwiderungen eins zu eins den Beteiligten am Vorhaben zur Verfügung gestellt. Das ist kein Versehen, dass die Erwiderungen nicht weitergegeben wurden, sondern das ist verfahrensimmanent. Die Erwiderungen werden den Beteiligten in tabellarischer Form genauso wie die Stellungnahmen mit der das Verfahren abschließenden gutachterlichen Stellungnahme zugesandt. Damit ist die volle Transparenz im Verfahren auf der Ebene der Raumordnung sichergestellt.

Herr Ulrich von der Agrargenossenschaft Bad Dürrenberg erkundigte sich nach den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und der Vorgehensweise. Die landwirtschaftlichen Betriebe seien doppelt belastet. Einmal durch den Straßenbau an sich und dann noch einmal durch die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Deshalb spielt es eine bedeutende Rolle, auch auf Auswirkungen durch die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einzugehen.

Frau Eckert von der LSBB, RB Süd, und Herr Kramer vom Büro Schülzer-Plan antworteten, dass jede Trassenvariante mit Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen verbunden ist. Zum aktuellen Planungsstand können noch nicht Maßnahmen für jede Trasse konzipiert werden. Die Kompensationslast für die einzelnen Varianten wird sich nicht so stark unterscheiden, sie wird aber hoch sein. Ein multifunktionaler Ausgleichsansatz wird geprüft. Die Not der Landwirtschaft ist bekannt. Es wird natürlich versucht, die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen so wenig wie möglich auf landwirtschaftlicher Fläche vorzunehmen und andere Flächen aufzuwerten. Ob das dann gelingt, müssen die nächsten Planungsphasen zeigen. Die Vorschläge für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen liegen prinzipiell in Entwicklungsflächen des ökologischen Verbundsystems Sachsen-Anhalt.

Herr Ulrich von der Agrargenossenschaft Bad Dürrenberg bat darum zu vermerken, dass bei der Planung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen die Landwirtschaft den Dialog braucht. Es habe Fälle gegeben, wo die Landwirtschaft fast unberücksichtigt blieb, was im Nachgang zu Problemen geführt hat.

Herr Lotze, LSBB RB Süd, sicherte zu, dass die Kompensationsmaßnahmen im Planfeststellungsverfahren festgelegt und mit den Belangen der Landwirtschaft abgestimmt werden.

Herr Fischer vom Saalekreis legte ergänzend dar, dass nicht nur für dieses Verfahren landwirtschaftliche Flächen beansprucht werden. Es gibt viele Planungen in dem Raum, die landwirtschaftliche Nutzflächen verbrauchen, z. B. auch zwei Höchstspannungstrassen, für die dann auch Kompensationsflächen benötigt werden.

Frau Freymann sah noch einen offenen Punkt hinsichtlich der Stellungnahme der Stadt Merseburg, welcher geringere Eingriffe in die Saaleaue durch längere Brückenbauwerke thematisiert hat (längere Brückenbauwerke zugunsten von aufgeschütteten Böschungen).

Herr Lotze, LSBB RB Süd, führte dazu aus, dass das bei der Planung soweit erkannt wurde und die gesamte Aue im Überschwemmungsbereich mit einem Brückenbauwerk mit mehreren Teilen überspannt werden soll (ca. 2.250 m aufgestellter Brückenbereich).

Herr Linke schloss damit die Diskussion am Vormittag, bedankte sich für die bisherigen Diskussionsbeiträge und eröffnete eine 20-minütige Mittagspause.

### **6.3 Belange Saale-Leipzig-Kanal / Saale-Leipzig-Kanal-Radweg**

#### Kurze Zusammenfassung wesentlicher Inhalte aus den Stellungnahmen (Herr Höhne, MID, Referat 24)

Die Trassenvarianten der B 181 OU Z-W-M im Abschnitt A (A 2.1, A 2.2 und A 1.3) beinhalten Kreuzungen und teilweise Parallelführungen mit der Bundeswasserstraße Saale-Leipzig-Kanal. Dies betrifft Kreuzungen in Bereichen des fertiggestellten und gefluteten Kanals (Variante A 2.1) und in Bereichen des begonnenen, nicht fertiggestellten, trockenen Kanals (Varianten A 1.3 und A 2.2) sowie teilweise Parallelführungen (Varianten A 1.3 und A 2.2) nördlich des in diesen Bereichen bereits fertiggestellten, jedoch nicht gefluteten Kanals.

In den vorgelegten Verfahrensunterlagen ist im Zuge der Bundesstraßenplanung bisher kein Brückenbauwerk über den Saale-Leipzig-Kanal vorgesehen, welches jedoch ausweislich der Stellungnahme des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Elbe (WSA Elbe) bei allen Trassenvarianten mit einer Durchfahrtshöhe von mindestens 4,5 m unerlässlich ist und sowohl den Saale-Leipzig-Kanal als auch die vorhandenen und vorgesehenen Betriebswege der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) umfassen muss. Das WSA Elbe verwies in diesem Zusammenhang auf das Projekt des Saale-Leipzig-Kanal-Radweges (SLK-Radweg), welcher entlang des kompletten Abschnittes des Saale-Leipzig-Kanals verlaufen soll. Im Zuge des Baus des SLK-Radweges sollen hierneben am gesamten Abschnitt des Saale-Leipzig-Kanals Betriebswege der WSV errichtet werden.

Aus dem Beteiligungsverfahren heraus verwiesen insbesondere auch die untere Landesentwicklungsbehörde, die Regionale Planungsgemeinschaft Halle, die Stadt Merseburg, die Stadt Bad Dürrenberg sowie der Saale-Elster-Kanal-Förderverein auf die zu berücksichtigenden Bestrebungen zur Vollendung des Saale-Leipzig-Kanals einschließlich des SLK-Radweges und der großen touristischen Bedeutung dieser Projekte für die Region.

Aus Sicht der unteren Landesentwicklungsbehörde des Saalekreises steht die Vorzugsvariante A 2.2 den regionalplanerischen Zielen der Freihaltung der Kanaltrasse sowie des SLK-Radweges vor entgegenstehenden Nutzungen entgegen. Lediglich die Variante A 2.1 wäre unter Berücksichtigung eines entsprechenden Querungsbauwerkes akzeptierbar. Auch die Regionale Planungsgemeinschaft Halle legte dar, dass das Vorhaben aus regionalplanerischer Sicht unzulässig ist, soweit es die Kanaltrasse ohne Brückenbauwerk queren soll. Die Forderung eines Brückenbauwerkes zur Querung des Saale-Leipzig-Kanals in allen Varianten A 1.3, A 2.1 und A 2.2 erhob auch der Saale-Elster-Kanal-Förderverein.

