

**Ministerium für Infrastruktur und Digitales
des Landes Sachsen-Anhalt**

Referat 24 – Sicherung der Landesentwicklung

Verfahren zur Raumverträglichkeitsprüfung

für das Vorhaben

„B 181 Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg“

Gutachterliche Stellungnahme

Halle (Saale), 10. Juni 2024

Inhaltsverzeichnis

1	Ergebnis.....	4
1.1	Landesplanerische Feststellung.....	4
1.2	Maßgaben	4
2	Sachverhalt.....	5
2.1	Rechtsgrundlagen und Rechtscharakter des Verfahrens	5
2.2	Begründung und Zielstellung der Planung	6
2.3	Planungsträger und beteiligte Planungsbüros.....	7
2.4	Beschreibung des Vorhabens	8
	2.4.1 Verkehrsanalyse und -prognose.....	8
	2.4.2 Technische Dimensionierung und Abschnittsbildung des Vorhabens	9
	2.4.3 Beschreibung der Linienvarianten und der erfolgten Vorauswahl	10
3	Angaben zum Verfahren	11
3.1	Gegenstand und Untersuchungsraum	11
3.2	Verfahrensunterlagen	13
3.3	Verfahrensablauf	16
4	Prüfung der Raumbelange	19
4.1	Variantenvergleich Abschnitt A	19
	4.1.1 Raumstruktur	19
	4.1.2 Siedlungsstruktur	20
	4.1.3 Standortpotenziale und technische Infrastruktur.....	20
	4.1.4 Freiraumstruktur.....	25
	4.1.5 Sonstige öffentliche und private Belange	29
	4.1.6 Gesamtvergleich der Varianten im Abschnitt A	32
4.2	Variantenvergleich Abschnitt B	34
	4.2.1 Raumstruktur	34
	4.2.2 Siedlungsstruktur	34
	4.2.3 Standortpotenziale und technische Infrastruktur.....	35
	4.2.4 Freiraumstruktur.....	39
	4.2.5 Sonstige öffentliche und private Belange	41
	4.2.6 Gesamtvergleich der Varianten im Abschnitt B	45
4.3	Vorzugsvariante Raumbelange.....	47
5	Überschlägige Prüfung der Umweltbelange	48
5.1	Einführung	48

5.2	Beschreibung der Schutzgüter gemäß § 2 UVPG und Darstellung der Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter	48
5.2.1	Mensch und insbesondere menschliche Gesundheit.....	48
5.2.2	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sowie Ergebnisse der FFH-Vorprüfungen	57
5.2.2.1	Allgemeines zur FFH-Vorprüfung auf der Ebene der Raumordnung	61
5.2.2.2	FFH-Gebiet „Schafhufe westlich Günthersdorf“ (DE 4638-303).....	63
5.2.2.3	SPA-Gebiet „Saale-Elster-Aue südlich Halle“ (DE 4638-401).....	65
5.2.2.4	FFH-Gebiet „Saale-, Elster-, Luppe-Aue zwischen Merseburg und Halle“ (DE 4537-301)	67
5.2.2.5	FFH-Gebiete „Pfeifengraswiese bei Günthersdorf“ (DE 4639-303).....	67
5.2.2.6	FFH-Gebiet „Wiesengebiet westlich Schladebach“ (DE 4638-304)	68
5.2.3	Boden und Fläche	69
5.2.4	Wasser.....	72
5.2.5	Klima und Luft	76
5.2.6	Landschaft	77
5.2.7	Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter.....	83
5.3	Vorzugsvariante Umweltbelange	88
5.3.1	Variantevergleich Abschnitt A (Schutzgutbezogen)	88
5.3.2	Variantevergleich Abschnitt B (Schutzgutbezogen)	90
5.3.3	Ergebnis.....	92
6	Gesamtabwägung.....	92
7	Begründung der Maßgaben	94
8	Abschließende Hinweise.....	96

Anlagenverzeichnis

Anlage 1: Kartenblattausschnitt mit Darstellung der Vorzugsvariante A 2.2 - B 1 Pf/B 1 Pg im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben „B 181 Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg“

Anlage 2: Übersicht über die Beteiligten am Verfahren zur Raumverträglichkeitsprüfung

Anlage 3: Übersicht der Stellungnahmen der Beteiligten

Anlage 4: Übersicht der sonstigen Stellungnahmen

Anlage 5: Abwägung der Stellungnahmen der Beteiligten sowie der sonstigen Stellungnahmen

Anlage 6: Niederschrift zum Erörterungstermin

1 Ergebnis

1.1 Landesplanerische Feststellung

Das Vorhaben „B 181 Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg“ ist entsprechend der vom Träger der Planung, der Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt, Regionalbereich Süd, in das Verfahren zur Raumverträglichkeitsprüfung eingebrachten Variante A 2.2 – B 1 Pf/B 1 Pg (siehe Anlage 1) unter Berücksichtigung der nachfolgend aufgeführten Maßgaben mit den Erfordernissen der Raumordnung einschließlich der Umweltbelange am besten vereinbar.

1.2 Maßgaben

1. Die Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen ist auf das unbedingt erforderliche Maß zu beschränken. Beeinträchtigungen landwirtschaftlicher Belange sind zu minimieren. Die Erreichbarkeit und die Anbindung bewirtschafteter Flächen muss gewährleistet bleiben. Der Träger des Vorhabens hat zusammen mit dem Amt für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten Süd und den durch das Vorhaben betroffenen landwirtschaftlichen Unternehmen Abstimmungen zu treffen, die die Auswirkungen auf die Landwirtschaft mindern und insbesondere geeignet sind, eine Existenzgefährdung landwirtschaftlicher Betriebe zu vermeiden.
2. Der geplante Saale-Leipzig-Kanal (SLK) und der geplante Saale-Leipzig-Kanal-Radweg (SLK-Radweg) sind als mögliche künftige raumbedeutsame Vorhaben so zu sichern, dass durch andere Planungen und Maßnahmen, etwa durch die vorgesehene Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg im Zuge der B 181 neu (kurz: B 181 OU Z-W-M), keine irreversiblen Beeinträchtigungen ausgehen, die eine Realisierung des Kanal- und Radwegprojektes unmöglich machen.

Im Zuge der nachfolgenden Planungen sind die genauen Querungsstellen in Bezug auf die Bundeswasserstraßen und der vorgesehenen B 181 OU Z-W-M zwischen der Straßenbauverwaltung des Landes Sachsen-Anhalt in der Auftragsverwaltung des Bundes und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) zu konkretisieren und die erforderlichen Querungsbauwerke (z. B. Brückenbauwerke) weiter abzustimmen und umzusetzen.

Maßgeblich für die Umsetzung des Kanal- und Radwegprojektes wird der künftige Planungs- und Genehmigungsstand (Verfestigungsgrad) zum SLK und zum SLK-Radweg sein, der gegenwärtig eher konzeptionellen Charakter trägt.

3. Es ist im nachgelagerten Genehmigungsverfahren eine vollständige Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß UVPG dem Planungsstand entsprechend und auf Basis plausibler, aktueller Daten und in Abstimmung mit den zuständigen Umwelt- und Naturschutzbehörden durchzuführen. Insbesondere sind hierbei die Planungen und ein darauf abgestimmtes Maßnahmenkonzept in Hinblick auf die zu erwartenden vielfältigen und komplexen naturschutzfachlichen Konflikte zu konkretisieren. Die Planung und Umweltverträglichkeitsprüfung ist um die notwendigen Fachbeiträge zu ergänzen.

2 Sachverhalt

2.1 Rechtsgrundlagen und Rechtscharakter des Verfahrens

Das Verfahren zur Raumverträglichkeitsprüfung wurde auf der Grundlage

- des Raumordnungsgesetzes (ROG) vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2986), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 88) geändert worden ist,
- der Raumordnungsverordnung (RoV) vom 13. Dezember 1990 (BGBl. I S. 2766), die zuletzt durch Artikel 12 des Gesetzes vom 22. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 88) geändert worden ist,
- des Landesentwicklungsgesetzes des Landes Sachsen-Anhalt (LEntwG LSA) vom 23. April 2015 (GVBl. LSA 2015, S. 170), zuletzt geändert durch Zweites Gesetz zur Änderung des Landesentwicklungsgesetzes Sachsen-Anhalt vom 14. Februar 2024 (GVBl. LSA Nr. 3/2024, S. 23),

durchgeführt.

Nach § 15 Abs. 1 ROG prüft die nach Landesrecht zuständige Raumordnungsbehörde nach Maßgabe dieser Vorschrift in einem besonderen Verfahren die Raumverträglichkeit raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen im Sinne von § 1 der Raumordnungsverordnung. Gegenstand der Raumverträglichkeitsprüfung sind die

1. Prüfung der raumbedeutsamen Auswirkungen der Planung oder Maßnahme 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 Standort- oder Trassenalternativen und
3. überschlägige Prüfung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter nach § 2 Abs. 1 des UVPG unter Berücksichtigung der Kriterien nach Anlage 3 des UVPG.

Zuständige Raumordnungsbehörde ist gemäß § 2 Abs. 2 LEntwG LSA das Ministerium für Infrastruktur und Digitales als oberste Landesentwicklungsbehörde.

Zu beachten hierbei ist die seit dem 28. September 2023 geltende neue Rechtslage des ROG, die das bisherige Raumordnungsverfahren durch ein optimiertes Verfahren zur Raumverträglichkeitsprüfung ersetzt. Die Optimierung besteht insbesondere darin, dass der vorgelegten Ebene entsprechend die Umweltbelange innerhalb der Raumverträglichkeitsprüfung nunmehr lediglich einer überschlägigen Prüfung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter nach § 2 Abs. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) unterzogen werden. Insofern weicht die neue Prüftiefe der Umweltbelange von derjenigen im bisherigen Raumordnungsverfahren nach alter Rechtslage (Umweltverträglichkeitsprüfung nach UVPG als unselbständiger Teil verwaltungshördlicher Verfahren) ab.

Maßstab für die raumordnerische Bewertung des Vorhabens sind die Erfordernisse der Raumordnung des ROG und des LEntwG LSA sowie insbesondere

- der Verordnung über den Landesentwicklungsplan 2010 des Landes Sachsen-Anhalt (LEP 2010) vom 16. Februar 2011 (GVBl. LSA S. 160),
- des Regionalen Entwicklungsplanes (REP) Halle 2010, in Kraft seit dem 21. Dezember 2010 (vgl. Amtsblatt LK SK Nr. 46 von 2010),
- der Planänderung des REP Halle 2010 in der Fassung vom 22. August 2023, in Kraft seit dem 15. Dezember 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. März 2020 (vgl. Amtsblatt LK MSH Nr. 3 von 2020),
- dem Regionalen Teilgebietsentwicklungsprogramm für den Planungsraum Merseburg (Ost) (1998), in Kraft seit dem 13. Mai 1998 (vgl. MBl. LSA Nr. 25 von 1998).

Die Landesregierung Sachsen-Anhalt hat mit Beschluss vom 08. März 2022 die Einleitung des Verfahrens zur Neuaufstellung des Landesentwicklungsplanes Sachsen-Anhalt beschlossen. Am 22. Dezember 2023 hat die Landesregierung den ersten Entwurf zur Neuaufstellung des Landesentwicklungsplanes Sachsen-Anhalt beschlossen und zur Beteiligung der Öffentlichkeit, der in ihren Belangen berührten öffentlichen Stellen und Personen des Privatrechts freigegeben. Das Beteiligungsverfahren ist am 12. April 2024 abgelaufen.

Das Ergebnis eines förmlichen landesplanerischen Verfahrens wie der Raumverträglichkeitsprüfung ist nach § 3 Abs. 1 Nr. 4 ROG ein sonstiges Erfordernis der Raumordnung. Die Bindungswirkungen sonstiger Erfordernisse der Raumordnung ergeben sich aus § 4 ROG.

2.2 Begründung und Zielstellung der Planung

Die B 181 beginnt südwestlich von Leipzig in Leipzig Alt-West an der B 87 und verläuft in westlicher Richtung bis zum Anschluss an die B 91 in Merseburg. Sie kreuzt dabei in Ost-West-Richtung die Bundesstraße 186 und die Autobahn A 9, welche Hauptverkehrsachsen in Verbindung der Autobahnen A 14, A 38 und A 4 in Nord-Südrichtung darstellen. Die B 181 ist die Hauptverkehrsachse zwischen den Ballungsräumen Halle/Merseburg und Leipzig. Durch Gewerbeansiedlungen in den Bereichen Leuna, Leipzig Süd und Günthersdorf hat diese Verbindung in den Jahren nach der Wiedervereinigung erheblich an Bedeutung gewonnen. Zudem übernimmt die B 181 eine Zubringerfunktion vom Mittelzentrum Merseburg zur A 9 und damit zum überregionalen Straßennetz. Die Ortslagen Günthersdorf, Zöschen, Wallendorf und weitere werden über die B 181 mit dem Mittelzentrum Merseburg im Westen und dem Oberzentrum Leipzig im Osten verbunden.

In Ost-Westrichtung ist die B 181 verknüpft mit:

- der L 185 Kötzschau – Kleinliebenau,
- der L 184 Lützen – Wallendorf,
- der L 183 Kreypau – Lochau,
- der B 91 Halle –Theissen.

Aktuell ist die B 181 die einzige Bundesstraße, welche eine Direktverbindung zwischen dem Ballungsraum Leipzig und der Stadt Merseburg darstellt. Zudem kann im Zuge der B 181 die BAB A 9 (Anschlussstelle Leipzig-West) erreicht werden. Aufgrund der großen verkehrlichen Bedeutung der B 181 kommt es in den straßenbegleitenden Ortschaften zu hohen Belastungen im durchschnittlichen werktäglichen Verkehr (DTVw), die mit hohen Schall- und Luftschadstoffemissionen für die Anwohner einhergehen. So werden im Zuge der B 181 durchschnittlich werktägliche Verkehrsmengen von 7.600 Kfz/24h und 600 Lkw/24h (SV-Anteil 8 %) – Abschnitt zwischen Wallendorf und Zöschen – bis 21.900 Kfz/24h und 1.500 Lkw/24h (SV-Anteil 7 %) – im Stadtgebiet Merseburg – erreicht (Verkehrsanalyse 2017).

Gemäß dem Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz - FStrAbG), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl I S.3354), wurden die Ortsumgehungen Zöschen, Wallendorf und Merseburg im Zuge der B 181 (nachfolgend auch B 181 OU Z-W-M) im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2030 (BVWP 2030) in den Vordringlichen Bedarf eingestuft (Ifd. Nr. 28 im BVWP ST). Die Planungsmaßnahme wird als Projekt-Nr. B 181-G10-ST im BVWP 2030 geführt. Damit wurde die gesetzliche Grundlage für die Planung der Ortsumgehungen durch die Auftragsverwaltung, das Land Sachsen-Anhalt, endvertreten durch die Landesstraßenbaubehörde Sach-

sen-Anhalt, geschaffen und der Bedarf des Vorhabens für die Planfeststellung gesetzlich gemäß § 1 Abs. 2 FStrAbG festgestellt.

Darüber hinaus ist das Vorhaben Bestandteil der Anlage 5 zu § 22 des Investitionsgesetzes Kohleregionen und damit ein wichtiges Projekt innerhalb des Strukturwandelprozesses.

Ziel der Planung ist die Schaffung einer verkehrsgerechten Straßenverbindung zwischen der A 9 und der B 91. In diesem Zusammenhang ist das Planungsziel gemäß RIN die Herstellung der Kategoriengruppe Landstraßen – anbaufrei außerhalb bebauter Gebiete. Die Länge des Abschnitts beträgt etwa 13 km. Im Einzelnen werden mit dem Neubau der B 181 OU Z-W-M folgende Ziele verfolgt:

- Entlastung der Ortsdurchfahrten Wallendorf und Zöschen sowie des innerörtlichen Verlaufs der B 181 in Merseburg vom Durchgangsverkehr, dadurch Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen wie Lärm- und Abgasentwicklung und Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität,
- Erhöhung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit / Durchlässigkeit der B 181 - Verbesserung der regionalen Erschließung durch eine schnellere und leistungsfähigere Anbindung an das überregionale Straßennetz,
- Gewährleistung einer angemessenen Standortqualität des Planungsraumes,
- Unterstützung der sonstigen Entwicklungsziele von Landesentwicklungsplan und Regionalem Entwicklungsplan.

Diese Zielstellungen sollen unter Vermeidung bzw. weitgehender Verminderung von Eingriffen in ökologisch sensible Bereiche erreicht werden.

Mit dem Neubau der Ortsumgehungen verliert die bestehende Bundesstraße B 181 zwischen den Anbindepunkten an den Bestand ihre Verkehrsbedeutung als Bundesstraße. Sie ist je nach Bedeutung der Netzfunktion und in Abhängigkeit der Knotenpunktlage mit den vorhandenen klassifizierten Straßen zur Landes-, Kreis- oder Gemeindestraße umzustufen.

2.3 Planungsträger und beteiligte Planungsbüros

Träger der Planung

- Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt
Regionalbereich Süd
An der Fliederwegkaserne 21
06130 Halle (Saale)

Auftragnehmer Raumverträglichkeitsstudie

- Battenberg & Koch GbR
W. und S. Battenberg, T. Brechtel
Marienstraße 3
06618 Naumburg (Saale)
- Planungsgruppe Umwelt
Stiftstraße 12
30159 Hannover

Auftragnehmer Erläuterungsbericht

- Battenberg & Koch GbR
W. und S. Battenberg, T. Brechtel
Marienstraße 3
06618 Naumburg (Saale)

Auftragnehmer Umweltverträglichkeitsstudie

- Schüßler Plan Ingenieurgesellschaft mbH
Am neuen Markt 9 C
14467 Potsdam

2.4 Beschreibung des Vorhabens

2.4.1 Verkehrsanalyse und -prognose

Verkehrsanalyse

Unter Bezug auf die vorgelegte Unterlage 0 (Raumverträglichkeitsstudie) der Verfahrensunterlagen sind neben der B 181 in der Betrachtung des Verkehrsnetzes die angeschlossenen Straßen L 182, L 183, L 184 sowie B 91 von Relevanz. Die Verkehrsanalyse 2017 ergab für die B 181 die in der nachfolgenden Tabelle dargestellten Verkehrsmengen bei einem Schwerverkehrsanteil von ca. 7 %.

Zur Bewertung der unterschiedlichen Varianten zur B 181 OU Z-W-M wurden Prognoserechnungen mit Hilfe eines Verkehrsmodells durchgeführt.

Verkehrsprognose-Nullfall

Der Prognose-Nullfall (Kfz-Verkehr ohne die geplante B 181 OU Z-W-M) wurde für das Jahr 2030 berechnet. Datengrundlagen zur Erstellung des Prognosemodells waren Hochrechnungen für das Kfz- und Lkw-Aufkommen, Bevölkerungsprognosen, Entwicklungen relevanter Gewerbe- / Industriegebiete sowie Daten aus der Landesverkehrsprognose Sachsen 2030 und der Zielnetzprognose 2030 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) Mai 2018. Zur Beachtung von netzweiten Auswirkungen geplanter Straßeninfrastrukturmaßnahmen wurden für den Betrachtungsraum eine Vielzahl von geplanten Ortsumgehungen (OU) im Verkehrsmodell berücksichtigt (OU Großkugel, OU Gröbers, OU Bruckdorf im Zuge der B 6, OU Dölzig im Zuge der B 181, Verlegung der B 186 westlich von Markranstädt, L 178 n Verbindung A 38 mit B 91 in Merseburg Süd). Da überregionale Verkehrsbeziehungen Auswirkungen auf das Untersuchungsgebiet zur B 181 OU Z-W-M haben, wurden zur Beachtung bestehender großräumiger Verkehrsbeziehungen die Prognosewerte der Zielnetzprognose 2030 des BMVI für das Prognosemodell herangezogen.

In der Betrachtung des Prognose-Nullfalls im Zuge der B 181 zeigt sich eine Erhöhung der Kfz-Verkehrsstärken. Abschnittsweise kann eine Steigerung von bis zu 3.000 Kfz/24h verzeichnet werden. Beim Schwerverkehr ist ebenso eine Zunahme der Verkehrsstärken erkennbar. Teilweise ergeben sich Zunahmen von bis zu 500 Lkw/24h zwischen 2017 und 2030.

Verkehrszahlen 2017 und im Prognose Nullfall 2030 an ausgewählten Querschnitten:

Abschnitt	Kfz/24h 2017	SV/24h 2017	Kfz/24h 2030	SV/24h 2030
B 181 »Nova Eventis«	18.600	750	21.100	750
B 181 zw. Zöschen und Wallendorf	8.700	600	11.700	1.100
B 181 Merseburg Weißenfelder Str. / Leunaer Straße	21.900	1.500	22.300	2.000

Im betrachteten umliegenden Verkehrsnetz ist auf einer Vielzahl von Strecken ebenfalls eine Zunahme des Kfz-Verkehrs zu verzeichnen. Lediglich im Zuge der L 181 wirkt sich die parallel verlaufende OU L 178 n vermindern aus.

Bedingt durch die hohe Verkehrsbelastung sowohl im Gesamt- als auch Schwerverkehr, die Unterbrechung des Verkehrsflusses durch die Ortsdurchfahrten Zöschen, Wallendorf, Merseburg/Meuschau und Merseburg mit der Vielzahl an seitlich einmündenden Straßen und Grundstückszufahrten ist im bestehenden zweistreifigen Querschnitt keine leistungsfähige Verkehrsabwicklung entsprechend den Anforderungen der aktuellen Richtlinien an eine Bundesfernstraße möglich. Dies führt bereits im Bestand zu Verkehrsbehinderungen und Unfällen.

Auf Basis des Prognose-Nullfalls erfolgte die Untersuchung der Varianten der geplanten B 181 OU Z-W-M.

Verkehrsprognose-Planfallvarianten

Die Verkehrsbelastungen im Zuge der vorhandenen B 181 werden sich mit Errichtung der OU in Abhängigkeit der gewählten Trassenführung gegenüber dem Istzustand wie folgt vermindern:

- Ortslage Zöschen zwischen 88,7 und 97,4 %,
- Ortslage Wallendorf zwischen 91,9 und 97,4 %,
- Ortslage Merseburg um ca. 59 %.

Dadurch ergeben sich bezüglich der Auswirkungen durch Lärm und Schadstoffe wesentliche Verbesserungen für die Wohnbevölkerung in den Ortslagen. Es kann eine deutliche Entlastungswirkung festgestellt werden. Die Minderung weist auf den überwiegenden Durchgangsverkehr hin, welcher auf die B 181 n verlagert wird. Auch verringert sich die Lkw-Verkehrsmenge in den Ortsdurchfahrten im Zuge der B 181 (alt) von 1.100 Lkw/24h auf nur noch bis zu 50 Lkw/24h.

Die Prognoseverkehrswerte 2030 weisen für die OU folgende Verkehrszahlen aus (je nach Trassenkorridor):

- B 181 alt bei Günthersdorf bis L 184 13.200 – 16.800 Kfz/24h,
- L 184 – L 183 13.300 – 18.300 Kfz/24h,
- L 183 – B 91 13.300 – 23.900 Kfz/24h.

Die höheren Verkehrsbelastungen zeigen sich für Varianten im südlichen Korridor des Planungsraumes.

2.4.2 Technische Dimensionierung und Abschnittsbildung des Vorhabens

Technische Abschnittsbildung

Ausweislich der vorgelegten Unterlage 0 (Raumverträglichkeitsstudie) der Verfahrensunterlagen wurden entsprechend den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung hinsichtlich der Verknüpfungen mit dem nachgeordneten Straßennetz und der Herleitung des erforderlichen Querschnittes drei Abschnitte untersucht:

1. Abschnitt B 181 alt – L 184,
2. Abschnitt L 184 – L 183,
3. Abschnitt L 183 – B 91.

Zur Festlegung des erforderlichen Regelquerschnittes wurde vorab die Leistungsfähigkeit eines Regelquerschnitts (RQ) 11,5+ - zweistreifig mit Überholfahrstreifen betrachtet. Im Ergebnis der Leistungsfähigkeitsbetrachtung zum Querschnitt und der Überprüfung der Überholvorgänge zeigte sich, dass aufgrund der durchgängigen Verkehrsstärke >15.000 Kfz/24h und des hohen Schwerverkehrsanteils für die B 181 n nach RAL 2012 die Entwurfsklasse

(EKL) 1 zugrunde zu legen ist. Daher werden gemäß RAL für die Abschnitte 1 und 2 ein Regelquerschnitt RQ 15,5 (einbahnig, dreistreifig) bzw. für den Abschnitt 3 ein RQ 21 (zweibahnig, vierstreifig) erforderlich, sodass die B 181 n als Kraftfahrstraße zu planen ist. Die Planungsgeschwindigkeit für die B 181 OU Z-W-M beträgt gemäß RAL 110 km/h.

Im Zuge der Trassenführung erfolgen Verknüpfungen mit der L 184, L 183 und je nach Trassenkorridor mit der L 182. Die Knotenpunkte werden gemäß RAL 2012 für die EKL 1 teilplanfrei oder planfrei in Abhängigkeit der EKL der untergeordneten Straße vorgesehen.

Abschnittsbildung

Aufgrund der unterschiedlichen Regelquerschnitte und des sich ergebenden Gelenkpunktes in Bezug auf die Kombination verschiedener Varianten an der L 183 in Höhe Kreypau wurden die detailliert betrachteten Trassenvarianten in Ost-West Richtung in Abschnitt A und Abschnitt B unterschieden. Trassenvarianten im Abschnitt A (RQ 15,5) verlaufen beginnend ab dem westlichen Ortsausgang von Günthersdorf bis zur L 183, Trassenvarianten im Abschnitt B (RQ 21) ab der L 183 bis zur B 91.

2.4.3 Beschreibung der Linienvarianten und der erfolgten Vorauswahl

Die Landesstraßenbaubehörde, Regionalbereich Süd, hat dargelegt, dass sich aufgrund der verfügbaren Anbindebereiche an die B 181 alt bzw. B 91 in Merseburg für die Trassenkonzeption Verknüpfungsbereiche im Norden im Zuge der B 181 alt, in zentraler Lage von Merseburg mit Anbindung der L 182 Weißenfelder Straße, sowie im Süden von Merseburg im Bereich der Leunawerke ergeben haben.

Ausgehend von diesen Verknüpfungspunkten wurden durch die Landesstraßenbaubehörde, Regionalbereich Süd, insgesamt 14 Trassenführungen ausgearbeitet und untersucht. Mit der Variante 0+ erfolgte zudem die Untersuchung des Ausbaus der vorhandenen B 181 in bestehender Trasse.

- Nördlicher Verknüpfungskorridor: Variante 0+, 1.1, 1.4, 2.0, 2.3, 3.0, 3.1
- Mittlerer Verknüpfungskorridor: Variante 1, 1.3, 2.1, 2.2, 3.2
- Südlicher Verknüpfungskorridor: Variante 1.2, 1.5, 2.1, 2.2

Aufgrund der Vielzahl der möglichen Varianten und der zu berücksichtigenden Sachverhalte im Planungsraum sowie der sich erheblich unterscheidenden Randbedingungen im Nord- und Südkorridor der Trassen hat die Landesstraßenbaubehörde, Regionalbereich Süd, eine frühzeitige Variantenauswahl unter Betrachtung der Varianten hinsichtlich ihrer raumstrukturellen Wirkung sowie der Ergebnisse verkehrlicher Analysen (Siedlungsentwicklung, Vorrang- und Vorbehaltsgebiete, Wasser, Natur, Bergbau, Land- und Forstwirtschaft, Infrastruktureinrichtungen, verkehrliche Beurteilung, Be- und Entlastungswirkung, Entwurfs- und sicherheitstechnische Bewertung, Entwurfsklasse und Querschnitt, Lagetrassierung, Eigentumsverhältnisse, Anordnung der Knotenpunkte) vorgenommen. Auf die detaillierten Ausführungen zur frühzeitigen Variantenvorauswahl in den vorgelegten Verfahrensunterlagen wird an dieser Stelle verwiesen.

Im Ergebnis haben sich für die Landesstraßenbaubehörde, Regionalbereich Süd, die im Detail weiter zu betrachtenden, nachfolgenden Varianten herauskristallisiert.

Abschnitt A

- V1.3 Günthersdorf – L 183 (A 1.3)
- V2.1 Günthersdorf – L 183 (A 2.1)
- V2.2 Günthersdorf – L 183 (A 2.2)

Die Variante A 1.3 verläuft von Günthersdorf zunächst südlich des Saale-Leipzig-Kanals (Saale-Elster-Kanals), wechselt dann auf dessen Nordseite (trockener Bereich) und folgt diesem bis zur L 184. Nach Querung der L 184 verschwenkt die Variante nach Norden bis zum Gelenkpunkt an der L 183 in Höhe Kreypau.

Die Variante A 2.1 schwenkt von Günthersdorf kommend zwischen der B 181 alt und dem FFH-Gebiet Schafhufe nach Norden über den Saale-Leipzig-Kanal (Saale-Elster-Kanal) und quert diesen im wassergefüllten Bereich. Weiter führt die Variante südlich der Ortslagen Zscherneddel und Friedensdorf vorbei, quert die L 184 und schwenkt westlich davon nach Süden bis zum Gelenkpunkt an der L 183 in Höhe Kreypau.

Die Variante A 2.2 folgt im Wesentlichen dem Verlauf der Variante A 1.3, bis auf den Bereich östlich der L 184. Dort schwenkt die Variante nach Norden aus, um hier Teilbereiche ausgekiester Flächen weiter nördlich zu umgehen.

Abschnitt B

- V1 L 183 – Mittlerer Verknüpfungskorridor mit B 91 (B 1)
- V1.5 L 183 – Südlicher Verknüpfungskorridor mit L 178 n/B 91 (B 1.5).

Die Varianten B 1 und B 1.5 verlaufen ausgehend vom Gelenkpunkt an der L 183 in Höhe Kreypau westlich in Richtung Merseburg/Leuna und queren hier u. a. den Mittelkanal und die Saale. Variante B 1.5 schwenkt westlich der Kreuzung des Mittelkanals von Variante B 1 nach Südwesten ab bis zum Anschluss an die L 178 n.

Für die Führung der Variante B 1, mit Anschluss an die B 91 / Thomas-Müntzer-Straße nördlich des Kötzschener Weges in Merseburg, in Höhe Anschlussstelle der Weißenfelder Straße, haben sich für die Gradientenführung und den Anschluss an das Straßennetz zwei Varianten ergeben. Es ist demnach möglich:

1. die B 181 n plangleich an die Weißenfelder Straße östlich der DB-Strecke 6810 Merseburg – Leipzig-Leutzsch anzuschließen mit Weiterführung des Verkehrs als Unterführung der DB-Strecke bis zur B 91, hierbei muss die vorhandene Eisenbahnüberführung umgebaut werden,
2. die B 181 n über die DB-Strecke zu überführen und direkt an die B 91 anzuschließen, ohne die derzeitige Eisenbahnüberführung umgestalten zu müssen.

Variante B 1 wurde deshalb durch die Landesstraßenbaubehörde, Regionalbereich Süd, für die weiteren Betrachtungen aufgeteilt in:

- Variante B 1 Pg = plangleicher Anschluss in Merseburg
- Variante B 1 Pf = planfreier Anschluss in Merseburg.

Die Varianten B 1 Pg und B 1 Pf werden als separate Varianten betrachtet.

3 Angaben zum Verfahren

3.1 Gegenstand und Untersuchungsraum

Gegenstand des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung ist die B 181 OU Z-W-M mit den vom Träger des Vorhabens eingebrachten Planungsvarianten A 1.3, A 2.1 und A 2.2 sowie B 1 Pg, B 1 Pf und B 1.5.

Der Untersuchungsraum für die Raumverträglichkeitsuntersuchung sowie die Umweltverträglichkeitsuntersuchung wurde unter Berücksichtigung naturräumlicher Kriterien und der möglichen verkehrsplanerischen Lösungsansätze abgegrenzt. Die räumliche Abgrenzung ist dabei

so erfolgt, dass die zu erwartenden raumrelevanten Auswirkungen der Varianten vollständig erfasst wurden.

Generell wurde ein Mindestabstand von 500 m zu den möglichen Varianten angelegt, sodass auch der weitreichendste betriebsbedingte Wirkfaktor (Verlärmung) hinreichend berücksichtigt werden kann. Im Einzelnen ergibt sich die Abgrenzung des Untersuchungsraums wie folgt:

- im Osten innerhalb der Ortslage Günthersdorf (Einbindung der B 181 Bestandsstrecke),
- im Süden ca. 1.000 m südlich der rudimentären Struktur des Saale-Leipzig-Kanals/Saale-Elster-Kanals (in Hinblick auf mögliche Linienalternativen südlich des Kanals),
- im Westen und Südwesten ca. 500 m westlich der B 91/L 178 n (Einbindung der Anschlussmöglichkeiten an das vorhandene Straßennetz),
- im Norden ca. 500 m nördlich der bestehenden B 181 (in Hinblick auf die Beurteilung der Nullvariante).

Landschaftsräumliche Gegebenheiten

Das Gebiet erstreckt sich in naturräumlicher Hinsicht über die Landschaftseinheiten des Halle-Naumburger-Saaletals im Westen, der Lützen-Hohenmölsener Platte im mittleren und östlichen Teil sowie der Elster-Luppe-Aue, nur kleinflächig nördlich der B 181.

Das Halle-Naumburger Saaletal umfasst das Gebiet zwischen der Siedlungskante von Merseburg und Leuna im Westen und einer Linie Friedensdorf-Wüsteneutzsch im Osten. Der typische Charakter der Auenlandschaft ist nur im westlichen, nicht gedeichten Teil des Saaletals noch weitgehend bewahrt. Hier prägen der Flusslauf der Saale, Altarme, Grünlandflächen und kleinere Auenwaldreste (westlich Kreypau und nördlich Trebnitz) die Landschaft.

Zur Landschaftseinheit der Lützen-Hohenmölsener Platte gehören die Gebiete südlich der B 181 und östlich der Linie Friedensdorf-Wüsteneutzsch. Deren charakteristisches Landschaftsbild vermittelt sich im östlichen Teil des Untersuchungsraumes in einer dort ausgeräumten, fast ebenen Ackerlandschaft. Im Kontrast dazu steht das Gebiet zwischen Wallendorf und Schladebach, das großflächig und nachhaltig durch Ton- und Kiesabbau überprägt wurde.

Als landschaftliche Zäsur wird innerhalb der offenen Ackerlandschaften der Saale-Leipzig-Kanal (Saale-Elster-Kanal) wahrgenommen (Grünzug, teilweise in Dammlage).

Nutzungsstruktur

Der westlich der Saale gelegene Teil des Untersuchungsraumes wird durch das Stadtgebiet von Merseburg und Leuna (inklusive der Ortsteile Rössen und Ockendorf) geprägt. Östlich der Saale umfasst der Untersuchungsraum eine größere Anzahl kleinerer, ländlicher Siedlungen wie Zschöchergergen, Göhren, Zöschen, Zscherneddel, Wallendorf, Friedensdorf, Tragarth, Wüsteneutzsch, Kreypau, Trebnitz. Außerhalb der Siedlungen dominieren hier landwirtschaftliche Nutzungen, namentlich in der Saaleaue auch mit größerem Grünlandanteil. Im mittleren Teil des Untersuchungsraums nehmen zwischen Wallendorf im Norden und Schladebach im Süden ehemalige und zum Teil auch noch in Betrieb befindliche Kiesabbauflächen größere Flächen ein. Die Bergbaufolgelandschaft ist weitgehend der natürlichen Sukzession überlassen und gekennzeichnet durch einen kleinteiligen Wechsel von Teichen, Gehölzbeständen und Ruderalfluren.