Die grundsätzliche Forderung nach einem Brückenbauwerk wurde auch im Rahmen mehrerer Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgetragen. Durch die Stadt Leipzig, den Grünen Ring Leipzig und die Stadt Schkeuditz wurden die Varianten A 2.2 und A 1.3 abgelehnt und für die Variante A 2.1 wurde eine Überarbeitung ohne Querung des Kanals bei Nutzung des östlich gelegenen vorhandenen Brückenbauwerkes im Zuge der bestehenden B 181 angeregt. Die Ablehnung der Varianten A 2.2 und A 1.3 ergibt sich nicht nur aus dem bisher nicht eingeplanten Brückenbauwerk, sondern auch aus dem vorgesehenen parallelen Verlauf der geplanten Bundesstraße entlang der sogenannten „alten“ Kanaltrasse sowie der nach dem Planungsstand erarbeiteten Vorzugsvariante für die Vollendung des Saale-Leipzig-Kanals im Zuge der Errichtung einer sogenannten „neuen“ Kanaltrasse parallel der „alten“ Kanaltrasse.

#### Erwiderung durch den Vorhabenträger (LSBB, RB Süd)

Herr Lotze betonte, dass der Saale-Leipzig-Kanal ein Projekt ist, dem sich die LSBB, RB Süd, nicht verschließen will und dessen Entwicklungen aufmerksam verfolgt werden. Problematisch im Hinblick auf das geforderte Brückenbauwerk ist lediglich, auf welcher rechtlichen Basis dies geschehen soll und mit welchen Dimensionen an welchem konkreten Standort dies zu erfolgen hätte. Aus den Stellungnahmen war zu erkennen, dass es derzeit verschiedene Vorstellungen, Überlegungen und Konzepte hierzu gibt, wie z. B. die Nutzung des unvollendeten Kanals in seiner bisherigen Lage oder auch eine Neuerrichtung daneben, die aber alle keine rechtliche Basis haben. Herr Lotze sagte zu, in der Entwurfsplanung das Thema zu berücksichtigen. Die LSBB, RB Süd, geht davon aus, dass auch wenn heute kein Brückenbauwerk vorgesehen ist, im Falle sich diesbezüglich verfestigender Planungen ein entsprechendes Bauwerk ggf. auch noch im Nachgang errichtet werden kann.

#### Ergänzung durch die geladenen Beteiligten und Diskussion

Herr Weise vom Wasser- und Schifffahrtsamt Elbe legte dar, dass auch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung im Laufe der Jahre von Veränderungen und anderen Gesichtspunkten

im Bundesverkehrswegeplan betroffen gewesen ist. Der Bund hat sich definitiv dazu entschieden, den Saale-Leipzig-Kanal nicht in Verantwortung des Bundes fertigzustellen. Im Saale-Leipzig-Kanal gibt es zwei Bereiche. Für den Bereich, der geflutet ist, bleiben die formulierten Forderungen zu Durchfahrtsbreite und Durchfahrtsbreite bestehen. Relativ neu ist jetzt der Radweg, der mit den Betriebswegen kombiniert werden soll, die zum Teil noch nicht ausgebaut sind, was man berücksichtigen muss. Im späteren Verfahren ist durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung noch zu überlegen, was in den Bereichen zu fordern ist, wo der Kanal noch nicht geflutet ist, aber schon begonnen wurde sowie in den Bereichen, wo der Kanal noch nicht begonnen wurde. Vom Grundsatz her ist der gesamte Bereich Bundeswasserstraße.

Herr Lotze von der LSBB, RB Süd, verwies an dieser Stelle auf das Wasserstraßengesetz mit der Anlage 1 (Verzeichnis der dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen des Bundes), welches den Saale-Leipzig-Kanal nur im Abschnitt von km 7,74 bis km 18,93 enthält. Im Bundesverkehrswegeplan ist der Kanal nicht enthalten, weder im gefluteten noch im nicht gefluteten Bereich.

Herr Müller vom Wasser- und Schifffahrtsamt Elbe trug ergänzend vor, dass der Radweg in drei Teilbauabschnitten geplant ist und es auch schon Trassenvorschläge hierfür für den nicht gefluteten Bereich des Kanals gibt. Der Radweg soll hier auf dem Betriebsweg entlang der alten Kanaltrasse verlaufen. Aus Sicht von Herrn Müller macht es das ganze Projekt Saale-Leipzig-Kanal-Radweg redundant, wenn man an einer Bundesstraße entlangfahren muss, obwohl man eigentlich die Natur erleben will.

Herr Lotze von der LSBB, RB Süd, erwiderte hierzu, dass es ja nicht stimmt, dass der Radweg, wenn er dann dort am Kanal entlangläuft, die ganze Strecke auch an der Straße bliebe. Herr Lotze wiederholte, dass sich die LSBB, RB Süd, im Zuge der Entwurfsplanung an den dann aktuellen Bedingungen ausrichten wird. Es gibt grundsätzlich immer zwei Möglichkeiten, um zum Beispiel einen Radweg zu queren, über die Straße plangleich/niveaugleich wird es sicherlich nicht gehen. Es kann sein, dass man die Straße anhebt, es kann aber auch sein, dass man den Radweg anhebt. Das sind aber alles Details, die erst in der Entwurfsplanung untersucht werden. In dem Sinne schließt sich das eine und das andere nicht aus.

Herr Bredner von der LSBB, RB Süd, ergänzte hierzu, dass sich das Land Sachsen-Anhalt zur Aufgabe gemacht hat, allgemein die Bedingungen des Radverkehrs zu verbessern, z. B. durch straßenbegleitende Radwege. Kontinuierliche Radwege und Straßen als Verkehrsanlagen schließen sich mithin nicht grundsätzlich aus.

Der Saale-Elster-Kanal-Förderverein führte aus, wie das Bauwerk über den Kanal aussehen müsste (Wasserspiegelbreite + Böschungsbreite + Breite Wirtschaftsweg zzgl. Kreuzungswinkel) unter Berücksichtigung des Kanalverlaufes nach der wassertouristischen Potentialanalyse. Aus Sicht des Fördervereins würde mit dem Verzicht auf diese Brücke ein Signal gesetzt werden, dass niemand im Land ein Interesse hat, den Kanal zu vollenden und die Region touristisch nach vorne zu bringen.

Dies wies Herr Lotze von der LSBB, RB Süd, zurück und wies noch einmal darauf hin, dass der Bund Baulastträger der Straße ist und alles tun wird, damit die Straße ordentlich gebaut wird, funktionsfähig und sicher ist. Alles, was ringsherum passiert, wird beachtet werden, sofern es hierfür verfestigte Planungen gibt. Der Bund wird aber nicht aufgrund einer Potenzialanalyse ein Brückenbauwerk für mehrere Millionen Euro errichten. Es ist heute nicht absehbar, ob der Kanal mal wirklich weitergebaut wird, wie er aussieht, ob er genau an der Stelle liegt wie heute oder daneben, ob er breiter oder schmaler ist. Die LSBB, RB Süd, wird sich im Rahmen der Entwurfsplanung, egal mit welcher Variante, mit dem Thema auseinandersetzen müssen und in diesem Rahmen auch prüfen, ob es einen zu beachtenden Status gibt oder nicht gibt.