3.2 Verfahrensunterlagen

Die Verfahrensunterlagen gliedern sich wie folgt:

Unterlage	Bezeichnung	Blatt	Maßstab	
Ordner 1	0	Raumverträglichkeitsstudie (RVS)	87	-
	Anlagen			
	0.1	Übersichtslageplan raumordnerische Belange (Auszug Regionaler Entwicklungsplan Halle und Teilentwicklungsplan Merseburg-Ost)	1	1 : 50.000
	1	Erläuterungsbericht (einschl. Anhang 1-3)	240 / 2 / 27	1 : 5.000; 1 : 5.000/500
	2	Übersichtskarte	1	1 : 100.000
	3	Übersichtslageplan		
	3.1	ÜLP - Gebiete und Flächen, Schutzgebiete, sonstige Gebiete	1	1 : 25.000
	3.2	ÜLP - raumordnerische Belange und Varianten	1	1 : 50.000
	5	Lageplan		
	5.1	Lageplan Trassenübersicht	1	1 : 10.000
	5.2	Lageplan Abschnitt A		-
	5.2.1	<i>Variante A1.3</i>	1	1 : 10.000
	5.2.2	<i>Variante A2.1</i>	1	1 : 10.000
	5.2.3	<i>Variante A2.2</i>	1	1 : 10.000
	Ordner 2	5.3	Lageplan Abschnitt B	
5.3.1		<i>Variante B1 Plangleich (Pg)</i>	1	1 : 10.000
5.3.2		<i>Variante B1 Planfrei (Pf)</i>	1	1 : 10.000
5.3.3		<i>Variante B1.5</i>	1	1 : 10.000
6		Höhenplan		
6.1		Höhenplan Abschnitt A		
6.1.1		<i>Variante A1.3</i>	5	1 : 10.000/ 1.000
6.1.2		<i>Variante A2.1</i>	5	1 : 10.000/ 1.000
6.1.3		<i>Variante A2.2</i>	5	1 : 10.000/ 1.000
6.2		Höhenplan Abschnitt B		
6.2.1	<i>Variante B1Pg</i>	3	1 : 10.000/ 1.000	
6.2.2	<i>Variante B1Pf</i>	3	1 : 10.000/ 1.000	
6.2.3	<i>Variante B1.5</i>	4	1 : 10.000/ 1.000	
Ordner 3	19.0	Umweltverträglichkeitsstudie		
	19.1	UVS – Textteil	226	-
		<i>Anlage 1: Bewertung Fledermausflugrouten (Myotis)</i>	16/1	- / 1 : 60.000
	<i>Anlage 2: Dokumentation naturschutzfachlicher Abstimmungs-</i>	122	-	

Unterlage	Bezeichnung	Blatt	Maßstab
	<i>prozess Untersuchungsraum UVS und Variantenvorauswahl</i>		
19.2	Plandarstellungen - UVS		
	<i>Karte 1: Karte zur Planungsraumanalyse</i>	1	1 : 10.000
	<i>Karte 2: Bestand Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt</i>	1	1 : 10.000
	<i>Karte 3: Raumwiderstandskarte</i>	1	1 : 10.000
	<i>Karte 4: Bestand und Auswirkungen Menschen, insb. die menschl. Gesundheit, Kulturgüter u. sonstige Sachgüter</i>		
	<i>Karte 4 A: Variante A 1.3 / A 2.1 / A 2.2</i>	3	1 : 10.000
	<i>Karte 4 B: Variante B 1 Pg / B 1 Pf / B 1.5</i>	3	1 : 10.000
	<i>Karte 5: Bestand und Auswirkungen Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt</i>		
	<i>Karte 5 A: Variante A 1.3 / A 2.1 / A 2.2</i>	3	1 : 10.000
	<i>Karte 5 B: Variante B 1 Pg / B 1 Pf / B 1.5</i>	3	1 : 10.000
	<i>Karte 6: Bestand und Auswirkungen Boden und Wasser</i>		
	<i>Karte 6 A: Variante A 1.3 / A 2.1 / A 2.2</i>	3	1 : 10.000
<i>Karte 6 B: Variante B 1 Pg / B 1 Pf / B 1.5</i>	3	1 : 10.000	
19.2	<i>Karte 7: Bestand und Auswirkungen Landschaft, Luft und Klima</i>		
	<i>Karte 7 A: Variante A 1.3 / A 2.1 / A 2.2</i>	3	1 : 10.000
	<i>Karte 7 B: Variante B 1 Pg / B 1 Pf / B 1.5</i>	3	1 : 10.000
	<i>Karte 8: Bestand und Auswirkungen Menschen, insb. die menschliche Gesundheit, Kulturgüter und sonstige Sachgüter – Variante A2.2-B 1 Pf</i>	1	1 : 10.000
	<i>Karte 9: Bestand und Auswirkungen Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt – Variante A2.2-B 1 Pf</i>	1	1 : 10.000
	<i>Karte 10: Bestand und Auswirkungen Boden und Wasser – Variante A2.2.-B 1 Pf</i>	1	1 : 10.000
	<i>Karte 11: Bestand und Auswirkungen Landschaft, Luft und Klima – Variante A2.2-B 1 Pf</i>	1	1 : 10.000
19.3	Artenschutzbeitrag (ASB)	48	-
	<i>Anlage 1 - Relevanzprüfung</i>	40	-
	<i>Anlage 2 - Auswirkungsprognose Brutvögel</i>	37	-
	<i>Anlage 3 - Auswirkungsprognose Eremit</i>	3	-
	<i>Anlage 4 - Auswirkungsprognose Amphibien</i>	9	-
	<i>Karte 1: Variante A 1.3 / A 2.1 / A 2.2 / B 1 Pg / B 1 Pf / B 1.5</i>	6	1 : 10.000
19.4	Ergebnisse FFH-Verträglichkeitsprüfung		
	19.4.1 <i>FFH-Verträglichkeitsprüfung zur Betroffenheit des FFH-Gebietes „Schafhufe westlich Günthersdorf“ (DE 4638-303), Textteil (einschl. Anlage 1-3)</i>	38	-
	<i>Anlage 1: Standard-Datenbogen des FFH-Gebietes „Schafhufe westlich Günthersdorf“ (DE 4638-303)</i>	5	-
	<i>Anlage 2: Verordnung des Landkreises Saalekreis (VO LK SK) über den geschützten Landschaftsbestandteil „Schafhufe westlich Günthersdorf“</i>	6	-

Unterlage	Bezeichnung	Blatt	Maßstab	
	<i>Anlage 3: Stickstoffdepositionsgutachten – B 181 OU Zöschen – Wallendorf – Merseburg</i>	35	-	
	<i>Karte 1: Übersichtskarte</i>	1	1 : 50.000	
	<i>Karte 2: Bestand und Beeinträchtigungen</i>	1	1 : 10.000	
19.4.2	<i>FFH-Verträglichkeitsprüfung zur Betroffenheit des SPA-Gebietes „Saale-Elster-Aue südlich Halle“ (DE 4638-401), Textteil</i>	63	-	
	<i>Anlage 1: Standard-Datenbogen des SPA-Gebietes „Saale Elster-Aue südlich Halle“ (DE 4638-401)</i>	9	-	
	<i>Anlage 2: Landesverordnung zur Unterschutzstellung der Natura 2000-Gebiete im Land Sachsen-Anhalt (N2000-LVO LSA), Anlage Nr. 3.19</i>	42	-	
	<i>Anlage 3: Rastvogelgutachten</i>	21	1 : 10.000	
	<i>Karte 1: Übersichtskarte</i>	1	1 : 50.000	
	<i>Karte 2: Bestand u. Beeinträchtigungen/ Maßnahmen zur Schadensbegrenzung Variante B 1 Pg Karte 2a/b/c: Variante B 1 Pg / B 1 Pf / B 1.5</i>	3	1 : 10.000	
	<i>Karte 3: Sonstige Schutzzonen im SPA</i>	1	1 : 50.000	
19.4.3	<i>FFH-Verträglichkeitsprüfung zur Betroffenheit des FFH-Gebietes „Saale-, Elster-, Luppe-Aue zwischen Merseburg und Halle“ (DE 4537-301), Textteil</i>	88	-	
	<i>Anlage 1: Standard-Datenbogen des FFH-Gebietes „Saale-, Elster-, Luppe-Aue zwischen Merseburg und Halle“ (DE 4537-301)</i>	8	-	
	<i>Anlage 2: Landesverordnung zur Unterschutzstellung der Natura 2000-Gebiete im Land Sachsen-Anhalt (N2000-LVO LSA), Anlage Nr. 3.147</i>	35	-	
	<i>Anlage 3: FFH-Vorprüfung für die Varianten B 1 Pg, B 1 Pf, B 1.5</i>	3	-	
	<i>Karte 1: Übersichtskarte</i>	1	1 : 50.000	
	<i>Karte 2: Bestand und Beeinträchtigungen</i>	1	1 : 10.000	
Ordner 6	19.5	<i>FFH-Vorprüfung zur Betroffenheit des FFH-Gebietes „Pfeifengraswiese bei Günthersdorf“ (DE 4639-303)</i>	21	-
		<i>Anlage 1: Standard-Datenbogen des FFH-Gebietes „Pfeifengraswiese bei Günthersdorf“ (DE 4639-303)</i>	5	-
		<i>Anlage 2: Schutz- und Erhaltungsziele gemäß Verordnung - Pfeifengraswiese bei Günthersdorf (DE 4639-303)</i>	3	-
		<i>Karte 1: Übersichtskarte</i>	1	1 : 25.000
	19.6	<i>FFH-Vorprüfung zur Betroffenheit des FFH-Gebietes „Wiesengebiet westlich Schladebach“ (DE 4638-304)</i>	28	-
		<i>Anlage 1: Standard-Datenbogen des FFH-Gebietes „Wiesengebiet westlich Schladebach“ (DE 4638-304)</i>	5	-

Unterlage	Bezeichnung	Blatt	Maßstab
	<i>Anlage 2: Schutz- und Erhaltungsziele gemäß Verordnung - Wiesengebiet westlich Schladebach (DE 4638-304)</i>	4	-
	<i>Karte 1: Übersichtskarte</i>	1	1 : 25.000
20	Allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung	xx	-

3.3 Verfahrensablauf

Am 14. Juni 2018 teilte die Landesstraßenbaubehörde, Regionalbereich Süd, der obersten Landesentwicklungsbehörde den Beginn der Planung der B 181 OU Z-W-M mit. Im Ergebnis der Prüfung der hierzu vorgelegten Unterlagen wurde durch die oberste Landesentwicklungsbehörde mit Datum vom 18. September 2018 gemäß § 13 Abs. 2 LEntwG LSA i. V. mit § 1 Nr. 8 RoV entschieden, die landesplanerische Abstimmung des raumbedeutsamen Vorhabens mit überörtlicher Bedeutung in Form eines Raumordnungsverfahrens (alte Rechtslage des ROG) zu führen. Eine informelle Vorbesprechung zur Abstimmung der weiteren Verfahrensschritte fand zuvor am 30. August 2018 statt.

Da im Rahmen des Raumordnungsverfahrens (nach der alten Rechtslage des ROG) neben der Raumverträglichkeitsprüfung auch eine Umweltverträglichkeitsprüfung i. S. des § 49 UVPG nach dem Planungsstand Gegenstand des Verfahrens war, hat die oberste Landesentwicklungsbehörde gemäß § 5 UVPG auf der Grundlage des Antrages nach § 15 UVPG vom 10. Oktober 2018 und der mit Anschreiben vom 09. April 2019 übergebenen geeigneten Angaben des Vorhabenträgers festgestellt, dass für das Vorhaben die UVP-Pflicht nach § 6 UVPG (in Verbindung mit der Anlage 1 Nr. 14.4) besteht.

Zur Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens (alte Rechtslage des ROG) führte die oberste Landesentwicklungsbehörde am 29. August 2019 eine Antragskonferenz durch. Als Diskussionsgrundlage lag allen Beteiligten die von der Landesstraßenbaubehörde, Regionalbereich Süd, erstellte Unterlage zur Antragskonferenz vom Juli 2019 vor, die den Beteiligten zusammen mit der Einladung zur Antragskonferenz am 10. Juli 2019 zugesandt wurde. Das Ergebnis der Antragskonferenz mit der Festlegung des Umfangs der Verfahrensunterlagen wurde dem Träger des Vorhabens sowie allen Beteiligten mit Schreiben vom 11. Februar 2020 übergeben. Als Anlage beigefügt wurde eine Übersicht der Beteiligten, der ergangenen Stellungnahmen (Zusammenfassung) und der Antwortstellungen (Zusammenfassung) der Landesstraßenbaubehörde, Regionalbereich Süd, zu den ergangenen Stellungnahmen. Die Festlegungen vom 11. Februar 2020 des Umfangs der Antragsunterlagen zum Raumordnungsverfahren (alte Rechtslage des ROG) wurden mit Schreiben der obersten Landesentwicklungsbehörde vom 03. September 2020 ergänzt. Diese Ergänzung bezog sich insbesondere auf die Zurücknahme der festgelegten Erweiterung des Untersuchungsraumes auf der Grundlage des zwischenzeitlichen Planungsfortschrittes und der hierzu geführten Abstimmungen mit der oberen und der unteren Naturschutzbehörde.

Anmerkung: Eine zweite Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (2. Beteiligungstermin) erfolgte am 24. März 2020 auf Veranlassung der Landesstraßenbaubehörde, Regionalbereich Süd.

Die frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit gemäß § 14 Abs. 1 LEntwG LSA erfolgte im August 2020. Aufgrund der aktuellen Entwicklung (COVID-19-Pandemie) wurde der Ortstermin in Anwendung des Planungssicherstellungsgesetzes (PlanSIG) kontaktlos durchgeführt. Mit den öffentlichen Bekanntmachungen der Stadt Leuna (Amtsblatt vom 10. August 2020), der Gemeinde Schkopau (Amtsblatt vom 12. August 2020), der Stadt Bad Dürrenberg (Amtsblatt vom 12. August 2020) sowie der Stadt Merseburg (Amtsblatt vom 17. August 2020) wurde der Öffentlichkeit Gelegenheit gegeben, sich auf der Homepage des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr sowie durch Einsichtnahme in die ausgelegten Un-

terlagen (Präsentationen der obersten Landesentwicklungsbehörde und der Landesstraßenbaubehörde) über das Vorhaben zu unterrichten und gegenüber der obersten Landesentwicklungsbehörde Vorschläge zu machen und Bedenken zu äußern. Der Zeitraum für die Einsichtnahme im Internet sowie vor Ort wurde nicht befristet. Es wurde gleichwohl darauf hingewiesen, dass die Möglichkeit der Unterrichtung mit dem Zeitpunkt der Einleitung des Raumordnungsverfahrens (alte Rechtslage des ROG) endet. Im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gingen 3 Stellungnahmen ein, die durch die oberste Landesentwicklungsbehörde an die Landesstraßenbaubehörde, Regionalbereich Süd, übermittelt wurden.

Im Ergebnis der Vollständigkeits- und Plausibilitätsprüfung der mit Anschreiben vom 19. Oktober 2021 übergebenen Antragsunterlagen (Nullmappen) der Landesstraßenbaubehörde, Regionalbereich Süd, wurde durch die oberste Landesentwicklungsbehörde mit den Schreiben vom 22. Dezember 2021 und 14. Januar 2022 festgestellt, dass diese vorgelegten Unterlagen zur Einleitung des Raumordnungsverfahrens (alte Rechtslage des ROG) nicht geeignet sind. Die Überarbeitung der Unterlagen erfolgte insbesondere unter Berücksichtigung der Ergebnisse der gemeinsamen Beratung am 15. Juni 2022 (Ergebnisvermerk vom 24. Juni 2022) sowie in der Folge weiterer Abstimmungen entsprechend den Bearbeitungsständen.

Die Landesstraßenbaubehörde, Regionalbereich Süd, hat mit der Übergabe der vollständigen Verfahrensunterlagen (§ 15 Abs. 2 ROG) am 11. Dezember 2023 bei der obersten Landesentwicklungsbehörde die Durchführung einer Raumverträglichkeitsprüfung (neue Rechtslage des ROG) für das Vorhaben „B 181 Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg“ beantragt (§ 15 Abs. 4 ROG). Das Verfahren zur Raumverträglichkeitsprüfung (neue Rechtslage des ROG) gemäß § 15 ROG wurde durch die oberste Landesentwicklungsbehörde am 15. Dezember 2023 eingeleitet.

Auf die seit dem 28. September 2023 geltende neue Rechtslage des ROG, die das bisherige Raumordnungsverfahren durch ein optimiertes Verfahren zur Raumverträglichkeitsprüfung ersetzt, wurde im Einleitungsschreiben hingewiesen. Dies war insbesondere dahingehend von Bedeutung, dass die Antragsunterlagen für die Raumverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben noch nach den Vorgaben der alten Rechtslage des ROG erarbeitet wurden.

Die Beteiligten (§ 15 Abs. 3 ROG) erhielten die Möglichkeit, eine Stellungnahme zu dem Vorhaben auf der Grundlage der Verfahrensunterlagen bis zum 16. Februar 2024 abzugeben. Auf die Einstellung der Verfahrensunterlagen ab dem 20. Dezember 2023 für den Zeitraum der Verfahrensdauer von 6 Monaten auf der Homepage des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales wurde im Einleitungsschreiben verwiesen. Terminverlängerungen für die Abgabe von Stellungnahmen wurden seitens der obersten Landesentwicklungsbehörde großzügig gewährt.

Eine Übersicht der am Verfahren zur Raumverträglichkeitsprüfung Beteiligten ist aus der Anlage 2 ersichtlich.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit (§ 15 Abs. 3 ROG) erfolgte über die Stadt Bad Dürrenberg, die Gemeinde Schkopau, die Stadt Leuna und die Stadt Merseburg wie nachfolgend dargestellt:

- 15. Januar 2024: Öffentliche Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Bad Dürrenberg mit Verweis auf die Homepage des MID sowie auf die zusätzliche analoge Zugangsmöglichkeit zu den Verfahrensunterlagen bei der Stadt Bad Dürrenberg in der Zeit vom 29. Januar 2024 bis zum 22. März 2024,
- 17. Januar 2024: Öffentliche Bekanntmachung im Amtsblatt der Gemeinde Schkopau mit Verweis auf die Homepage des MID sowie auf die zusätzliche analoge Zugangsmöglichkeit zu den Verfahrensunterlagen bei der Gemeinde Schkopau in der Zeit vom 29. Januar 2024 bis zum 22. März 2024,
- 17. Januar 2024: Öffentliche Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Leuna mit Verweis auf die Homepage des MID sowie auf die zusätzliche analoge Zugangsmöglich-

keit zu den Verfahrensunterlagen bei der Stadt Leuna in der Zeit vom 29. Januar 2024 bis zum 22. März 2024,

- 18. Januar 2024: Öffentliche Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Merseburg mit Verweis auf die Homepage des MID sowie auf die zusätzliche analoge Zugangsmöglichkeit zu den Verfahrensunterlagen bei der Stadt Merseburg in der Zeit vom 29. Januar 2024 bis zum 22. März 2024.

Für die Öffentlichkeit bestand die Möglichkeit, Stellungnahmen zum Vorhaben auf der Grundlage der Verfahrensunterlagen bis zum 05. April 2024 abzugeben.

Am Verfahren zur Raumverträglichkeitsprüfung wurden insgesamt 113 öffentliche und sonstige fachlich berührten Stellen direkt beteiligt (Beteiligte). In diesem Rahmen wurden 77 Stellungnahmen abgegeben. Eine Übersicht der Stellungnahmen der Beteiligten enthält die Anlage 3, den Wortlaut der Stellungnahmen Anlage 5.

Aus der Öffentlichkeitsbeteiligung heraus und aufgrund unaufgeforderter Einbringung wurden 23 Stellungnahmen abgegeben (Sonstige). Eine Übersicht der sonstigen Stellungnahmen enthält die Anlage 4, den Wortlaut der Stellungnahmen Anlage 5.

Im Zeitraum vom 18. März 2024 bis 23. April 2024 wurden der Landesstraßenbaubehörde, Regionalbereich Süd, die eingegangenen Stellungnahmen mit der Bitte um fachliche Erwidern gegenüber der obersten Landesentwicklungsbehörde übergeben. Die Erwidern der Stellungnahmen erfolgten im Zeitraum vom 22. April 2024 bis zum 23. Mai 2024 (siehe Anlagen 3 und 4). Den Wortlaut der Erwidern enthält Anlage 5.

Grundtenor der 77 Stellungnahmen der Beteiligten war 4 x Zustimmung/Befürwortung (Z), 9 x Ablehnung (A), 42 x Bedenken/Anregungen (BE/AN) und 22 x Redaktionelle Hinweise (RH)/ keine Betroffenheit (KB). Schwerpunktbelange bei Grundtenor A waren hierbei insbesondere die Belange Planrechtfertigung, Natur und Landschaft, Saale-Leipzig-Kanal/Saale-Leipzig-Kanal-Radweg, Siedlung und Landwirtschaft. Schwerpunktbelange bei Grundtenor BE/AN waren hierbei insbesondere die Belange Natur und Landschaft, Saale-Leipzig-Kanal/Saale-Leipzig-Kanal-Radweg, SuedOstLink, verkehrliche Anbindung in Merseburg, Siedlung, Landwirtschaft sowie die Belange betroffener Versorgungsträger (im Hinblick auf das weitere Planverfahren).

Grundtenor der 23 sonstigen Stellungnahmen war 1 x Zustimmung/Befürwortung (Z), 9 x Ablehnung (A) und 13 x Bedenken/Anregungen (BE/AN). Schwerpunktbelange bei Grundtenor A waren hierbei insbesondere die Belange Planrechtfertigung, Natur und Landschaft, Saale-Leipzig-Kanal/Saale-Leipzig-Kanal-Radweg, Siedlung und Landwirtschaft. Schwerpunktbelange bei Grundtenor BE/AN waren hierbei insbesondere die Belange Planrechtfertigung, Natur und Landschaft, Saale-Leipzig-Kanal/Saale-Leipzig-Kanal-Radweg und Siedlung.

Die oberste Landesentwicklungsbehörde hat geprüft, ob durch die Änderung des § 15 ROG der § 14 Abs. 3 LEntwG LSA dahingehend ausgelegt werden kann, dass die darin festgeschriebene Regelung zur Erörterung entfallen kann. Die Prüfung hat ergeben, dass sich mit der ROG-Novelle zwar verschiedene Inhalte änderten, wie neue Bezeichnung als Raumverträglichkeitsprüfung, strikte Fristbindung der Behörde zum Abschluss des Verfahrens und Entfall der tiefen Umweltverträglichkeitsprüfung. Diese Änderungen haben jedoch keinen unmittelbaren Bezug zur landesgesetzlich festgelegten Erörterung. Die Formulierung im § 14 Abs. 3 LEntwG LSA ist so gewählt, dass die Raumordnungsbehörde kein Ermessen hinsichtlich des „Ob“ der Erörterung hat. Sie ist bindend durchzuführen. Mit dieser Regelung hat der Landesgesetzgeber von der ihm eingeräumten Möglichkeit ergänzender Verfahrensregelungen Gebrauch gemacht. Die Erörterung steht auch nicht im Widerspruch zu Verfahrensregelungen in § 15 ROG. Spielräume gibt es lediglich hinsichtlich des „Wie“ der Erörterung, mithin der Ausgestaltung der Erörterung im Sinne einer flexiblen Handhabung. Vor diesem Hintergrund hat die oberste Landesentwicklungsbehörde entschieden, den Erörterungstermin auf bestimmte Erörterungsschwerpunkte auszurichten und eine diesbezügliche Auswahl der Eingeladenen aus den direkten Verfahrensbeteiligten vorzunehmen. Zu berücksichtigen

hierbei war der Sachverhalt, dass die Antragsunterlagen für die Raumverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben noch nach den Vorgaben der alten Rechtslage des ROG erarbeitet wurden.

Der Erörterungstermin fand am 15. Mai 2024 statt. Die Eingeladenen zum Erörterungstermin erhielten mit ihrer Einladung zur Vorbereitung auf den Termin eine Übersicht aller eingegangenen Stellungnahmen übersandt.

Die Niederschrift zum Erörterungstermin ist als Anlage 6 beigefügt.

Das Verfahren zur Raumverträglichkeitsprüfung endet unter Beachtung der gemäß § 15 Abs. 1 ROG gesetzten Frist von sechs Monaten nach Vorliegen der vollständigen Verfahrensunterlagen in Form der gutachterlichen Stellungnahme vom 10. Juni 2024.

4 Prüfung der Raumbelange

4.1 Variantenvergleich Abschnitt A

4.1.1 Raumstruktur

Ordnungsraum/ländlicher Raum/Entwicklungachsen

Im Ordnungsraum Halle sind die Varianten der B 181 OU Z-W-M auf die zentralen Orte ausgerichtet (REP Ziel Z 5.1.2.5.).

Bestehende Raumnutzungskonflikte zwischen den Funktionen Wohnen und Verkehr werden durch das Vorhaben abgebaut, jedoch zu Lasten des Raumnutzungskonflikts zwischen Verkehr und Landwirtschaft sowie Freiraumschutz (LEP Grundsatz G 4). Da das Vorhaben der Umsetzung der Ziele der Raumordnung des Landes Sachsen-Anhalt zur Entwicklung des Straßenverkehrs unmittelbar entspricht (siehe Ausführungen hierzu im untenstehenden Kapitel 4.1.3), ist dieser Konflikt unvermeidbar.

Alle drei Varianten erweisen sich aufgrund ihrer Freirauminanspruchnahme gleichermaßen ungünstig gegenüber dem REP G 5.1.2.6., wonach in Ordnungsräumen nicht besiedelte Flächen als Freiräume mit ihren vielfältigen ökologischen, ökonomischen und sozialen Funktionen für die Belange von Land- und Forstwirtschaft, landschaftsgebundene Erholungsformen sowie für Naturschutz und Landschaftspflege gesichert und entwickelt werden sollen.

Der ländliche Raum im Einzugsbereich des Verdichtungsraums Halle ist gemäß REP-Änderung 5.1.3.1. Z 1 ordnungspolitisch zu entwickeln, wobei hier insbesondere der Freiraumsicherung ein hoher Stellenwert einzuräumen ist. Die Trassenvarianten beanspruchen gleichermaßen Freiräume. Die Betroffenheit von Freiraumfunktionen wird im Abschnitt 4.1.4 detailliert bewertet.

Die Varianten dienen gleichermaßen dem LEP Z 17, innerhalb der Entwicklungssachse Halle-Leipzig als bedeutende Bundesstraße neben anderen Verkehrsträgern die Verdichtungsräume national und international anzubinden. Laut REP-Änderung 5.1.4. Z 1 befinden sich die Varianten darüber hinaus innerhalb der zur Erschließung und Entwicklung des ländlichen Raumes festgelegten regionalen Entwicklungssachse Merseburg-Leipzig. Sie tragen maßgeblich zu der Zielsetzung für diese Entwicklungssachse bei.

Teilbewertung Raumstruktur

Es bestehen keine maßgeblichen Unterschiede der geprüften Varianten der B 181 OU Z-W-M für die Raumstruktur. Positive und negative raumstrukturelle Wirkungen stehen nebeneinander. Unter Berücksichtigung der Einordnung des Vorhabens als Ziel der Raumordnung des Landes Sachsen-Anhalt überwiegen die positiven Wirkungen.

4.1.2 Siedlungsstruktur

Zentrale Orte/Sicherung und Entwicklung der Daseinsvorsorge

Die Varianten der B 181 OU Z-W-M sichern in gleichem Maße die Erreichbarkeit von überörtlichen Versorgungseinrichtungen im Verflechtungsbereich und dienen der Verbindung mit den überregionalen Verkehrswegen, wie der B 91 und der A 9 (LEP G 14). Sie dienen der Entwicklung der Zentralen Orte als Ziel- und Verknüpfungspunkte des Verkehrs (LEP Z 28).

Die Ausrichtung der drei Varianten auf das Mittelzentrum Merseburg (LEP Z 37) und über die Landesgrenze hinweg Richtung Oberzentrum Leipzig sichert die Verknüpfung im regionalen und überregionalen Verkehr (LEP Z 34).

Durch Entlastung von Ortsdurchfahren stützen sie Z 2 sowie G 8 des STP Zentrale Orte zur Verbesserung der Auslastung bestehender Infrastrukturen und Förderung der Innenentwicklung.

Die Varianten stehen den Zielen der Gewährleistung der öffentlichen Daseinsvorsorge durch die Entwicklung und die Sicherung von Zentralen Orten (LEP Z 24) nicht entgegen.

Teilbewertung Siedlungsstruktur

Alle drei Varianten sind konform mit den Zielen und Grundsätzen zur Entwicklung der Siedlungsstruktur. Eine Differenzierung der Varianten ergibt sich nicht.

4.1.3 Standortpotenziale und technische Infrastruktur

Wirtschaft/Vorrangstandorte/regional bedeutsame Standorte

Die Varianten der B 181 OU Z-W-M schaffen gleichermaßen die infrastrukturellen Voraussetzungen, um den Vorrangstandort für landesbedeutsame Industrie- und Gewerbeflächen Leuna (Leuna, Merseburg und Spergau), welcher im Zuge der REP-Änderung unter Punkt 5.4.2 Z Nr. IV räumlich präzisiert festgelegt wurde, zu stärken (LEP Z 55, Z 58). Das Vorhaben trägt damit dazu bei, Arbeitsplätze zu sichern und zu schaffen (LEP G 47).

Die REP-Änderung legt unter Punkt 5.5.1 Z 1 Nr. 6 den Gewerbestandort Leuna/ Günthersdorf, Kötschlitze östlich des Planungsraumes als regional bedeutsamen Standort außerhalb der Zentralen Orte fest, welcher durch die Varianten der B 181 OU Z-W-M eine bessere Anbindung an den Vorrangstandort für landesbedeutsame Industrie- und Gewerbeflächen Leuna erhält, sofern Synergien von Bedeutung sein können.

Straßenverkehr

Zur Raumerschließung und zur Einbindung der Zentralen Orte sowie der Wirtschafts- und Tourismusräume in das nationale und europäische Verkehrsnetz ist das vorhandene Straßennetz zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen (LEP Z 78). Zur Verbesserung des großräumigen und überregionalen Verkehrs und damit auch zur Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes ist der Bundesverkehrswegeplan schrittweise umzusetzen (LEP Z 79). Der Ausbau von Bundesfernstraßenverbindungen einschließlich von Ortsumgehungen für den großräumigen überregionalen Straßenverkehr ist zur Wirtschaftsförderung sowie zur Gewährleistung der Erreichbarkeit von Zentralen Orten und sonstigen Siedlungsbereichen vordringlich erforderlich. Dazu zählen insbesondere die im Bundesverkehrswegeplan festgelegten Vorhaben des vordringlichen und des weiteren Bedarfes (LEP Z 81).

Das im Bundesverkehrswegeplan 2030 im vordringlichen Bedarf eingeordnete Vorhaben „B 181 OU Z-W-M“ ist mithin Ziel der Raumordnung des Landes Sachsen-Anhalt. Der REP ent-

hält hierfür eine generalisierte zeichnerische Darstellung als Planung, die der näheren Abstimmung bedarf (Hauptverkehrsstraße mit Landesbedeutung). Auch in dem in Neuaufstellung befindlichen Landesentwicklungsplan Sachsen-Anhalt ist gemäß Ziel Z 5.3.3-2 zur Verbesserung der großräumigen und überregionalen Verkehrsbedingungen und damit auch zur Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes die Umsetzung des Vorhabens des Bundesverkehrswegeplanes 2030 und des Investitionsgesetzes Kohleregion „Bundesfernstraße 181 OU Z-W-M“ festgelegt und generalisiert zeichnerisch dargestellt (Planung).

Alle Varianten der B 181 OU Z-W-M dienen dieser Zielstellung des Landes Sachsen-Anhalt gleichermaßen.

Die Varianten dienen gleichermaßen dem Ziel, eine leistungsfähige Verkehrsverbindung zu den Nachbarregionen und zum überregionalen Verkehrsnetz herzustellen. Alle Varianten entlasten die bestehende B 181 ab Günthersdorf Richtung Merseburg durch eine Verlagerung des Durchgangs- und Schwerverkehrs. Eine Folge wird eine Rückstufung der bestehenden B 181 sein. Alle Varianten beginnen am Ortsausgang Günthersdorf und queren die Landesstraßen L 184 und L 183, welche im REP als Straßen mit regionaler Bedeutung zeichnerisch dargestellt sind. Anschlussstellen sind jeweils vorgesehen, so dass eine Anbindung nachgeordneter Straßen gewährleistet ist. Sämtliche Varianten sind mithin raumordnungskonform. Abweichungen der Trassenlage stehen nicht im Widerspruch zu der regionalplanerisch gesicherten Trasse im REP.

Alle Varianten tragen durch Flächeninanspruchnahme und Zerschneidung zur Abnahme der Biodiversität sowie zur Versiegelung von Boden und Belastung des Klimas bei. Da das Vorhaben ein Ziel der Raumordnung darstellt, ist die Umsetzung gegenüber einer Vermeidung dieser Betroffenheiten vorrangig. Es besteht grundsätzlich eine Konformität.

Soweit das Erfordernis des Vorhabens in mehreren Stellungnahmen aus dem Beteiligungsverfahren einschließlich der Öffentlichkeitsbeteiligung grundsätzlich hinterfragt wurde (insbesondere durch die Stadt Leuna, die Stadt Bad Dürrenberg, den Naturschutzbund Deutschland, den Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, den Bauernverband Saaletal, den Arbeitskreis Hallesche Auenwälder, die Agrargenossenschaften Bad Dürrenberg und Kötschlitze, die Fachgruppe Ornithologie und Vogelschutz Merseburg, den Forstservice Lanckers, den Landschaftspflegeverband Merseburg-Querfurt sowie weitere private Einwander) hat dies die Landesstraßenbaubehörde, Regionalbereich Süd, jeweils umfassend erwidert (siehe Anlage 5). Die oberste Landesentwicklungsbehörde hat dieser Thematik auch im Erörterungstermin im Erörterungsschwerpunkt 6.1 nochmals hinreichend Raum gegeben (siehe Anlage 6). Für die Raumverträglichkeitsprüfung ergeben sich hieraus keine zu berücksichtigenden Belange.

Wasserstraßen

Mit der REP-Änderung wurde unter Punkt 5.9.5 Z festgelegt, dass bis zur endgültigen Entscheidung über die Vollendung des vor dem zweiten Weltkrieg begonnenen Baus des Saale-Elster-Kanals (jetzt Saale-Leipzig-Kanal), zwischen der Einmündung in die Saale bei Kreykau und der Landesgrenze zum Freistaat Sachsen südöstlich Möritzsch, die Kanaltrasse zu sichern und von dauerhaft entgegenstehenden Nutzungen freizuhalten ist. Gemäß Punkt 5.9.5 G sollen die dafür notwendigen Planungen in länderübergreifender Kooperation in der Region Halle-Leipzig abgestimmt und entsprechend dem Bedarf auf ein breites Spektrum an Nutzungsfunktionen ausgerichtet werden. Die kartographische Darstellung der regionalplanerisch gesicherten Trasse in der REP-Änderung ist entsprechend des rechtsverbindlichen Maßstabes von 1:100.000 generalisiert.

Ausweislich der Begründung der REP-Änderung zu Punkt 5.9.5 Z und G wurde im Jahr 2011/12 eine touristische Potenzialanalyse und Betrachtung von Grobvarianten der Trassenführung durch die Stadt Leipzig, in Zusammenarbeit mit der Stadt Halle und dem Landkreis Saalkreis angefertigt und durch das Land Sachsen-Anhalt und dem Freistaat Sachsen als Maßnahme der Regionalentwicklung gefördert. Hierzu wurden erste vorstellbare Entwick-

lungsmaßnahmen formuliert, die inner- und überregional weiter abzustimmen und zu untersuchen sind. Im Jahr 2014 wurden im „Tourismuswirtschaftlichen Gesamtkonzept für die Gewässerlandschaft im mitteldeutschen Raum“ Kernziele der wassertouristischen Entwicklung für die mitteldeutsche Gewässerlandschaft bis zum Jahr 2030 formuliert und mit einem umfassenden Maßnahmenkatalog/Maßnahmenplan in Verbindung mit einer Umsetzungsstrategie verbunden. Das Umsetzungsmanagement wurde zwischenzeitlich bewilligt und über die Projektgruppe „Mitteldeutsche Gewässerlandschaft“ als Teil der Arbeitsgruppe „Kultur und Tourismus“ in der Europäischen Metropolregion Mitteldeutschland e.V. verankert. Mit der Konzeption zur Inwertsetzung des bestehenden Saale-Elster-Kanals einschließlich der begleitenden Infrastruktur und der angrenzenden Ortschaften wurden im Jahr 2018 Projekte identifiziert und ausgearbeitet, um eine belastbare Grundlage für eine folgende Umsetzungsplanung zu schaffen. Hierzu soll der Kanal und sein Umfeld als Freizeiterlebnis für die Naherholung wieder stärker in die Öffentlichkeit gebracht, Ausgangspunkt für eine länderübergreifende Zusammenarbeit zur Entwicklung einer auch touristisch wirksamen Ausflugslandschaft sein und als Bindeglied und Katalysator für eine regionalwirtschaftliche und nachhaltige Entwicklung dienen, unter Beachtung hoher ökologischer Standards des Naturraums. Nahziel ist seine landseitige Erschließung vor allem für Sport- und Freizeitaktivitäten. Fernziel ist die Vollendung des Kanalausbaus.

Die Trassenvarianten der B 181 OU Z-W-M beinhalten Kreuzungen und teilweise Parallelführungen mit dem 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. Nach dem Stand der Bundesstraßenplanung ist bisher kein Brückenbauwerk über den Saale-Leipzig-Kanal vorgesehen.

Die Landesstraßenbaubehörde, Regionalbereich Süd, geht davon aus, dass der Bau der B 181 OU Z-W-M der Nutzung der Kanaltrasse nicht grundsätzlich entgegensteht. Die Trassenführung des Saale-Leipzig-Kanals wurde in jeder untersuchten Trassenvariante beachtet. Die nachträgliche Errichtung eines Bauwerks über den Kanal im Zuge der B 181 n 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 und die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes keine Ausbauabsichten hegt. Mit Verweis auf die Bestimmungen des Kreuzungsrechtes bzw. der Planfeststellungsrichtlinien können nur so genannte verfestigte Planungen beim weiteren Planungsfortschritt zum Vorhaben der B 181 OU Z-W-M berücksichtigt werden. Diese Voraussetzung hat entsprechende Auswirkungen letztendlich auf die kreuzungsrechtlichen Regelungen, einschließlich Bau- und Unterhaltungsaufwendungen. Derzeit liegen für den Saale-Leipzig-Kanal nur Konzepte mit sogar unterschiedlichen Linienführungen vor.

Ausweislich der ergangenen Stellungnahme des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes (WSA) Elbe bestehen von dort aus keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Planung. Die sich aus dem Status des Saale-Leipzig-Kanals ergebenden Erfordernisse wären, abhängig von der gewählten Vorzugsvariante, im weiteren Planungsprozess mit dem WSA noch konkret abzustimmen. Das WSA geht gegenwärtig davon aus, dass bei allen Trassenvarianten Kreuzungsbauwerke in Form von Brücken unerlässlich sind.

Die Vereinbarkeit der Planung der B 181 OU Z-W-M mit den Bestrebungen zum Ausbau des Saale-Leipzig-Kanals wurde in mehreren Stellungnahmen aus dem Beteiligungsverfahren einschließlich der Öffentlichkeitsbeteiligung grundsätzlich hinterfragt, insbesondere durch die untere Landesentwicklungsbehörde des Salzlandkreises, die Regionale Planungsgemeinschaft Halle, die Stadt Merseburg, die Stadt Bad Dürrenberg, den Saale-Elster-Kanal-Förderverein, die Stadt Leipzig, den Grünen Ring Leipzig und die Stadt Schkeuditz. Die Landesstraßenbaubehörde, Regionalbereich Süd, hat diese jeweils umfassend erwidert (siehe Anlage 5). Die oberste Landesentwicklungsbehörde hat dieser Thematik auch im Erörte-

zungstermin im Erörterungsschwerpunkt 6.3 nochmals hinreichend Raum gegeben (siehe Anlage 6).

Aus Sicht der obersten Landesentwicklungsbehörde ist es unzweifelhaft, dass es sich bei dem Ziel Z 5.9.5 der REP-Änderung zum Saale-Leipzig-Kanal um ein im weiteren Verfahren zu beachtendes Ziel der Raumordnung dahingehend handelt, beide als Ziel der Raumordnung verankerten Planungen miteinander vereinbar zu gestalten und abzustimmen. Mit einer Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung wird dieser Zielstellung Nachdruck verliehen. 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 der B 181 OU Z-W-M 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 181 n 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 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).

Radverkehr

Der Saale-Elster-Kanal-Radweg ist mit der REP-Änderung unter Punkt 5.9.4.5 Z Nr. 19 als regional bedeutsamer Radweg neu festgelegt worden. Ausweislich der Begründung hierzu handelt es sich um einen geplanten Radweg entlang des bisher nur teilweise fertiggestellten Kanals zwischen der Saale und der Elster zur touristischen Erschließung gemäß der Konzeption zur Inwertsetzung des bestehenden Saale-Elster-Kanals einschließlich der begleitenden Infrastruktur und der angrenzenden Ortschaften (2018). Die kartographische Darstellung des regionalplanerisch gesicherten Radweges in der REP-Änderung ist entsprechend des rechtsverbindlichen Maßstabes von 1:100.000 generalisiert.

Der regionalplanerisch gesicherte geplante Radweg wird durch die Planung der B 181 OU Z-W-M mit allen Varianten gequert, bei den Varianten A 1.3 und A 2.2 im Bereich des trockenen Kanalbetts und bei Variante A 2.1 im gefluteten Bereich. Bauwerke, die die Querung für Radfahrer erleichtern, sind nach dem Planungsstand nicht vorgesehen. Während die Variante A 2.1 im Weiteren in einem großen Abstand zum geplanten Radweg verläuft und sich mithin diesbezüglich als günstigste Variante zeigt, ist eine Führung der Varianten A 1.3 und A 2.2 bei einem Verlauf des geplanten Radweges auf der Nordseite der Kanaltrasse ungünstiger (teilweise Parallelführung). Aufgrund der kürzeren Parallelführung und des Verlaufes der Variante A 2.2 überwiegend in einem relativ großen Abstand hierzu ist die Variante A 2.2 hierbei günstiger als die Variante A 1.3.

Die Landesstraßenbaubehörde, Regionalbereich Süd, hat auf dem Wege der Erwidern der Stellungnahmen der Beteiligten zu diesem Raumbelag (hier insbesondere der Regionalen Planungsgemeinschaft Halle als Plangeber der REP-Änderung) zugesichert, dass im Zuge der Vorentwurfsplanung Abstimmungen mit den Baulastträgern des geplanten Radweges geführt werden. Soweit die Planungen entsprechend verfestigt sind, können sie auch im Weiteren innerhalb des Vorhabens 181 OU Z-W-M Berücksichtigung finden. Alleinige Absichtserklärungen oder Konzepte sind hierfür aus Sicht der Landesstraßenbaubehörde, Regionalbereich Süd, nicht ausreichend. Diese Ausführungen sind aus Sicht der obersten Landesentwicklungsbehörde bezogen auf den Planungsstand für das Vorhaben der B 181 OU Z-W-M nachvollziehbar. Die Vereinbarkeit der Planung der B 181 OU Z-W-M mit der Radwegpla-

nung wurde gleichwohl in mehreren Stellungnahmen aus dem Beteiligungsverfahren einschließlich der Öffentlichkeitsbeteiligung heraus grundsätzlich hinterfragt (analog Saale-Leipzig-Kanal). Die Landesstraßenbaubehörde, Regionalbereich Süd, hat diese jeweils umfassend erwidert (siehe Anlage 5). Die oberste Landesentwicklungsbehörde hat dieser Thematik auch im Erörterungstermin im Erörterungsschwerpunkt 6.3 nochmals hinreichend Raum gegeben (siehe Anlage 6).

Aus Sicht der obersten Landesentwicklungsbehörde wird mithin von einer grundsätzlichen Konformität der Planungen ausgegangen. Vor dem Hintergrund der regionalplanerischen Sicherung des Radweges wird mit einer Maßgabe im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung der Beachtung dieser Zielstellung Nachdruck verliehen.

Energie

Die Varianten der B 181 OU Z-W-M kreuzen mehrere regionalplanerisch gemäß REP Punkt 5.10 gesicherte Trassen und Leitungen der technischen Infrastruktur (Erdöl- und Produktleitungen mit überregionaler Bedeutung und Gasversorgungsleitungen mit überregionaler Bedeutung sowie 110-kV-Leitung im Bereich westlich von Günthersdorf sowie Gasversorgungsleitung mit regionaler Bedeutung östlich der L 183).

Diese sowie weitere diesbezügliche Daten raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen aus dem bei der obersten Landesentwicklungsbehörde geführten Raumordnungskataster des Landes Sachsen-Anhalt wurden der Landesstraßenbaubehörde, Regionalbereich Süd, im Rahmen der Erstellung der Unterlagen für das Verfahren zur Raumverträglichkeitsprüfung übergeben und berücksichtigt. Weitere Erkenntnisse ergeben sich aus den im Zuge der Beteiligung durch die Versorgungsträger abgegebenen Stellungnahmen (siehe Anlage 5). Im Rahmen der Erwidern dieser Stellungnahmen hat die Landesstraßenbaubehörde zugesichert, im Zuge der weiteren Planung und nach erfolgter Geländevermessung die Leitungs- und Anlagenbestände aller Ver- und Entsorger in die Planung zur B 181 OU Z-W-M zu übernehmen. In Abstimmung mit den jeweiligen Leitungsträgern werden dann Maßnahmen zur Sicherung oder Verlegung der jeweiligen Leitungen/Anlagen geplant.

Eine Konformität wird mithin als erreichbar bewertet. Maßgebliche Unterschiede in der Bewertung der Varianten ergeben sich nicht.

Gleiches gilt in Bezug darauf, dass die vorgesehenen Trassenvarianten der B 181 OU Z-W-M 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/ Warsow/ Holthusen/ Schossin – Isar (SuedOstLink, SuedOstLink+)

durchschneiden, deren Realisierung aus Gründen eines überragenden öffentlichen Interesses erforderlich ist.

Die Landesstraßenbaubehörde, Regionalbereich Süd, hat im Zuge ihrer Erwidern der Stellungnahmen der Bundesnetzagentur und der 50 Hertz Transmission GmbH (siehe Anlage 5) zugesichert, die Planungen der Höchstspannungsleitungen bei ihrer weiteren Planung zu berücksichtigen. Die Landesstraßenbaubehörde, Regionalbereich Süd, geht davon aus, dass die Höchstspannungsleitungen genehmigt und auch bereits 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. Die Favorisierung der Varianten A 2.1 und A 1.3 durch die 50 Hertz Transmission GmbH hat die Landesstraßenbaubehörde, Regionalbereich Süd, zur Kenntnis genommen. Unter Verweis auf die diesbezügliche Diskussion des Sachverhaltes im Erörterungstermin im Erörterungsschwerpunkt 6.4 (siehe Anlage 6) hat aus Sicht der Landesstraßenbaubehörde, Regionalbe-

reich Süd, keine der 3 Varianten der B 181 OU Z-W-M Vor- oder Nachteile. Mithin ergibt sich für den Variantenvergleich eine gleichrangige Bewertung.

Teilbewertung Standortpotenziale und technische Infrastruktur

Alle Varianten der B 181 OU Z-W-M dienen den Zielstellungen zur wirtschaftlichen undverkehrlichen Entwicklung des Landes Sachsen-Anhalt gleichermaßen.

Die Varianten des Vorhabens sind grundsätzlich konform mit den Zielen der Regionalplanung zum Saale-Leipzig-Kanal und zum Saale-Leipzig-Kanal-Radweg.

Aufgrund des entfernteren Verlaufes zum Saale-Leipzig-Kanal und zum Saale-Leipzig-Kanal-Radweg wird die Variante A 2.1 als vorteilhafter gegenüber den Varianten A 1.3 und A 2.2 beurteilt. Im Vergleich der Varianten A 1.3 und A 2.2 ist die Variante A 2.2 aufgrund der kürzeren parallelen Linienführung vorteilhafter.

Im Hinblick auf die Sicherung von Trassen und Leitungen der technischen Infrastruktur einschließlich des SuedOstLinkes ergibt sich für den Variantenvergleich eine gleichrangige Bewertung.

4.1.4 Freiraumstruktur

Vorranggebiete für Natur und Landschaft

Im LEP festgelegte Vorranggebiete für Natur und Landschaft sind nicht betroffen.

Das von der Planung mit allen Varianten östlich der L 184 betroffene Vorranggebiet für Natur und Landschaft „Wiesen und Kiesgrube bei Schladebach“ (REP Punkt 5.3.1.3 Z Nr. XXXVI.) dient der Sicherung vorhandener natürlicher und teilweise aus bergbaulicher Tätigkeit hervorgegangener Bodenstrukturen einschließlich der sich hier entwickelnden Lebensräume einer Vielzahl von Tier- und Pflanzenarten. Dieser Lebensraum bildet ein Sekundärbiotop in der Kulturlandschaft, welches in seiner Ausprägung Elemente einer unregulierten, sich dynamisch entwickelnden Flussaue beinhaltet. Es können Funktionszusammenhänge zu Lebensräumen im Bereich des südlich gelegenen Kanalreliktes bestehen. Es handelt sich um eine regional bedeutsame Biotopverbundeinheit des ökologischen Verbundsystems Sachsen-Anhalt.

Dort vorkommende Tier- und Pflanzenarten sind auf dynamische Lebensraumbedingungen eingestellt und weisen typischerweise eine hohe Störungstoleranz und ein hohes Ausbreitungsvermögen auf.

Gleichwohl bildet eine Straße (auch) in diesem Lebensraum eine Zäsur, die mit einer Unterbrechung von Funktionszusammenhängen insbesondere für auf terrestrische Ausbreitung angewiesene Tierarten verbunden ist. Allerdings ist es möglich, durch geeignete Querungshilfen wie beispielsweise Amphibientunnel ein Mindestmaß an Funktionszusammenhängen zu gewährleisten. Ein Erhalt faunistischer Funktionsbeziehungen u. a. für Klein- und Mittelsäuger, Fledermäuse, Reptilien, Amphibien soll für alle Varianten durch die Anlage einer Faunabrücke gewährleistet werden.

Die Variante A 1.3 quert das Vorranggebiet für Natur und Landschaft „Wiesen und Kiesgrube bei Schladebach“ im Randbereich auf einer Länge von ca. 160 m. Im Bereich der Anschlussstelle L 184 werden ca. 1,6 ha am Rand des Vorranggebietes (bereits durch angrenzende Straßen vorbelastet) abgetrennt. Soweit im Umfeld der Anschlussstelle durch technische Maßnahmen (Faunabrücke) eine Durchgängigkeit gewährleistet werden kann, ist Variante A 1.3 aufgrund der ansonsten geringeren randlichen Betroffenheit des Gebietes als vorzugswürdig zu bewerten.

Die Variante A 2.2 quert das Vorranggebiet für Natur und Landschaft „Wiesen und Kiesgrube bei Schladebach“ im Randbereich auf einer Länge von ca. 160 m. Im Bereich der Anschluss-

stelle L 184 werden ca. 1,6 ha am Rand des Vorranggebietes (bereits durch angrenzende Straßen vorbelastet) abgetrennt. Die Variante reicht zusätzlich an den südöstlichen Rand des Vorranggebietes heran, so dass es hier zu einer Unterbrechung von Funktionszusammenhängen sowie zu stärkeren Beeinträchtigungen durch Verkehrsimmissionen kommt als bei der Variante A 1.3, die hier einen etwas größeren Abstand (> 150 m) einhält. Die Variante wird aufgrund dieser Randeffekte als nachrangig bewertet.

Die Variante A 2.1 quert das Vorranggebiet für Natur und Landschaft „Wiesen und Kiesgrube bei Schladebach“ auf einer Länge von ca. 410 m im zentralen Bereich. An dieser Stelle ist eine Faunabrücke über die B 181 vorgesehen, die für eine Verminderung negativer Auswirkungen sorgt. Aufgrund der zentralen Zerschneidung des Vorranggebietes wird diese Variante gegenüber den Varianten A 1.3 und A 2.2 als nachrangig bewertet.

Die Vereinbarkeit mit dem Vorranggebiet für Natur und Landschaft „Wiesen und Kiesgrube bei Schladebach“ ist vor dem Hintergrund der anzustrebenden geringstmöglichen Querung grundsätzlich festzustellen.

Vorbehaltsgebiete für den Aufbau eines ökologischen Verbundsystems

Das Vorbehaltsgebiet für den Aufbau eines ökologischen Verbundsystems „Auengebiet an Elster und Luppe“ (REP Punkt 5.7.3.4. Z Nr. 13, mit rechtlichem Charakter eines Grundsatzes der Raumordnung) soll gemäß der Begründung der Festlegung dazu dienen, für weit auseinanderliegende Biotope großflächige, naturbetonte band- und linienartige Verbundachsen zu schaffen und zu erhalten. Das Gebiet wird von allen Varianten auf einer erheblichen Länge gequert. Diese quantitativ große Betroffenheit ist daher ein gewichtiger Belang. Für den Variantenvergleich bildet zusätzlich eine mögliche Bündelung einen wichtigen Aspekt.

Das Vorbehaltsgebiet für den Aufbau eines ökologischen Verbundsystems „Auengebiet an Elster und Luppe“ wird durch die Variante A 1.3 auf einer Länge von ca. 3,8 km gequert. Im Bereich der Anschlussstelle an die L 184 wird insgesamt eine Fläche von ca. 9,2 ha in Anspruch genommen. Eine Faunabrücke im Bereich des Elster-Saale-Kanalbettes vermindert die Zerschneidungswirkung der Variante. Die vergleichsweise geringste Querungslänge ist durch den Verlauf entlang der Kanaltrasse östlich der L 184 begründet. Im REP ist (unter Berücksichtigung des Planungsmaßstabes) eine Trasse der B 181 n in Parallelführung zur Kanaltrasse zeichnerisch dargestellt.

Das Vorbehaltsgebiet für den Aufbau eines ökologischen Verbundsystems „Auengebiet an Elster und Luppe“ wird durch die Variante A 2.2 auf einer Länge von ca. 4,6 km gequert. Im Bereich der Anschlussstelle an die L 184 wird eine Fläche von ca. 9,2 ha in Anspruch genommen. Die Variante schneidet gegenüber der Variante A 1.3 deutlich ungünstiger ab.

Das Vorbehaltsgebiet für den Aufbau eines ökologischen Verbundsystems „Auengebiet an Elster und Luppe“ wird durch die Variante A 2.1 auf eine Länge von ca. 4,3 km gequert. Im Bereich der Anschlussstelle an die L 184 wird eine Fläche von 12,6 ha in Anspruch genommen. Aufgrund der mit Abstand größten quantitativen Betroffenheit bei gleichzeitig fehlender Bündelung schneidet A 2.1 mit Abstand am ungünstigsten ab.

Die Varianten nehmen an der Anschlussstelle L 183 die gleiche Fläche (ca. 2,5 ha) des Vorbehaltsgebietes für den Aufbau eines ökologischen Verbundsystems „Saaletal und Nebentäler“ (REP Punkt 5.7.3.4. Z Nr. 5, mit rechtlichem Charakter eines Grundsatzes der Raumordnung) in Anspruch.

Vorranggebiete für Landwirtschaft

Vorranggebiete für Landwirtschaft des REP sind von den Varianten nicht betroffen. Vorbehaltsgebiete für Landwirtschaft des LEP und des REP sind von den Varianten ebenfalls nicht betroffen. Das im LEP G 122 festgelegte Vorbehaltsgebiet Landwirtschaft „Gebiet um Wei-

ßenfels“ befindet sich überwiegend südlich des Saale-Leipzig-Kanals und reicht nördlich Wüsteneutzsch auch über den Kanal hinaus. Es ist durch keine der Varianten betroffen.

Bei dem Vorranggebiet für Landwirtschaft „südlich Zöschen“ im TEP Merseburg (Ost) aus dem Jahr 1998 handelt es sich um ein Ziel der Raumordnung, welches durch die Landesstraßenbaubehörde, Regionalbereich Süd, grundsätzlich zu beachten ist. Die verhältnismäßig offene zielförmige Vorgabe und die nicht erfolgte Sicherung des Ziels in späteren Raumordnungsplänen lässt Raum für eine Mehrzahl von Handlungsmöglichkeiten der konkreten Fachplanung zu. Das Ziel entfaltet insofern schwächere Rechtswirkung. Dies wird der Beurteilung der Raumverträglichkeit nachfolgend zu Grunde gelegt. Zudem ist (unter Berücksichtigung des Planungsmaßstabes) zu berücksichtigen, dass bereits die im REP zeichnerisch dargestellte Trasse der B 181 n das Vorranggebiet Landwirtschaft zerschneidet.

Das Vorranggebiet Landwirtschaft „südlich Zöschen“ wird durch die Variante A 1.3 auf einer Länge von ca. 0,9 km randlich betroffen. Variante A 1.3 schneidet im Vergleich mit Abstand am günstigsten ab.

Die Variante A 2.2 weist eine Zerschneidungslänge von ca. 1,4 km auf und zugleich eine stärkere Zerschneidungswirkung als die Variante A 1.3. Unter Berücksichtigung der wie oben konstatierten Handlungsmöglichkeiten kann die Variante A 2.2 gleichwohl als raumordnungskonform angesehen werden.

Die Variante A 2.1 weist mit ca. 1,7 km die längste Zerschneidungslänge und die stärkste Zerschneidungswirkung auf. Zudem erfolgt Flächeninanspruchnahme durch ein Querbauwerk. Die Variante A 2.1 schneidet am ungünstigsten ab, aufgrund der wie oben konstatierten Handlungsmöglichkeiten wird die Konformität gleichwohl als noch gegeben bewertet.

Die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Belangen der Landwirtschaft ist grundsätzlich gegeben und die Flächeninanspruchnahme sollte auf das unbedingt notwendige Maß reduziert werden.

Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für Hochwasserschutz

Laut Z 125 des LEP ist ein Vorranggebiet für das Gewässer Bach durch die Regionalplanung festzulegen. Die REP-Änderung legt unter Punkt 5.3.4 Z 2 ein Vorranggebiet für Hochwasserschutz des Fließgewässers Bach (Flächen zwischen den Uferlinien und Hochwasserdeichen oder den Hochufern sowie die Ausuferungs- und Retentionsflächen) ohne zeichnerische Darstellung fest.

Im Bereich ab dem Weg südlich Friedensdorf bis zum Knotenpunkt an der L 183 schneiden alle Varianten auf ca. 1,3 km gleichermaßen das Vorbehaltsgebiet für Hochwasserschutz „Elster-Luppe-Aue“ gemäß der REP-Änderung Punkt 5.7.7 G 2 Nr. 9. Mit diesem Grundsatz der Raumordnung sollen Planungsträger bei ihren raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen frühzeitig auf diesen potenziell durch Hochwasser gefährdeten Bereich hingewiesen werden.

Ausweislich der Daten des bei der obersten Landesentwicklungsbehörde geführten Raumordnungskatasters des Landes Sachsen-Anhalt erfolgte am Gewässer Bach die wasserrechtliche Festsetzung eines Überschwemmungsgebietes. Die Varianten sollen als Dammbauwerk durch das Überschwemmungsgebiet geführt werden und mit Brückenbauwerken die Gewässer Bach und Mittelgrundgraben queren. Gemäß der Stellungnahme der unteren Wasserbehörde des Saalekreises wird dem Vorhaben grundsätzlich zugestimmt. Der Landesbetrieb für Hochwasserschutz bittet um weitere Abstimmungen, wenn die Vorzugsvariante feststeht und damit auch die wahrscheinlichen Kreuzungsstellen feststehen. Dieses hat die Landesstraßenbaubehörde im Rahmen ihrer Erwiderng (siehe Anlage 5) zugesichert.

Die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Belangen des Hochwasserschutzes aus raumordnerischer Sicht ist mithin gegeben. Eine unterschiedliche Bewertung der Varianten ergibt sich nicht.

Rohstoffgewinnung

Das Kapitel 5.3.6 (Vorranggebiete für Rohstoffgewinnung) des REP, welches unter Punkt 5.3.6.5 Z Nr. XXVII das punktförmig festgelegte Vorranggebiet für Rohstoffgewinnung „Kiessandlagerstätte Wallendorf“ enthielt (im TEP als flächenhaftes Vorranggebiet dargestellt), wurde mit der REP-Änderung aufgehoben. Die Kiessandlagerstätte Wallendorf zählt nicht zu den mit der REP-Änderung nunmehr neu festgelegten Vorranggebieten für Rohstoffgewinnung.

Aufgrund der Lage im weiteren Umfeld ehemaliger Braunkohletagebaue befinden sich alle Varianten westlich einer Linie Zöschen-Witschersdorf und östlich des Anschlusses an die L 184 unter Bezugnahme auf den TEP Merseburg (Ost) in einem festgelegten Gebiet zur Sicherung und Entwicklung von Raumfunktionen als Sanierungsgebiet des Altbergbaues (REP Z 5.6.1.1). Der Handlungsansatz der Festlegung zielt auf Förderung des Biotopverbunds bzw. der Erholungsnutzung, aber auch der Landnutzung und wird insoweit durch entsprechende Festlegungen, wie das Vorranggebiet Landwirtschaft des TEP konkretisiert. Daher erfolgt keine eigenständige Bewertung der Festlegung. Abbau-/Verkippungsgrenzen ehemaliger Tagebaue im Bereich der B 181 OU Z-W-M sind nicht betroffen.

Das Landesamt für Geologie und Bergwesen teilt in ihrer Stellungnahme mit, dass Belange des Braunkohlensanierungsbergbaus nicht betroffen sind. Im Hinblick auf vorhandene Bergbauberechtigungen für Kiessand und Sole sind Abstimmungen mit den Rechteinhabern (Mitteldeutsche Baustoffe GmbH und Stadt Bad Dürrenberg) zu führen. Die Mitteldeutsche Baustoffe GmbH und die Stadt Bad Dürrenberg wurden am Verfahren beteiligt. Eine diesbezügliche Stellungnahme der Mitteldeutschen Baustoffe GmbH liegt vor. Weiterhin beteiligt wurde die Lausitzer und Mitteldeutsche Bergbau-Verwaltungsgesellschaft mbH, die ebenfalls eine Stellungnahme abgegeben hat.

Die Landesstraßenbaubehörde, Regionalbereich Süd, hat zugesichert, sich im Verlauf der nachfolgenden Planungen mit der Mitteldeutschen Baustoffe GmbH, der Stadt Bad Dürrenberg und der Lausitzer und Mitteldeutsche Bergbau-Verwaltungsgesellschaft mbH abzustimmen (siehe Anlage 5).

Teilbewertung Entwicklung Freiraumstruktur

Die Variante A 1.3 schneidet bei in etwa gleicher Flächeninanspruchnahme des Vorranggebietes für Natur und Landschaft besser ab als die Variante A 2.2, da sie eine geringere Querungslänge des Vorbehaltsgebietes für den Aufbau eines ökologischen Verbundsystems aufweist, über eine Faunabrücke Zerschneidungswirkungen vermindert sowie eine Trassenbündelung aufweist. Die Variante erweist sich am vorteilhaftesten hinsichtlich der Zerschneidungslänge des Vorranggebietes für die Landwirtschaft. Insgesamt erweist sich die Variante A 1.3 als Vorzugsvariante.

Die Variante A 2.2 schneidet bei in etwa gleicher Flächeninanspruchnahme des Vorranggebietes für Natur und Landschaft insbesondere hinsichtlich der größeren Querungslänge des Vorbehaltsgebietes für den Aufbau eines ökologischen Verbundsystems gegenüber der Variante A 1.3 ungünstiger ab. Die Variante erweist sich als nachrangig gegenüber der Variante A 1.3 hinsichtlich der Zerschneidungslänge des Vorranggebietes für die Landwirtschaft. Die Variante erweist sich insgesamt als etwas ungünstiger als die Variante A 1.3.

Die Variante A 2.1 schneidet hinsichtlich des Vorranggebietes für Natur und Landschaft leicht günstiger als die Variante A 1.3 ab, da trotz höchster Zerschneidungslänge keine Fläche für die Anschlussstellen in Anspruch genommen wird. Eine Faunabrücke vermindert die negativen Auswirkungen der Zerschneidung an zentraler Stelle. Hinsichtlich des Vorbehaltsgebietes für den Aufbau eines ökologischen Verbundsystems ist die Variante am ungünstigsten von allen Varianten zu bewerten. Auch bei der Zerschneidungslänge des Vorranggebietes

für die Landwirtschaft zeigt sich diese Variante als nachrangig. Insgesamt ist diese Variante als nachrangig bewertet.

Im Hinblick auf die Betroffenheiten festgelegter Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für Hochwasserschutz ergeben sich keine unterschiedlichen Bewertungen der Varianten.

4.1.5 Sonstige öffentliche und private Belange

Die sonstigen öffentlichen und privaten Belange beziehen sich vornehmlich auf die städtebaulichen, verkehrlichen, infrastrukturellen und landwirtschaftlichen Belange.

Städtebauliche Belange

Laut der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes (FNP) Leuna befindet sich eine gemischte Baufläche in Zschöchergeren in 400 m Entfernung zur Variante A 1.3 und ein Sondergebiet Tierhaltung/Landwirtschaft angrenzend. Es ist keine Betroffenheit städtebaulicher Zusammenhänge erkennbar. Eine gemischte Baufläche in Zschöchergeren liegt in 400 m Entfernung zur Variante A 2.1, ein Sondergebiet Tierhaltung/Landwirtschaft angrenzend und eine gemischte Baufläche (Dorfgebiet) in Zscherneddel in 190 m Entfernung. Die Variante A 2.1 rückt am nächsten an Wohnbebauung heran. Zur Variante A 2.2 befindet sich ein Allgemeines Wohngebiet/Gemischte Baufläche in Zschöchergeren in 400 m Entfernung, ein Sondergebiet Tierhaltung/Landwirtschaft angrenzend. Es ist keine Betroffenheit städtebaulicher Zusammenhänge erkennbar.

Die eingegangenen Stellungnahmen der Beteiligten zu den möglichen Belastungen der Siedlungen im Planungsraum wurden durch die Landesstraßenbaubehörde, Regionalbereich Süd, umfassend erwidert (siehe Anlage 5). Die oberste Landesentwicklungsbehörde hat dieser Thematik, insbesondere unter Berücksichtigung der Stellungnahmen der oberen und unteren Immissionsschutzbehörde, der Stadt Leuna, der Stadt Bad Dürrenberg, der Bürgerinitiative Zöschen sowie privater Einwender, auch im Erörterungstermin im Erörterungsschwerpunkt 6.6 nochmals hinreichend Raum gegeben (siehe Anlage 6). Nach dem Planungsstand ist demnach von keinen Grenzwertüberschreitungen auszugehen. Am günstigsten schneidet gleichwohl die Variante 1.3 ab, vor der Variante A 2.2. Die Variante A 2.1 ist am ungünstigsten.

Verkehr (lokales Straßennetz/nichtmotorisierter Verkehr)

Eine gute Erreichbarkeit aller Teilräume untereinander durch Personen- und Güterverkehr wird durch die Varianten nicht beeinträchtigt. Bei allen Varianten wird die Gemeindestraße Roddener Weg in der Anbindung an die B 181alt unterbrochen. Die anliegenden Nutzungen sind über andere öffentliche Straßen im Umfeld von Süden her erreichbar.

Die Gebrüder-von-Wedel-Straße von Friedensdorf nach Kreypau wird überbrückt und über die L 184 an die Variante A 1.3 angeschlossen. Der Weg zwischen Göhren und Pissen wird über die Variante der B 181 n geführt. 6 Wegeverbindungen werden unterbrochen bzw. überbaut. Für die unterbrochenen Wege sind Ersatzwege auf einer Länge von ca. 5,4 km herzustellen.

Die Gebrüder-von-Wedel-Straße von Friedensdorf nach Kreypau wird über die Variante A 2.1 der B 181 n geführt, ebenso der westliche Weg von dem Sondergebiet Tierhaltung/Landwirtschaft am Roddener Weg Richtung Norden, der östliche Weg von Zöschen Richtung Saale-Leipzig-Kanal, der Weg zwischen Zöschen und Schladebach sowie der Weg zwischen der L 184 und Friedensdorf. 5 Wegeverbindungen werden unterbrochen. Insgesamt sind Wege auf einer Länge von ca. 8 km als Ersatz für im Zuge des Trassenbaus entfallene oder durchtrennte vorhandene Wege baulich herzustellen.

Die Gebrüder-von-Wedel-Straße von Friedensdorf nach Kreypau wird überbrückt und über die L 184 an die Variante A 2.2 angeschlossen. Der Weg zwischen Göhren und Pissen wird über die Variante der B 181 n geführt. 7 Wegeverbindungen werden unterbrochen oder überbaut. Insgesamt sind Ersatzwege auf einer Länge von ca. 5,2 km baulich herzustellen.

Wasserwirtschaft, Wasserversorgung, Abwasserbeseitigung, Energieversorgung, Kreislauf- und Abfallwirtschaft, Telekommunikation

Die diesbezüglich relevanten Daten raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen aus dem bei der obersten Landesentwicklungsbehörde geführten Raumordnungskataster des Landes Sachsen-Anhalt wurden der Landesstraßenbaubehörde, Regionalbereich Süd, im Rahmen der Erstellung der Unterlagen für das Verfahren zur Raumverträglichkeitsprüfung übergeben und berücksichtigt. Weitere Erkenntnisse ergeben sich aus den im Zuge der Beteiligung durch die Versorgungsträger abgegebenen Stellungnahmen (siehe Anlage 5). Im Rahmen der Erwidern dieser Stellungnahmen hat die Landesstraßenbaubehörde zugesichert, im Zuge der weiteren Planung und nach erfolgter Geländevermessung die Leitungs- und Anlagenbestände aller Ver- und Entsorger in die Planung zur B 181 OU Z-W-M zu übernehmen. In Abstimmung mit den jeweiligen Leitungsträgern werden dann Maßnahmen zur Sicherung oder Verlegung der jeweiligen Leitungen/Anlagen geplant.

Maßgebliche Unterschiede in der Bewertung der Varianten ergeben sich hieraus nicht.

Landwirtschaftliche Flächennutzung

Die Variante A 1.3 zerschneidet landwirtschaftliche Nutzflächen auf ca. 5,5 km incl. der Anschlussstellen und erweist sich daher mit Abstand als die vorteilhafteste Variante. Die Flächeninanspruchnahme der landwirtschaftlichen Nutzflächen beträgt ca. 54,9 ha. An drei Stellen entstehen durch die Variante ungünstige Flächenzuschnitte (eingeschlossene Flächen zwischen der Trasse B 181 n und vorhandenen oder neu herzustellenden Wegen) für eine landwirtschaftliche Bewirtschaftung. Die Variante A 1.3 überbaut bzw. zerschneidet die Flächendrainage auf ca. 1,4 km. Es sind auf 600 m Länge Flächen mit stationären Kreisberegnungsanlagen betroffen. Zwei Erschließungswege des landwirtschaftlichen Betriebes (Sondergebiet Tierhaltung/Landwirtschaft) westlich von Günthersdorf Richtung Nordosten und Nordwesten werden durch die Variante unterbrochen. Lediglich der westliche Weg wird wiederhergestellt, jedoch in Form einer weitaus längeren Strecke und ohne eine direkte Anbindung an die B 181 n. Eine Betroffenheit des landwirtschaftlichen Betriebes ist anzunehmen.

Die Variante A 2.1 zerschneidet landwirtschaftliche Nutzflächen auf ca. 8,2 km incl. der Anschlussstellen. Die Flächeninanspruchnahme der landwirtschaftlichen Nutzflächen beträgt ca. 54,6 ha. An zwei Stellen entstehen durch die Variante ungünstige Flächenzuschnitte (eingeschlossene Flächen zwischen der Trasse B 181 n und vorhandenen oder neu herzustellenden Wegen) für eine landwirtschaftliche Bewirtschaftung und weist diesbezüglich die geringeren Nachteile auf. Die Variante A 2.1 überbaut bzw. zerschneidet die Flächendrainage auf 0,4 km und weist mit Abstand die geringsten Nachteile auf. Es sind auf ca. 2,3 km Länge Flächen mit stationären Kreisberegnungsanlagen betroffen, was einer Fläche von ca. 210 ha entspricht und daher mit Abstand die größten Nachteile aufweist. Eine Erschließungsstraße (Roddener Straße) des landwirtschaftlichen Betriebes (Sondergebiet Tierhaltung/Landwirtschaft) westlich von Günthersdorf Richtung Nordosten wird durch die Variante unterbrochen, so dass keine direkte Zufahrt zur B 181 mehr möglich ist und die Zugänglichkeit der landwirtschaftlichen Nutzfläche zwischen der Variante und dem Kanalbett nicht mehr möglich ist. Eine erhebliche Betroffenheit des landwirtschaftlichen Betriebes ist anzunehmen.

Die Variante A 2.2 zerschneidet landwirtschaftliche Nutzflächen auf ca. 9,2 km incl. der Anschlussstellen. Die Flächeninanspruchnahme der landwirtschaftlichen Nutzflächen erweist sich mit ca. 52,9 ha als vorteilhaft. An vier Stellen entstehen durch die Variante ungünstige Flächenzuschnitte (eingeschlossene Flächen zwischen der Trasse B 181 n und vorhandenen oder neu herzustellenden Wegen) für eine landwirtschaftliche Bewirtschaftung. Die Variante

A 2.2 überbaut bzw. zerschneidet die Flächendrainage auf ca. 1,4 km. Es sind auf 600 m Länge Flächen mit stationären Kreisberegnungsanlagen betroffen. Zwei Erschließungswege des landwirtschaftlichen Betriebes (Sondergebiet Tierhaltung/Landwirtschaft) westlich von Günthersdorf Richtung Nordosten und Nordwesten werden durch die Variante unterbrochen. Lediglich der westliche Weg wird wiederhergestellt, jedoch in Form einer weitaus längeren Strecke und ohne eine direkte Anbindung an die B 181 n. Eine Betroffenheit des landwirtschaftlichen Betriebes ist anzunehmen.