Herr Linke stellte noch einmal die konkrete Nachfrage an die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung, ob der Status Bundeswasserstraße jetzt wirklich für den gesamten Bereich des Saale-Leipzig-Kanals gilt, also vom Leipziger Hafen bis zur möglichen Einmündung in die Saale.

Herr Weise vom Wasser- und Schifffahrtsamt Elbe wiederholte seine bereits eingangs dargelegte Aussage, dass der Saale-Leipzig-Kanal vom Grundsatz her im gesamten Bereich Bundeswasserstraße ist. Er wiederholte weiterhin, dass noch einmal hausintern geprüft werden wird, inwieweit man Forderungen zu einer Durchfahrtshöhe oder einzuhaltenden Konstruktionsunterkante aufrechterhalten kann, die den Höhen im gefluteten Bereich entsprechen.

Herr Müller vom Wasser- und Schifffahrtsamt gab an, dass im Wasserstraßengesetz als Bundeswasserstraße nur der geflutete Teil des Saale-Leipzig-Kanals aufgenommen wurde, was im Anhang zum Gesetz so eindeutig beschrieben ist. Aus Sicht von Herrn Müller wurde durch diese erst im Jahr 2021 erfolgte Aufnahme ein Signal gesetzt, dass das Projekt des Saale-Leipzig-Kanals vielleicht mal irgendwo aufgenommen wird. Die Überkreuzung durch eine Bundesstraße setzt hier unter Verweis auf die Aussage des Saale-Elster-Kanal-Fördervereins natürlich ein anderes Signal. Aber wie schon gesagt wurde, gibt es aktuell keine Planungen dazu.

Der Saale-Elster-Kanal-Förderverein äußerte an dieser Stelle nachvollziehen zu können, dass die Städte Merseburg und Leuna eine zweite Schnellstraße von Leuna-Merseburg bis zur BAB 9 oder eine Verbindung von der BAB 9 über die B 91 bis zur BAB 38 benötigen. Nicht nachvollzogen werden kann jedoch, dass die Planung von der B 91 4-spurig/3-spurig Richtung Günthersdorf gehen und dort 2-spurig durch den Ort führen soll.

Herr Lotze von der LSBB, RB Süd, erwiderte hierzu, dass die Ortsumgehung Günthersdorf nicht im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030 enthalten ist. Herr Lotze geht jedoch davon aus, dass bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes die Ortsumgehung Günthersdorf mit angemeldet wird.

Durch Herrn Irmer von der Regionalen Planungsgemeinschaft Halle wurde im Hinblick auf die aus Sicht von Herrn Lotze fehlende Rechtsgrundlage dargelegt, dass die rechtskräftige REP-Änderung im Ziel 5.9.5 festlegt, dass bis zur endgültigen Entscheidung über die Vervollständigung des Saale-Leipzig-Kanals die Kanaltrasse zu sichern und von dauerhaft entgegenstehenden Nutzungen freizuhalten ist. Herr Irmer äußerte Verständnis, zunächst keine Brücke einzuplanen, da heute noch nicht genau gesagt werden kann, wie der Kanal später aussehen wird. Die Rechtswirkung des Zieles geht aber aus Sicht von Herrn Irmer soweit, dass der Bund dann später die Aufgabe hat, ein entsprechendes Brückenbauwerk zu realisieren, wenn dieses für den Kanalausbau gebraucht wird (Ewigkeitslast). Die beiden Vorhaben müssen kompatibel bleiben, es dürfen keine Fakten geschaffen werden, die den Kanalausbau grundsätzlich ausschließen.

Herr Linke bestätigte die Ausführungen von Herrn Irmer, dass es sich hier zweifelsfrei und eindeutig um ein Ziel der Raumordnung auf regionalplanerischer Ebene im Regionalplan Halle handelt. Es wird gegenwärtig überlegt, mit einer Maßgabe in der das Verfahren zur Raumverträglichkeitsprüfung abschließenden gutachterlichen Stellungnahme zu agieren. Herr Linke unterstrich, dass alles dafür getan werden sollte, das Zukunftsprojekt des Saale-Leipzig-Kanals, auch wenn es heute noch nicht verfestigt ist und keine Rechtsgrundlage hat, hier durch das Straßenbauvorhaben nicht so zu beeinträchtigen, dass eine Realisierung des Kanalprojektes unmöglich gemacht wird. Es muss versucht werden, beide Planungen zu vereinen und miteinander abzustimmen. Aus der Sicht von Herrn Linke sieht die Straßenbauverwaltung dies ebenso.

Herr Lotze von der LSBB, RB Süd, wiederholte diesbezüglich nochmals, dass ein späteres Einordnen des Saale-Leipzig-Kanals immer möglich wäre.

Herr Höhne richtete noch einmal die Frage an das Wasser- und Schifffahrtsamt im Hinblick auf den Status des Saale-Leipzig-Kanals als Bundeswasserstraße. Aktuell ist für keine der Varianten ein Brückenbauwerk vorgesehen, weder für den trockenen Bereich noch für den gefluteten Bereich. Nach der Stellungnahme des Wasser- und Schifffahrtsamtes sind jedoch in allen Varianten Brückenbauwerke vorzusehen, also sowohl im gefluteten als auch im trockenen Bereich. Weiterhin geht aus der Stellungnahme eindeutig hervor, dass der Saale-Leipzig-Kanal komplett den Status Bundeswasserstraße hat, also auch im trockenen Bereich.

Unter Bezug auf die Ausführungen von Herrn Lotze besteht der Status Bundeswasserstraße jedoch nur für den gefluteten Bereich.

Herr Weise vom Wasser- und Schifffahrtsamt Elbe konkretisierte diesbezüglich, dass ein Brückenbauwerk für den gefluteten Bereich zwingend ist. Für den nicht gefluteten Bereich wird es hausintern noch mal Prüfungen geben. Herr Müller vom Wasser- und Schifffahrtsamt Elbe ergänzte, die Forderungen gestellt zu haben, um die Planung dahingehend zu beeinflussen, dass der Kanal am besten nicht gekreuzt wird, damit man solche Probleme nicht hat. Aber zumindest muss eine Vereinbarung getroffen werden, für das Kanal-Projekt wenigstens im Nachgang ein Brückenbauwerk zu errichten, dessen Parameter sich dann aufgrund des Wasserstraßengesetzes ergeben.

Herr Lotze von der LSBB, RB Süd, bekräftigte, dass es ihm um die eindeutige gesetzliche Grundlage geht und er bezogen auf den trockenen Bereich nicht erkennen kann, dass dieser trockene Bereich eine Bundeswasserstraße ist.

## **6.4 Belange SuedOstLink**

### Kurze Zusammenfassung wesentlicher Inhalte aus den Stellungnahmen (Herr Höhne, MID, Referat 24)

Die vorgesehenen Trassenvarianten der B 181 OU Z-W-M im Abschnitt A (A 2.1, A 2.2 und A 1.3) durchschneiden den verbindlich festgelegten Trassenkorridor (Bundesfachplanung) sowie die darin verlaufenden beantragten Trassen (Planfeststellungsverfahren) für die Vorhaben nach dem Bundesbedarfsplangesetz (BBPlG)

- Nr. 5, Höchstspannungsleitung Wolmirstedt – Isar (SuedOstLink) sowie
- Nr. 5a, Höchstspannungsleitung Klein Rogahn/ Stralendorf/ Warsaw/ Holthusen/ Schossin – Isar (SuedOstLink, SuedOstLink+),

deren Realisierungen aus Gründen des überragenden öffentlichen Interesses erforderlich sind.