Die Landesstraßenbaubehörde, Regionalbereich Süd, hat sich auf dem Wege der Erwidern der Stellungnahmen der Beteiligten zu diesem Raumbelag (hier insbesondere des Amtes für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten Süd, des Bauernverbandes Saaletal und der betroffenen Agrarunternehmen) umfassend mit den dargelegten Betroffenheiten auseinandergesetzt. Die oberste Landesentwicklungsbehörde hat dieser Thematik auch im Erörterungstermin im Erörterungsschwerpunkt 6.7 nochmals hinreichend Raum gegeben (siehe Anlage 6). Auf dem Erörterungstermin wurde durch die Landesstraßenbaubehörde, Regionalbereich Süd, zusammenfassend ausgeführt, dass mit dem Neubau der Trasse unvermeidbare Flächenzerschneidungen und Flächeninanspruchnahmen verbunden sind. Die Landesstraßenbaubehörde, Regionalbereich Süd, ist bestrebt, die Flächeninanspruchnahmen so gering wie möglich zu halten und die Eingriffe auf ein Minimum zu reduzieren. Die im Rahmen der Stellungnahme des Amtes für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten Süd vorgeschlagene Durchführung eines vorhabenbezogenen Flurbereinigungsverfahrens hat der Vorhabenträger auch vor, so dass die Beeinträchtigungen für den Einzelnen reduziert werden und somit auch eine Existenzbedrohung nicht zu erwarten ist. Die Landesstraßenbaubehörde, Regionalbereich Süd, wird sich im weiteren Verfahren natürlich auch der Thematik der Bewässerungs- bzw. Entwässerungsanlagen widmen. 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.

Aus Sicht der obersten Landesentwicklungsbehörde wird, wie bereits voran erwähnt, mithin von einer grundsätzlichen Vereinbarkeit der Planung mit den landwirtschaftlichen Belangen ausgegangen. 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, mit der die Landwirtschaft letztendlich gut leben kann. 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 kann dieser raumordnerische Grundsatz in besonderem Maße in das Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung einfließen.

Teilbewertung sonstige öffentliche und private Belange

Die Variante A 1.3 schneidet am besten ab, da sie hinsichtlich der Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen bzw. der Betroffenheit landwirtschaftlicher Infrastruktur den beiden anderen Varianten gegenüber überlegen ist.

Die Variante A 2.1 erweist sich als ungünstigste Variante. Nachteilig ist insbesondere die fehlende Zugänglichkeit landwirtschaftlicher Flächen zwischen B 181 alt, B 181 n südlich des Saale-Leipzig-Kanals und das nahe Heranrücken an die Siedlung Zscherneddel.

Die Variante A 2.2 erweist sich als noch günstige Variante. Insbesondere ist die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen geringer als bei den anderen Varianten. Allerdings

bedingt sie mehr ungünstige Zuschnitte landwirtschaftlicher Flächen und ist auch hinsichtlich drainierter und beregneter Flächen ungünstiger als die Variante A 2.1. Dies ist ausschlaggebend für die Bewertung.

4.1.6 Gesamtvergleich der Varianten im Abschnitt A

Das Gesamtergebnis der abschnittsbezogenen Vergleiche ergibt sich aus einer Zusammenschau der Ergebnisse der zuvor dokumentierten Teilvergleiche zu den Auswirkungen auf die Raumstruktur, die Siedlungsstruktur, die Standortpotenziale und technische Infrastruktur sowie die Entwicklung der Freiraumstruktur, ergänzt um die Auswirkungen auf die sonstigen öffentlichen und privaten Belange.

Teilbewertung Raumstruktur

Es bestehen keine maßgeblichen Unterschiede der geprüften Varianten der B 181 OU Z-W-M für die Raumstruktur. Positive und negative raumstrukturelle Wirkungen stehen nebeneinander. Unter Berücksichtigung der Einordnung des Vorhabens als Ziel der Raumordnung des Landes Sachsen-Anhalt überwiegen die positiven Wirkungen.

Teilbewertung Siedlungsstruktur

Alle drei Varianten sind konform mit den Zielen und Grundsätzen zur Entwicklung der Siedlungsstruktur. Eine Differenzierung der Varianten ergibt sich nicht.

Teilbewertung Standortpotenziale und technische Infrastruktur

Alle Varianten der B 181 OU Z-W-M dienen den Zielstellungen zur wirtschaftlichen undverkehrlichen Entwicklung des Landes Sachsen-Anhalt gleichermaßen.

Die Varianten des Vorhabens sind grundsätzlich konform mit den Zielen der Regionalplanung zum Saale-Leipzig-Kanal und zum Saale-Leipzig-Kanal-Radweg.

Aufgrund des entfernteren Verlaufes zum Saale-Leipzig-Kanal und zum Saale-Leipzig-Kanal-Radweg wird die Variante A 2.1 als vorteilhafter gegenüber den Varianten A 1.3 und A 2.2 beurteilt. Im Vergleich der Varianten A 1.3 und A 2.2 ist die Variante A 2.2 aufgrund der kürzeren parallelen Linienführung vorteilhafter.

Im Hinblick auf die Sicherung von Trassen und Leitungen der technischen Infrastruktur einschließlich des SuedOstLinkes ergibt sich für den Variantenvergleich eine gleichrangige Bewertung.

Teilbewertung Entwicklung Freiraumstruktur

Die Variante A 1.3 schneidet bei in etwa gleicher Flächeninanspruchnahme des Vorranggebietes für Natur und Landschaft besser ab als die Variante A 2.2, da sie eine geringere Querungslänge des Vorbehaltsgebietes für den Aufbau eines ökologischen Verbundsystems aufweist, über eine Faunabrücke Zerschneidungswirkungen vermindert sowie eine Trassenbündelung aufweist. Die Variante erweist sich am vorteilhaftesten hinsichtlich der Zerschneidungslänge des Vorranggebietes für die Landwirtschaft. Insgesamt erweist sich die Variante A 1.3 als Vorzugsvariante.

Die Variante A 2.2 schneidet bei in etwa gleicher Flächeninanspruchnahme des Vorranggebietes für Natur und Landschaft insbesondere hinsichtlich der größeren Querungslänge des Vorbehaltsgebietes für den Aufbau eines ökologischen Verbundsystems gegenüber der Variante A 1.3 ungünstiger ab. Die Variante erweist sich als nachrangig gegenüber der Variante

A 1.3 hinsichtlich der Zerschneidungslänge des Vorranggebietes für die Landwirtschaft. Die Variante erweist sich insgesamt als etwas ungünstiger als die Variante A 1.3.

Die Variante A 2.1 schneidet hinsichtlich des Vorranggebietes für Natur und Landschaft leicht günstiger als die Variante A 1.3 ab, da trotz höchster Zerschneidungslänge keine Fläche für die Anschlussstellen in Anspruch genommen wird. Eine Faunabrücke vermindert die negativen Auswirkungen der Zerschneidung an zentraler Stelle. Hinsichtlich des Vorbehaltsgebietes für den Aufbau eines ökologischen Verbundsystems ist die Variante am ungünstigsten von allen Varianten zu bewerten. Auch bei der Zerschneidungslänge des Vorranggebietes für die Landwirtschaft zeigt sich diese Variante als nachrangig. Insgesamt ist diese Variante als nachrangig bewertet.

Im Hinblick auf die Betroffenheiten festgelegter Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für Hochwasserschutz ergeben sich keine unterschiedlichen Bewertungen der Varianten.

Teilbewertung sonstige öffentliche und private Belange

Die Variante A 1.3 schneidet am besten ab, da sie hinsichtlich der Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen bzw. der Betroffenheit landwirtschaftlicher Infrastruktur den beiden anderen Varianten gegenüber überlegen ist.

Die Variante A 2.1 erweist sich als ungünstigste Variante. Nachteilig ist insbesondere die fehlende Zugänglichkeit landwirtschaftlicher Flächen zwischen B 181 alt, B 181n südlich des Saale-Leipzig-Kanals und das nahe Heranrücken an die Siedlung Zscherneddel.

Die Variante A 2.2 erweist sich als noch günstige Variante. Insbesondere ist die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen geringer als bei den anderen Varianten. Allerdings bedingt sie mehr ungünstige Zuschnitte landwirtschaftlicher Flächen und ist auch hinsichtlich drainierter und beregneter Flächen ungünstiger als die Variante A 2.1. Dies ist ausschlaggebend für die Bewertung.

Gesamtvergleich

Die Variante A 1.3 bildet aufgrund ihres vorteilhaften Abschneidens hinsichtlich der Entwicklung der Freiraumstrukturen sowie ihres gleichzeitig vorteilhaften Abschneidens bei den sonstigen öffentlichen und privaten Belangen auch in der Gesamtbetrachtung die Vorzugsvariante im Abschnitt A. Die Variante schneidet gleichwohl beim Kriterium Standortpotenziale und technische Infrastruktur nachteilig ab.

Die Variante A 2.2 schneidet bezüglich der Auswirkungen auf die Entwicklung der Freiraumstrukturen sowie der sonstigen öffentlichen und privaten Belange leicht nachteiliger ab als Variante A 1.3, hier jedoch jeweils leicht besser als die Variante A 2.1. Beim Kriterium Standortpotenziale und Technische Infrastruktur rangiert Variante A 2.2 zwischen den Varianten A 1.3 und A 2.1. Die Variante A 2.2 belegt in der Rangreihung der geprüften Varianten im Abschnitt A daher den zweiten Platz.

Die Variante A 2.1 schneidet bezüglich der Auswirkungen auf die Standortpotenziale und der technischen Infrastruktur vorteilhaft ab, ist aber im Hinblick auf die Entwicklung der Freiraumstrukturen sowie der sonstigen öffentlichen und privaten Belange nachteilig. In der Rangreihung der im Abschnitt A geprüften Varianten belegt die Variante A 2.1 mithin den dritten Platz.

4.2 Variantenvergleich Abschnitt B

4.2.1 Raumstruktur

Ordnungsraum/ländlicher Raum/Entwicklungssachsen

Die Varianten tragen gleichermaßen dazu bei, den Verdichtungsraum als leistungsfähigen Wirtschaftsstandort zu stärken. Die B 181 OU Z-W-M bildet einen Beitrag zu einer räumlich ausgewogenen, sozial und ökologisch verträglichen Infrastruktur (LEP Z 8, Z 10).

Alle drei Varianten erweisen sich aufgrund ihrer Freirauminanspruchnahme gleichermaßen ungünstig gegenüber dem REP G 5.1.2.6., wonach in Ordnungsräumen nicht besiedelte Flächen als Freiräume mit ihren vielfältigen ökologischen, ökonomischen und sozialen Funktionen für die Belange von Land- und Forstwirtschaft, landschaftsgebundene Erholungsformen sowie für Naturschutz und Landschaftspflege gesichert und entwickelt werden sollen. Da das Vorhaben der Umsetzung der Ziele der Raumordnung des Landes Sachsen-Anhalt zur Entwicklung des Straßenverkehrs unmittelbar entspricht (siehe Ausführungen hierzu im obenstehenden Kapitel 4.1.3), kommt diesem Konflikt gleichwohl hier nur eine nachgeordnete Bedeutung zu.

Der ländliche Raum im Einzugsbereich des Verdichtungsraums Halle ist gemäß REP-Änderung 5.1.3.1. Z 1 ordnungspolitisch zu entwickeln, wobei hier insbesondere der Freiraumsicherung ein hoher Stellenwert einzuräumen ist. Die Trassenvarianten beanspruchen gleichermaßen Freiräume. Die Betroffenheit von Freiraumfunktionen wird im Abschnitt 4.2.4 detailliert bewertet.

Die Varianten dienen gleichermaßen dem LEP Z 17, innerhalb der Entwicklungsachse Halle-Leipzig als bedeutende Bundesstraße neben anderen Verkehrsträgern die Verdichtungsräume national und international anzubinden. Laut REP-Änderung 5.1.4. Z 1 befinden sich die Varianten darüber hinaus innerhalb der zur Erschließung und Entwicklung des ländlichen Raumes festgelegten regionalen Entwicklungsachse Merseburg-Leipzig. Sie tragen maßgeblich zu der Zielsetzung für diese Entwicklungsachse bei.

Teilbewertung Raumstruktur

Es bestehen keine maßgeblichen Unterschiede der geprüften Varianten der B 181 OU Z-W-M für die Raumstruktur. Positive und negative raumstrukturelle Wirkungen stehen nebeneinander. Unter Berücksichtigung der Einordnung des Vorhabens als Ziel der Raumordnung des Landes Sachsen-Anhalt überwiegen die positiven Wirkungen.

4.2.2 Siedlungsstruktur

Zentrale Orte/Sicherung und Entwicklung der Daseinsvorsorge

Die Varianten der B 181 OU Z-W-M sichern in gleichem Maße die Erreichbarkeit von überörtlichen Versorgungseinrichtungen im Verflechtungsbereich und dienen der Verbindung mit den überregionalen Verkehrswegen, wie der B 91 und der A 9 (LEP G 14). Sie dienen der Entwicklung der Zentralen Orte als Ziel- und Verknüpfungspunkte des Verkehrs (LEP Z 28).

Die Ausrichtung der drei Varianten auf das Mittelzentrum Merseburg (LEP Z 37 und über die Landesgrenze hinweg Richtung Oberzentrum Leipzig sichert die Verknüpfung im regionalen und überregionalen Verkehr (LEP Z 34). Die Varianten stehen dem LEP Z 24 der Gewährleistung der öffentlichen Daseinsvorsorge durch die Entwicklung und die Sicherung von Zentralen Orten nicht entgegen, wenngleich die innerörtlichen Streckenabschnitte zu einer Flächeninanspruchnahme führen.

Da die städtebauliche Entwicklung grundsätzlich auf die Innenentwicklung in den Siedlungsgebieten auszurichten ist, ist für die innerörtliche Anbindung in Merseburg zunächst ein Konflikt festzustellen, der die Konformität in Frage stellt, denn es werden Siedlungsflächen beansprucht oder belastet. Da das Verkehrsvorhaben im LEP eingeordnet ist, entspricht dies jedoch den Zielen der Raumordnung. Mithin besteht ein überwiegendes Gewicht der verkehrlichen Zielsetzung. Die Konformität kann somit grundsätzlich hergestellt werden.

Die Varianten B 1 Pg und B 1 Pf führen auf einer kürzeren Strecke (700 m) zu Einschränkungen der Siedlungsentwicklung aufgrund von Flächeninanspruchnahme und Verkehrsemissionen. Dies bewirkt eine vorteilhaftere Bewertung der Varianten B 1 Pg und B 1 Pf.

Die Variante B 1.5 bewirkt eine ungünstigere Bewertung, da sie auf einer längeren Strecke (1,8 km im Mittelzentrum Merseburg und 500 m im Grundzentrum Leuna) zu Einschränkungen der Siedlungsentwicklung führen kann, was jedoch durch Lärmschutzmaßnahmen vermindert werden soll.

Teilbewertung Siedlungsstruktur

Die Varianten B 1 Pg und B 1 Pf weisen aufgrund der geringeren Querungslänge im besiedelten Bereich zentraler Orte deutliche Vorteile gegenüber Variante B 1.5 auf.

Aufgrund der deutlich größeren Querungslänge wird die Variante B 1.5 als nachteilig bewertet.

4.2.3 Standortpotenziale und technische Infrastruktur

Wirtschaft/Vorrangstandorte/regional bedeutsame Standorte

Die Varianten der B 181 OU Z-W-M schaffen gleichermaßen die infrastrukturellen Voraussetzungen, um den Vorrangstandort für landesbedeutsame Industrie- und Gewerbeflächen Leuna (Leuna, Merseburg und Spergau), welcher im Zuge der REP-Änderung unter Punkt 5.4.2 Z Nr. IV räumlich präzisiert festgelegt wurde, zu stärken (LEP Z 55, Z 58). Das Vorhaben trägt damit dazu bei, Arbeitsplätze zu sichern und zu schaffen (LEP G 47). Der Vorrangstandort für landesbedeutsame Industrie- und Gewerbeflächen Leuna wurde im Zuge der REP-Änderung unter Punkt 5.4.2 Z Nr. IV räumlich präzisiert festgelegt.

Die REP-Änderung legt unter Punkt 5.5.1 Z 1 Nr. 6 den Gewerbestandort Leuna/ Günthersdorf, Kötschlitze östlich des Planungsraumes als regional bedeutsamen Standort außerhalb der Zentralen Orte fest, der durch die Varianten eine bessere Anbindung an den Vorrangstandort für landesbedeutsame Industrie- und Gewerbeflächen Leuna erhält, sofern Synergien von Bedeutung sein können.

Die Varianten B 1 Pg und B 1 Pf erschließen den Vorrangstandort für landesbedeutsame Industrie- und Gewerbeflächen Leuna südlich der bestehenden B 181 ohne zusätzliche Ausbaumaßnahmen über die B 91. Folge ist eine Entlastung der B 91 und anderer Straßen zwischen der Anschlussstelle der Varianten und der bestehenden B 181 von Pendlern und Schwerlastverkehr von und zum Vorrangstandort.

Die Variante B 1.5 erschließt den Vorrangstandort für landesbedeutsame Industrie- und Gewerbeflächen Leuna weiter südlich durch eine längere Streckenführung Richtung Westen über die L 178. Folge ist eine stärkere Entlastung für die Stadt Merseburg nördlich des Vorrangstandortes von Verkehr zum und vom Vorrangstandort, jedoch eine stärkere Belastung des Stadtgebietes im Westen.

Die Infra Leuna GmbH bewertet in ihrer Stellungnahme die Varianten B 1 Pf und B 1 Pg als machbar, die Variante B 1.5 jedoch als nachrangig. Die Infra Leuna GmbH verweist auf die zu berücksichtigende Planung der Erweiterung des Chemiestandortes Leuna durch die Kreisentwicklungsgesellschaft Saalekreis mbH (KEG), welche im Zuge der Strukturwandelbewäl-

tigung eine ca. 300 ha große Fläche als Industriegebiet westlich des bestehenden Chemiestandortes Leuna erschließen soll. 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 Flächen 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. Die Landesstraßenbaubehörde, Regionalbereich Süd, hat diesbezüglich erwidert, dass Abstimmungen hierzu mit der KEG bereits geführt wurden. Im Rahmen des Erörterungstermines unter Erörterungsschwerpunkt 6.5 hat die Landesstraßenbaubehörde, Regionalbereich Süd dargelegt, im Zuge der weiteren Planungen die bisherige Verkehrsuntersuchung weiter fortzuschreiben und den im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung des Chemiestandortes stehenden Verkehr hierbei zu berücksichtigen.

Straßenverkehr

Zur Raumerschließung und zur Einbindung der Zentralen Orte sowie der Wirtschafts- und Tourismusräume in das nationale und europäische Verkehrsnetz ist das vorhandene Straßennetz zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen (LEP Z 78). Zur Verbesserung des großräumigen und überregionalen Verkehrs und damit auch zur Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes ist der Bundesverkehrswegeplan schrittweise umzusetzen (LEP Z 79). Der Ausbau von Bundesfernstraßenverbindungen einschließlich von Ortsumgehungen für den großräumigen überregionalen Straßenverkehr ist zur Wirtschaftsförderung sowie zur Gewährleistung der Erreichbarkeit von Zentralen Orten und sonstigen Siedlungsbereichen vordringlich erforderlich. Dazu zählen insbesondere die im Bundesverkehrswegeplan festgelegten Vorhaben des vordringlichen und des weiteren Bedarfes (LEP Z 81).

Das im Bundesverkehrswegeplan 2030 im vordringlichen Bedarf eingeordnete Vorhaben „B 181 Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg“ ist mithin Ziel der Raumordnung des Landes Sachsen-Anhalt. Der REP enthält hierfür eine generalisierte zeichnerische Darstellung als Planung, die der näheren Abstimmung bedarf (Hauptverkehrsstraße mit Landesbedeutung). Auch in dem in Neuaufstellung befindlichen Landesentwicklungsplan Sachsen-Anhalt ist gemäß Ziel Z 5.3.3-2 zur Verbesserung der großräumigen und überregionalen Verkehrsbedingungen und damit auch zur Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes die Umsetzung des Bundesverkehrswegeplanes 2030 und des Investitionsgesetzes Kohleregion „Bundesfernstraße 181 Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg“ festgelegt und generalisiert zeichnerisch dargestellt (Planung). Alle Varianten dienen diesem Ziel sowie dem Ziel, eine leistungsfähige Verkehrsverbindung zu den Nachbarregionen und zum überregionalen Verkehrsnetz herzustellen, gleichermaßen.

Alle Varianten entlasten die bestehende B 181 (überregionale bedeutsame Hauptverkehrsstraße gemäß LEP), die Weißenfelder Straße und die B 91 (überregional bedeutsame Hauptverkehrsstraße gemäß LEP) in den nordöstlichen Stadtteilen von Merseburg durch eine teilweise Verlagerung von Durchgangs- und Schwerverkehr. Folge wird voraussichtlich eine Rückstufung der bestehenden B 181 sein.

Die Variante B 1 Pg führt zu einer guten Anbindung an nachgeordnete Straßen:

- kreuzungsfreie Anschlussstelle an die L 183 (Straße mit regionaler Bedeutung gemäß REP),
- Anschluss an die L 182 (Straße mit regionaler Bedeutung gemäß REP),
- kreuzungsfreie Anschlussstelle an die B 91.

Die Variante B 1 Pf führt zu einer weniger guten Anbindung an nachgeordnete Straßen:

- kreuzungsfreie Anschlussstelle an die L 183,

- keine Anbindung an die L 182,
- kreuzungsfreie Anschlussstelle an die B 91.

Die Variante B 1.5 führt zu einer weniger guten Anbindung an nachgeordnete Straßen:

- kreuzungsfreie Anschlussstelle an die L 183,
- keine Anbindung an die L 182,
- Anbindung mit Kreiselsystem an L 178,
- Anbindung an die B 91 über die L 178 n, deren Anbindung an die B 91 (bereits umgesetztes Ziel des LEP Z 85).

Alle Varianten tragen durch Flächeninanspruchnahme und Zerschneidung zur Abnahme der Biodiversität sowie zur Versiegelung von Boden und Belastung des Klimas bei. Da das Vorhaben ein Ziel der Raumordnung darstellt, ist die Umsetzung gegenüber einer Vermeidung dieser Betroffenheiten vorrangig. Es besteht grundsätzlich eine Konformität.

Soweit das Erfordernis des Vorhabens in mehreren Stellungnahmen aus dem Beteiligungsverfahren einschließlich der Öffentlichkeitsbeteiligung grundsätzlich hinterfragt wurde, hat dies die Landesstraßenbaubehörde, Regionalbereich Süd, jeweils umfassend erwidert (siehe Anlage 5). Die oberste Landesentwicklungsbehörde hat dieser Thematik auch im Erörterungstermin im Erörterungsschwerpunkt 6.1 nochmals hinreichend Raum gegeben (siehe Anlage 6). Für die Raumverträglichkeitsprüfung ergeben sich hieraus keine zu berücksichtigenden Belange.

Die eingegangenen Stellungnahmen der Beteiligten zur verkehrlichen Anbindung in Merseburg, insbesondere des Straßenverkehrsamtes des Saalekreises, der Stadt Merseburg, der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH, der Deutschen Bahn AG, der Halleschen Verkehrs AG, der Infra Leuna GmbH und der Kreisentwicklungsgesellschaft Saalekreis mbH, wurden durch die Landesstraßenbaubehörde, Regionalbereich Süd, umfassend erwidert (siehe Anlage 5). Die oberste Landesentwicklungsbehörde hat dieser Thematik auch im Erörterungstermin im Erörterungsschwerpunkt 6.5 nochmals hinreichend Raum gegeben (siehe Anlage 6).

Schienenverkehr

Die Querung der DB-Strecke 6340 (Stammstrecke Halle-Weißenfels-Naumburg-Erfurt) als überregionale Schienenverbindung gemäß LEP und der DB-Strecke 6807 (Merseburg-Querfurt) als regionale Schienenverbindung gemäß REP-Änderung durch die Varianten B 1 Pg und B 1 Pf mit Brückenbauwerken ist als grundsätzlich raumordnungskonform zu bewerten. Ebenso ist die Brückenquerung der DB-Strecke 6340 (Stammstrecke Halle-Weißenfels-Naumburg-Erfurt) durch die Variante B 1.5 als grundsätzlich raumordnungskonform zu bewerten.

Die Deutsche Bahn AG hat im Zuge ihrer Stellungnahme in Bezug auf die Kreuzung der Strecke 6340 (Halle – Baunatal – Guntershausen) durch die Varianten B 1 Pg, B 1 Pf und B 1.5 darauf hingewiesen, dass für diese Strecke mit Investitionsgesetz Kohleregion (InvKG) Nr. 18 die Anhebung der Streckengeschwindigkeit von 120 km/h auf 160 km/h zwischen Halle und Naumburg vorgesehen ist und entsprechende Planungsparameter im weiteren Planungsverlauf perspektivisch zu beachten sind. Weiterhin ist etwa 200 m südlich des Kreuzungspunktes der Variante B 1.5 auf der Strecke 6340 der Neubau einer Verkehrsstation gemäß InvKG Nr. 25 derzeit in Planung. Die Deutsche Bahn 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 - 4,0 der Strecke 6807 beinhaltet. Dieses scheint mit der Variante B 1.5 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 Deutschen Bahn genutzt werden sollen. Diese Variante wird daher nach heutigem Wissensstand durch die Deutsche Bahn abgelehnt. Hingewiesen wurde weiterhin in Bezug auf die Querung der Bahnstrecke 6810 (Merseburg-Anschluss Kohlebahn Lochau) durch alle Varianten darauf, dass diese Strecke weiterhin aktiv ist und die aktuellen Anschließter Deponie Halle sowie Knauf Werke derzeit Studien zu Nachfolgeverkehren erarbeiten, wenn aus der Kohleverstromung ausgetreten wird und die damit verbundenen Verkehre ggf. entfallen.

Im Zuge ihrer Erwiderung der Stellungnahme der Deutschen Bahn hat die Landestraßenbaubehörde, Regionalbereich Süd, zugesichert, dass die Hinweise der Deutschen Bahn berücksichtigt und im Zuge der weiteren Planungen zur B 181 OU Z-W-M grundsätzlich Abstimmungen mit der Deutschen Bahn AG erfolgen werden. Die nach dem Planungsstand durch die Deutsche Bahn AG vorgetragene Konflikte der Variante B 1.5 mit der vorgesehenen schienenseitigen Anbindung der vorgesehenen Erweiterung des Chemiestandortes Leuna führen gleichwohl in der Bewertung zu einem nachteiligen Abschneiden dieser Variante.

Wasserstraßen

Die Saale, als schiffbarer Fluss (REP), wird von allen drei Varianten durch eine Brücke überquert. Die lichte Höhe der Brücke von ca. 6 m erlaubt eine Nutzung für die Binnenschifffahrt.

Das Wasser- und Schifffahrtsamt Elbe hat im Rahmen der hierzu abgegebenen Stellungnahme bestätigt, dass gegen die Planung keine grundsätzlichen Bedenken bestehen. Darauf hingewiesen wurde, dass neben der Saale auch der Umgehungskanal Merseburg mit der Neufassung des Wasserstraßengesetzes Bestandteil der Bundeswasserstraßen ist. Die im Hinblick auf die Kreuzungen der Saale und des Umgehungskanals Merseburg vorzusehenden Brücken sind ohne Pfeiler im Gewässerbett auszubilden. Für die Brücken sind Durchfahrtshöhen von mind. 4,5 m über dem jeweiligen Bezugswasserstand MHW oder HSW einzuhalten.

Die Landestraßenbaubehörde, Regionalbereich Süd, hat hierzu dargelegt, dass im Zuge der nachfolgenden Planungen die Querungsstellen der Bundeswasserstraßen durch die B 181 OU Z-W-M einschließlich der Brückenbauwerke unter Berücksichtigung der Hinweise des Wasser- und Schifffahrtsamtes Elbe konkretisiert und dann die weiteren erforderlichen 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 werden.

Mithin besteht eine grundsätzliche Konformität der Planung.

Radverkehr

Der überregional bedeutsame Saale-Radweg (REP Punkt 5.9.4.4. Z) ist von den Varianten gleichermaßen berührt. Aufgrund der vorgesehenen Saale-Brücke besteht eine Konformität mit der Festlegung.

Öffentlicher Personennahverkehr

Die plangleiche Querung der regional bedeutsamen Straßenbahnverbindung Halle-Merseburg-Leuna-Bad Dürrenberg (REP 5.9.8.13 Z) als Kreuzung durch die Variante B 1 Pg ist als raumordnungskonform zu bewerten. Die planfreie Querung der regional bedeutsamen Straßenbahnverbindung durch die Varianten B 1 Pf und B 1.5 ist als vorteilhafter zu bewerten.

ten, da die Taktung nicht betroffen ist. Seitens der Halleschen Verkehrs AG (HAVAG) stellen die Varianten B 1 Pg/B 1 Pf die Vorzugsvarianten dar.

Energie

Die Varianten B 1 Pg und B 1 Pf berühren keine regional bedeutsamen Leitungen.

Die Variante B 1.5 befindet sich im Bereich regionalplanerisch gesicherter Trassen und Leitungen der technischen Infrastruktur (Erdöl- und Produktenleitungen mit regionaler Bedeutung).

Diese sowie weitere diesbezügliche Daten raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen aus dem bei der obersten Landesentwicklungsbehörde geführten Raumordnungskataster des Landes Sachsen-Anhalt wurden der Landesstraßenbaubehörde, Regionalbereich Ost, im Rahmen der Erstellung der Unterlagen für das Verfahren zur Raumverträglichkeitsprüfung übergeben und berücksichtigt. Weitere Erkenntnisse ergeben sich aus den im Zuge der Beteiligung durch die Versorgungsträger abgegebenen Stellungnahmen (siehe Anlage 5). Im Rahmen der Erwidern dieser Stellungnahmen hat die Landesstraßenbaubehörde zugesichert, im Zuge der weiteren Planung und nach erfolgter Geländevermessung die Leitungs- und Anlagenbestände aller Ver- und Entsorger in die Planung zur B 181 OU Z-W-M zu übernehmen. In Abstimmung mit den jeweiligen Leitungsträgern werden dann Maßnahmen zur Sicherung oder Verlegung der jeweiligen Leitungen/Anlagen geplant.

Eine Konformität wird mithin als erreichbar bewertet. Maßgebliche Unterschiede in der Bewertung der Varianten ergeben sich nicht.

Teilbewertung Standortpotenziale und technische Infrastruktur

Die Varianten B 1 Pg und B 1 Pf weisen nur geringfügige Unterschiede auf. Aufgrund der unterschiedlichen Anbindung an das nachgeordnete Straßennetz weist die Variante B 1 Pg einen leichten Vorteil auf. Insgesamt wird dieser Unterschied aber als nachrangig für die Teilbewertung eingestuft, so dass beide Varianten gleichermaßen in Frage kommen.

Die Variante B 1.5 ist aufgrund der Konflikte mit der vorgesehenen schienenseitigen Anbindung der vorgesehenen Erweiterung des Chemiestandortes Leuna nachteilig.

4.2.4 Freiraumstruktur

Vorranggebiete für Natur und Landschaft

Das Vorranggebiet für Natur und Landschaft „Saale-Elsteraue“ (REP Punkt 5.3.1.3. Z Nr. XXIX) wird bei allen drei Varianten an gleicher Stelle auf einer Länge von ca. 0,75 km in Anspruch genommen und zerschnitten. Dammbauwerke verursachen eine zusätzliche Flächeninanspruchnahme.

Der angrenzende Niederungsabschnitt im landesplanerisch als Vorranggebiet für Hochwasserschutz gesicherten Überschwemmungsgebiet weist eine vergleichbare Funktion auf, wurde aufgrund dieser bestehenden Sicherung aber nicht in die zeichnerische Darstellung einbezogen. Dieser Abschnitt wird durch ein langes Brückenbauwerk gequert.

Das Gebiet dient der Sicherung einer Vielzahl wertvoller Biotope und dem nachhaltigen Schutz von Lebensräumen für vom Aussterben bedrohte Tier- und Pflanzenarten im Auenbereich. Naturnahe Oberflächengewässersysteme, Nass- und Feuchtgebiete sollen erhalten und wo erforderlich, in einen naturnahen Zustand gebracht werden. Die abflussverzögernde Wirkung ist zu erhalten und soll zu einem ausgeglichenen Wasserhaushalt beitragen. Überschwemmungsgebiete sollen erhalten oder nach Möglichkeit wiedergewonnen werden.

Die Inanspruchnahme ist vor diesem Hintergrund als ein erheblicher Konflikt zu bewerten, der die Konformität der Planung in Frage stellen könnte. In diesem Zusammenhang ist ergänzend darauf hinzuweisen, dass in der Saaleaue ein EU-Vogelschutzgebiet (DE 4638-401) besteht.

Da die Planung jedoch als Ziel der Raumordnung im LEP eingeordnet und im REP (unter Berücksichtigung des Planungsmaßstabes) bereits eine das Gebiet in räumlicher Nähe querende Trasse der B 181 n zeichnerisch dargestellt ist und der angrenzende Niederungsabschnitt durch ein großes Brückenbauwerk gequert werden soll, kann die Raumverträglichkeit generell als gegeben angesehen werden. Allerdings ist für diese Bewertung vorauszusetzen, dass

- geeignete Maßnahmen vorgesehen und umgesetzt werden, um durch die Planung bedingte Beeinträchtigungen der vorrangigen Funktion für Natur und Landschaft möglichst weitgehend zu vermeiden; hierzu gehören Maßnahmen, mit denen das Eintreten artenschutzrechtlicher Zugriffsverbote (§ 44/45 BNatSchG) oder der Erhaltungsziele des betroffenen Vogelschutzgebiets vermieden wird,
- geeignete Maßnahmen vorgesehen und umgesetzt werden, um nicht vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft gemäß den Vorgaben der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung auszugleichen oder zu ersetzen.

Das nördlich gelegene Vorranggebiet „Elster-Luppe-Aue“ (REP Punkt 5.3.1.3. Z Nr. XXXII) ist nicht betroffen.

Vorbehaltsgebiete für den Aufbau eines ökologischen Verbundsystems

Das Vorbehaltsgebiet für den Aufbau eines ökologischen Verbundsystems „Saaletal und Nebentäler“ (REP Punkt 5.7.3.4. Z Nr. 5, mit rechtlichem Charakter eines Grundsatzes der Raumordnung) wird von allen drei Varianten an gleicher Stelle auf einer Länge von ca. 0,8 km zerschnitten. Zusätzlich verursachen Dammbauwerke eine Flächeninanspruchnahme.

Das Vorbehaltsgebiet für den Aufbau eines ökologischen Verbundsystems „Saaletal und Nebentäler“ soll gemäß der Begründung der Festlegung u. a. dazu dienen, für weit auseinanderliegende Biotope großflächige, naturbetonte band- und linienartige Verbundachsen zu schaffen und erhalten.

Dies lässt sich konkret auf eine Entwicklung von Funktionszusammenhängen zwischen den angrenzenden Vorranggebieten Elster-Luppe Aue, Saale-, Elsteraue, Wiesen und Kiesgrube bei Schladebach und den südlich des reliktschen Saale-Elster-Kanalbetts liegenden Kiesteichen beziehen.

Die Sicherung und Entwicklung dieser Funktionszusammenhänge wird erheblich gestört, da das Vorbehaltsgebiet auf gesamter Länge zerschnitten wird. Die Entwicklung von Korridoren wird unterbrochen, Wanderungsbewegungen der Fauna werden beeinträchtigt.

Da die Durchgängigkeit durch Brückenbauwerke gewährleistet wird, das Vorhaben im LEP als Ziel der Raumordnung eingeordnet und im REP (unter Berücksichtigung des Planungsmaßstabes) bereits eine das Gebiet in Benachbarung zu den beurteilten Trassenvorschlägen querende Trasse der B 181 n dargestellt ist, kann eine Raumverträglichkeit generell als gegeben angesehen werden. Die Planung ist somit raumordnungskonform. Für diese Bewertung ist vorauszusetzen, dass

- geeignete Maßnahmen vorgesehen und umgesetzt werden, um durch die Planung bedingte Beeinträchtigungen der Funktion für Natur und Landschaft möglichst weitgehend zu vermeiden;
- bei Bedarf geeignete Maßnahmen vorgesehen und umgesetzt zur Stützung/Entwicklung beeinträchtigter Funktionszusammenhänge vorgesehen werden.

Vorranggebiete für Landwirtschaft

Vorranggebiete und Vorbehaltsgebiete für Landwirtschaft sind von den Varianten nicht betroffen.

Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für Hochwasserschutz

Die Varianten B 1 Pg und B 1 Pf queren das Vorranggebiet für Hochwasserschutz „Saale“ (LEP Z 123, REP-Änderung Punkt 5.3.4 Z 1) auf kürzester Strecke (etwa 1,5 km) mittels einer Brücke. Aufgrund der Überbrückung wird von einer raumordnungskonformen Umsetzung ausgegangen. Für die lediglich kleinflächige Überbauung von Überschwemmungsflächen im Bereich der Stützen wird eine relevante Beeinflussung des Abflusses vermieden. Die Verringerung des Retentionsvermögens kann kompensiert werden. Auch die Funktion der Saaleniederung für Natur und Landschaft bleibt aufgrund der Überbrückung erhalten (keine Trennwirkung).

Die Variante B 1.5 quert das Vorranggebiet für Hochwasserschutz mittels einer Brücke auf längerer Strecke mit ca. 1,65 km. Aufgrund der Überbrückung wird bei nachrangiger Einstufung von einer raumordnungskonformen Umsetzung ausgegangen.