Die Bundesnetzagentur stellte in ihrer Stellungnahme zunächst fest, dass eine abschließende Beurteilung der zu bewältigenden Nutzungskonflikte zum derzeitigen Verfahrensstand nicht möglich ist. Sie bittet dennoch darum, die Vorhaben Nrn. 5 und 5a in der geführten Raumverträglichkeitsprüfung für die B 181 OU Z-W-M zu berücksichtigen. Die Bundesnetzagentur wies darauf hin, dass 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 der B 181 OU Z-W-M befindet sich auf den vom Plan betroffenen Flächen und ist geeignet, die geplanten Baumaßnahmen erheblich zu erschweren.

Die für die Vorhaben Nrn. 5 und 5a federführend zuständige Vorhabenträgerin 50Hertz Transmission GmbH teilte in ihrer Stellungnahme im Rahmen der Raumverträglichkeitsprüfung für die B 181 OU Z-W-M mit, dass es die größte Überschneidung mit dem SuedOstLink mit der Variante A 2.2 gibt und aus diesem Grund die Varianten A 2.1 und A 1.3 favorisiert werden.

### Erwiderung durch den Vorhabenträger (LSBB, RB Süd)

Herr Kühl trug vor, dass dem Vorhabenträger die Fachplanung der Leitungstrassen bekannt ist und hier grundsätzlich kein Konfliktpotenzial gesehen wird. Die voraussichtlichen Trassen werden zumindest planrechtlich, wenn nicht sogar schon baulich bis zum Bau der B 181 n umgesetzt bzw. die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen sein. Dementsprechend würde die LSBB, RB Süd, das dann bei den weiteren Planungen berücksichtigen. Zwischen der 50Hertz Transmission GmbH und der Straßenbauverwaltung gibt es entsprechende Rah-



menverträge, die die weitere Prozedur der kreuzungsrechtlichen Angelegenheiten regelt. 50Hertz wird bei den weiteren Planungen beteiligt.

### Ergänzung durch die geladenen Beteiligten und Diskussion

Herr Prof. Weinkauff von der Bürgerinitiative Zöschen fragte nach, ob dies bedeutet, dass dadurch eine der drei Varianten ausgeschlossen oder schlechter bewertet wird, weil das Stromkabel dann schon im Boden liegen wird, also ob dies ein Kriterium ist, welches in die Variantenentscheidung mit einfließt.

Herr Linke antwortete hierzu, dass die Positionierung der 50Hertz Transmission GmbH grundsätzlich schon eine Rolle spielt.

Aus der Sicht von Herrn Lotze von der LSBB, RB Süd, hat keine der drei Trassenvarianten Vor- oder Nachteile. Alle Varianten der Straßenplanung queren den SuedOstLink, auf den man mit allen Varianten reagieren muss.

## **6.5 Verkehrliche Belange (Anbindung in Merseburg)**

### Kurze Zusammenfassung wesentlicher Inhalte aus den Stellungnahmen (Herr Höhne, MID, Referat 24)

Anbindungsmöglichkeiten der B 181 OU Z-W-M in Merseburg bestehen mit den Varianten B 1 Pg, B 1 Pf und B 1.5, von denen die Variante B 1 Pf seitens des Trägers des Vorhabens die Vorzugsvariante ist.

Seitens des Straßenverkehrsamtes des Saalekreises wurde bei der Variante B 1 Pf die Anbindung und bauliche Umsetzung am Knoten L 182/Weißenfelder Straße/Friedrich-Ebert-Straße als verkehrlich schwierig beurteilt (Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV aus Straßenbahn- und Busverkehr).

Die Stadt Merseburg spricht sich für die Trassenvariante B 1 Pg als Vorzugsvariante aus, da die bestehende Verkehrsorganisation im Anschlussbereich B 91 und Weißenfelder Straße aufrechterhalten und optimiert wird. Gegen die Variante B 1 Pf spricht vor allem das Brückenbauwerk über die Bahntrasse und die B 91, welches eine dritte Verkehrsebene etabliert. Auch die Verkehrsorganisation verschlechtert sich. Gegen die Variante B 1.5 spricht die längere und damit ungünstige Anbindung an die B 91.

Die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) kann die Herleitung der Variante B 1 Pf als Vorzugsvariante fachlich nachvollziehen. Die L 182 und damit der Knotenpunkt Weißenfelder Straße/Leunaweg wird gleichwohl stärker belastet und es besteht die Gefahr von Nutzungskonflikten mit der Straßenbahn-Linie 5 (Halle (Saale) – Merseburg – Bad Dürrenberg).

Die Deutsche Bahn AG (DB) wies in Bezug auf die Kreuzung der Strecke 6340 Halle (Saale) – Baunatal-Guntershausen durch die Varianten B 1 Pg, B 1 Pf und B 1.5 darauf hin, dass für diese Strecke die Anhebung der Streckengeschwindigkeit von 120 km/h auf 160 km/h zwischen Halle (Saale) und Naumburg (Saale) vorgesehen ist. Die DB AG verwies weiterhin darauf, dass mit dem B-Plan Nr. 65 „Industriegebiet Merseburg – Süd-West“ (Leuna III) der Stadt Merseburg derzeit die Erweiterung des Chemiestandortes Leuna untersucht wird, welche die Region vor dem Hintergrund des Strukturwandels durch den Kohleausstieg weiterentwickeln soll. Dabei wird u. a. die Anbindung des neuen Industriegebietes über die Strecke 6807 Merseburg – Querfurt bzw. über die Strecke 6808 Merseburg – Merseburg Süd untersucht, was auch die Errichtung einer Verkehrsstation sowie Gleisabstellanlagen ca. im Bereich km 2,9 – km 4,0 der Strecke 6807 beinhaltet. Dieses scheint mit der Variante B 1.5 nur schwer vereinbar. Insbesondere dann, 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.

Seitens der Halleschen Verkehrs AG (HAVAG) stellen die Varianten B 1 Pg/B 1 Pf die Vorzugsvarianten dar. Die Variante B 1.5 beinhaltet großräumige Auswirkungen auf die vorhandene Infrastruktur der HAVAG und greift auch in bestehende Planungen ein (Ausbau Leuna, Friedrich-Ebert-Straße/Kötzschener Weg).