Im Bereich ab dem Knotenpunkt an der L 183 bis zur Querung der DB-Strecke 6810 Merseburg-Anschluss Kohlebahn Lochau schneiden alle Varianten auf ca. 0,8 km gleichermaßen das Vorbehaltsgebiet für Hochwasserschutz „Elster-Luppe-Aue“ gemäß der REP-Änderung Punkt 5.7.7 G 2 Nr. 9. Mit diesem Grundsatz der Raumordnung sollen Planungsträger bei ihren raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen frühzeitig auf diesen potenziell durch Hochwasser gefährdeten Bereich hingewiesen werden. Unterschiede bei den Varianten sind aus raumordnerischer Sicht nicht erkennbar.

Gemäß der Stellungnahme der unteren Wasserbehörde des Saalekreises wird dem Vorhaben grundsätzlich zugestimmt. Der Landesbetrieb für Hochwasserschutz bittet um weitere Abstimmungen, wenn die Vorzugsvariante feststeht und damit auch die wahrscheinlichen Kreuzungsstellen feststehen. Dieses hat die Landesstraßenbaubehörde im Rahmen ihrer Erwiderng (siehe Anlage 5) zugesichert.

Rohstoffgewinnung

Festlegungen zur Rohstoffsicherung sind nicht betroffen.

Teilbewertung Entwicklung der Freiraumstruktur

Die Varianten B 1 Pg und B 1 Pf sind als gleichwertige Varianten im Hinblick auf die Freiraumfunktionen zu betrachten.

Die Variante B 1.5 erweist sich aufgrund der größeren Querungslänge des Vorranggebietes für Hochwasserschutz und der insgesamt größeren Trassenlänge als nachteilig.

4.2.5 Sonstige öffentliche und private Belange

Die sonstigen öffentlichen und privaten Belange beziehen sich vornehmlich auf die städtebaulichen, verkehrlichen, infrastrukturellen und landwirtschaftlichen Belange.

Aufgrund des hier in erheblichem Teil innerörtlichen Verlaufs aller geprüften Varianten erfolgt zunächst eine tabellarische Kurzdarstellung der jeweiligen baulichen Charakteristik der Varianten sowie ihrer verkehrlichen Wirkungen, die Gegenstand einer separaten verkehrlichen Bewertung waren.

Bauliche Charakteristik und verkehrliche Wirkung der Varianten im Innerortsverlauf des Abschnitts B

Belange / räumliche Festlegungen	Verglichene Teilvarianten Abschnitt B		
	B 1 Pg	B 1 Pf	B 1.5
Beschreibung des innerörtlichen Trassenverlaufs	<p>Ab dem Erreichen des westlichen Saaleufers verläuft die Gradiente der Trasse in etwa geländegleich.</p> <p>Die Variante wird bis zur Weißenfelder Straße (L 182) mit begleitender Straßenbahn als vier-spurige Kraftfahrstraße geführt (Tempo 100 km/h, Breite 22 m).</p> <p>Die L 182 wird plan-gleich gekreuzt.</p> <p>Es wird der bestehende Knoten zum Anschluss an die B 91 genutzt.</p> <p>Die DB-Strecken 6810 und 6340 werden im Zuge der im Querschnitt und in der Lage zu ändernden Eisenbahnbrücke über die B 181 n geführt. Das vorhandene Kreuzungsbauwerk muss weiter südlich neu gebaut werden.</p> <p>Die DB-Strecke 6807 Merseburg - Querfurt wird als Eisenbahnbrücke über die B 91 geführt (eingleisig nicht elektrifiziert), das vorhandene Kreuzungsbauwerk mit der B 91 muss ersetzt und verlängert werden.</p>	<p>Ab dem Erreichen des westlichen Saaleufers liegt die Gradiente der Trasse zum Erreichen der erforderlichen lichten Höhen über den genannten Verkehrswegen deshalb erheblich über der derzeitigen Geländeoberkante.</p> <p>In der Voruntersuchung wird davon ausgegangen, dass das Brückenbauwerk über die Saale bis zur B 91 weitergeführt wird (530 m zusätzlich zur 1.720 m langen Brücke über das Saaletal), weil ein Damm einen sehr großflächigen Eingriff bewirken würde.</p> <p>B 1 Pf endet am planfreien Knoten mit der B 91.</p> <p>Die Variante sieht die Querung der DB-Strecken als Brückenbauwerke über die DB-Strecken 6810, 6340 und 6810. Die DB-Strecke 6807 Merseburg - Querfurt wird als Eisenbahnbrücke über die B91 geführt (eingleisig nicht elektrifiziert), das vorhandene Kreuzungsbauwerk mit der B 91 muss ersetzt und verlängert werden.</p>	<p>Die Kraftfahrstraße endet am planfreien Knoten mit der L178 n.</p> <p>Ab dem Erreichen des westlichen Saaleufers liegt die Gradiente der Trasse zum Erreichen der erforderlichen lichten Höhen über den genannten Verkehrswegen deshalb erheblich über der derzeitigen Geländeoberkante.</p> <p>Aufgrund der im weiteren Verlauf zwingend planfrei zu querenden Anlagen (einschl. Gewerbebetrieb) wird in der Voruntersuchung davon ausgegangen, dass das Bauwerk über die Saale bis östlich der Querung mit den DB-Strecken 6810 und 6340 weitergeführt wird. Im Anschluss daran werden der Kötzscheiner Weg und die B 91 mit weiteren Einzelbauwerken unterführt.</p> <p>Brückenbauwerke über DB-Strecken 6810, 6340 und 6807 ohne Änderungen der Bahnanlage;</p> <p>DB-Strecke 6807 muss mit Stützmauer gegenüber höherliegender L 178n gesichert werden.</p>
Verkehr Lokales Straßennetz	<p>Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung der Weißenfelder Straße Nord:</p> <p>Verdopplung des KFZ-Verkehrs, Erhöhung des Schwerlastverkehrs um 55 %</p> <p>Weißenfelder Straße Süd (L 182):</p> <p>Erhöhung des Kfz-Verkehrs um 58 %, des Schwerlastverkehrs um 44 %</p>	<p>Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung der Weißenfelder Straße Nord und Süd (L 182):</p> <p>Verdopplung des KFZ-Verkehrs, Erhöhung des Schwerlastverkehrs um 89 %</p> <p>Die bestehende B 181 wird westlich L 183 um 62 % entlastet, die L 183 wird hingegen nördlich mit 140 % und südlich mit 17% mehr</p>	<p>Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung der Weißenfelder Straße Nord:</p> <p>Erhöhung des KFZ-Verkehrs um 16 %, Erhöhung des Schwerlastverkehrs um 11 %</p> <p>Weißenfelder Straße Süd (L 182):</p> <p>Erhöhung des Kfz-Verkehrs um 15 %, des Schwerlastverkehrs um 11 %</p>

Belange / räumliche Festlegungen	Verglichene Teilvarianten Abschnitt B		
	B 1 Pg	B 1 Pf	B 1.5
	Die bestehende B 181 wird westlich L 183 um 58 % entlastet, die L 183 wird hingegen nördlich mit 129 % und südlich mit 80 % mehr Verkehr belastet, die L 182 nördlich mit zusätzlich 125 % und südlich mit 58 % Verkehr belastet, für die B 91 wird eine kleine Entlastung von nördlich 5 % und südlich 3 % prognostiziert. Die L 178n wird 25 % mehr Verkehr aufnehmen.	Verkehr belastet, die L 182 nördlich und südlich mit zusätzlich 96 % Verkehr belastet, für die B 91 wird eine Zunahme des Verkehrs nördlich nur um 1 % und südlich um 11 % prognostiziert. Die L 178 n wird 22 % mehr Verkehr aufnehmen.	Die bestehende B 181 wird westlich L 183 um 66 % entlastet, die L 183 wird hingegen nördlich mit 170 % und südlich mit 50 % mehr Verkehr belastet, für die L 182 wird eine Zunahme des Verkehrs nördlich und südlich um 16% Verkehr prognostiziert, für die B 91 wird Entlastung nördlich von 7 % und südlich von 14 % prognostiziert. Die L 178 n wird 57 % mehr Verkehr aufnehmen.
	Die Strecke 6810 östlich der Saale wird bei allen Varianten mit einem Bauwerk unterführt. Weitere Maßnahmen sind nicht erforderlich.		

Städtebauliche und verkehrliche Belange

Die Variante B 1 Pg hat eine Baulänge von ca. 4,12 km, wovon etwa ein Viertel im Stadtgebiet durch kaum bebauten Gebiet verläuft. Durch die Trasse wird eine Fläche von ca. 31,15 ha in Anspruch genommen. Die Variante B 1 Pf hat eine Baulänge von ca. 4,05 km, wovon etwa ein Viertel im Stadtgebiet durch kaum bebauten Gebiet verläuft. Durch die Trasse wird eine Fläche von ca. 29,6 ha in Anspruch genommen. Die Variante B 1.5 hat eine Baulänge von ca. 5,38 km. Aufgrund der großen Streckenlänge ist ein wesentlich stärkerer Eingriff in städtebauliche Zusammenhänge zu erwarten als bei den beiden anderen Varianten. Durch die Trasse wird eine Fläche von ca. 37,75 ha in Anspruch genommen.

Durch die geplante Maßnahme in der Variante B 1 Pg entstehen Eingriffe in private Grundstücksflächen durch Inanspruchnahme (Flächenentzug und Abriss von Gebäuden). Überbaut werden eine Bauschutt- und Erdstoffdeponie Bauhof Stadt Merseburg, ein derzeit ungenutztes Gewerbegrundstück mit Bebauung (ehemaliges Autohaus) an der Weißenfelser Straße, ein südwestlich der neuen Rampe an die B 91 gelegenes Privatgrundstück, auf einer Teilfläche mit ehemaligen Garagen mit aufgesetzten Photovoltaikanlagen.

Durch die geplante Maßnahme in der Variante B 1 Pf entstehen Eingriffe in private Grundstücksflächen durch Inanspruchnahme (Flächenentzug und Abriss von Gebäuden):

- durch Überbrückung wäre eine weitere Nutzung der Deponiefläche durch den städtischen Bauhof u. U. möglich,
- ein derzeit leerstehendes ehemaliges Autohaus an der Weißenfelser Straße, künftige Nutzung des derzeit ungenutzten Gewerbegrundstücks (überbrückt) ist unklar.

Die neue westliche Rampe überbaut die derzeitige Zufahrt von der B 91 in die mit Photovoltaikanlagen bebaute private Fläche. Deren Erschließung ist über die Kreuzung Kötzschener Weg möglich. Im Überbauungsbereich müssen ehemalige Garagen mit Photovoltaikanlagen abgerissen werden. Ersatz ist nicht vorgesehen. Die Grünfläche entlang des Wohngebietes im Westen am planfreien Knoten mit der B 91 wird teilweise überbaut.

Aufgrund des geringen Abstands ergibt sich das gleiche Abschneiden der Varianten B 1 Pg und B 1 Pf.

Durch die geplante Maßnahme in der Variante B 1.5 entsteht durch Inanspruchnahme (Flächenentzug und Abriss von Gebäuden) eine Betroffenheit sowohl von Wohnbauflächen inklusive Dorfgebiet, Gewerbegebiet und Grünflächen in stärkerem Maße.

Es entstehen Eingriffe in private Grundstücksflächen wie folgt: Gewerbegebiet/Sondergebiet Einzelhandel (BP Nr. 1 Leuna), Industriegebiet Merseburg Süd-West (Leuna III) (BP Nr. 65 Merseburg), angrenzend Sondergebiet Photovotak (BP Nr. 51 Leuna und 54 Merseburg) und Dorfgebiet (FNP Leuna). Hinzu kommt die Tangierung von Misch-, Wohn- und Sondergebieten in Merseburg, Streckenlänge gesamt ca. 1,5 km sowie die Tangierung eines Friedhofs und die Überbauung von Kleingärten im Randbereich einer Kleingartenanlage.

Die Variante B 1.5 schneidet mithin ungünstiger ab.

Bezüglich der Wegeverbindungen wird bei allen Varianten davon ausgegangen, dass die unterbrochenen Wege sowie Anschlüsse der Flurstücke an öffentliche Wegeparzellen durch Ersatzwege wiederhergestellt werden. Da derzeit die Bewirtschaftungszuständigkeiten und der tatsächliche Verlauf der öffentlichen Wegeparzellen nicht umfassend bekannt sind, kann keine Länge für Ersatzwege genannt werden. Bei Variante B 1 Pg werden vier Wege erhalten und überbrückt, ein Weg muss verlegt und ein weiterer Weg abgesenkt werden. Geh- und Radwege im Zuge der L 182 und B 91 müssen entsprechend den Knotenumbauten und Knotenausbauten angepasst werden. Bei Variante B 1 Pf werden fünf Wege erhalten und überbrückt, Geh- und Radwege im Zuge der L 182 und B 91 müssen entsprechend den Knotenumbauten und Knotenausbauten angepasst werden. Aufgrund der Überbrückung sind Vorteile in der Verkehrsabwicklung gegenüber Variante B 1 Pg möglich. Bei Variante B 1.5 erfolgt eine Überbrückung der Leunatorstraße und des Kötzscher Weges, Änderungen sind nicht erforderlich. Über die Geiseltalstraße erfolgt der Anschluss an die B 91 Richtung Merseburg, ein Ausbau ist erforderlich. Vier Wege werden erhalten und überbrückt, ein Unterhaltungsweg an der L 178 n muss an den geänderten Querschnitt der Zusammenführung B 181 n / L 178 n angepasst werden.

Die eingegangenen Stellungnahmen der Beteiligten zur Anbindung der B 181 OU Z-W-M in Merseburg wurden durch die Landesstraßenbaubehörde, Regionalbereich Süd, umfassend erwidert (siehe Anlage 5). Die oberste Landesentwicklungsbehörde hat diese Thematik auch im Erörterungstermin in den Erörterungsschwerpunkten 6.5 und 6.6 noch einmal umfassend diskutiert (siehe Anlage 6), insbesondere unter Berücksichtigung der Stellungnahmen der oberen und der unteren Immissionsschutzbehörde, des Straßenverkehrsamtes des Saalekreises, der Stadt Merseburg, der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH, der Deutschen Bahn AG, der Halleschen Verkehrs AG, der Infra Leuna GmbH und der Kreisentwicklungsgesellschaft Saalekreis mbH. Während die Variante B 1.5 hier grundsätzlich als nachrangig gesehen wird, erfolgte die Beurteilung der Varianten B 1 Pg und B 1 Pf differenziert.

Wasserwirtschaft, Wasserversorgung, Abwasserbeseitigung, Energieversorgung, Kreislauf- und Abfallwirtschaft, Telekommunikation

Die diesbezüglich relevanten Daten raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen aus dem bei der obersten Landesentwicklungsbehörde geführten Raumordnungskataster des Landes Sachsen-Anhalt wurden der Landesstraßenbaubehörde, Regionalbereich Ost, im Rahmen der Erstellung der Unterlagen für das Verfahren zur Raumverträglichkeitsprüfung übergeben und berücksichtigt. Weitere Erkenntnisse ergeben sich aus den im Zuge der Beteiligung durch die Versorgungsträger abgegebenen Stellungnahmen (siehe Anlage 5). Im Rahmen der Erwidern dieser Stellungnahmen hat die Landesstraßenbaubehörde zugesichert, im Zuge der weiteren Planung und nach erfolgter Geländevermessung die Leitungs- und Anlagenbestände aller Ver- und Entsorger in die Planung zur B 181 OU Z-W-M zu übernehmen. In Abstimmung mit den jeweiligen Leitungsträgern werden dann Maßnahmen zur Sicherung oder Verlegung der jeweiligen Leitungen/Anlagen geplant.

Maßgebliche Unterschiede in der Bewertung der Varianten ergeben sich hieraus nicht.

Landwirtschaftliche Flächennutzung

Die Varianten zerschneiden sämtlich landwirtschaftliche Nutzflächen auf ca. 1,5 km Strecke und sorgen für Beeinträchtigungen bei der Bewirtschaftung. Die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen beträgt für alle Varianten ca. 11,2 ha. Am Quellgraben Kreypau entsteht nördlich der Anschlussstelle an die L 183 ein ungünstiger Flächenzuschnitt bei allen drei Varianten für eine landwirtschaftliche Bewirtschaftung.

Es ergibt sich kein maßgeblicher Unterschied.

Teilbewertung sonstige öffentliche und private Belange

Obwohl es durch die Variante B 1 Pg zu einer umfangreicheren Überbauung von Grundstücken kommt, ist die geländegleiche Trassierung im Hinblick auf städtebauliche Zusammenhänge als vorzugswürdig zu betrachten, da sie optisch weniger ins Stadtbild eingreift. Der städtebauliche Eingriff der Variante ist als vergleichsweise geringer zu bewerten, da die Variante auf kürzester Neubaustrecke zur B 91 verläuft. Bei geringer zu bewertenden städtebaulichen Eingriffen und Nachteilen in der Verkehrsabwicklung wird Variante B 1 Pg zu B 1 Pf bei vergleichbarem Abschneiden der beiden Varianten als gleichrangig bewertet.

Durch die Trassierung als Brückenbauwerk bis zur B 91 greift die Variante B 1 Pf weniger in den Stadtverkehr ein und ermöglicht u. U. den Erhalt von Flächennutzungen. Die Variante greift mit einem massiven Brückenbauwerk optisch erheblich ins Stadtbild ein, es entsteht in diesem Bereich ein durch Straßen- und Schienenverkehr dominiertes Stadtbild. Aufgrund des geringen Abstands ergibt sich das gleiche Abschneiden wie Variante B 1 Pf. Bei nachteilig zu bewertenden städtebaulichen Eingriffen und Vorteilen in der Verkehrsabwicklung bei vergleichbarem Abschneiden der beiden Varianten wird Variante B 1 Pf als gleichrangig zu B 1 Pg bewertet.

Für die Variante B 1.5 ist eine längere Strecke als Kraftfahrstraße in das Stadtgebiet von Leuna hinein und eine längere Strecke als Brücke vorgesehen. Die Variante greift mit einem massiven Brückenbauwerk optisch erheblich ins Stadtbild ein, es entsteht in diesem Bereich ein durch Straßenverkehr dominiertes Stadtbild. Die Variante B 1.5 bewirkt mit Abstand die größte Flächeninanspruchnahme und schneidet am ungünstigsten ab. Die Variante B 1.5 wird aufgrund des deutlich ungünstigeren Abschneidens hinsichtlich der städtebaulichen Belange als nachrangig gegenüber den beiden anderen Varianten bewertet.

4.2.6 Gesamtvergleich der Varianten im Abschnitt B

Das Gesamtergebnis der abschnittsbezogenen Vergleiche ergibt sich aus einer Zusammenschau der Ergebnisse der zuvor dokumentierten Teilvergleiche zu den Auswirkungen auf die Raumstruktur, die Siedlungsstruktur, die Standortpotenziale und technische Infrastruktur sowie die Entwicklung der Freiraumstruktur, ergänzt um die Auswirkungen auf die sonstigen öffentlichen und privaten Belange.

Teilbewertung Raumstruktur

Es bestehen keine maßgeblichen Unterschiede der geprüften Varianten der B 181 OU Z-W-M für die Raumstruktur. Positive und negative raumstrukturelle Wirkungen stehen nebeneinander. Unter Berücksichtigung der Einordnung des Vorhabens als Ziel der Raumordnung des Landes Sachsen-Anhalt überwiegen die positiven Wirkungen.

Teilbewertung Siedlungsstruktur

Die Varianten B 1 Pg und B 1 Pf weisen aufgrund der geringeren Querungslänge im besiedelten Bereich zentraler Orte deutliche Vorteile gegenüber Variante B 1.5 auf.

Aufgrund der deutlich größeren Querungslänge wird die Variante B 1.5 als nachteilig bewertet.

Teilbewertung Standortpotenziale und technische Infrastruktur

Die Varianten B 1 Pg und B 1 Pf weisen nur geringfügige Unterschiede auf. Aufgrund der unterschiedlichen Anbindung an das nachgeordnete Straßennetz weist die Variante B 1 Pg einen leichten Vorteil auf. Insgesamt wird dieser Unterschied aber als nachrangig für die Teilbewertung eingestuft, so dass beide Varianten gleichermaßen in Frage kommen.

Die Variante B 1.5 ist aufgrund der Konflikte mit der vorgesehenen schienenseitigen Anbindung der vorgesehenen Erweiterung des Chemiestandortes Leuna nachteilig.

Teilbewertung Entwicklung der Freiraumstruktur

Die Varianten B 1 Pg und B 1 Pf sind als gleichwertige Varianten im Hinblick auf die Freiraumfunktionen zu betrachten.

Die Variante B 1.5 erweist sich aufgrund der größeren Querungslänge des Vorranggebietes für Hochwasserschutz und der insgesamt größeren Trassenlänge als nachteilig.

Teilbewertung sonstige öffentliche und private Belange

Obwohl es durch die Variante B 1 Pg zu einer umfangreicheren Überbauung von Grundstücken kommt, ist die geländegleiche Trassierung im Hinblick auf städtebauliche Zusammenhänge als vorzugswürdig zu betrachten, da sie optisch weniger ins Stadtbild eingreift. Der städtebauliche Eingriff der Variante ist als vergleichsweise geringer zu bewerten, da die Variante auf kürzester Neubaustrecke zur B 91 verläuft. Bei geringer zu bewertenden städtebaulichen Eingriffen und Nachteilen in der Verkehrsabwicklung wird Variante B 1 Pg zu B 1 Pf bei vergleichbarem Abschneiden der beiden Varianten als gleichrangig bewertet.

Durch die Trassierung als Brückenbauwerk bis zur B 91 greift die Variante B 1 Pf weniger in den Stadtverkehr ein und ermöglicht u. U. den Erhalt von Flächennutzungen. Die Variante greift mit einem massiven Brückenbauwerk optisch erheblich ins Stadtbild ein, es entsteht in diesem Bereich ein durch Straßen- und Schienenverkehr dominiertes Stadtbild. Aufgrund des geringen Abstands ergibt sich das gleiche Abschneiden wie Variante B 1 Pf. Bei nachteilig zu bewertenden städtebaulichen Eingriffen und Vorteilen in der Verkehrsabwicklung bei vergleichbarem Abschneiden der beiden Varianten wird Variante B 1 Pf als gleichrangig zu B 1 Pg bewertet.

Für die Variante B 1.5 ist eine längere Strecke als Kraftfahrstraße in das Stadtgebiet von Leuna hinein und eine längere Strecke als Brücke vorgesehen. Die Variante greift mit einem massiven Brückenbauwerk optisch erheblich ins Stadtbild ein, es entsteht in diesem Bereich ein durch Straßenverkehr dominiertes Stadtbild. Die Variante B 1.5 bewirkt mit Abstand die größte Flächeninanspruchnahme und schneidet am ungünstigsten ab. Die Variante B 1.5 wird aufgrund des deutlich ungünstigeren Abschneidens hinsichtlich der städtebaulichen Belange als nachrangig gegenüber den beiden anderen Varianten bewertet.

Gesamtvergleich

Die Variante B 1 Pg wird aufgrund vergleichbarem Abschneiden zur Variante B 1 Pf bei der Siedlungsstruktur, bei den Auswirkungen auf die Standortpotenziale und die technische Infrastruktur sowie hinsichtlich der Entwicklung der Freiraumstrukturen und zugleich vergleich-

barem Abschneiden der beiden Varianten hinsichtlich der sonstigen öffentlichen und privaten Belange als gleichrangig zu B 1 Pf bewertet.

Die Variante B 1 Pf wird aufgrund vergleichbarem Abschneiden zur Variante B 1 Pg bei der Siedlungsstruktur, bei den Auswirkungen auf die Standortpotenziale und die technische Infrastruktur sowie hinsichtlich der Entwicklung der Freiraumstrukturen und zugleich vergleichbarem Abschneiden der beiden Varianten hinsichtlich der sonstigen öffentlichen und privaten Belange als gleichrangig zu B 1 Pg bewertet.

Die Variante B 1.5 belegt in der Rangreihung der geprüften Varianten aufgrund des ungünstigen Abschneidens in den Teilbewertungen zur Siedlungsstruktur, zu den Standortpotenzialen und der technischen Infrastruktur, zur Entwicklung der Freiraumstrukturen sowie zu den sonstigen öffentlichen und privaten Belangen mit Abstand den dritten und letzten Platz.

4.3 Vorzugsvariante Raumbelange

Die Vorzugsvariante ergibt sich aus der Zusammenschau der Einzelbewertungen in den nach Themenfeldern gruppierten Abschnitten.

In der nachfolgenden Tabelle sind die jeweiligen Rangreihungen noch einmal in zusammengefasster Form symbolisiert. Dabei bedeuten:

- 0 keine maßgeblichen Unterschiede zwischen den Varianten,
- + vorteilhaftes Abschneiden,
- (-) leicht nachteiliges Abschneiden,
- nachteiliges Abschneiden,
- deutliche Nachteile.

Abschnitt A	Varianten		
	A 1.3	A 2.1	A 2.2
Raumstruktur	0	0	0
Siedlungsstruktur	0	0	0
Standortpotenziale und technische Infrastruktur	-	+	(-)
Freiraumstruktur	+	-	(-)
sonstige öffentliche und private Belange	+	-	(-)
Rangfolge Raumbelange	1	3	2
Abschnitt B	Varianten		
	B 1 Pg	B 1 Pf	B 1.5
Raumstruktur	0	0	0
Siedlungsstruktur	+	+	-
Standortpotenziale und technische Infrastruktur	+	+	--
Freiraumstruktur	+	+	-
sonstige öffentliche und private Belange	+	+	-
Rangfolge Raumbelange	1	1	3

Demnach bildet die **Kombination der Varianten A 1.3** (Abschnitt A) **mit B 1 Pf/B 1 Pg**, die aufgrund der geringen Lageunterschiede keine maßgeblichen Unterschiede in der Gesamtbewertung zeigen (Abschnitt B) im Hinblick auf die Raumbelange die Vorzugstrasse.

Dabei ist im Abschnitt A der Abstand zu der an zweiter Stelle stehenden Variante A 2.2 vergleichsweise gering. Der Abstand zur Variante A 2.1 ist demgegenüber deutlich größer. Im Abschnitt B zeigt sich ein sehr deutlich ungünstigeres Abschneiden der Variante B 1.5.

Die Umsetzung des Vorhabens ist unabhängig von der hier erfolgten Rangreihung gleichwohl auch bei Wahl der Vorzugstrasse mit erheblichen Konflikten bezüglich bestimmter, insbesondere auf den Freiraumschutz bezogener, Raumordnungsbelange verbunden. Zudem werden im Abschnitt B aufgrund der innerörtlichen Anbindung der B 181 n erhebliche negative städtebauliche Wirkungen auftreten. Allerdings ist das Vorhaben als Ziel der Raumordnung zur verkehrlichen Entwicklung des Landes Sachsen-Anhalt bereits grundsätzlich raumplanerisch in die Pläne zur Landes- und Regionalentwicklung eingestellt.

5 Überschlägige Prüfung der Umweltbelange

5.1 Einführung

Die Gesetzesänderung des Raumordnungsgesetzes (ROG) vom 22. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 88) führt, wie bereits erwähnt, u. a. dazu, dass das bisherige Raumordnungsverfahren durch das Verfahren zur Raumverträglichkeitsprüfung ersetzt wird. Ziel der Novelle war eine bessere Verzahnung von Raumordnungs- und nachgelagerten Genehmigungsverfahren, schlankere Unterlagen und u. a. damit einhergehend eine Beschleunigung von Planungen.

Auf der Ebene der Raumverträglichkeitsprüfung wird nunmehr lediglich eine überschlägige Prüfung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter nach § 2 Abs. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG), d. h. Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter sowie die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern, durchgeführt. Die Prüftiefe der Umweltbelange orientiert sich hierbei an den Angaben entsprechend der Anlage 2 UVPG und den Kriterien nach Anlage 3 UVPG. Eine vollständige Umweltverträglichkeitsprüfung, wie sie bisher in Raumordnungsverfahren durchgeführt wurde, entfällt auf der Ebene.

Im Rahmen der Prüfung lag der Raumordnungsbehörde die vollständige Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) vor, da die Antragsunterlagen für die Raumverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben noch nach den Vorgaben der alten Rechtslage des ROG erarbeitet worden sind. Die UVS fand jedoch lediglich überschlägig anhand der Vorgaben des ROG und UVPG Eingang in die Prüfung der Umweltbelange und wurde durch die Stellungnahmen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung, die fachlichen Erwiderungen der LSBB, RB Süd, und eigene Ermittlungen ergänzt.

5.2 Beschreibung der Schutzgüter gemäß § 2 UVPG und Darstellung der Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter

5.2.1 Mensch und insbesondere menschliche Gesundheit

Die vom Vorhabenträger in die Variantenprüfung einbezogenen Trassenabschnitte verlaufen im Abschnitt A überwiegend auf landwirtschaftlichen Flächen außerhalb von Siedlungen. In der Nähe der Trassenvarianten im Abschnitt A befinden sich die Ortsteile bzw. Orte der Stadt Leuna: Günthersdorf, Zschöchergen (zu Kötschlitze), Rodden, Göhren (zu Zweimen),

Zöschen mit Zscherneddel, Wüsteneutzsch (zu Kreypau), Friedensdorf und Kreypau sowie der Stadt Schkopau: Wallendorf. Die Orte selbst und ihr unmittelbares Umfeld werden für das Wohnen und die siedlungsgebundene bzw. -nahe Erholung genutzt.

Eine ost-west-orientierte Struktur in der Agrarlandschaft sind die Strukturen des unvollendet gebliebenen Saale-Elster- bzw. Saale-Leipzig-Kanals. In der Landschaft sind Kanalabschnitte unterschiedlicher Ausprägung vorhanden; der östliche Teil ist bis in das Leipziger Stadtgebiet hinein wassergefüllt und wird wassersportlich genutzt. Daran schließt sich in westlicher Richtung eine Strecke von ca. 450 m an, auf der noch keine erkennbaren bauvorbereitenden Maßnahmen stattgefunden hatten. Der übrige Bereich in Richtung Westen wurde bis kurz vor der geplanten Einmündung in die Saale südlich von Kreypau in den 1940er Jahren baulich teils fertiggestellt; Dichtungen des Untergrundes, Profilausformungen des Kanalbettes, der Bermen und der Dämme einschließlich der Ruine der oberen Schleusenammer bei Wüsteneutzsch und der westlich davon gelegenen Vorhäfen mit Wendeböden bilden im Untersuchungsraum der UVS eine markante ost-west-gerichtete Landschaftsstruktur. Die landschaftliche Ausstattung mit verschiedenen Biotopstrukturen sowie eine weitgehend vorhandene Ausstattung mit mindestens einem parallel führenden Weg ermöglicht Erholungsnutzung; die Schleusenruine Wüsteneutzsch bildet dabei als Baudenkmal einen Schwerpunkt für Besucher.

Für den wassergefüllten Teil des Saale-Leipzig-Kanals liegen aufgrund der Einstufung als Bundeswasserstraße gemäß § 1 Abs. 1 Wasserstraßengesetz i. V. m. Anlage 1 Nr. 54 konkrete Planungen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) vor, die Betriebswege auf den Dämmen herzustellen, ein Verbund der Städte Leipzig, Leuna und Schkeuditz plant gemeinsam mit der WSV einen länderübergreifenden Radweg bzw. dessen ersten Abschnitt auf dem Betriebsweg.

Die Freihaltung der Kanaltrasse bis zur endgültigen Entscheidung über die Vollendung einschließlich der Möglichkeit zur Errichtung eines regional bedeutsamen Radweges zur regionalen Raumschließung sowie zur Vernetzung mit den Radrouten der Klasse 1 und 2 sind regionalplanerisch als Ziel festgelegt (Ziff. 5.9.5 Z und Ziff. 5.9.4.5 Z Nr. 19 Saale-Elster-Kanal-Radweg, Planänderung 2023 zum REP Halle 2010).

Im Trassenabschnitt B verlaufen die Trassen ebenfalls auf landwirtschaftlich genutzten Flächen bzw. jeweils in dem westlichen Bereich durch Flächen, die von Siedlungsnutzungen am östlichen Stadtrand von Merseburg teilweise vorgeprägt sind. Die Saaleaue vereint den Saalelauf als touristisches Kernelement für den Wassertourismus (Blaues Band Sachsen-Anhalt) mit siedlungsnahem hochwertigem Erholungsraum. In der Saaleaue befindet sich auch die Ortschaft Trebnitz (zu Stadt Merseburg). Weitere Standorte für die Funktion Wohnen in der Nähe der Varianten des Trassenabschnittes B sind Kreypau (zu Stadt Leuna), Ockendorf und Rössen (zu Kernstadt Leuna). Hier befinden sich Wohngebiete mit Gärten. In der Saaleaue konzentrieren sich der Saaleradweg, Anlagen von Wassersportvereinen, Rastplätze sowie die ebenfalls unvollendeten Anlagen des Mittelkanals bei Trebnitz. Außerhalb des Überschwemmungsbereichs befinden sich Kleingartenanlagen am Ortsrand von Merseburg sowie teils Wohnbebauung im Bereich Weißenfelser Straße.

Folgende erhebliche Auswirkungen gehen von Straßenneubauvorhaben auf das Schutzgut Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit aus:

- Baubedingte Auswirkungen
 - Beeinträchtigungen der Wohn- und Erholungsnutzung infolge Lärm- und Schadstoffimmissionen sowie Erschütterungen
- Anlagebedingte Auswirkungen
 - Störung des Landschaftserlebens im Wohnumfeld bzw. in Bereichen mit Erholungsnutzung durch Verlust bzw. Eingriffe in Gehölzstrukturen, Trennung von Wegebeziehungen, Zerschneidung von Erholungsräumen durch Bauwerke

- Betriebsbedingte Auswirkungen
 - Beeinträchtigung von Siedlungsflächen durch Verlärmung, Schadstoffeinträge, Lärmschutzeinrichtungen
 - Beeinträchtigung von siedlungsnahen Freiräumen durch Flächeninanspruchnahme, Zerschneidung, Verlärmung und Schadstoffeinträge sowie visuelle und gestalterische Überprägung
 - Beeinträchtigung von Erholungsräumen durch Flächeninanspruchnahme, Zerschneidung, Verlärmung und Schadstoffeinträge sowie visuelle und gestalterische Überprägung

Über das Ausmaß und die Dauer von baubedingten Beeinträchtigungen der Wohn- und Erholungsnutzung infolge Lärm- und Schadstoffimmissionen sowie Erschütterungen können dem Planungsstand entsprechend noch keine Aussagen getroffen worden, diese müssen in nachgelagerten Zulassungsverfahren herausgearbeitet und bewertet werden.

Die gravierendsten Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit sind die anlagebedingten Auswirkungen im Wohnumfeld bzw. in Bereichen mit Erholungsnutzung sowie ebendort die betriebsbedingten Auswirkungen infolge von Verlärmung und Schadstoffeinträgen. Für Schallimmissionen sind die Bewertung hinsichtlich der Einhaltung von Grenzwerten der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV), die für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen gilt bzw. Werte der Deutschen Industrie-Norm (DIN) 18005 (Schallschutz im Städtebau) relevant. Dies geht auch aus der Stellungnahme der oberen Immissionsschutzbehörde, Referat Immissionsschutz, Chemikaliensicherheit, Gentechnik, Umweltverträglichkeitsprüfungen des Landesverwaltungsamtes Sachsen-Anhalt hervor.

Für die Teilfunktion Erholung wird darüber hinaus der räumliche Abstand von bzw. die Trassenlänge in für die Erholung bedeutenden Räumen für die überschlägige Prüfung herangezogen, hier kommen die Landschaftsräume mit hochwertigem Landschaftsbild in ihrer Bedeutung für die menschliche Naherholung in Ansatz, weiterhin wird die infrastrukturelle Ausstattung bzw. das Vorhandensein konkreter Anlagen wie Kleingartenanlagen, Vereinsgelände, Rastplätze, Kulturdenkmale mitbetrachtet. Positiv bewertet werden größere Abstände bzw. kürzere Trassenlängen zu bzw. in für die Erholung bedeutsamen Objekten bzw. Bereichen.