Die Infra Leuna GmbH erachtet die Varianten B 1 Pf und B 1 Pg für machbar. Eine negative Beeinflussung des Verkehrs zum heutigen Chemiestandort Leuna ist in beiden Varianten nicht erkennbar, jedoch ist die Variante B 1 Pg aufgrund der Anbindung an die Weißenfelder Straße L 182 und der nachfolgenden Unterquerung der DB mit kreuzungsfreier Anbindung an die B 91 (keine Brückensteigung für LKW-Verkehr) vorzugswürdig. Die Variante B 1.5 wird als nachrangig bewertet (z. B. Zuführung B 181 n zur L 178 n und erst dort Verteilung des Verkehrs auf die B 91, vermutlich erhöhtes Verkehrsaufkommen auf L 178 n).

Durch die Infra Leuna GmbH erging der vorsorgliche 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 (Chemiepark Leuna III) betreffen. Nach Kenntnis der Infra Leuna GmbH wird dort zurzeit eine gleistechnische Anbindung des Plangebietes von Norden (Bahnhof Merseburg) untersucht. Dies steht ggf. im Konflikt mit den hier gegenständlichen Planungen.

Die vor diesem Hintergrund nachträglich beteiligte KEG teilte hierzu lediglich mit, dass sie sich der Stellungnahme der Stadt Merseburg anschließt und keine weiteren Hinweise oder Anmerkungen hat.

#### Erwiderung durch den Vorhabenträger (LSBB, RB Süd)

Herr Kühl führte aus, dass der Vorhabenträger hier weiterhin die direkte Anbindung der B 181 n an die B 91 mittels der Variante B 1 Pf (also planfrei) favorisiert. Dies wird anhand der Stellungnahmen auch durch die NASA sowie die HAVAG befürwortet. Einige der zitierten Hinweise der Beteiligten untermauern demgegenüber die nachteiligen Eigenschaften der Variante B 1 Pg (also plangleich). Der verkehrliche Nachweis für die Funktionalität der Variante B 1 Pf ist mittels Verkehrssimulation erbracht worden. Die Hinweise der DB zum B-Plan Nr. 65 (Industriegebiet Merseburg Südwest, Leuna III) werden zur Kenntnis genommen.

Herr Bredner ergänzte in Bezug auf die in einigen Stellungnahmen benannten künftigen Entwicklungen, welche letztlich alle Varianten betreffen. Wie schon dargelegt wurde, wird im Zuge der weiteren Planung die bisherige Verkehrsuntersuchung fortgeschrieben und hierbei der im Zusammenhang mit den neuen Gewerbestandorten entstehende Verkehr berücksichtigt.

Herr Lotze nahm an dieser Stelle auf die Lärmsituation Bezug, wonach es bei den errechneten Isophonenlinien wenige Unterschiede gibt, egal ob die B 181 n oben oder unten geführt wird. Problematisch bei der unteren Ebene ist eine Vielzahl an Verkehrsanlagen (Landesstraße, Weißenfelder Straße, Eisenbahn, Straßenbahn), der mit einem hier zu errichtenden riesigen Knotenpunkt bewältigt werden und beherrschbar sein muss. Das Problem der hochgelegten Straße ist im Gegensatz hierzu die Höhe, aber der gesamte Verkehr der Weißenfelder Straße, des ÖPNV (Straßenbahn, Bus) sowie der Rad- und Fußgängerverkehr wird hiermit im Grunde nicht mehr tangiert.

#### Ergänzung durch die geladenen Beteiligten und Diskussion

Frau Krüger von der Stadt Merseburg verwies auf die abgegebene Stellungnahme der Stadt Merseburg.

Herr Linke fasste zusammen, dass das Kernproblem darin besteht, hier in den beiden Möglichkeiten planfrei oder plangleich zu agieren. Die Stadt Merseburg präferiert die plangleiche

Variante, aber die LSBB und auch andere Entscheidungsträger haben gute Argumente für die planfreie Trasse.

## 6.6 Belange Siedlung

### Kurze Zusammenfassung wesentlicher Inhalte aus den Stellungnahmen (Herr Höhne, MID, Referat 24)

Aus Sicht der oberen Immissionsschutzbehörde wird die Variante A 1.3 - B 1 Pf priorisiert. Die untere Immissionsschutzbehörde nimmt hingegen auf den Vorzug der Variante A 2.2 - B 1 Pf Bezug. In den Unterlagen werden die immissionsschutzrechtlichen Belange, insbesondere hinsichtlich der Lärmbelastung im Bereich Merseburg, berücksichtigt, indem das Erfordernis von Lärmschutzwänden benannt wird, die in der Planung enthalten sind.

Die Stadt Merseburg bevorzugt die Variante B 1 Pg. Die Variante B 1 Pf stellt aus Sicht der Stadt Merseburg eine übermäßige Belastung für die Anwohner am Bergmannring dar. 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.

Die Stadt Leuna trug vor, dass durch das Vorhaben zusätzliche Verkehrsbelegungen entstehen werden, die zu höheren Lärm- und Schadstoffbelastungen in der Ortschaft Günthersdorf führen.

Die Stadt Bad Dürrenberg erwartet Beeinträchtigungen aufgrund des Heranrückens vordergründig durch Verkehrslärm für die Ortslagen Wüsteneutzsch und Kreypau. Insbesondere durch die Variante A 2.1 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.

Seitens der Bürgerinitiative Zöschen wird der Variante A 1.3 der Vorzug gegeben vor der Variante A 2.2 (geringere Lärmbelastung von Zöschen), während die Variante A 2.1 durch die Nähe zur Ortslage Zscherneddel nicht akzeptabel ist.

Auch aus der Öffentlichkeitsbeteiligung heraus (private Einwender) wurde insbesondere auf befürchtete Lärmbelastungen von Günthersdorf, Zöschen, Zscherneddel und Kreypau hingewiesen.

### Erwiderung durch den Vorhabenträger (LSBB, RB Süd)

Durch Herrn Kühl wurde dargelegt, dass die bisher durchgeführten Schallschutzuntersuchungen je nach Tiefe der Planung weiter fortgeführt werden. In den Stellungnahmen geht es ja insbesondere auch um die Anschlussbereiche planfrei oder plangleich in Merseburg und um den besagten Bereich der Wohnbebauung Bergmannring.

Frau Eckert ergänzte hierzu, dass im Abschnitt B die Unterschiede aus immissionsschutzrechtlicher Sicht bezogen auf die Varianten B 1 Pf und B 1 Pg marginal sind. Variante B 1.5 hat die größten Lärmbeeinträchtigungen. Im Bereich A hatte die obere Immissionsschutzbehörde die Variante 1.3, also die am weitesten entfernt zur Bebauung liegende Variante, priorisiert. Auch die LSBB hat dies in der UVS beim Schutzgut Mensch getan. Dies ist aber eben auch nur ein Aspekt von vielen für die Gesamtabwägung, so dass im Abschnitt A aufgrund von raumstrukturellen Kriterien, verkehrlichen Beurteilungen, sicherheitstechnischen Beurteilungen usw. dann doch die Variante A 2.2 priorisierend ist. Für die Bebauungen in den Ortsteilen gibt es keine Überschreitungen der Vorsorge- oder Grenzwerte nach der 16. BImSchV. Frau Eckert sicherte zu, dass diese Berechnungen (die Berechnungsmodelle gehen hierbei immer von einer Mit-Wind-Situation aus) in der weiteren Planung weiter aktualisiert werden. Im Bereich B sind ja generell bereits Lärmschutzwände vorgesehen.