Prüfkriterien für die überschlägige Prüfung des Schutzgutes Mensch im Trassenabschnitt A

Nach eigenen Ermittlungen betragen die Abstände bzw. Längen der Varianten des Trassenabschnittes A im Einzelnen (alle Angaben ca.-Angaben und auf volle 10 m bzw. bei Flächen auf 2 Stellen hinter dem Komma gerundet):

Kriterium	Nullvariante	Verglichene Teilvarianten Trassenabschnitt A		
		A 1.3	A 2.1	A 2.2
Überschreitung Immissionsgrenzwerte d. 16. BImSchV (ohne Lärmschutz) für Wohnbebauung (UVS)	keine Angabe	--	--	--
Überschreitung Orientierungswerte DIN 18005 für Wohnbebauung (UVS)	keine Angabe	--	--	--
Wohnen geringster Abstand zu Wohnbebauung				
Zscherneddel	--	890 m	210 m	600 m
Zschöchergen	--	400 m	400 m	400 m
Günthersdorf	--	150 m	150 m	150 m

Kriterium	Nullvariante	Verglichene Teilvarianten Trassenabschnitt A		
		A 1.3	A 2.1	A 2.2
Rodden	--	900 m	1.070 m	900 m
Göhren	--	1.360 m	780 m	1.330 m
Friedensdorf	--	1.300 m	560 m	1.300 m
Wüsteneutzsch	--	470 m	1.500 m	470 m
Kreypau	--	900 m	900 m	900 m
Erholung				
Landschaftsbildteilraum 5 „Bergbaufolgelandschaft zwischen Wallendorf und Schladebach“	--	1.780 m	1.490 m	1.710 m
Lage zu landschaftsbild- prägenden Strukturen innerhalb 100m-Abstand zu Saale-Leipzig-Kanal Biotop an Kiesgruben	220 m --	2.840 m 250 m	320 m 250 m	1.020 m 300 m
geringster Abstand zu Schleusenruine Wüste- neutzsch	3.200 m	360 m	1.400 m	360 m

Quelle: MID, Referat 24, eigene Ermittlungen auf der Grundlage des Amtlichen Raumordnungs-Informationssystems (ARIS)

Hinsichtlich des Schutzgutes Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit und hier die Teilfunktion Wohnen betreffend, ergeben sich im Trassenabschnitt A lediglich punktuell Nachteile für Variante A 2.1, aufgrund der stärkeren Annäherung (nur ca. 210 m zum an weitesten südlich gelegenen Wohngrundstück) an den Ort Zscherneddel.

Auch nachteilig sind durch den Bauanfang nahe am westlichen Ortsrand von Günthersdorf (nur ca. 150 m vom am weitesten westlich gelegenen Wohngrundstück) alle vom Vorhabenträger geprüften Varianten im Trassenabschnitt A. Für alle übrigen Orte sind auch die Abstände zur jeweils nächstgelegenen Trassenvariante (außer Zschöchergeren: alle Varianten ca. 400 m und Wüsteneutzsch: Varianten 1.3 und 2.2. je ca. 470 m) groß genug, um nicht von erheblichen Beeinträchtigungen der Wohnfunktion ausgehen zu müssen. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV als auch die Orientierungswerte der DIN 18005 werden nach Angaben des Vorhabenträgers an keinem Ort überschritten.

Hinsichtlich des Schutzgutes Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit und hier die Teilfunktion Erholung betreffend ergeben sich im Trassenabschnitt A bezüglich der Lage im Landschaftsbildteilraum 5 „Bergbaufolgelandschaft zwischen Wallendorf und Schladebach“ leichte Vorteile für Variante 2.1 aufgrund einer ca. 390 m geringeren Querungslänge.

Variantenunterscheidend ist die Lage in Nähe zum Saale-Leipzig-Kanal, der einen Komplex landschaftsbildprägender Strukturen mit Erholungseignung vereint; hier anhand der Lage innerhalb eines 100m-Puffers um den Kanal bewertet. Die geringsten Berührungspunkte ergeben sich mit Variante 2.1, gefolgt von Variante 2.2; die stärksten Beeinträchtigungen würden von Variante 1.3 ausgehen.

Variantenunterscheidend ist die Beeinträchtigung siedlungsnaher Bereiche und damit der siedlungsnahen Erholung. Variante A 2.1 nähert sich den Siedlungsbereichen deutlicher an, sodass mit höheren Beeinträchtigungen gegenüber den Varianten A 1.3 und A 2.2 für die Erholungsfunktion zu rechnen ist.

Eine eindeutig vorteilhafte bzw. nachteilige Variante für das Schutzgut Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit insgesamt (Wohnen und Erholung) lässt sich nicht ermitteln.

Punktuelle Nachteile der Variante 2.1 für die Wohnfunktion im Bereich Zscherneddel durch betriebsbedingte Immissionen relativieren nicht die Beeinträchtigungen am westlichen Ortsrand von Günthersdorf, die bei allen Varianten auftreten.

Die Immissionsgrenzwerte werden bei allen Varianten im Abschnitt A eingehalten.

Für die Erholungsfunktion ist die möglichst geringe Inanspruchnahme hochwertiger Landschaftsräume und der möglichst große Abstand zu den Strukturen des unvollendeten Saale-Leipzig-Kanals ein Kriterium, bei der Variante A 2.1 besser abschneidet. Des Weiteren wird die siedlungsnaher Erholung betrachtet, bei der die Varianten A 1.3 und A 2.2 im Vorteil sind.

Prüfkriterien für die überschlägige Prüfung des Schutzgutes Mensch im Trassenabschnitt B

Nach eigenen Ermittlungen betragen die Abstände bzw. Längen der Varianten des Trassenabschnittes B im Einzelnen (alle Angaben ca.-Angaben und auf volle 10 m bzw. bei Flächen auf 2 Stellen hinter dem Komma gerundet):

Kriterium	Nullvariante	Verglichene Teilvarianten Trassenabschnitt B		
		B 1 Pf	B 1 Pg	B 1.5
Wohnen anlagebedingte Flächenverluste (Quelle UVS)				
Anlagebedingter Verlust Wohnfunktion	keine Angabe	--	--	0,64 ha
Verlust siedlungsnaher Freiflächen	keine Angabe	1,23 ha	1,13 ha öffentl. Grünfläche	3,99 ha
Wohnen Überschreitung von Immissionsgrenzwerten (Quelle UVS)				
Überschreitung Immissionsgrenzwerte d. 16. BImSchV (ohne Lärmschutz) f. Wohnbebauung	keine Angabe	5,06 ha	5,45 ha	17,22 ha
Überschreitung Orientierungswerte DIN 18005 f. Wohnbebauung	keine Angabe	8,57 ha	8,88 ha	24,57 ha
Wohnen geringster Abstand zu Wohnbebauung (betriebsbedingte Beeinträchtigungen)				
Trebnitz	--	780 m	780 m	780 m
Kreypau	--	900 m	900 m	900 m
Rössen	--	720 m	720 m	720 m
Ockendorf	--	340 m	380 m	60 m
Merseburg, B 91 Wohnhaus	--	70 m	30 m	130 m
Lage im Siedlungsraum Abstand < 50 m	--	730 m	750 m	1.730 m
Erholung geringster Abstand				
Landschaftsbildteilraum 1 „Saaleaue“	430 m	2.520 m	2.560 m	2.930 m
Saaleradwanderweg	--	quert	quert	quert
Sportplatz ESV Merseburg e.V.	--	400 m	340 m	600 m
MC Saale-Merseburg e. V.	--	150 m	70 m	350 m
Saalewanderer 1885 e.V.	--	560 m	490 m	790 m
Kleingartenanlage Weißerfelser Straße in Merseburg	--	70 m	100 m	120 m

Kriterium	Nullvariante	Verglichene Teilvarianten Trassenabschnitt B		
		B 1 Pf	B 1 Pg	B 1.5
Waldfriedhof Leuna	--	530 m	570 m	180 m (entlang)
Waldbad Leuna	--	390 m	390 m	330 m
Rastplatz Ockendorf in der Saaleaue	--	400 m	470 m	160 m
innerhalb 100m-Abstand zum Mittelkanal	quert	quert	quert	quert

Quelle: MID, Referat 24, eigene Ermittlungen auf der Grundlage des Amtlichen Raumordnungs-Informationssystems (ARIS)

Bezüglich des Schutzgutes Mensch, hier die Teilfunktion Wohnen betreffend, ergeben sich im Trassenabschnitt B hinsichtlich den vom Vorhabenträger geprüften Trassenvarianten B 1 Pf und B 1 Pg keine wesentlichen Unterschiede. Variante B 1.5 ist durch eine größere Querungslänge als erheblich nachteiliger einzustufen. Hinsichtlich der Lage im Landschaftsbildteilraum 1 „Saaleaue“ ist Variante B 1.5 aufgrund einer größeren Querungslänge als nachteiliger zu bewerten.

Alle geprüften Varianten haben erhebliche negative Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch, sowohl für die Teilfunktion Wohnen als auch für die Teilfunktion Erholung.

Insbesondere die Nichteinhaltung der gesetzlichen Grenzwerte und der Vorsorgewerte auf nicht unerheblichen Flächenanteilen stellen die Verträglichkeit der Varianten im Trassenabschnitt B infrage. Der Vorhabenträger hat festgestellt, dass Lärmschutzmaßnahmen für die Genehmigungsfähigkeit einer der Varianten im nachgelagerten Zulassungsverfahren zwingend erforderlich sein werden. Hinweise zum Erfordernis objekt konkreter Nachweise zur Einhaltung von Immissionsgrenzwerten enthält die Stellungnahme des Referates 402 Immissionsschutz, Chemikaliensicherheit, Gentechnik, Umweltverträglichkeitsprüfungen des Landesverwaltungsamtes Sachsen-Anhalt (Lärm, Luftschadstoffe, Konfliktpotentiale zu Betriebsbereichen von Störfallanlagen).

Die Variante B 1.5 ist auch gegenüber den Varianten B 1 Pf / B 1 Pg in Hinblick auf die siedlungsnahen Erholung nachteiliger zu werten, da hier eine stärkere Beeinträchtigung siedlungsnaher Erholungsbereiche durch eine größere Flächeninanspruchnahme gegeben ist.

Die B 181 alt (Nullvariante) ist nicht in Abschnitte unterteilt, die Gesamtlänge beträgt ca. 13.670 m. Die Nullvariante oder sogenannte Null+-Variante wurde vom Vorhabenträger nicht in den Variantenvergleich einbezogen, da die verkehrlichen Ziele mit diesen Varianten nicht erreicht werden.

Der Vorhabenträger ermittelt die Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit für die Teilfunktion Wohnen anhand der Prognose der Überschreitung von Immissionsgrenzwerten gem. der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) in bestimmten Gebietskategorien nach Definitionen des Baugesetzbuches (Wohnbauflächen und gemischte Bauflächen, Flächen für den Gemeinbedarf mit besonderer Schutzwürdigkeit). Für die Teilfunktion Erholung werden Auswirkungen auf Ausweisungen aus den Flächennutzungsplänen, wie öffentliche Grünflächen und Parkanlagen, Sportanlagen, Friedhöfe, Kleingartenanlagen und Erholungsschwerpunkt, z. B. das Waldbad Leuna, betrachtet.

Als Räume mit besonderer Bedeutung aber auch hoher Empfindlichkeit gegenüber Verlust oder Beeinträchtigung werden siedlungsnahen Freiflächen bzw. Freiräume (500 m-Radius um Siedlungen mit den Nutzungen für Wohnen und Erholung), überregionale Rad- und Wanderwege (z. B. Saaleradweg, Salzstraße-Radweg, geplanter Radweg am Saale-Leipzig-Kanal) sowie als Bereiche mit besonderem Schwerpunkt für die Erholungsnutzung die Saaleaue zwischen der Bebauungsgrenze von Merseburg und Leuna im Westen einerseits und dem Saaledeich auf der Ostseite andererseits herausgestellt. Dort befindet sich auch eine

Konzentration infrastruktureller Ausstattungen (z. B. Park, Waldbad Leuna, Sportanlagen, Kleingartenanlagen). Der Saalelauf selbst ist Teil der Tourismusroute „Blaues Band Sachsen-Anhalt“ mit überregionaler Bedeutung für Wassertourismus (Schiffsverkehr, Wasserwandern, Bootanlegestellen).

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit werden anhand der Überschreitung der Immissionsgrenzwerte gemäß 16. BImSchV in Gebieten mit Bedeutung für die Wohnfunktion, für Flächen des anlagebedingten Verlustes siedlungsnaher Freiräume sowie deren betriebsbedingte Verlärmung ermittelt (hier: gutachterlich festgelegter Vorsorgewert von 50 dB(A)-tagsüber) im 500 m-Radius um Siedlungen). Weiterhin wird die Zerschneidung bzw. Überbauung des geplanten regionalen Radwanderweges am Saale-Leipzig-Kanal betrachtet.

Konfliktschwerpunkte mit dem Schutzgut Mensch, insbesondere menschliche Gesundheit, werden im Abschnitt A, trotz z. B. unterschiedlicher Flächenbetroffenheiten (siehe nachfolgende tabellarische Übersicht), auf Grund der Einhaltung der Grenzwerte grundsätzlich nicht festgestellt.

Trassenabschnitt A

Kriterium	Variante A 1.3	Variante A 2.1	Variante A 2.2
Verlust siedlungsnaher Freiflächen	5,70 ha	10,26 ha	5,80 ha
Verlärmung siedlungsnaher Freiräume	65,00 ha	136,67 ha	87,10 ha
Betroffenheit von Siedlungsflächen durch Verkehrslärm	nein	nein	nein
Zerschneidung gepl. Radweg am Saale-Leipzig-Kanal	ja	ja	ja
Überbauung gepl. Radweg am Saale-Leipzig-Kanal	800 m	--	--

Quelle: UVS, LSBB Regionalbereich Süd

Die erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Menschen konzentrieren sich im Trassenabschnitt B auf das Stadtgebiet von Merseburg und den östlich angrenzenden Teil der Saaleaue, mit seiner besonderen Bedeutung für die Erholungsnutzung.

Als Konfliktschwerpunkte werden die Saaleaue, als Gebiet mit besonderem Schwerpunkt für die Erholungsnutzung, die Wohnbebauung westlich der B 91 sowie die Nichteinhaltung des gutachtlichen Vorsorgewertes von 50 dB(A) am Waldbad Leuna bezeichnet (siehe auch nachfolgende tabellarische Übersicht).

Trassenabschnitt B

Kriterium	Variante B 1Pf	Variante B 1Pg	Variante B 1.5
Anlagebedingter Verlust Wohnfunktion	--	--	0,64 ha
Verlust siedlungsnaher Freiflächen	1,23 ha	1,13 ha (öffentl. Grünfläche)	3,99 ha
Beeinträchtigung von Siedlungsflächen durch Verkehrslärm			

Kriterium	Variante B 1Pf	Variante B 1Pg	Variante B 1.5
Überschreitung Immissionsgrenzwerte d. 16. BImSchV (ohne Lärmschutz) für Wohnbebauung	5,06 ha	5,45 ha	17,22 ha
Überschreitung Orientierungswerte DIN 18005 für Wohnbebauung	8,57 ha	8,88 ha	24,57 ha
Überschreitung Orientierungswerte DIN 18005 für Kleingartenanlage, Sportanlagen	8,83 ha	11,45 ha	17,90 ha
Überschreitung Vorsorgewert 50 db(A) tags Grünflächen und Freizeiteinrichtungen	10,33 ha	12,10 ha	14,46 ha
Überschreitung Vorsorgewert 50 db(A) tags sonstige siedlungsnaher Freiflächen (Ockendorf, Rössen, Kreypau, Trebnitz)	45,97 ha	14,41 ha	67,80 ha
Überschreitung Vorsorgewert 50 db(A) tags Teil der Saaleaue als Erholungsschwerpunkt	60,50 ha	58,28 ha	76,06 ha

Quelle: UVS, LSBB Regionalbereich Süd

Zusammenfassung des Ergebnisses der überschlägigen Prüfung

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit sind für alle vom Vorhabenträger geprüften Trassenvarianten bzw. deren Trassenabschnitte funktional und vom Ausmaß her erheblich.

Reihung der Varianten bezogen auf die Teilfunktion Wohnen

Trassenabschnitt A	A 1.3 = A 2.1 = A 2.2, nur punktuell Nachteil f. A 2.1
Trassenabschnitt B	B 1 Pg = B 1 Pf < B 1.5

Es ergeben sich bei der überschlägigen Prüfung der Umweltbelange keine wesentlichen Unterschiede zwischen den Varianten im Trassenabschnitt A, mit punktuellen Nachteilen für die Variante 2.1 durch die räumliche Nähe zur Wohnbebauung bei Zscherneddel.

Die Konflikte mit der Teilfunktion Wohnen konzentrieren sich auf den Trassenabschnitt B in der Saaleaue und im Stadtgebiet von Merseburg. Die Auswirkungen aller geprüften Varianten sind erheblich negativ. Ohne Lärmschutzmaßnahmen sind in bestimmten Bereichen, darunter Wohnbebauung westlich der B 91 weder gesetzliche Grenzwerte noch fachliche Vorsorgewerte einzuhalten. Die Trassenvarianten B 1 Pf und 1 Pg unterscheiden sich hinsichtlich der Teilfunktionen Wohnen und Erholung bei einer überschlägigen Prüfung nur unerheblich, Variante B 1.5 ist aufgrund der größeren Trassenlänge als nachteiliger zu beurteilen.

Reihung der Varianten bezogen auf die Teilfunktion Erholung

Trassenabschnitt A	A 2.2 < A 2.1 < A 1.3
Trassenabschnitt B	B 1 Pg = B 1 Pf < B 1.5

Die Konflikte mit der Teilfunktion Erholung konzentrieren sich im Trassenabschnitt B auf den Bereich der Saaleaue und auf das Stadtgebiet von Merseburg. Die Trassenvarianten B 1 Pf und B 1 Pg unterscheiden sich hinsichtlich der Teilfunktion Erholung unter Anwendung einer überschlägigen Prüfung der Umweltbelange nur unerheblich. Deutlichere Nachteile weist aufgrund einer längeren Trassenführung die Variante B 1.5 auf. Es ergibt sich somit die Rangfolge B 1 Pg und B 1 Pf gleichrangig vor B 1.5

Aus Sicht des Schutzgutes Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit und hier die Teilfunktion Erholung betreffend, geht im Abschnitt A die Variante A 2.2 insgesamt als die günstigste hervor. Nachrangig ist Variante A 2.1, gefolgt von Variante A 1.3. Die Vorteile der Variante 2.2 ergeben sich insbesondere wegen der besseren Wirkungen auf den siedlungsnahen Freiraum, z. B. für das Mittelzentrum Merseburg, aber insbesondere auch z. B. für die Ortsteile Zscherneddel und Friedensdorf. Hier wirkt die Variante 2.1 eher als „Barriere“ und damit einschränkend im Übergangsbereich zwischen den unmittelbaren Siedlungslagen und den für die Erholung ebenso wichtigen freiraumstrukturellen Nahbereichen (z. B. Saale- und Luppe-Auenbereiche).

Bezogen auf die jetzige Situation ist festzustellen, dass die B 181 alt in Bereichen verläuft, die gegenüber betriebsbedingten Lärm- und Schadstoffimmissionen empfindlich bzw. von diesen betroffen sind. Die B 181 alt verläuft durch Straßenzüge in Merseburg sowie u. a. durch Zöschen und Wallendorf, deren Ortslagen respektive Anwohner mit dem geplanten Vorhaben der B 181 n entlastet werden sollen.

Es sind hier geringe Abstände zu den Baudenkmalen „Forsthaus Fasanerie“ und „Häusergruppe St.-Andreas-Hospital“ am östlichen Ortsrand von Merseburg und damit zu denkmalgeschützten und erholungsrelevanten Strukturen zu verzeichnen.

Ein Rückbau von Teilabschnitten oder eine Querschnittsreduzierung der B 181 alt ist mit der Planung der B 181 n nicht verbunden.

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit (Teilfunktionen Wohnen und Erholung), würden sich entlang der Bestandstrasse durch den Neubau der B 181 OU Z-W-M voraussichtlich verringern. Dies wäre jedoch mit neuen erheblichen Belastungen in bisher überwiegend unbelasteten Bereichen verbunden.

Hinweise für das nachgelagerte Zulassungsverfahren

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 festgelegt 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 zu betrachten und mit den einschlägigen Immissionswerten zu vergleichen.

5.2.2 Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sowie Ergebnisse der FFH-Vorprüfungen

Die überschlägige Prüfung der Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt wird anhand der Lage der Trassenvarianten bzw. -abschnitte in und zu Natura 2000-Gebieten, Naturschutzgebieten (NSG), Landschaftsschutzgebieten (LSG), Flächennaturdenkmälern (FND), Naturdenkmälern (ND), geschützten Landschaftsbestandteilen (gLb), gesetzlich geschützten Biotopen sowie in raumordnerisch festgelegten Vorranggebieten für Natur und Landschaft (VRG NuL), Vorranggebieten für Hochwasserschutz mit zugleich bedeutender Funktion für Natur und Landschaft und als Teil des ökologischen Verbundsystems sowie Vorbehaltsgebieten für den Aufbau eines ökologischen Verbundsystems vorgenommen. Damit einhergehend wird auch die Flächeninanspruchnahme und Zerschneidung bewertet.

Die Trassenvarianten bzw. -abschnitte befindet sich in einem Raum mit bedeutenden anthropogenen Projekten (z. B. Straßen- und Schieneninfrastruktur, Kiesabbau-Vorhaben, Industriearéal Leuna) und gleichzeitig in einem Naturraum mit wertvoller Ausstattung, dessen naturschutzfachliche Bedeutung neben der Ausweisung entsprechender Schutzgebiete auch raumordnerisch durch entsprechende Vorranggebiete bekräftigt wird.

Die UVS benennt folgende Natura 2000-Gebiete:

- 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),
- SPA-Gebiet „Saale-Elster-Aue südlich Halle“ (DE 4638-401),
- FFH-Gebiet „Geiseltalniederung westlich Merseburg“ (DE 4637-301)
- FFH- Gebiet „Pfeifengraswiese bei Günthersdorf“ (DE 4639-303),
- FFH-Gebiet „Wiesengebiet westlich Schladebach“ (DE 4638-304)

Für die benannten Natura 2000-Gebiete wurde eine FFH-Verträglichkeitsprüfung oder – Vorprüfung durchgeführt.

Nach Landesrecht geschützt sind darüber hinaus folgende Schutzgebiete:

- NSG „Luppeaue bei Horburg und Zweimen“,
- LSG „Saale“,
- LSG „Kiesgruben Wallendorf/ Schladebach“,
- LSG „Elster-Luppe-Aue“,
- LSG „Geiselaue“.

Geplant ist die Ausweisung von Teilflächen der Kiesgruben bei Schladebach als NSG.

Des Weiteren sind geschützt:

- FND (Flächennaturdenkmal) Erlen-Eschen-Wald im Feuchtgebiet westl. Kötzschen,
- FND Inseln im „Baggerloch“ der Kiesgrube bei Wallendorf,
- FND Kanalbett östl. Brücke Zscherneddel – Schladebach,
- FND Lehmausstich nördlich der Leipziger Chaussee,
- NDF (Flächenhaftes Naturdenkmal) Auwald Rischmühleninsel,
- ND 2 Schwarzpappeln bei Kötzschen,
- ND Stieleiche bei Günthersdorf,
- ND Stieleiche in Göhren.

In Hinblick auf die gesetzlich geschützten Biotope sei auf die UVS, Tabelle 9 (S. 58/59) und Unterlage 19.2, Karte 2 verwiesen.

Zu benennen ist außerdem das IBA (Important Bird and Biodiversity Area) „Saale-Elster-Luppe-Aue südlich Halle mit ehemaligen Tagebau Merseburg-Ost und Kiesgruben Wallendorf“.

Des Weiteren sind folgende Vorrang- und Vorbehaltsgebiete aus dem LEP/REP zu benennen:

- Vorranggebiet Hochwasserschutz „Saale“ (4.1.2 LEP-LSA 2010),
- Vorranggebiet Natur und Landschaft „Elster-Luppe-Aue“ (4.1.1 LEP-LSA 2010),
- Vorranggebiet Natur und Landschaft „Saale-, Elsteraue“ (5.3.1 REP Halle),
- Vorranggebiet Natur und Landschaft „Wiesen und Kiesgrube bei Schladebach“ (5.3.1 REP Halle),
- Vorranggebiet Natur und Landschaft „Elster-Luppe-Aue“ (5.3.1 REP Halle),
- Vorranggebiet Hochwasserschutz „Saale“ (5.3.1 REP Halle),
- Vorbehaltsgebiet für den Aufbau eines ökologischen Verbundsystems „Auegebiete an Elster und Luppe“ (5.7.3 REP Halle),
- Vorbehaltsgebiet für den Aufbau eines ökologischen Verbundsystems „Saaletal und Nebentäler“ (5.7.3 REP Halle).

Neben den Vorranggebieten für Natur und Landschaft und dem Vorbehaltsgebiet für den Aufbau eines ökologischen Verbundsystems sind hier auch die Vorranggebiete für Hochwasserschutz benannt, die zugleich deren bedeutende Funktion für Natur und Landschaft und als Teil des ökologischen Verbundsystems raumordnerisch sichern.

Folgende erhebliche Auswirkungen gehen von Straßenneubauvorhaben auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt aus:

- Baubedingte Auswirkungen
 - Verlust von Lebensräumen und ihren Arten bzw. deren Gefährdung durch vorübergehende Flächeninanspruchnahme
 - Verlust oder Gefährdung von Lebensräumen durch vorübergehende Grundwasserabsenkung
 - Schadstoffbelastung von Lebensräumen
 - Beeinträchtigungen von Arten (z. B. Störung) durch Lärm, Erschütterung und visuelle Reize
 - Temporäre Zerschneidung von Lebensräumen
- Anlagebedingte Auswirkungen
 - Verlust von Arten und Lebensräumen (Habitatverlust) durch Flächeninanspruchnahme
 - Trenn- und Zerschneidungswirkungen der Wechselbeziehungen von Schutzgebieten und Lebensräumen/des Biotopverbundes und ihrer (wandernden) Arten
 - Zerschneidung unzerschnittener, störungsarmer Räume
- Betriebsbedingte Auswirkungen
 - Schadstoffbelastung von Lebensräumen und damit potentieller Veränderung dieser
 - Trenn- und Zerschneidungswirkungen durch Lärm oder visuelle Reize
 - Kollisionsgefahr

Die baubedingten Auswirkungen lassen sich zum derzeitigen Planungsstand nicht variantenunterscheidend abschätzen bzw. quantifizieren. Anlagebedingte und betriebsbedingte Auswirkungen lassen sich auf der Ebene der Raumordnung nur über die Trassenlänge in bestimmten Schutzgebieten oder in Bezug auf andere naturschutzfachlich geschützte Bereiche sowie der Lage in Vorranggebieten für Natur und Landschaft und Hochwasserschutz sowie Vorbehaltsgebiete für den Aufbau eines ökologischen Verbundsystems abschätzen.

Die gravierendsten Beeinträchtigungen des Schutzgutes Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sind auf Ebene der überschlägigen Umweltprüfung die anlagebedingten Auswirkungen infolge Zerschneidung und Flächeninanspruchnahme von Schutzgebieten und geschützten Landschaftsbestandteilen sowie betriebsbedingt infolge Verlärmung. Der Verlust bzw. die erhebliche nachteilige Veränderung, die von diesen Auswirkungen ausgehen, ist irreversibel und erheblich und führt zu Beeinträchtigungen der Lebensräume und ihrer Arten.

Positiv bewertet werden geringe Querungslängen bzw. größere Abstände zu sensiblen Bereichen/Schutzobjekten.

Prüfkriterien für die überschlägige Prüfung des Schutzgutes Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt im Trassenabschnitt A

Nach eigenen Ermittlungen betragen die Abstände/Längen der Varianten des Trassenabschnittes A innerhalb der Gebiete im Einzelnen (alle Angaben ca.-Angaben und auf volle 10 m bzw. bei Flächen auf 2 Stellen hinter dem Komma gerundet):

Kriterium	Nullvariante	Verglichene Teilvarianten Trassenabschnitt A		
		A 1.3	A 2.1	A 2.2
Trassenlänge im LSG	6.690 m	4.620 m	4.700 m	4.780 m
Trassenlänge im NSG	-	-	-	-
Trassenlänge im NSG geplant	-	370 m	440 m	340 m
Trassenlänge im SPA	1.900 m	-	-	-
Trassenlänge im FFH	910 m	-	-	-
Trassenlänge im IBA	4.320 m	2.740 m	2.000 m	2.690 m
geringster Abstand zum Flächennaturdenkmal	240 m	40 m	270 m	170 m
geringster Abstand zum Flächenhaften Naturdenkmal	40 m	2.690 m	2.180 m	2.650 m
geringster Abstand zum gLB	560 m	170 m	180 m	170 m
Trassenlänge gesetzl. geschützte Biotope	500 m	10 m	-	10 m
Vorranggebiete NuL REP	1.800 m	160 m	410 m	160 m
Vorranggebiete Hochwasser REP	380 m	-	-	-
Vorbehaltsgebiet für den Aufbau eines ökologischen Verbundsystems REP	7.180 m	3.690 m	4.270 m	4.610 m
Vorranggebiet Hochwasser LEP	200 m	-	-	-

Quelle: MID, Referat 24, eigene Ermittlungen auf der Grundlage des Amtlichen Raumordnungsinformationssystems (ARIS)

Hinsichtlich des Schutzgutes Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt ergeben sich im Rahmen der überschlägigen Umweltprüfung im Trassenabschnitt A bei der geringeren Querungslänge des IBA von Variante A 2.1 Nachteile für die Varianten A 1.3 und A 2.2. Bezogen auf die größten Abstände und damit weniger Beeinträchtigung zu FND ist die Variante A 1.3 leicht im Vorteil.

Die Auswertung bzgl. gesetzlich geschützter Biotope ergibt (zahlenmäßig/Kartenmaterial) eine Betroffenheit dieser: z. B. Zerschneidung mehrerer Allen und Baumreihen durch die Varianten A 2.2 und A 1.3, was sich leicht vorteilhaft auf die Bewertung der Variante A 2.1 auswirkt, die im Abschnitt A keine Betroffenheit gesetzlich geschützter Biotope aufweist.

Bezogen auf die anderen o. g. Kriterien ergeben sich bei den vom Vorhabenträger geprüften Trassenvarianten keine entscheidungserheblichen Unterschiede. Allen vom Vorhabenträger geprüften Varianten ist im Abschnitt A gemein, dass das LSG „Kiesgruben Wallendorf/Schladebach“ und das Vorbehaltsgebiet für den Aufbau eines ökologischen Verbundsystems „Auegebiete an Elster und Luppe“ in einem erheblichen Maß zerschnitten werden.

Prüfkriterien für die überschlägige Prüfung des Schutzgutes Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt im Trassenabschnitt B

Nach eigenen Ermittlungen betragen die Abstände/Längen der Varianten des Trassenabschnittes B innerhalb der Gebiete im Einzelnen (alle Angaben ca.-Angaben und auf volle 10 m bzw. bei Flächen auf 2 Stellen hinter dem Komma gerundet):

Kriterium	Nullvariante	Verglichene Teilvarianten Trassenabschnitt B		
		B 1 Pf	B 1 Pg	B 1.5
Trassenlänge im LSG	6.690 m	2.880 m	2.880 m	2.830 m
Trassenlänge im NSG	-	-	-	-
Trassenlänge im NSG geplant	-	-	-	-
Trassenlänge im SPA	1.900 m	2.110 m	2.110 m	2.070 m
Trassenlänge im FFH	910 m	-	-	-
Trassenlänge im IBA	4.320 m	2.260 m	2.280 m	2.170 m
geringster Abstand zum Flächennaturdenkmal	240 m	1.170 m	1.160 m	450 m
Geringster Abstand Flächenhaftes Naturdenkmal	40 m	1.450 m	1.380 m	1.540 m
geringster Abstand zum gLB	560 m	3.290 m	3.290 m	3.290 m
Trassenlänge gesetzlich geschützte Biotope	500 m	90 m	90 m	100 m
Vorranggebiete NuL REP	1.800 m	760 m	760 m	760 m
Vorranggebiete Hochwasser REP	380 m	1.490 m	1.480 m	1.600 m
Vorbehaltsgebiet für den Aufbau eines ökologischen Verbundsystems REP	7.180 m	790 m	790 m	790 m
Vorranggebiet Hochwasser LEP	200 m	1.350 m	1.370 m	1.520 m

Quelle: MID, Referat 24, eigene Ermittlungen auf der Grundlage des Amtlichen Raumordnungs-Informationssystems (ARIS)

Hinsichtlich des Schutzgutes Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt ergeben sich im Rahmen der überschlägigen Umweltprüfung im Trassenabschnitt B keine entscheidungserheblichen Unterschiede. Bezogen auf die größten Abstände und damit weniger Beeinträchtigungen zu Flächennaturdenkmälern sind lediglich die Varianten B 1 Pf / B 1Pg leicht im Vorteil.

Die Auswertung bzgl. gesetzlich geschützter Biotope zeigt (zahlenmäßig/Kartenmaterial) eine deutliche Betroffenheit dieser: z. B. Zerschneidung von Allen und Baumreihen in Höhe Quellgraben Kreypau, Zerschneidung von Sümpfen, Hecken- und Feldgehölzen zwischen Saale/Mittelkanal und Saale jeweils durch alle Varianten im Abschnitt B.

Erheblich ist insbesondere die Zerschneidung des LSG „Saale“ bzw. des SPA „Saale-Elster-Aue südlich Halle“, die jedoch durch alle Varianten im Abschnitt B verursacht wird.

Reihung der Varianten bezogen auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Trassenabschnitt A	V 2.1 = V 2.2 = V 1.3
Trassenabschnitt B	V 1 Pg = V 1 Pf = V 1.5

Die überschlägige Prüfung der Umweltbelange bezieht die Zerschneidung der hier betroffenen freiraumstrukturellen Belange (Vorranggebiet Natur und Landschaft, Vorranggebiet Hochwasser und Vorbehaltsgebiet für den Aufbau eines ökologischen Verbundsystems) nicht in die Bewertung ein.

Die B 181 (Nullvariante) ist nicht in Abschnitte unterteilt. Auch die B 181 (alt) weist Betroffenheiten von Schutzgebieten und wertvollen Landschaftsbestandteilen auf. Ein Rückbau der B 181 alt ist mit dem geplanten Vorhaben nicht verbunden. Die durch die Planung der B 181 n zu erwartenden Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und Biologische Vielfalt treten zusätzlich zu den bestehenden Auswirkungen der bestehenden B 181 auf.

Hinweise für das nachgelagerte Zulassungsverfahren:

Im weiteren Verfahren ist zu prüfen, inwieweit nicht nur durch Flächeninanspruchnahme und Querungslängen die Lebensraumqualität beeinträchtigt ist, sondern inwiefern auch Funktionsbeziehungen beeinträchtigt werden und besonders sensible Bereiche betroffen sind oder beeinträchtigt werden (z. B. höherwertige Bereiche innerhalb eines Schutzgebietes (vgl. Stellungnahme Saalekreis UNB vom 15.02.2024), Abschneidekriterien Stickstoffdeposition empfindliche Ökosysteme).

5.2.2.1 Allgemeines zur FFH-Vorprüfung auf der Ebene der Raumordnung

Im Untersuchungsraum liegen Flächenteile von Schutzgebieten gemäß der europäischen Richtlinien 92/43/EWG zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie bzw. abgekürzt FFH-RL) bzw. der europäischen Vogelschutzrichtlinie 79/409/EWG, als Bestandteil des sogenannten Schutzgebiets-Netzes NATURA 2000. Für die hier im Folgenden aufgeführten Gebiete wurde im Rahmen der Festlegung des Untersuchungsrahmens das Erfordernis von Prüfungen erkannt und festgelegt:

- Fauna-Flora-Habitat-Gebiet (FFH-Gebiet) „Schafhufe westlich Günthersdorf“ (DE 4638-303),
- Europäisches Vogelschutzgebiet (Special Protection Area) SPA-Gebiet „Saale-Elster-Aue südlich Halle“ (DE 4638-401),

- FFH-Gebiet „Saale-, Elster-, Luppe-Aue zwischen Merseburg und Halle“ (DE 4537-301),
- FFH-Gebiet „Pfeifengraswiese bei Günthersdorf“ (DE 4639-303),
- FFH-Gebiet „Wiesengebiet westlich Schladebach“ (DE 4638-304).

Für die drei erstgenannten Gebiete wurden FFH-Verträglichkeitsprüfungen (FFH-VP), für die beiden letztgenannten Gebiete Vorprüfungen auf FFH-Verträglichkeit vorgelegt.

Methodik

Der Vorhabenträger hat die Schutzgebiete der Gebietskulisse Natura 2000 (FFH- und SPA-Gebiete), die einen Flächenanteil im Untersuchungsraum haben, in seine Untersuchungen einbezogen und Vorprüfungen bzw. Verträglichkeitsprüfungen für die einzelnen Gebiete gemäß Art. 6 Abs. 3 der FFH-RL bzw. § 34 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) erstellt.

Nach §§ 34 und 35 BNatSchG wird die Prüfung der Verträglichkeit eines Projektes oder Planes durch die Feststellung oder Nicht-Feststellung erheblicher Beeinträchtigungen eines Natura-2000-Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen bestimmt.

Die FFH-VP erfolgt auf der Basis der für das Gebiet festgelegten Erhaltungsziele. Zentrale Frage ist, ob ein Projekt oder Plan zu erheblichen Beeinträchtigungen eines Natura 2000-Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen führen kann. Prüfgegenstand einer FFH-VP sind somit die:

- Lebensräume nach Anhang I FFH-RL einschließlich ihrer charakteristischen Arten,
- Arten nach Anhang II FFH-RL bzw. Vogelarten nach Anhang I und Art. 4 Abs. 2 Vogelschutz-Richtlinie einschließlich ihrer Habitats bzw. Standorte sowie
- biotische und abiotische Standortfaktoren, räumlich-funktionale Beziehungen, Strukturen, gebietspezifische Funktionen oder Besonderheiten, die für die o.g. Lebensräume und Arten von Bedeutung sind

(Bundesamt für Naturschutz, www.bfn.de/ffh-vertraeglichkeitspruefung).