Herr Kühl präzisierte unter Bezug auf die Isophonen, dass keine signifikanten Unterschiede zwischen planfrei und plangleich in dem Bereich des Bergmannrings zu verzeichnen sind.

### Ergänzung durch die geladenen Beteiligten und Diskussion

Für Herrn Prof. Weinkauf von der Bürgerinitiative Zöschen ist klar, dass keine Grenzwerte überschritten werden und insgesamt viele Kriterien in die Variantenbetrachtungen einfließen. Er sieht aber in der Planungsphase noch eine gewisse Flexibilität bei der Variantenabwägung und auch bei der Variantenoptimierung, so wie es nach seiner Darlegung auch im Verfahren für den SuedOstLink gehandhabt wurde. Es geht der Bürgerinitiative im Wesentlichen darum, im Abwägungsprozess gerade im Hinblick auf die Belange der sehr nahegelegenen betroffenen Bestandsbevölkerung einen Kompromiss zu finden, um die Straßenführung so weit wie möglich vom Ort wegzuschieben (also zwischen Variante A 1.3 und A 2.2 und auf keinen Fall Variante A 2.1).

Herr Lotze von der LSBB, RB Süd, erwiderte, dass in der Vorplanung Korridore untersucht werden, wengleich dies hier schon genauer aussieht. Nachdem die Raumordnungsbehörde dann eine Vorzugsvariante festgelegt hat, geht die LSBB in den Entwurf und plant detailliert weiter, was bedeutet, dass es hier dann auch noch weitere Verschiebungen geben kann. Unabhängig davon strebt die LSBB grundsätzlich an, so weit wie möglich von den Ortschaften wegzugehen. Aber es gibt eben insgesamt viele Kriterien zu berücksichtigen, wie z. B. die Trassierungselemente, die naturschutzfachlichen Belange, die Fragen der Entwässerung, den Kanal, den Baugrund etc. Die Intention, die Herr Prof. Weinkauf angesprochen hat, ist aber klar angekommen.

Angesprochen von Herrn Linke, ob denn Herr Prof. Weinkauf der Variante A 1.3 grundsätzlich den Vorzug geben würde, antwortete dieser, dass im Ort keiner versteht, warum die Variante südlich des Kanals frühzeitig ausgeschieden worden ist, obwohl das vermutlich planerisch alles so richtig war. Gleichwohl ist die Variante A 1.3 jetzt natürlich am Weitesten vom Ort weg.

## **6.7 Belange Landwirtschaft**

### Kurze Zusammenfassung wesentlicher Inhalte aus den Stellungnahmen (Herr Höhne, MID, Referat 24)

Seitens des Amtes für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten Süd (ALFF Süd) bestehen zum Vorhaben der B 181 OU Z-W-M als notwendige Modernisierung der bestehenden Verkehrsführung entsprechend dem öffentlichen Interesse keine grundsätzlichen Bedenken. Das ALFF Süd wies im Hinblick auf die landwirtschaftlichen Belange jedoch darauf hin, dass es sich im Plangebiet zumeist um ertragsfähige Ackerböden mittlerer bis hoher Bonität handelt. Da der Schutz ertragreicher Böden für die Landwirtschaft von hoher Bedeutung für die Existenz der Landwirtschaftsbetriebe sowie für die Sicherung der künftigen Versorgung mit Nahrungsmitteln ist, besteht für den Träger des Vorhabens die Pflicht des schonenden und sparsamen Umganges mit dem Schutzgut Boden sowie der minimalen Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen. Dieses ist bei der Wahl der Trassenführung grundsätzlich zu beachten. Zur Sicherung der landwirtschaftlichen und agrarstrukturellen Belange ist eine Zusammenarbeit mit den vom Bauvorhaben betroffenen Flächeneigentümern/Bewirtschaftern notwendig. Im Hinblick auf die agrarstrukturellen Belange wird seitens des ALFF Süd die Variante mit der geringsten Flächenbeanspruchung favorisiert. Da bei den verschiedenen Trassenvarianten 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, ist daher zu prüfen, ob ein Flurbereinigungsverfahren nach § 87 FlurbG baubegleitend anzuregen wäre. Bei den weiteren Planungen ist das ALFF Süd in enger Abstim-

mung weiter zu beteiligen, um möglichst frühzeitig im Planungsprozess eine gemeinsame Entscheidung herbeizuführen.

Die Stadt Bad Dürrenberg und die Agrargenossenschaft Bad Dürrenberg legten dar, dass durch das Vorhaben erheblich in bestehende landwirtschaftliche Strukturen der Agrargenossenschaft Bad Dürrenberg eingegriffen wird. Dazu zählt auch eine besonders anspruchsvolle Fläche, welche mit entsprechenden Wasserrechten ausgestattet ist, wodurch mit Bewässerungsanlagen spezielle Kulturen bewirtschaftet werden können. Zu berücksichtigen sind ebenfalls tangierte drainierte Landwirtschaftsflächen, was aufgrund der fehlenden Ableitung des Oberflächenwassers zu einem markanten Wertverlust des Bodens führen wird. Die mit dem Vorhaben verbundene Zerschneidung bestehender Nutzflächen führt zu einem erheblichen Mehraufwand im Zuge der Bewirtschaftung und zu einem markanten Ertragsverlust. Erforderliche Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen würden weitere empfindliche Flächenentzüge für das Landwirtschaftsunternehmen bedeuten.

Der Bauernverband Saaletal wies darauf hin, dass Ackerböden bzw. landwirtschaftliche Flächen in Anspruch genommen und zerschnitten werden, was unwiederbringlich zum Verlust wertvoller landwirtschaftlicher Nutzflächen führt. Einige dieser Flächen sind mit Bewässerungsanlagen einschließlich der notwendigen Infrastruktur erschlossen, was diese Anlagen in der derzeitigen Ausführung unbrauchbar macht und die betroffenen Betriebe erheblich wirtschaftlich schädigt. Andere Flächen sind mit Drainageanlagen versehen, welche ebenfalls erheblich beeinträchtigt werden. Darüber hinaus werden die zwei Standorte der Agrargenossenschaft Kötschlitz, 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.

Die Agrargenossenschaft Kötschlitz sieht ihre Interessen insbesondere durch die Standortverschlechterung für die Hofstelle und den Futtermarkt (Existenzbedrohung) durch längere Anfahrt beeinträchtigt. Grundsätzlich kritisiert werden insbesondere die großen Flächeninanspruchnahmen und Flächenzerschneidungen (auch drainierter Flächen).

Aus der Öffentlichkeitsbeteiligung heraus erging weiterhin eine Stellungnahme des Landwirtschaftsbetriebes Christian Schaaf, welcher seinen Betrieb durch Flächenverlust im Zuge des SuedOstLinkes, des Kanalbaus und letztendlich des B 181 OU Z-W-M in seiner Existenz bedroht sieht.

#### Erwiderung durch den Vorhabenträger (LSBB, RB Süd)

Herr Kühl führte aus, dass dem Vorhabenträger natürlich bekannt ist, dass ein Neubau der Trasse mit Flächenzerschneidungen und Flächeninanspruchnahmen verbunden ist. Die LSBB, RB Süd, ist bestrebt, die Flächeninanspruchnahmen so gering wie möglich zu halten und die Eingriffe auf ein Minimum zu reduzieren. Die Stellungnahme des ALFF Süd verweist auf die Möglichkeit, ein vorhabenbezogenes Flurbereinigungsverfahren durchzuführen. Dies hat der Vorhabenträger auch vor, so dass die Beeinträchtigungen für den Einzelnen reduziert werden und somit auch eine Existenzbedrohung nicht zu erwarten ist. Auch der Thematik der Bewässerungs- bzw. Entwässerungsanlagen ist sich der Vorhabenträger bewusst. Sollten diese Anlagen beeinträchtigt werden oder in ihrer Art geändert werden müssen, würde dies durch den Vorhabenträger entsprechend den rechtlichen Regelungen vorgenommen und dementsprechend auch mit umgesetzt werden. Auf die Thematik der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wurde ja schon im Punkt 6.2 eingegangen.

Herr Bredner ergänzte, dass die Kreisberegnungsanlagen bereits in die Planunterlagen aufgenommen wurden. Die Konflikte sind also grundsätzlich bekannt und werden in den nachfolgenden Planungsphasen flurstücks konkret beurteilt. Im Hinblick auf die Entwässerungsanlagen bat Herr Bredner die Anwesenden um unterstützende Bereitstellung von diesbezüglichen Bestandsunterlagen.

Herr Lotze informierte zur Frage angesprochener befürchteter Existenzgefährdungen, dass für diesen Fall, wenn die konkretere Planung feststeht, gesetzlich vorgegeben vor der Planfeststellung eine Existenzgefährdungsuntersuchung (Gutachten) erstellt werden muss. Ziel der LSBB, RB Süd, ist es vorher schon, über ein Flurbereinigungsverfahren (die Entscheidung hierzu trifft das ALFF Süd) die Last auf viele zu verteilen und damit Existenzgefährdungen abzuwenden.

#### Ergänzung durch die geladenen Beteiligten und Diskussion

Herr Ulrich von der Agrargenossenschaft Bad Dürrenberg wies im Hinblick auf die Bewässerungsanlagen auf die Problematik hin, dass diese flächenangepasst sind und mithin bei Veränderung der Flächen unbrauchbar werden. Weiterhin betonte er die hohe Bedeutung der Landwirtschaft im Planungsraum, welche nicht nur durch die B 181 n, sondern auch durch weitere Bauvorhaben (z. B. den SuedOstLink) beeinträchtigt wird, was insbesondere auch das Bewirtschaftungsgebiet der Agrargenossenschaft Bad Dürrenberg massiv betrifft und neben allen anderen zu lösenden Herausforderungen irgendwann auch mal existenzbedrohend sein kann.

Herr Heller vom Landschaftspflegeverband Merseburg-Querfurt hob seinerseits die Bedeutung der Drainagen für die Wasserabführung (Saaletal, Druckwasser, Vernässungen) und der Beregnungsanlagen (geringe Niederschläge, Gemüseanbau, Fruchtfolgen) hervor. Auch die Berücksichtigung der Belange der Jägerschaft (Wildbestände) sind ihm wichtig.

Herr Linke versicherte bezogen auf eine entsprechende Nachfrage von Herrn Ulrich von der Agrargenossenschaft Bad Dürrenberg, dass deren in früheren Planungsphasen abgegebene Stellungnahmen selbstverständlich berücksichtigt und diesbezüglich fachliche Abstimmungen mit der Straßenbauverwaltung geführt wurden. Im Verfahren der Raumverträglichkeitsprüfung werden jedoch nur die Varianten geprüft, die durch die Straßenbauverwaltung in das Verfahren eingebracht wurden, die belastbar sind und die sich unter unterschiedlichsten Aspekten (wie z. B. Raumkonflikte, Umweltbelange, verkehrsplanerische Erfordernisse) am tragfähigsten für die Umsetzung darstellen. Herr Linke betonte, dass die Belange der Landwirtschaft natürlich einen hohen Stellenwert im Land Sachsen-Anhalt haben, was sich z. B. auch in der Landes- und Regionalplanung widerspiegelt. Aus dieser Verantwortung heraus ist es gesteigertes Anliegen der obersten Landesentwicklungsbehörde und der Landesstraßenbaubehörde, bei unvermeidlichen Konflikten angemessene Ausgleichsmaßnahmen zu schaffen und einvernehmliche Lösungen zu finden, mit der die Landwirtschaft letztendlich gut leben kann. Der Ansatz, über ein Flurbereinigungsverfahren nachzudenken, findet daher die Unterstützung der obersten Landesentwicklungsbehörde.

Herr Fischer vom Bauernverband Saaletal kritisierte das mit der Krafftstraße verbundene Verbot landwirtschaftlicher Fahrzeuge sowie die möglichen Beeinträchtigungen des landwirtschaftlichen Verkehrs im Hinblick auf Wartezeiten an Kreuzungen, Umwege und Erreichbarkeiten der landwirtschaftlichen Flächen.

Herr Lotze von der LSBB, RB Süd, erwiderte, dass sich die Krafftstraße aus der Struktur der Straße ergibt. Der landwirtschaftliche Verkehr kann aber die vorhandenen Bundesstraßen, Landesstraßen, Kreisstraßen und kommunalen Straßen wie bisher weiter nutzen. An der fernab von der bestehenden Trasse verlaufenden Ortsumgehung entlang sind keine Wirtschaftswege in ganzer Länge vorgesehen. Alle Flächen müssen gleichwohl wieder erreichbar sein, zerschnittene Wirtschaftswege müssen ersetzt und neu angelegt werden, was in der Entwurfsplanung berücksichtigt werden wird. Dies ist dann Thema der Flurbereinigung, mit dem die Flur und die Wege neu geordnet werden, um eine sinnvolle Bewirtschaftung der Flächen, die dann noch vorhanden sind, zu gewährleisten.

## 7. Zusammenfassung und Ausblick zum weiteren Verfahren

Herr Linke dankte den Teilnehmern am Erörterungstermin für ihr Kommen und ihre Beiträge. Er erläuterte, dass die oberste Landesentwicklungsbehörde nunmehr in die Gesamtabwägung eintreten und das Verfahren zur Raumverträglichkeitsprüfung mit der gutachterlichen Stellungnahme abschließen wird.

Alle Verfahrensbeteiligten und die Öffentlichkeit werden über die Ergebnisse des Erörterungstermins im Zuge der Information über das Ergebnis der Raumverträglichkeitsprüfung in Kenntnis gesetzt werden.