Als Erhaltungsziele eines Schutzgebietes gelten nach § 7 Abs. 1 Nr. 9 BNatSchG die „Ziele, die im Hinblick auf die Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands eines natürlichen Lebensraumtyps von gemeinschaftlichem Interesse, einer in Anhang II der Richtlinie 92/43/EWG oder in Artikel 4 Absatz 2 oder Anhang I der Richtlinie 79/409/EWG aufgeführten Art für ein Natura 2000-Gebiet festgelegt sind“. Diese Arten und Lebensräume sind Gegenstand der FFH-VP, sofern ihr Vorkommen im Gebiet als signifikant eingestuft werden. Sonstige charakteristische Arten sind ebenfalls Gegenstand der Verträglichkeitsprüfung.

Den entscheidenden Bewertungsschritt im Rahmen der FFH-VP stellt die Beurteilung der Erheblichkeit der Beeinträchtigungen dar. Die Erheblichkeit kann immer nur einzelfallbezogen ermittelt werden, wobei als Kriterien u. a. Umfang, Intensität und Dauer der Beeinträchtigung heranzuziehen sind. Rechtlich kommt es darauf an, ob ein Projekt oder Plan zu erheblichen Beeinträchtigungen führen kann, nicht darauf, dass dies nachweislich so sein wird. Eine hinreichende Wahrscheinlichkeit des Eintretens erheblicher Beeinträchtigungen genügt, um zunächst die Unzulässigkeit eines Projekts oder Plans auszulösen.

Üblicherweise sollten für eine Raumverträglichkeitsprüfung Unterlagen mit einer Aussagegenauigkeit vorliegen, die gemäß § 15 Abs. 1 Nr. 3 ROG eine überschlägige Prüfung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter nach § 2 Abs. 1 des UVPG unter Berücksichtigung der Kriterien nach Anlage 3 des UVPG ermöglichen.

Im vorliegenden Fall wurden diesbezüglich Unterlagen noch nach alter Rechtslage vorgelegt. Die Unterlagen lassen weiterhin einen der Raumverträglichkeitsprüfung weit vorausgehenden Planungsstand erkennen. Da die Prüfung der Umweltbelange im Rahmen einer Raumver-

träglichkeitsprüfung nur überschlägig erfolgt, endet die Prüfung für alle genannten Schutzgebiete auf der Stufe einer FFH-Vorprüfung. Ergebnis dieser Prüfung ist für jedes Schutzgebiet, ob erhebliche Beeinträchtigungen von Schutzziele, Lebensraumtypen und Arten der o. g. Anhänge zum derzeitigen Planungsstand mit Sicherheit ausgeschlossen werden können oder nicht. Grundsätzlich gilt im Rahmen der Vorprüfung ein strenger Vorsorgegrundsatz, bereits die Möglichkeit einer erheblichen Beeinträchtigung löst die Pflicht zur Durchführung einer FFH-VP aus (Bundesamt für Naturschutz, www.bfn.de/ffh-vertraeglichkeitspruefung).

Dies ist auch insofern von Bedeutung, dass entsprechend dem Planungsstand noch nicht alle baubedingten Wirkungen und Auswirkungen feststehen, die von den einzelnen Varianten ausgehen können; somit sind die baubedingten Auswirkungen teils erheblich unvollständig. Die Darstellung konkreter baubedingter Auswirkungen hinsichtlich Lage und Ausmaß fehlen in den vorgelegten Prüfungen bzw. Vorprüfungen auf FFH-Verträglichkeit; gleichwohl sind beispielsweise abhängig von der Lage der Baustraßen für die umfangreichen Materialtransporte diese potentiell geeignet, erhebliche Beeinträchtigungen in nahegelegenen oder durchschnittenen Natura 2000-Gebieten hervorzurufen.

Nachfolgend sind die Prüfergebnisse für die einzelnen mit Flächenanteilen im Untersuchungsraum vorkommenden Natura 2000-Gebiete aufgeführt und begründet:

5.2.2.2 FFH-Gebiet „Schafhufe westlich Günthersdorf“ (DE 4638-303)

Fachrechtliche Grundlage

Verordnung des Landkreises Saalekreis über den Geschützten Landschaftsbestandteil „Schafhufe westlich von Günthersdorf“ vom 29. April 2013, Amtsblatt für den Landkreis Saalekreis. – 7 (2013) 21 vom 28. August 2013, S. 3).

Lage und Bezug zum geplanten Vorhaben

Das nur ca. 2,06 ha große FFH-Gebiet liegt in der Feldflur etwa 2 km westlich der Ortslage Günthersdorf.

Die FFH-Verträglichkeitsuntersuchung ist als Unterlage 19.4.1 FFH-VP zur Betroffenheit des FFH-Gebietes „Schafhufe westlich Günthersdorf“ DE 4638-303 enthalten.

Die drei untersuchten Varianten des östlichen Trassenabschnittes A führen in weniger als 200 m Abstand (jeweils geringster Abstand) an dem Schutzgebiet vorbei. Die Varianten A 1.3 und A 2.2 verlaufen in diesem Bereich trassengleich, sie führen südlich an dem Schutzgebiet vorbei. Variante A 2.1 führt nördlich an dem Schutzgebiet vorbei.

Nach eigenen Ermittlungen betragen die Abstände der Varianten des Trassenabschnittes A im Einzelnen (Angaben auf volle 10 m gerundet):

Kriterium	Nullvariante	Variante A 1.3	Variante A 2.1	Variante A 2.2
geringster Abstand zur Schutzgebietsgrenze	600 m	190 m (südlich)	180 m (nördlich)	190 m (südlich)

Quelle: MID, Referat 24, eigene Ermittlungen auf der Grundlage des Amtlichen Raumordnungs-Informationssystems (ARIS)

Prüfergebnis

Hinsichtlich der Darstellung zu potentiellen Auswirkungen der Varianten des Vorhabens sind in den Verfahrensunterlagen Lücken zu verzeichnen.

Zu den baubedingten Wirkungen

- temporäre Flächeninanspruchnahme
- temporäre Barrierewirkung / Zerschneidung
- temporäre Schadstoffimmission durch den Baustellenbetrieb

den anlagebedingten Wirkungen

- Flächeninanspruchnahme
- Flächenzerschneidung und Barriereeffekte

fehlen projektbezogene Aussagen bzw. Aussagen, ob es überhaupt zu Wirkungen auf das Schutzgebiet kommt.

Beeinträchtigungen durch das Bauvorhaben werden im Kap. 5.3, S. 25 Tabellen 8 und 9 dargestellt. Dort und in Karte 1 (Übersichtskarte) sind Wirtschaftsweegeanbindungen zu den Varianten A 1.3, 2.1 und 2.2 als Projektbestandteil benannt.

Ein Abschnitt der in Rede stehenden Wirtschaftswege, die im Zusammenhang mit den geplanten Varianten angebinden werden sollen bzw. auch als Baustraße in Betracht kommen, bildet auf einer Länge von ca. 250 m die nördliche Gebietsbegrenzung. Auf ca. 140 m Länge besteht somit eine direkte Angrenzung der beiden Lebensraumtypen (LRT) an diesen Wirtschaftsweg. Diese Angabe, wie auch weitere Angaben, wie etwa zur Erneuerung des Wirtschaftsweges in direkter Angrenzung zu den LRT, damit im Zusammenhang stehende bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkungen und potentielle Beeinträchtigungen der maßgeblichen Bestandteile des Schutzgebietes einschließlich charakteristischer Arten fehlen.

Da die potentiellen Beeinträchtigungen des Schutzgebietes durch den nicht in die Beurteilung einbezogenen Projektbestandteil und die fehlende Darstellung zu bau- und anlagebedingten Wirkungen bzw. dem Planungsstand entsprechend wesentliche Aussagen in den Unterlagen unvollständig sind, kann seitens der obersten Landesentwicklungsbehörde nicht festgestellt werden, ob erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgebietes in seinen maßgeblichen Bestandteilen einschließlich der charakteristischen Arten mit Sicherheit ausgeschlossen werden können.

Diese Feststellung wird wie gesetzlich vorgesehen durch die oberste Landesentwicklungsbehörde mit der Bedeutung des Ergebnisses einer Vorprüfung auf FFH-Verträglichkeit getroffen.

Auf die Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung kann nur dann verzichtet werden, wenn die FFH-Vorprüfung ergeben hat, dass das Vorhaben zu keinen bzw. ausschließlich zu offensichtlich nicht erheblichen Beeinträchtigungen führt und keine möglicherweise kumulierenden anderen Pläne und Projekte vorhanden sind. Mit dem Ergebnis der FFH-Vorprüfung müssen alle Zweifel an der Unbedenklichkeit des Vorhabens ausgeräumt werden. Andernfalls ist eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchzuführen. Eine FFH-Verträglichkeitsprüfung ist regelmäßig durchzuführen, so bald Flächen innerhalb eines FFH-Gebietes in Anspruch genommen werden. Eben dies kann durch die Wegeerneuerung direkt an der Gebietsgrenze nach derzeitigem Kenntnisstand nicht ausgeschlossen werden.

Die FFH-Verträglichkeitsprüfung hat die Beurteilung der Verträglichkeit eines Vorhabens mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebietes zum Ziel. Sie ist durchzuführen, wenn sich dies aus der FFH-Vorprüfung ergibt und erhebliche Beeinträchtigungen eines Natura 2000-Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden können.

Im nachfolgenden Zulassungsverfahren ist die Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung unter Einbeziehung der vollständigen Projektbestandteile sowie der vollständigen Auswertung der Auswirkungen erforderlich.

Gemäß § 34 Abs. 1 BNatSchG sind neben den Auswirkungen des geprüften Vorhabens (Projekt) auch sogenannte kumulative Auswirkungen infolge des Zusammenwirkens mit

anderen Projekten oder Plänen zu überprüfen. Deshalb ist im Rahmen der Prüfung auf FFH-Verträglichkeit auch der aktuelle Stand zu dem Leitungsbauvorhaben Nr. 5 Bundesbedarfsplangesetz (BBPlG) (Höchstspannungsleitung Wolmirstedt – Isar) Abschnitt A2 Sachsen-Anhalt Süd / Thüringen Nord in die Betrachtung kumulativer (erheblicher) Auswirkungen mit anderen Plänen und Projekten einzubeziehen.

5.2.2.3 SPA-Gebiet „Saale-Elster-Aue südlich Halle“ (DE 4638-401)

Fachrechtliche Grundlage

Landesverordnung zur Unterschutzstellung der Natura 2000-Gebiete im Land Sachsen-Anhalt (N2000-LVO LSA), Anlage Nr. 3.19

Lage und Bezug zum geplanten Vorhaben

Das Europäische Vogelschutzgebiet (EU-SPA) Saale-Elster-Aue südlich Halle umfasst zwei Teilflächen mit einer Gesamtgröße von 4.762 ha. Das westliche Teilgebiet beginnt nördlich von Bad Dürrenberg und umfasst die Saaleaue bis weit in das Stadtgebiet von Halle hinein, wo es an der Nordspitze der Peißnitzinsel endet. Östlich davon erstreckt sich das zweite, kleinere Teilgebiet des EU-SPA, das die Elsteraue südlich von Ermlitz und die Luppe-Aue zwischen Zöschen und Maßlau umfasst.

Die Untersuchung zur Verträglichkeit ist als Unterlage 19.4.2 FFH-VP zur Betroffenheit des SPA-Gebietes „Saale-Elster-Aue südlich Halle“ DE 4638-401 enthalten.

Die drei untersuchten Varianten des westlichen Trassenabschnittes B schneiden auf ca. 2 km Länge das Schutzgebiet.

Nach eigenen Ermittlungen betragen die Trassenlängen der Varianten des Trassenabschnittes B innerhalb des SPA-Gebietes im Einzelnen (alle Angaben ca.-Angaben und auf volle 10 m gerundet):

Kriterium	Nullvariante	Variante B 1Pf	Variante B 1Pg	Variante B 1.5
Schnittlänge	1.110 m	2.110 m	2.110 m	2.070 m

Quelle: MID, Referat 24, eigene Ermittlungen auf der Grundlage des Amtlichen Raumordnungs-Informationssystems (ARIS)

Ausgehend vom östlichen Eintrittspunkt der Straßentrasse in das Schutzgebiet verlaufen alle drei vom Vorhabenträger geprüften Varianten auf ca. 900 m innerhalb des Schutzgebietes trassengleich. Im weiteren Verlauf in Richtung Westen liegen die Trassen B 1 Pf und B 1 Pg z. B. an der Saalequerung ca. 70 m, die Trassen B 1 Pg (nördlichste) und B 1.5 ca. 280 m voneinander entfernt.

Prüfergebnis

Hinsichtlich der potentiellen Auswirkungen der Varianten des Vorhabens treten Lücken auf.

Baubedingte Auswirkungen werden in der FFH-VP nicht mitbetrachtet. Begründet wird dies damit, dass die temporären baubedingten Auswirkungen durch die in der Beurteilung berücksichtigten dauerhaften betriebsbedingten Störungen räumlich überlagert werden. Konkrete Angaben u. a. zur Lage von Baustraßen und Baustelleneinrichtungen liegen dem Planungsstand entsprechend noch nicht vor und konnten in der FFH-VP nicht berücksichtigt werden. Dass sich demzufolge Baustraßen und Baustelleneinrichtungen etc. und deren Auswirkungen wie vorliegend bei der Querung eines Fließgewässers und seiner Aue ausschließlich im Bereich der späteren Trasse bzw. deren Wirkungsbereich befinden werden, ist

nicht plausibel und kann demzufolge in der vorgelegten FFH-VP weder belegt noch ausgeschlossen werden.

Seitens der obersten Landesentwicklungsbehörde ist deshalb davon auszugehen, dass die baubedingten Auswirkungen nicht vollständig betrachtet werden konnten und demzufolge möglicherweise auch die Auswertung im Hinblick die Beeinträchtigungen geschützten Vogelarten unvollständig sind.

In § 6 Abs. 2 Allgemeine Schutzbestimmungen der Natura 2000-Landesverordnung des Landes Sachsen-Anhalt sind auf der Gesamtfläche auch des hier vorliegenden SPA-Gebietes untersagte Tatbestände formuliert. Freistellungen hiervon sind gem. § 13 der Verordnung nur für Pläne oder Projekte, die sich im Rahmen der Prüfung gem. § 34 Abs.1 Satz 1 BNatSchG und § 24 Naturschutzgesetz des Landes Sachsen-Anhalt als mit dem Schutzzweck des jeweiligen Gebietes vereinbar erweisen oder bei denen die Voraussetzungen des § 34 Abs. 3 bis 5 BNatSchG erfüllt sind. Dieser Nachweis kann mit den getroffenen Darstellungen und vor allem im Rahmen einer Raumverträglichkeitsprüfung nur überschlägigen Prüfung der Umweltbelange, hier Vorprüfung auf Verträglichkeit, nicht erbracht werden.

Diese Einschätzung wird auch von den Stellungnahmen des Landesamtes für Umweltschutz (LAU) vom 19. Februar 2024 (AZ 13.11-95-2023) sowie der Stellungnahme des Referates Naturschutz, Landschaftspflege, Bildung für nachhaltige Entwicklung des Landesverwaltungsamtes Sachsen-Anhalt vom 11. Mai 2020 (AZ 3407.3.7-SK-B18-Zöschen-Merseburg) gestützt. Die Stellungnahme des LAU thematisiert darüber hinaus konkrete Lücken im Datenbestand und einen nicht ausreichenden Gebietsumfang für die Erfassung zum Vorkommen relevanter Vogelarten und äußert auch deshalb Zweifel an den Aussagen zur Verträglichkeit des Vorhabens mit dem Schutzgebiet. Die Durchschneidung von besonderen Schutzzonen des Vogelschutzgebiets durch die Varianten im Trassenabschnitt B, in denen jegliche Störungen zum Schutz der besonders sensiblen Arten unterbunden werden sollen, werden durch das Landesumweltamt als erhebliche Beeinträchtigung beurteilt.

Da die potentiellen Beeinträchtigungen des Schutzgebietes durch die fehlende Darstellung vor allem baubedingter Auswirkungen und Beeinträchtigungen von geschützten Vogelarten bzw. dem Planungsstand entsprechend wesentliche Aussagen in den Unterlagen unvollständig sind, kann seitens der obersten Landesentwicklungsbehörde nicht festgestellt werden, ob erhebliche Beeinträchtigungen von im Gebiet geschützten Vogelarten und ihrer Lebensräume mit Sicherheit ausgeschlossen werden können.

Diese Feststellung wird wie gesetzlich vorgesehen durch die oberste Landesentwicklungsbehörde mit der Bedeutung des Ergebnisses einer Vorprüfung auf FFH-Verträglichkeit getroffen.

Auf die Durchführung einer FFH-VP kann nur dann verzichtet werden, wenn die Vorprüfung ergeben hat, dass das Vorhaben zu keinen bzw. ausschließlich zu offensichtlich nicht erheblichen Beeinträchtigungen führt und keine möglicherweise kumulierenden anderen Pläne und Projekte vorhanden sind. Mit dem Ergebnis der Vorprüfung müssen alle Zweifel an der Unbedenklichkeit des Vorhabens ausgeräumt werden. Andernfalls ist eine FFH-VP durchzuführen. Eine FFH-VP ist regelmäßig durchzuführen, so bald Flächen innerhalb eines FFH-Gebietes in Anspruch genommen werden.

Die FFH-VP hat die Beurteilung der Verträglichkeit eines Vorhabens mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebietes zum Ziel. Sie ist durchzuführen, wenn sich dies aus der FFH-Vorprüfung ergibt oder erhebliche Beeinträchtigungen eines Natura 2000-Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen ohne weiteres absehbar sind.

Im nachfolgenden Zulassungsverfahren ist die Durchführung einer FFH-VP unter Einbeziehung der vollständigen Projektbestandteile sowie der vollständigen Auswertung der Auswirkungen zwingend erforderlich.

5.2.2.4 FFH-Gebiet „Saale-, Elster-, Luppe-Aue zwischen Merseburg und Halle“ (DE 4537-301)

Fachrechtliche Grundlage

Landesverordnung zur Unterschutzstellung der Natura 2000-Gebiete im Land Sachsen-Anhalt (N2000-LVO LSA), Anlage Nr. 3.147

Lage und Bezug zum geplanten Vorhaben

Das ca. 36,54 ha große FFH-Gebiet liegt in der Saaleaue östlich der Saale und südlich des Merseburger Ortsteils Meuschau bzw. ca. 350 m nördlich des Merseburger Ortsteils Trebnitz. Die Bestandstrasse der B 181 alt grenzt auf einer Länge von ca. 260 m direkt nördlich an das FFH-Gebiet an.

Die FFH-Verträglichkeitsuntersuchung ist als Unterlage 19.4.3 FFH-VP zur Betroffenheit des FFH-Gebietes „Saale-, Elster-, Luppe-Aue zwischen Merseburg und Halle“ (DE 4537-301) enthalten. Die Untersuchung bezieht sich ausschließlich auf die Verträglichkeit der nicht in den Variantenvergleich einbezogenen bzw. nicht detailliert untersuchten Variante 2 aus der Voruntersuchung des Vorhabenträgers.

Untersuchungsgegenstand ist die FFH-Verträglichkeit der frühzeitig durch den Vorhabenträger aus dem Variantenvergleich ausgeschiedenen Variante 2 im Fall einer Aufweitung des Regelprofils auf den Flächen des FFH-Gebietes auf der Südseite der bestehenden B 181 alt.

Prüfergebnis

Da die Variante 2 vom Vorhabenträger nicht in das Verfahren zur Prüfung der Raumverträglichkeitsprüfung eingebracht wurde, ist eine Bewertung der Unterlage sowie auch eine Entscheidung der obersten Landesentwicklungsbehörde für das nachgelagerte Zulassungsverfahren nicht angezeigt.

5.2.2.5 FFH-Gebiete „Pfeifengraswiese bei Günthersdorf“ (DE 4639-303)

Fachrechtliche Grundlage

Verordnung des Landkreises Saalekreis über den Geschützten Landschaftsbestandteil „Pfeifengraswiese bei Günthersdorf“

Lage und Bezug zum geplanten Vorhaben

Das nur ca. 0,95 ha große FFH-Gebiet liegt eingebettet in eine Waldfläche, die mittlerweile von Siedlungsflächen der Ortslage Günthersdorf bzw. Industrie- und Gewerbeflächen fast vollständig eingeschlossen ist.

Die Vorprüfung auf FFH-Verträglichkeit ist als Unterlage 19.6 FFH-Vorprüfung zur Betroffenheit des FFH-Gebietes „Pfeifengraswiese bei Günthersdorf“ (DE 4639-303) enthalten.

Die drei untersuchten Varianten des östlichsten Punktes von Trassenabschnitt A am westlichen Ortsrand von Günthersdorf beginnen trassengleich in ca. 850 m Abstand (geringster Abstand zur nächstgelegenen Gebietsgrenze) von dem Schutzgebiet entfernt.

Nach eigenen Ermittlungen betragen die Abstände der Varianten des Trassenabschnittes A im Einzelnen (alle Angaben ca.-Angaben und auf volle 10 m gerundet):

Kriterium	Nullvariante	Variante A 1.3	Variante A 2.1	Variante A 2.2
geringster Abstand zur Schutzgebietsgrenze	510 m	850 m	850 m	850 m

Quelle: MID, Referat 24, eigene Ermittlungen auf der Grundlage des Amtlichen Raumordnungs-Informationssystems (ARIS)

Prüfergebnis

Hinsichtlich der potentiellen Auswirkungen der Varianten des Vorhabens ist von Vollständigkeit auszugehen. Auch wenn konkrete baubedingte Auswirkungen dem Planungsstand entsprechend nicht dargestellt und einbezogen werden können, ist aufgrund der isolierten Lage in der Siedlung nicht von baubedingten Auswirkungen auszugehen, die den o. g. Abstand zum Schutzgebiet unterschreiten.

Die Vorprüfung kommt zu dem Ergebnis, dass bau-, anlage- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen des vorkommenden Lebensraumtyps, der charakteristischen Art des LRT und von Arten von gemeinschaftlicher Bedeutung sicher ausgeschlossen werden können.

Seitens der obersten Landesentwicklungsbehörde wird festgestellt, dass die Vorhabenauswirkungen vollständig in die Beurteilung eingeflossen sind, weitere durch einen detaillierteren Planungsstand nicht zu erwarten sind und somit die Durchführung einer Prüfung auf FFH-Verträglichkeit im nachgelagerten Zulassungsverfahren nicht erforderlich ist.

5.2.2.6 FFH-Gebiet „Wiesengebiet westlich Schladebach“ (DE 4638-304)

Fachrechtliche Grundlage

Landesverordnung zur Unterschutzstellung der Natura 2000-Gebiete im Land Sachsen-Anhalt (N2000-LVO LSA), Anlage Nr. 3.238

Lage und Bezug zum geplanten Vorhaben

Das ca. 36,71 ha große FFH-Gebiet westlich von Schladebach liegt knapp außerhalb des Untersuchungsraumes für die Raumverträglichkeitsprüfung.

Die Vorprüfung auf FFH-Verträglichkeit ist als Unterlage 19.6 FFH-Vorprüfung zur Betroffenheit des FFH-Gebietes „Wiesengebiet westlich Schladebach“ (DE 4638-304) enthalten.

Nach eigenen Ermittlungen betragen die Abstände der Varianten des Trassenabschnittes A im Einzelnen (alle Angaben ca.-Angaben und auf volle 10 m gerundet):

Kriterium	Nullvariante	Variante A 1.3	Variante A 2.1	Variante A 2.2
geringster Abstand zur Schutzgebietsgrenze	3.800 m	1.450 m	2.250 m	1.450 m

Quelle: MID, Referat 24, eigene Ermittlungen auf der Grundlage des Amtlichen Raumordnungs-Informationssystems (ARIS)

Prüfergebnis

Hinsichtlich der potentiellen Auswirkungen der Varianten des Vorhabens ist von Vollständigkeit auszugehen. Auch wenn konkrete baubedingte Auswirkungen dem Planungsstand entsprechend nicht dargestellt und einbezogen werden können, ist aufgrund der Entfernung zu den geprüften Trassenvarianten selbst, nicht von baubedingten Auswirkungen auszugehen, die den o. g. Abstand zum Schutzgebiet unterschreiten.

Die Vorprüfung kommt zu dem Ergebnis, dass bau-, anlage- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen der vorkommenden Lebensraumtypen, der charakteristischen Art des LRT und von Arten von gemeinschaftlicher Bedeutung sicher ausgeschlossen werden können. Schwierigkeiten bestehen in der Definition charakteristischer Arten. Der Vorhabenträger macht Selektionskriterien für die Auswahl charakteristischer Arten geltend, für die es in Sachsen-Anhalt keine fachlichen Vorgaben gibt und beschränkt die Prüfung auf Arten „die einen deutlichen Vorkommens-Schwerpunkt im jeweiligen Lebensraumtyp aufweisen bzw. die Erhaltung ihrer Populationen muss unmittelbar an den Erhalt des jeweiligen Lebens-

raumtyps gebunden sein.“ Diese Vorgehensweise schließt die in den Erhaltungszielen als charakteristische Arten genannten fünf Fledermausarten von der Verträglichkeitsprüfung aus.

Seitens der obersten Landesentwicklungsbehörde wird festgestellt, dass die Durchführung einer Prüfung auf FFH-Verträglichkeit im nachgelagerten Zulassungsverfahren aufgrund des vorgelegten Ergebnisses nicht zwingend erforderlich ist.

Nach Auswahl einer konkreten Variante und bei entsprechend fortgeschrittenem Planungsstand sollte jedoch überprüft werden, ob das Land Sachsen-Anhalt bis zu diesem Zeitpunkt Vorgaben für die Auswahl charakteristischer Arten formuliert hat und das Ergebnis der FFH-Vorprüfung (Ausschluss der charakteristischen Arten aus der Beurteilung der FFH-Verträglichkeit) unter dieser Voraussetzung weiterhin Bestand hat.

5.2.3 Boden und Fläche

Die vom Vorhabenträger in die Variantenprüfung einbezogenen Trassenabschnitte verlaufen im Abschnitt A überwiegend auf Ackerflächen, auf anteilig kürzerer Strecke im Bereich des Kiesabbaus zwischen Wallendorf und Schladebach auch über bergbaulich vorgenutzte Flächen.

Im Abschnitt B verlaufen die Trassen ebenfalls auf Acker bzw. jeweils in dem westlichen Bereich durch Flächen, die von Siedlungsnutzung teilweise vorgeprägt sind (Varianten B 1 Pf und B 1 Pg jeweils auf knapp 950 m, Variante B 1.5 auf ca. 2.100 m). Über den Grad der anthropogenen Veränderung dieser Böden ist mit Ausnahme eines Abschnittes der Variante B 1.5, der trassengleich mit der Landesstraße L 178 verläuft, nichts bekannt.

Folgende erhebliche Auswirkungen gehen von Straßenneubauvorhaben auf das Schutzgut Boden und Fläche aus:

- Baubedingte Auswirkungen
 - Bodenverdichtung und Zerstörung des Bodengefüges durch Befahren
 - Schadstoffeinträge in den Boden infolge von Immissionen durch Baustellenbetrieb oder Havarien
- Anlagebedingte Auswirkungen
 - Vollständiger Verlust von Bodenfunktionen infolge Versiegelung
 - Verlust bzw. Beeinträchtigung von Bodenfunktionen durch Bodenabtrag, -aufschüttung oder -überformung
- Betriebsbedingte Auswirkungen
 - Schadstoffeinträge in den Boden und Schadstoffakkumulation aufgrund betriebsbedingter Schadstoffimmissionen, Tausalzen, Unfällen

Für die überschlägige Prüfung der Auswirkungen auf das Schutzgut Boden wird der Ebene der Raumordnung entsprechend die Trassenlänge und Neuversiegelung herangezogen. Positiv bewertet werden geringere Trassenlängen und eine geringere Neuversiegelung. Bei nur leichten Abweichungen der Varianten untereinander wird keine Variantenreihung vorgenommen, da diese in der nächsten Planungsstufe bei Weiterentwicklung der technischen Planung wieder relativiert werden können.

Von einer Wertung funktionsfähiger Böden untereinander wird abgesehen, lediglich bei Verlauf auf vorhandenen Trassen wird von geringeren Eingriffen in das Schutzgut Boden ausgegangen. Diese Vorgehensweise wird durch die maßgeblichen Stellungnahmen aus der Beteiligung, hier des LAU bzw. der unteren Bodenschutzbehörde des Saalekreises gestärkt.

Die gravierendsten Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden und Fläche sind die anlagebedingten Auswirkungen infolge Versiegelung sowie Verlust bzw. Beeinträchtigung von Bo-

denfunktionen durch Bodenabtrag, -aufschüttung oder -überformung. Der Verlust der Böden ist irreversibel und erheblich, insbesondere die Beeinträchtigungen von Bodenfunktionen sind erheblich. Gleichzeitig führt der Verlust von Boden und Fläche zum Totalverlust als Lebensraum für Pflanzen und Tiere.

Anlagebedingter Verlust und Beeinträchtigungen von Böden sind gleichzeitig die einzigen Auswirkungen, die auf der Ebene der Raumordnung proportional zur Trassenlänge und anhand der Neuversiegelung quantifizierbar sind.

Prüfkriterien für die überschlägige Prüfung des Schutzgutes Boden und Fläche im Trassenabschnitt A

Nach eigenen Ermittlungen betragen die Längen der Varianten des Trassenabschnittes A im Einzelnen (alle Angaben ca.-Angaben und auf volle 10 m bzw. bei Flächen auf 2 Stellen hinter dem Komma gerundet):

Kriterium	Nullvariante	Verglichene Teilvarianten Trassenabschnitt A		
		A 1.3	A 2.1	A 2.2
Schnittlänge	--	8.640 m	8.660 m	8.890 m
Neuversiegelung	--	11,84 ha	12,94 ha	11,73 ha

Quelle: MID, Referat 24, eigene Ermittlungen auf der Grundlage des Amtlichen Raumordnungs-Informationssystems (ARIS); Flächenangabe UVS, LSBB Regionalbereich Süd

Hinsichtlich des Schutzgutes Boden ergeben sich im Trassenabschnitt A leichte Vorteile zugunsten der Varianten A 2.2 bzw. A 1.3 gegenüber Variante A 2.1.

Prüfkriterien für die überschlägige Prüfung des Schutzgutes Boden und Fläche im Trassenabschnitt B

Nach eigenen Ermittlungen betragen die Längen der Varianten des Trassenabschnittes B im Einzelnen (alle Angaben ca.-Angaben und auf volle 10 m bzw. bei Flächen auf 2 Stellen hinter dem Komma gerundet):

Kriterium	Nullvariante	Verglichene Teilvarianten Trassenabschnitt B		
		B 1 Pf	B 1 Pg	B 1.5
Schnittlänge	--	4.040 m	4.110 m	5.550 m
Neuversiegelung	--	3,75 ha	4,15 ha	6,48 ha

Quelle: MID, Referat 24, eigene Ermittlungen auf der Grundlage des Amtlichen Raumordnungs-Informationssystems (ARIS); Flächenangabe UVS, LSBB Regionalbereich Süd

Hinsichtlich der Auswirkungen auf das Schutzgut Boden und Fläche ergeben sich im Trassenabschnitt B geringe Unterschiede zwischen den Varianten 1 Pf und 1 Pg. Variante 1.5 wäre aufgrund einer größeren Trassenlänge (ca. 1.500 m länger als Variante B 1 Pf) als nachteiliger einzustufen.

Variante B 1.5 verläuft im besiedelten Bereich auf ca. 1.730 m auf vorhandenen Trassen (ca. 1.080 m ehemalige Bahn- bzw. ca. 650 m neue Straßentrasse (L 178)). Unter Berücksichtigung der vorhandenen Straßentrasse am westlichen Ausbauende und des teilweisen Verlaufs auf einer ehemaligen Bahntrasse auf insgesamt ca. 1.730 m treten anlagebedingt keine signifikanten Unterschiede gegenüber den beiden anderen Trassenvarianten auf.

Die bestehende B 181 (Nullvariante) ist nicht in Abschnitte unterteilt, die Gesamtlänge beträgt ca. 13.670 m. Die Nullvariante oder sogenannte Null+-Variante wurde vom Vorhaben-

träger nicht in den Variantenvergleich einbezogen. Begründet wird dies mit dem Nichterreichen der verkehrlichen Ziele entsprechend den fachgesetzlichen Vorgaben.

Der Vorhabenträger ermittelt die Auswirkungen nach Flächenverbrauch, Neuversiegelung und Überbauung von Böden mit besonderer Bedeutung für die natürliche Ertragsfunktion und die Speicher- und Reglerfunktion (siehe nachfolgende tabellarische Übersichten).

Trassenabschnitt A

Kriterium	Nullvariante	Verglichene Teilvarianten Trassenabschnitt A		
		A 1.3	A 2.1	A 2.2
Flächenverbrauch	--	35,26 ha	41,84 ha	40,26 ha
Neuversiegelung	--	11,84 ha	12,94 ha	11,73 ha
besondere Bedeutung	--	7,78 ha	7,07 ha	6,52 ha

Quelle: UVS, LSBB Regionalbereich Süd

Trassenabschnitt B

Kriterium	Nullvariante	Verglichene Teilvarianten Trassenabschnitt B		
		B 1 Pf	B 1 Pg	B 1.5
Flächenverbrauch	--	17,53 ha	19,60 ha	20,86 ha
Neuversiegelung	--	3,75 ha	4,15 ha	6,48 ha
besondere Bedeutung	--	13,05 ha	13,9 ha	13,41 ha

Quelle: UVS, LSBB Regionalbereich Süd

Trotz geringerer Trassenlängen treten im Vergleich mit Trassenabschnitt A durch den im Trassenabschnitt B verwendeten Regelquerschnitt ebenfalls umfangreiche und erhebliche Auswirkungen auf. Die Vorzugsvariante des Vorhabenträgers (V A 2.2 und V B 1 Pf) bewirkt eine Neuversiegelung von insgesamt 15,48 ha.

Zusammenfassung des Ergebnisses der überschlägigen Prüfung

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Boden und Fläche sind für alle vom Vorhabenträger geprüften Trassenvarianten bzw. deren Trassenabschnitte funktional und vom Ausmaß her erheblich und irreversibel.

Es ergeben sich Unterschiede zwischen den Varianten im Trassenabschnitt A zugunsten der Varianten A 2.2 bzw. A 1.3. Im Trassenabschnitt B treten leicht nachteiligere Auswirkungen durch Variante B 1.5 auf, unter Berücksichtigung von Vorbelastungen im Sinne versiegelter oder bereits erheblich anthropogen überprägter Böden sind diese jedoch nicht signifikant.

Reihung der Varianten bezogen auf das Schutzgut Boden und Fläche

Trassenabschnitt A	A 1.3 = A 2.2 < A 2.1
Trassenabschnitt B	B 1 Pg = B 1 Pf = B 1.5

Die bestehende B 181 nimmt ebenfalls Fläche ein und hat zu Versiegelungen von Böden geführt. Betriebsbedingt gehen von ihr ebenfalls Schadstoffemissionen und damit Schadstoffeinträge in die umgebenden Böden auf. Ein Rückbau von Teilabschnitten oder eine Querschnittsreduzierung der bestehende B 181 ist mit der Planung der B 181 n nicht verbunden.

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Fläche und Boden, die durch neu zu errichtende Trassenvarianten verursacht werden, kommen zusätzlich zu den an der B 181 alt bestehenden Auswirkungen hinzu.

5.2.4 Wasser

Die vom Vorhabenträger in die Variantenprüfung einbezogenen Trassenabschnitte verlaufen im Abschnitt A überwiegend auf Ackerflächen, auf anteilig kürzerer Strecke im Bereich des Kiesabbaus zwischen Wallendorf und Schladebach auch über bergbaulich vorgenutzte Flächen. Aufgrund geologischer Ausprägung und topographischer Lage sind im Trassenabschnitt A zwischen Wallendorf bzw. Zöschen und Schladebach und zwischen Friedensdorf und Wüsteneutzsch Bereiche mit ungeschützten Grundwasserkörpern vorhanden. Dies ist mit einer Gefährdung gegenüber Schadstoffeinträgen verbunden.

Westlich einer Linie von Friedensdorf nach Wüsteneutzsch beginnt die Saaleaue, die durch Unterflurabstände von weniger als 2 m gekennzeichnet sind und damit empfindlich gegenüber Schadstoffeinträgen. In Teilen der Saaleaue und am Fließgewässer „Bach“ sind umfangreiche Überschwemmungsgebiete gem. § 76 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) festgelegt. Auch Trinkwasserschutzgebiete sind im Untersuchungsgebiet vorhanden, werden von den Trassenvarianten jedoch nicht berührt. Stillgewässer sind mit Teilen des Saale-Leipzig-Kanals und den zahlreichen verlandenden ehemaligen Kiesgruben zwischen Wallendorf und Schladebach vorhanden.