Auf Bitte von Herrn Linke skizzierte Herr Lotze von der LSBB, RB Süd, abschließend grob das weitere Verfahren im Anschluss an das Verfahren der Raumverträglichkeitsprüfung mit den Schritten Linienbestimmungsverfahren, Entwurfsplanung und Planfeststellungsverfahren.

Im Auftrag

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Höhne', with a horizontal line above it.

Höhne

Ministerium für Infrastruktur und Digitales Referat 24

Halle, 15.05.2024

## Teilnehmerliste Erörterungstermin

B 181 OU Zöschen – Wallendorf - Merseburg



Name	Dienststelle, Funktion	E-Mail-Adresse	Telefonnr.	Unterschrift
Linke, Michael	MID, Ref. 24, Referent	michael.linke@sachsen-anhalt.de	0345 6912-806	
Höhne, Andreas	MID, Ref. 24, Sachbearbeiter	andreas.hoehne@sachsen-anhalt.de	0345 6912-820	
Reddersen, Vivian	MID, Ref. 24, Referentin	<a href="mailto:vivian.reddersen@sachsen-anhalt.de">vivian.reddersen@sachsen-anhalt.de</a>	0345 6912-823	
Freymann, Anna	MID, Ref. 24, Sachbearbeiterin	anna.freymann@sachsen-anhalt.de	0345 6912-809	
Kühn/Haus-Peter	LSIB, ZIB Sied	klaus-peter.kuehl@lsib.sachsen-anhalt.de		
Lotze, Peter	- h -	peter.lotze@lsib.sachsen-anhalt.de	0345 / 4825-6100	



Ministerium für Infrastruktur und Digitales Referat 24

Halle, 15.05.2024

### Teilnehmerliste Erörterungstermin

B 181 OU Zöschen – Wallendorf - Merseburg



Name	Dienststelle, Funktion	E-Mail-Adresse	Telefonnr.	Unterschrift
Schneider	LSBB RB Süd	Falk.Schneider@lsbb.sachsen-anhalt.de	7714	
Bredner	— " —	hauke.bredner —	7734	
Zander	Battenberg + Koch GfR	azander@blyplan.de	036921 812 238	
Eckert	LSBB RB Süd	ann.eckert@lsbb.sachsen-anhalt.de	7113	

Ministerium für Infrastruktur und Digitales Referat 24

Halle, 15.05.2024

### Teilnehmerliste Erörterungstermin

B 181 OU Zöschen – Wallendorf - Merseburg



Name	Dienststelle, Funktion	E-Mail-Adresse	Telefonnr.	Unterschrift
Pfützer, Sabine Abrahamczyk, Katrin	Sachbearbeiter Vorstand der AG Ulmer Aue Kötschelte	abrahamczyk@agrar-kötschelte.de	034638/ 20249	
Schoof, Christian Candweit	Wallendorf	christian.schoof@t-online.de	0177/56 20569	
Lankess, Sandra	Mutadeben Fürstessenice Lankess	roylankess@yahoo.de	03462 53857	
Fzwojgnossen schloß BedDienenberg	Matthies Ulrich	matthies.ulrich@eg- beddienenberg.de	03462 80357	
Hilke Ruth Landschaftspflege 2080 Bernsdorf Bed-Dienenberg	Hilke Ruth	Ruth.Hilke@natvor.eu 10V-mg@wels- gursfurt.de	0151/5992 0799	
Uwe Fischer	Bauernverband Saaletal GF	ufischer@bauernverband-st.de	03461/212161	

Ministerium für Infrastruktur und Digitales Referat 24

Halle, 15.05.2024

### Teilnehmerliste Erörterungstermin

B 181 OU Zöschen – Wallendorf - Merseburg



Name	Dienststelle, Funktion	E-Mail-Adresse	Telefonnr.	Unterschrift
Witfer Michael Becker Dirk	Saale-Elster-Kanal Förderverein e.V.	saaleelsterkanal@ saaleelsterkanal.de	0172 5275398	
Bauer, Nicole	LSBB-Zentrale	Nicole.Bauer@lsta. sachsen-anhalt.de	0391/567 2753	
ZÖFELT, ELISABETH	STADT LEUNA	e.zoefelt@ stadt-leuna.de	03461 2495026	
Müller, Clemens	WSA Elbe	clemens.mueller @wsv.bund.de	03461/3316 51	
Weise, Jörg	- - -	joerg.weise @wsv.bund.de	-	
Krieger, Annette	Stadt Merseburg	annette.krieger@ merseburg.de	03461 445420	

Ministerium für Infrastruktur und Digitales Referat 24

Halle, 15.05.2024

## Teilnehmerliste Erörterungstermin

B 181 OU Zöschen – Wallendorf - Merseburg



Name	Dienststelle, Funktion	E-Mail-Adresse	Telefonnr.	Unterschrift
Lipinski, Peter	PNVG HQ Serviceleiter	p.lipinski@pnvg.de	03461 28994176	
Grohmann, Uwe	ALFF Süd Sachbearbeiter	uwe.grohmann@alff- mwk.sachsen-anhalt.de	03443 280604	
Hartje, Anett	ALFF Süd SGL 23	anett.hartje@alff- mwk.sachsen-anhalt.de	0545- 2316731	
Diers, Elisabeth	LVerMGeo Referendarin ALFF Süd SG 25	elisabeth.diers@sachsen- anhalt.de	0170- 8337103	
Fischer, Steffen	LU Saalkreis	stefan.fischer @saalkreis.de	03461 402462	
Innen	Regionale Planungsge- meinschaft Halle	markt.innen@ planungsregion-halle.de	0345 2093 8315	



Ministerium für Infrastruktur und Digitales Referat 24

Halle, 15.05.2024

### Teilnehmerliste Erörterungstermin

B 181 OU Zöschen – Wallendorf - Merseburg



Name	Dienststelle, Funktion	E-Mail-Adresse	Telefonnr.	Unterschrift
Aune Kehr	BUND Sachk-Altd i.V.	a.kuhr@bundst.de		
Romy Weinkauf	BI Zöschen	romy.weinkauf@ ohline.de	0177 571564	
Maik Lorenz	BI Zöschen	- - -		
Dr. Udo Bilkenroth	Eigentümer, Stadtrat Lerna AAA e.V. Halle	udo.bilkenroth@gmx.de		
Kraus, Helge	Schüpske - Plan	h.kraus@schuesske- plan.de		
Clämmehorn, Sandra	Stadt Lerna	claeemehorn@stadtlerna.de		

Ministerium für Infrastruktur und Digitales Referat 24

Halle, 15.05.2024

### Teilnehmerliste Erörterungstermin

B 181 OU Zöschen – Wallendorf - Merseburg



Name	Dienststelle, Funktion	E-Mail-Adresse	Telefonnr.	Unterschrift
Patrick Jungk	NASA GmbH, Verkehrsplanung	patrick.jungk@nasa.de		
Quell, Karsten	LIRB, IRB Süd Pgl Kohleausstieg	Karsten.Quell@lirb.sachsen- anhalt.de	03451 4823 7110	