Im Abschnitt B verlaufen die Trassen ebenfalls auf Acker bzw. jeweils in dem westlichen Bereich durch Flächen, die von Siedlungsnutzung teilweise vorgeprägt sind. Die Saaleaue ist bis an den westlichen Talrand als Überschwemmungsgebiet ausgewiesen; weiterhin sind Teile der Saaleaue als Vorranggebiet für Hochwasserschutz „Saale“ (Ziff. 4.1.2 LEP-LSA 2010, Ziff. 5.3.4 REP Halle 2010) ausgewiesen. Stillgewässer sind mit Teilen des Mittelkanals bei Trebnitz und in Form von Altarmen bzw. -wässern der Saale vorhanden.

Folgende erhebliche Auswirkungen gehen von Straßenneubauvorhaben auf das Schutzgut Wasser aus:

- Baubedingte Auswirkungen
 - Temporäre Grundwasserabsenkung
 - Schadstoffeinträge in Grundwasser/ Oberflächengewässer infolge von Immissionen durch Baustellenbetrieb oder Havarien
- Anlagebedingte Auswirkungen
 - Verringerte Grundwasserneubildung und erhöhter Oberflächenwasserabfluss durch Versiegelung von Flächen
 - Beeinträchtigung der Grundwasserdynamik, dauerhafte Grundwasserabsenkungen im Bereich von Gründungen oder Geländeeinschnitten
 - Verlust/ Beeinträchtigung von Retentionsraum der Fließgewässer durch versiegelte Flächen, Bauwerke und nicht versiegelte überschüttete/abgegrabene Flächen
 - Verlust oder Beeinträchtigung der Gewässerdynamik durch Gewässerquerung oder -ausbau
- Betriebsbedingte Auswirkungen
 - Schadstoffeinträge Grundwasser/ Oberflächengewässer und Schadstoffakkumulation aufgrund betriebsbedingter Schadstoffimmissionen, Tausalzen, Unfälle

Die gravierendsten Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser (hier: Grundwasser) sind die anlagebedingten Auswirkungen infolge Versiegelung und betriebsbedingten Schadstoffe-

inträgen. Sie sind die einzigen Auswirkungen, die auf der Ebene der Raumordnung proportional zur Trassenlänge bzw. zur versiegelten Fläche quantifizierbar sind. Für die überschlägige Prüfung der Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser (hier: Grundwasser) wird der Ebene der Raumordnung entsprechend die Trassenlänge über Bereichen mit ungeschütztem Grundwasser bzw. Unterflurabständen < 2 m als Indikator ihrer Gefährdung gegenüber Stoffinträgen herangezogen. Positiv bewertet werden geringere Trassenlängen. Bei nur geringen Abweichungen der Varianten untereinander wird keine Variantenreihung vorgenommen, da diese in der nächsten Planungsstufe bei Weiterentwicklung der technischen Planung wieder relativiert werden können.

Über das Ausmaß und die Dauer von temporären oder dauerhaften Grundwasserabsenkungen sind keine Aussagen getroffen worden, dementsprechend werden sie nicht bewertet.

Die gravierendsten Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser (hier: Oberflächenwasser) sind die anlagebedingten Auswirkungen durch Verbauung der Überschwemmungsgebiete und betriebsbedingte Schadstoffeinträge in Fließ- und Stillgewässer. Sie sind die einzigen Auswirkungen, die auf der Ebene der Raumordnung proportional zur Trassenlänge bzw. Lage im Überschwemmungsgebiet quantifizierbar sind. Für die überschlägige Prüfung der Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser (hier: Oberflächenwasser) wird der Ebene der Raumordnung entsprechend die Lage bzw. der Verlauf der Trassenvarianten in Überschwemmungsgebieten bewertet. Positiv bewertet wird eine geringere Trassenlänge. Ergänzend werden Überbauungen von Fließgewässern als Ausdruck nachteiliger Veränderungen der Gewässerstruktur mitbetrachtet.

Prüfkriterien für die überschlägige Prüfung des Schutzgutes Wasser im Trassenabschnitt A

Nach eigenen Ermittlungen betragen die Längen der Varianten des Trassenabschnittes A im Einzelnen (alle Angaben ca.-Angaben und auf volle 10 m bzw. bei Flächen auf 2 Stellen hinter dem Komma gerundet):

Kriterium	Nullvariante	Verglichene Teilvarianten Trassenabschnitt A		
		A 1.3	A 2.1	A 2.2
Grundwasser				
Trassenlänge Überbauung ungeschützter bzw. Standorte mit Flurabstand < 2 m	--	3.920 m	3600 m	3.840 m
Oberflächenwasser				
Trassenlänge Lage in Überschwemmungsgebieten	--	890 m	990 m	1.000 m
Überbauung von Fließgewässern (UVS)	--	7	8	6

Quelle: MID, Referat 24, eigene Ermittlungen auf der Grundlage des Amtlichen Raumordnungs-Informationssystems (ARIS)

Hinsichtlich des Schutzgutes Wasser (hier: Grundwasser) ergeben sich im Trassenabschnitt A keine signifikanten Unterschiede zwischen den Varianten A 1.3, A 2.1 und A 2.2. Hinsichtlich des Schutzgutes Wasser (hier: Oberflächenwasser) ergeben sich ebenfalls keine wesentlichen Unterschiede zwischen den Varianten. Eine eindeutig vorteilhafte bzw. nachteilige Variante für das Schutzgut Wasser insgesamt (Grundwasser und Oberflächenwasser) lässt sich bei überschlägiger Prüfung im Trassenabschnitt A nicht ermitteln.

Prüfkriterien für die überschlägige Prüfung des Schutzgutes Wasser im Trassenabschnitt B

Nach eigenen Ermittlungen betragen die Längen der Varianten des Trassenabschnittes B im Einzelnen (alle Angaben ca.-Angaben und auf volle 10 m bzw. bei Flächen auf 2 Stellen hinter dem Komma gerundet):

Kriterium	Nullvariante	Verglichene Teilvarianten Trassenabschnitt B		
		B 1 Pf	B 1 Pg	B 1.5
Grundwasser				
Trassenlänge Überbauung ungeschützter bzw. Standorte mit Flurabstand < 2 m	--	480 m	550 m	1.800 m
Oberflächenwasser				
Trassenlänge Lage in Überschwemmungsgebieten	330 m	1.520 m	1.540 m	1.690 m
Überbauung von Fließgewässern (UVS)	--	7	8	6
Trassenlänge im Vorranggebiet für Hochwasserschutz				
LEP-LSA 2010	200 m	1.350 m	1.370 m	1.520 m
REP Halle 2010	380 m	1.490 m	1.480 m	1.630 m

Quelle: MID, Referat 24, eigene Ermittlungen auf der Grundlage des Amtlichen Raumordnungs-Informationssystems (ARIS)

Hinsichtlich der Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser (hier: Grundwasser) ergeben sich im Trassenabschnitt B deutliche Vorteile für Variante B 1 Pf bzw. 1 Pg, Variante 1.5 wäre aufgrund einer größeren Trassenlänge über gegenüber Schadstoffeinträgen ungeschütztem Grundwasser als nachteiliger einzustufen.

Hinsichtlich der Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser (hier: Oberflächenwasser) ergeben sich im Trassenabschnitt B leichte Vorteile für Variante B 1 Pf bzw. 1 Pg, Variante 1.5 wäre aufgrund einer etwas größeren Trassenlänge im Überschwemmungsgebiet und auch in den ausgewiesenen Vorranggebieten als leicht nachteiliger einzustufen.

Die B 181 (Nullvariante) ist nicht in Abschnitte unterteilt, die Gesamtlänge beträgt ca. 13.670 m. Die Nullvariante oder sogenannte Null+-Variante wurde vom Vorhabenträger nicht in den Variantenvergleich einbezogen, da die verkehrlichen Ziele nicht erreicht werden könnten.

Der Vorhabenträger ermittelt die Auswirkungen auf das Grundwasser nach Länge der Überbauung grundwassernaher Standorte (erhöhtes Risiko für Schadstoffeinträge in das Grundwasser bzw. Erfordernis der Grundwasserabsenkung) sowie Standorte mit hoher Empfindlichkeit des Grundwassers.

Die Auswirkungen auf die Oberflächengewässer werden anhand der Fläche der Überbauung von festgesetzten Überschwemmungsgebieten (Fließgewässer „Bach“ in den Trassenabschnitten A und B, Saale im Trassenabschnitt B), Querung von berichtspflichtigen Oberflächenwasserkörpern nach Wasserrahmenrichtlinie (Beeinträchtigung der Gewässerstruktur) ermittelt (siehe nachfolgende tabellarische Übersichten).

Trassenabschnitt A

Kriterium	Variante A 1.3	Variante A 2.1	Variante A 2.2
Überbauung von Überschwemmungsgebieten	4,61 ha	4,26 ha	3,76 ha
Querung Fließgewässer davon berichtspflichtige OWK	5 1	4 1	5 1
Trassenlänge Überbauung grundwassernaher Standorte	1.310 m	1.680 m	1.290 m
Trassenlänge Überbauung empf. Standorte Grundwasser	2.610 m	1.920 m	2.550 m

Quelle: UVS LSBB Regionalbereich Süd

Trassenabschnitt B

Kriterium	Variante B 1Pf	Variante B 1Pg	Variante B 1.5
Überbauung von Überschwemmungsgebieten	2,44 ha	2,44 ha	4,05 ha
Querung Fließgewässer davon berichtspflichtige OWK	7 3	8 3	6 3
Trassenlänge Überbauung grundwassernaher Standorte	480 m	550 m	1.800 m

Quelle: UVS LSBB Regionalbereich Süd

Zusammenfassung Ergebnis überschlägige Prüfung

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind für alle vom Vorhabenträger geprüften Trassenvarianten bzw. deren Trassenabschnitte funktional und vom Ausmaß her erheblich.

Reihung der Varianten bezüglich des Schutzgutes Wasser, Teilaspekt Grundwasser

Trassenabschnitt A	A 1.3 = A 2.1 = A 2.2
Trassenabschnitt B	B 1 Pg = B 1 Pf < B 1.5

Es ergeben sich keine wesentlichen Unterschiede zwischen den Varianten im Trassenabschnitt A beim Teilbereich Grundwasser, im Trassenabschnitt B leichte Nachteile für Variante B 1.5.

Reihung der Varianten bezüglich des Schutzgutes Wasser, Teilaspekt Oberflächenwasser

Trassenabschnitt A	A 1.3 = A 2.1 = A 2.2
Trassenabschnitt B	B 1 Pg = B 1 Pf < B 1.5

Es ergeben sich keine wesentlichen Unterschiede zwischen den Varianten im Trassenabschnitt A beim Teilbereich Oberflächenwasser, im Trassenabschnitt B deutliche Nachteile für Variante B 1.5.

Die bestehende B 181 verläuft ebenfalls in Bereichen mit gegenüber Schadstoffeinträgen empfindlichen Grundwasserkörpern. Betriebsbedingt gehen von ihr ebenfalls Schadstoffemissionen und damit Schadstoffeinträge in die Grundwasserkörper bzw. Oberflächengewässer auf. Die B 181 alt verläuft in leichter Dammlage zwischen der Fasanerie und Tragarth auf ca. 1500 m Länge im Überschwemmungsgebiet und stellt damit auch ein Abflusshindernis für Hochwasser der Saale dar. Die Abflussdynamik der hauptsächlich von Süden nach Norden verlaufenden Fließgewässer wird durch den ost-west-gerichteten Trassenverlauf ebenfalls behindert. Ein Rückbau von Teilabschnitten oder eine Querschnittsreduzierung der B 181 alt ist mit der Planung der B 181 n nicht verbunden. Die Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser (Grund- und Oberflächenwasser), die durch neu zu errichtende Trassenvarianten verursacht werden, kommen zusätzlich zu den an der B 181 alt bestehenden hinzu.

5.2.5 Klima und Luft

Die Bewertung des Schutzgutes Klima und Luft erfolgt im Wesentlichen aufgrund der Bedeutung des Raumes für klimatische und lufthygienische Ausgleichsfunktionen.

Regionalklimatisch ist laut UVS der Untersuchungsraum durch die Besonderheiten des mitteleuropäischen Trockengebietes geprägt, das sich östlich des Harzes entlang der mittleren und unteren Saale erstreckt. Mit Jahresniederschlägen von 500 mm gehört die Region mit zu den trockensten Gebieten in Deutschland. Auf kleinräumlicher Ebene führt der lokale Einfluss des Untergrundes auf die bodennahen Luftschichten zu Differenzierungen von Klimaparametern und klimatischen Funktionen. Im Untersuchungsraum liegen daher Bereiche mit verschiedenen klimatischen Funktionen vor; Bereiche mit (Vor-)Belastungen und Bereiche mit Ausgleichsfunktionen. Die UVS hat folgende Bereiche identifiziert:

- das Stadtklima der bebauten Siedlungsflächen von Merseburg und Leuna,
- das Freilandklima der Agrarlandschaften im mittleren und östlichen Untersuchungsraum,
- das Klima der Flussauen von Saale und Luppe,
- das Bestandsklima der Waldbereiche.

Der urbane Bereich ist vorgeprägt von Wärmeinseln. Die Vorbelastungen von Klima und Luft resultieren vor allem aus der Versiegelung und dichter Bebauung von Flächen. Ebenso sind Immissionen von Luftschadstoffen, ausgehend von Industrie und Kfz-Verkehr, zu betrachten. Bedeutung haben in diesen Bereichen innerstädtische Grünflächen und Kaltluftschneisen, die eine ausgleichende Funktion übernehmen. Auch der Umgebung mit Kaltluftentstehungsgebieten und –sammlungen kommt eine besondere Bedeutung zu. Hier sind die unversiegelten Offenlandbereiche als auch die Auen sowie der Waldbestand zu benennen.

Die vom Vorhabenträger in die Variantenprüfung einbezogenen Trassenabschnitte verlaufen im Abschnitt A überwiegend auf Ackerflächen, auf anteilig kürzerer Strecke im Bereich des Kiesabbaus zwischen Wallendorf und Schladebach auch über bergbaulich vorgenutzte Flächen.

Im Abschnitt B verlaufen die Trassen ebenfalls auf Acker bzw. jeweils in dem westlichen Bereich durch Flächen, die von Siedlungsnutzung teilweise vorgeprägt sind (Varianten B 1 Pf und Pg jeweils auf knapp 950 m, Variante B 1.5 auf ca. 2.100 m), wobei Variante B 1.5 teilweise trassengleich mit der Landesstraße L 178 verläuft.

Folgende erhebliche Auswirkungen gehen von Straßenneubauvorhaben auf das Schutzgut Klima und Luft aus:

- Baubedingte Auswirkungen
 - Staubentwicklung
- Anlagebedingte Auswirkungen
 - Verlust von Flächen mit Bedeutung für die klimatische und lufthygienische Ausgleichsfunktion
 - Unterbrechung von Kaltluft-/ Frischluftbahnen durch Zerschneidung
 - Veränderung des Mikroklimas
- Betriebsbedingte Auswirkungen
 - Beeinträchtigung von Kaltluft-/ Frischluftentstehungsgebieten durch stoffliche Emissionen
 - Emission von Treibhausgasen

Für die Bewertung ist weniger die Trassenlänge ausschlaggebend, sondern die Lage der Trasse in Hinblick auf Zerschneidungswirkungen. Trotzdem ist die örtliche Flächeninanspruchnahme nicht zu vernachlässigen.

Zu betrachten sind außerdem Luftschadstoffe, die durch den KFZ-Verkehr entstehen. Die Emission des Treibhausgases (THG) CO₂ wird laut UVS pauschal für Bundesstraßen mit 4,6 kg CO₂ pro m² Straßenfläche und Jahr angenommen. Damit werden Varianten mit längerer Trassenführung als etwas nachteiliger betrachtet.

Durch Versiegelung und Überbauung kommt es bei allen Varianten zum Verlust von Flächen mit Bedeutung für die klimatische und lufthygienische Ausgleichsfunktion.

Im Abschnitt A ergeben sich im Rahmen der überschlägigen Prüfung bezogen auf das Schutzgut Klima und Luft keine entscheidungserheblichen Unterschiede zwischen den Varianten.

Ein Konfliktschwerpunkt ergibt sich bei allen Varianten (Abschnitt B) mit der Querung der Saale, die als bedeutsames stadtnahes Kalt- und Frischluftbildungsgebiet für die klimatische und lufthygienische Ausgleichsfunktion fungiert, da hier Flächen für die Kalt- und Frischluftbildung zerschnitten werden und betriebsbedingte Beeinträchtigung durch Luftschadstoffemissionen entstehen. Ebenso ist mit der Variante B 1.5 mit der Querung innerstädtischer Frischluftschneisen zu rechnen. Bei allen Varianten kann es zu Beeinträchtigungen der klimatischen und lufthygienischen Ausgleichsfunktion kommen.

Zusammenfassung Ergebnis überschlägige Prüfung

Im Ergebnis ergeben sich keine Unterschiede zwischen den Varianten im Trassenabschnitt A. Im Trassenabschnitt B treten leicht nachteiligere Auswirkungen durch Variante B 1.5 aufgrund der längeren Trassenführung auf. Die nur leicht nachteiligen Auswirkungen ergeben sich trotz längerer Trasse aus den Vorbelastungen im Sinne versiegelter oder bereits erheblich anthropogen überprägter Flächen in dem Bereich.

Reihung der Varianten bezüglich des Schutzgutes Klima und Luft

Trassenabschnitt A	A 1.3 = A 2.1 = A 2.2
Trassenabschnitt B	B 1 Pg = B 1 Pf < B 1.5

5.2.6 Landschaft

Die überschlägige Prüfung der Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft wird anhand der Lage der Trassenvarianten bzw. -abschnitte in Landschaftsschutzgebieten (LSG), in Vor-

ranggebieten für Natur und Landschaft sowie in Landschaftsteilräumen mit besonderer Qualität des Landschaftsbildes ermittelt.

Die Umweltverträglichkeitsstudie hat als besonders bedeutsame Natur- und Kulturlandschaften bzw. als Räume mit besonderer Qualität des Landschaftsbildes im Ergebnis der Analyse die Landschaftsbildräume mit hoher und sehr hoher Bedeutung herausgestellt:

- Merseburger Saaleaue,
- Niederungslandschaften von Luppe und unterem Bach und
- Bergbaufolgelandschaft zwischen Wallendorf und Schladebach.

Weiterhin wird die Lage innerhalb von LSG dargestellt:

- LSG „Saale“,
- LSG „Elster-Luppe-Aue“,
- LSG „Kiesgruben Wallendorf/ Schladebach“
- LSG „Geiselaue“.

Die Karten 19.2/ 7A bzw. B „Bestand und Auswirkungen Landschaft sowie Luft und Klima“ stellen neben den LSG und Landschaftsbildräumen auch naturraumtypische bzw. landschaftsbildprägende Strukturen und Erholungswald dar.

Im Trassenabschnitt A konzentrieren sich die kartographischen Darstellungen landschaftsbildprägender Strukturen insbesondere auf die Gehölze bzw. Biotope des Saale-Leipzig-Kanals zwischen Günthersdorf und Kreypau sowie im Bereich des ehemaligen Kiesabbaus zwischen Wallendorf und Schladebach.

Im Trassenabschnitt B wird Erholungswald im Bereich des Waldbades Leuna, östlich von Kreypau und im Bereich der Fasanerie gutachterlich ermittelt. Weiterhin sind landschaftsbildprägende Strukturen insbesondere am östlichen Ortsrand von Merseburg, am Flusslauf der Saale sowie im Bereich des Mittelkanals und der Alten Saale Merseburg bei Trebnitz bzw. Rössen dargestellt.

Die Bewertung des Landschaftsbildes widerspiegeln zugleich das naturräumliche Erholungspotential der Landschaft. Hohe und sehr hohe Bewertung des Landschaftsbildes seien gleichbedeutend mit einer entsprechenden Eignung für landschaftsgebundene Formen der Erholungsnutzung. Ermittelte Vorbelastungen bestehen hauptsächlich in Zerschneidung und Verlärmung durch Verkehrsstrassen, Hochspannungsleitungen und weitere Bauwerke der Infrastruktur sowie landschaftlich nicht integrierte Industrie- und Gewerbebauten an Ortsrändern.

Die vom Vorhabenträger in die Variantenprüfung einbezogenen Trassenabschnitte verlaufen im Abschnitt A überwiegend in der Agrarlandschaft, auf Teilstrecken im Bereich des ehemaligen Kiesabbaus im Landschaftsbildteilraum 5 „Bergbaufolgelandschaft zwischen Wallendorf und Schladebach“. Dort konzentrieren sich auch die o. g. Darstellungen landschaftsbildprägender Strukturen. In diesem Bereich weist der Regionalplan Halle das Vorranggebiet für Natur und Landschaft Nr. XXXVI „Wiesen und Kiesgrube bei Schladebach“ aus (Ziff. 5.3.1 REP Halle 2010). Aufgrund der Bedeutung für den Naturschutz und das Landschaftsbild wurde diesem Landschaftsteilraumes die raumordnerische Kategorie eines Vorranggebietes für Natur und Landschaft zugewiesen. Der Landschaftsbildteilraum 5 schließt das Vorranggebiet für Natur und Landschaft mit ein, geht gebietsmäßig jedoch über dieses hinaus. Die Varianten des Trassenabschnittes A befinden sich teilweise im LSG „Kiesgruben Wallendorf/ Schladebach“.

Im Abschnitt B verlaufen die Trassen ebenfalls in der Agrarlandschaft bzw. jeweils in dem westlichen Bereich durch Flächen im siedlungsnahen Raum. Die Varianten durchqueren den Landschaftsbildteilraum 1 „Saaleaue“. In diesem Bereich weist der Regionalplan Halle das Vorranggebiet für Natur und Landschaft Nr. XXIX „Saale- Elsteraue“ aus (Ziff. 5.3.1 REP

Halle 2010). Aufgrund der Bedeutung für den Naturschutz und das Landschaftsbild wurde diesem Landschaftsteilraumes die raumordnerische Kategorie eines Vorranggebietes für Natur und Landschaft zugewiesen. Dort sind auch die o. g. Darstellungen landschaftsbildprägender Strukturen in der Saaleaue lokalisiert.

Die Varianten des Trassenabschnittes B befinden sich teilweise im LSG „Saaleaue“.

Weiterhin schneiden sie das Vorranggebiet für Hochwasserschutz „Saale“ (Ziff. 4.2.1 LEP-LSA 2010 sowie Ziff. 5.3.4 REP Halle 2010). Neben ihrer Funktion für den Hochwasserrückhalt und den Hochwasserabfluss sind diese Gebiete zugleich in ihrer bedeutenden Funktion für Natur und Landschaft zu erhalten (Z 121 LEP-LSA 2010.) Die Vorranggebiete für Hochwasserschutz haben wegen ihrer naturräumlichen Ausstattung zugleich eine hohe Bedeutung für Natur und Landschaft. Durch den Vorrang für Hochwasserschutz wird dieser Bedeutung entsprochen, da Niederschläge direkt versickern und dem Wasserhaushalt wieder zugeführt werden können und durch das Verbot von Neubebauung dem Naturschutz Rechnung getragen werden kann.

Folgende erhebliche Auswirkungen gehen von Straßenneubauvorhaben auf das Schutzgut Landschaft aus:

- Baubedingte Auswirkungen
 - Temporäre Beeinträchtigungen durch Baustellenverkehr und Flächeninanspruchnahme
 - Temporäre Beeinträchtigungen durch Verlärmung und Schadstoffemissionen
- Anlagebedingte Auswirkungen
 - Flächeninanspruchnahme durch Straßenbauwerke
 - Technische Überformung der Landschaft
 - Beseitigung landschaftsbildprägender Strukturen, z. B. Gehölze
 - Zerschneidung von Landschaftsbildräumen und Unterbrechung von Sichtbeziehungen
- Betriebsbedingte Auswirkungen
 - Beeinträchtigung der strukturellen Erholungseignung der Landschaft durch Verlärmung

Baubedingte Auswirkungen lassen sich zur derzeitigen Planungsstand nicht variantenunterscheidend abschätzen bzw. quantifizieren. Anlagebedingte und betriebsbedingte Auswirkungen lassen sich auf der Ebene der Raumordnung nur über die Trassenlänge in bestimmten Landschaftsbildräumen, die Lage in Vorranggebieten für Natur und Landschaft sowie in Landschaftsschutzgebieten abbilden. Ergänzend wird die Lage bzw. Inanspruchnahme zu bzw. von landschaftsbildprägenden Strukturen herangezogen.

Die gravierendsten Beeinträchtigungen des Schutzgutes Landschaft sind die anlagebedingten Auswirkungen infolge von Zerschneidung, technischer Überformung und Beseitigung landschaftsbildprägender Strukturen sowie betriebsbedingt infolge von Verlärmung. Der Verlust bzw. die erhebliche nachteilige Veränderung in Landschaftsbildräumen mit hoher und sehr hoher Bedeutung ist irreversibel und erheblich und führt gleichzeitig zum Verlust bzw. der erheblichen Beeinträchtigung der Erholungseignung der Landschaft. Positiv bewertet werden geringe Querungslängen bzw. größere Abstände zu sensiblen Bereichen/ Schutzobjekten.

Prüfkriterien für überschlägige Prüfung des Schutzgutes Landschaft im Trassenabschnitt A

Nach eigenen Ermittlungen betragen die Abstände/ Längen der Varianten des Trassenabschnittes A innerhalb der Gebiete im Einzelnen (alle Angaben ca.-Angaben und auf volle 10 m bzw. bei Flächen auf 2 Stellen hinter dem Komma gerundet):

Kriterium	Nullvariante	Verglichene Teilvarianten Trassenabschnitt A		
		A 1.3	A 2.1	A 2.2
Landschaftsschutzgebiet „Kiesgruben Wallendorf/ Schladebach“	--	4.620 m	4.700 m	4.780 m
Landschaftsschutzgebiet „LSG Elster-Luppe-Aue“	2.440 m	--	--	--
Vorranggebiet Nr. XXXVI „Wiesen und Kiesgrube bei Schladebach“	--	160 m	410 m	160 m
Landschaftsbildteilraum 5 „Bergbaufolgelandschaft zwischen Wallendorf und Schladebach“	--	1.780 m	1.490 m	1.710 m
Lage zu landschaftsbildprägenden Strukturen innerhalb 100m-Abstand zu Saale-Leipzig-Kanal Biotope an Kiesgruben	220 m	2.840 m	320 m	1.020 m
	--	250 m	250 m	300 m

Quelle: MID, Referat 24, eigene Ermittlungen auf der Grundlage des Amtlichen Raumordnungs-Informationssystems (ARIS)

Hinsichtlich des Schutzgutes Landschaft ergeben sich im Trassenabschnitt A hinsichtlich der Lage im LSG zwischen den vom Vorhabenträger geprüften Trassenvarianten keine wesentlichen Unterschiede. Hinsichtlich der Lage im Vorranggebiet für Natur und Landschaft „Wiesen und Kiesgrube bei Schladebach“ ergeben sich aufgrund einer ca. 250 m größeren Querungslänge leichte Nachteile für Variante 2.1; hinsichtlich der Lage im Landschaftsbildteilraum 5 „Bergbaufolgelandschaft zwischen Wallendorf und Schladebach“ leichte Vorteile aufgrund einer ca. 390 m geringeren Querungslänge.

Variantenunterscheidend ist die Lage in Nähe zum Saale-Leipzig-Kanal, der einen Komplex landschaftsbildprägender Strukturen vereint; hier anhand der Lage innerhalb eines 100m-Puffers um den Kanal bewertet. Die geringsten Berührungspunkte ergeben sich mit Variante 2.1, gefolgt von Varianten 2.2; die stärksten Beeinträchtigungen würden von Variante 1.3 ausgehen.

Allen vom Vorhabenträger geprüften Varianten gemeinsam sind die erheblichen nachteiligen Auswirkungen des Verlustes des Altbaumbestandes an der B 181 am Bauanfang bei Günthersdorf und von Biotopstrukturen im Bereich der ehemaligen Kiesabbauflächen.

Prüfkriterien für überschlägige Prüfung des Schutzgutes Landschaft im Trassenabschnitt B

Nach eigenen Ermittlungen betragen die Abstände/ Längen der Varianten des Trassenabschnittes B innerhalb der Gebiete im Einzelnen (alle Angaben ca.-Angaben und auf volle 10 m bzw. bei Flächen auf 2 Stellen hinter dem Komma gerundet):

Kriterium	Nullvariante	Verglichene Teilvarianten Trassenabschnitt B		
		B 1 Pf	B 1 Pg	B 1.5
Landschaftsschutzgebiet „Saale“	2.240 m	2.280 m	2.280 m	2.830 m
Vorranggebiet Nr. XXIX „Saale- Elster-Aue“	1.110 m	760 m	760 m	760 m

Kriterium	Nullvariante	Verglichene Teilvarianten Trassenabschnitt B		
		B 1 Pf	B 1 Pg	B 1.5
Landschaftsbildteilraum 1 „Saaleaue“	430 m	2.520 m	2.560 m	2.930 m
Vorranggebiet für Hochwasserschutz „Saale“	380 m	1.490 m	1.480 m	1.630 m

Quelle: MID, Referat 24, eigene Ermittlungen auf der Grundlage des Amtlichen Raumordnungs-Informationssystems (ARIS)

Hinsichtlich des Schutzgutes Landschaft ergeben sich im Trassenabschnitt B hinsichtlich der Lage im LSG zwischen den vom Vorhabenträger geprüften Trassenvarianten B 1 Pf und B 1 Pg keine wesentlichen Unterschiede. Variante B 1.5 ist durch eine ca. 550 m größere Querungslänge als etwas nachteiliger einzustufen. Hinsichtlich der Lage im Vorranggebiet für Natur und Landschaft „Saale-, Elster-Aue“, hier verlaufen die vom Vorhabenträger geprüften Varianten trassengleich, ergeben sich keine Unterschiede. Hinsichtlich der Lage im Landschaftsbildteilraum 1 „Saaleaue“ ist Variante B 1.5 aufgrund einer größeren Querungslänge als nachteiliger zu bewerten.

Allen vom Vorhabenträger geprüften Varianten gemeinsam sind die erheblichen nachteiligen Auswirkungen des Verlustes von landschaftsbildprägenden Strukturen am Mittelkanal und am Saalelauf.

Der Vorhabenträger ermittelt die Auswirkungen nach Zerschneidungslänge und Flächenverbrauch in LSGs, zusätzlicher Verlärmung innerhalb der LSGs, Zerschneidung von Landschaftsräumen mit besonderer Qualität im Trassenabschnitt A und deren betriebsbedingter Beeinträchtigung durch Lärm sowie den Verlust landschaftsbildprägender Strukturen. Weiterhin werden anlagebedingte Störungen des Landschaftsbildes durch Bauwerke und Dammlagen betrachtet, welche 2 m oder höher sind. Zusätzlich werden davon auch diejenigen erfasst, die mit 5 m oder höher angegeben sind (siehe nachfolgende tabellarische Übersichten).

Trassenabschnitt A

Kriterium	Variante A 1.3	Variante A 2.1	Variante A 2.2
Zerschneidungslänge LSG	4.740 m	4.650 m	4.790 m
Überbauung Fläche LSG	22,19 ha	22,58 ha	19,03 ha
Verlärmung LSG	310,00 ha	343,00 ha	377,00 ha
Zerschneidung Landschaftsräume besonderer Bedeutung	1.780 m	1.490 m	1.710 m
Verlärmung (zusätzlich) Landschaftsräume besonderer Bedeutung	127 ha	101 ha	122 ha
Verlust Baumreihen	1.850 m	1.710 m	2.410 m
Verlust Gehölzflächen	4,98 ha	--	2,23 ha
Störung Landschaftsbild durch Bauwerke > 2 m	5.150 m	2.930 m	3.160 m
Störung Landschaftsbild durch Bauwerke > 5 m	1.600 m	260 m	800 m

Quelle: UVS, LSBB Regionalbereich Süd

Trassenabschnitt B

Kriterium	Variante B 1 Pf	Variante B 1 Pg	Variante B 1.5
Zerschneidungslänge LSG	2.880 m	2.850 m	3.320 m
Überbauung Fläche LSG	16,10 ha	16,30 ha	16,20 ha
Verlärmung LSG	225,00 ha	229,00 ha	250,00 ha
Zerschneidung Landschaftsräume besonderer Bedeutung	2.270 m	2.300 m	2.280 m
Verlärmung (zusätzlich) Landschaftsräume besonderer Bedeutung	204 ha	197 ha	216 ha
Verlust Baumreihen	570 m	570 m	660 m
Verlust Gehölzflächen	0,5 ha	0,72 ha	0,24 ha
Störung Landschaftsbild durch Bauwerke > 2 m	3.300 m	3.350 m	3.820 m
Störung Landschaftsbild durch Bauwerke > 5 m	3.300 m	3.325 m	3.560 m

Quelle: UVS LSBB Regionalbereich Süd

Zusammenfassung Ergebnis überschlägige Prüfung

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft (Verluste der Landschaftsbildqualität, Zerschneidung von hochwertigen Landschaftsbildräumen und Verlust landschaftsbildprägender Strukturen) sind für alle vom Vorhabenträger geprüften Trassenvarianten bzw. deren Trassenabschnitte funktional und vom Ausmaß her erheblich.

Es ergeben sich deutliche Unterschiede hinsichtlich der Beeinträchtigung des Schutzgutes Landschaft zwischen den Varianten im Trassenabschnitt A, die im Wesentlichen auf die Lage (Abstand) zu den landschaftsbildprägenden Strukturen am Saale-Leipzig-Kanal zurückzuführen sind.

Im Trassenabschnitt B treten nachteiligere Auswirkungen durch einen längeren Trassenverlauf im LSG „Saale“ und im Landschaftsbildraum 1 „Saaleaue“ der Variante B 1.5 auf.

Reihung der Varianten bezüglich des Schutzgutes Landschaft

Trassenabschnitt A	A 2.1 < A 2.2 < A 1.3
Trassenabschnitt B	B 1 Pg = B 1 Pf < B 1.5

Weitgehend unberücksichtigt in der Bewertung der Auswirkungen der Varianten auf das Schutzgut Landschaft durch den Vorhabenträger bleibt die konkrete Bauwerkshöhe im Bereich der planfreien Querung der Bundesstraße B 91 bzw. der Bahnlinie. Diese ist aufgrund ihrer größeren Bauwerkshöhe durch stärkere Auswirkungen auf das Landschaftsbild gekennzeichnet. Die Stellungnahme der Stadt Merseburg thematisiert diesen Sachverhalt und fordert zur Berücksichtigung die Umsetzung der Variante B 1 Pg.

Die Umweltverträglichkeitsstudie bezieht die Zerschneidung eines Vorranggebietes für Natur und Landschaft nicht in die Bewertung ein.

Die B 181 (Nullvariante) ist nicht in Abschnitte unterteilt; auf ca. 2.440 m Verlauf im LSG „Elster-Luppe-Aue“, auf ca. 2.240 m verläuft sie im LSG „Saale“, auf ca. 1.100 m im Vor-

ranggebiet für Natur und Landschaft „Saale- Elster-Aue“ und auf ca. 430 m im Landschaftsbildraum 1 „Saaleaue“. Ein Rückbau der B 181 alt ist mit dem geplanten Vorhaben nicht verbunden, insofern ist eine direkte Gegenüberstellung zu den Planvarianten nicht sinnvoll. Die durch die Planung der B 181 n zu erwartenden Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft treten bau- und anlagebedingt grundsätzlich zusätzlich, betriebsbedingt durch Verlärmung bisher unverlärmter Räume größtenteils zusätzlich zu denen der B 181 (alt) auf.

5.2.7 Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Die vom Vorhabenträger in die Variantenprüfung einbezogenen Trassenabschnitte verlaufen im Abschnitt A überwiegend in der offenen Landschaft, auf anteilig kürzerer Strecke im Bereich des Kiesabbaus zwischen Wallendorf und Schladebach auch über bergbaulich vorge nutzte Flächen.

Im Abschnitt B verlaufen die Trassen ebenfalls in der offenen Landschaft bzw. jeweils in dem westlichen Bereich durch Flächen, die von Siedlungsnutzung teilweise vorgeprägt sind.

Folgende erhebliche Auswirkungen gehen potentiell von Straßenneubauvorhaben auf das Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter aus:

- Baubedingte Auswirkungen
 - Zerstörung von bekannten und unbekanntem Bodendenkmalen sowie Sachgütern durch Befahren und Eingriffe in den Boden (Erdarbeiten) auf Flächen für Straßenbauwerke, Baustelleneinrichtung, Baustraßen
- Anlagebedingte Auswirkungen
 - Zerstörung von bekannten und unbekanntem Bodendenkmalen sowie Sachgütern durch Eingriffe in den Boden
 - Beeinträchtigung von Bau- und Bodendenkmalen bzw. schutzwürdigen Elementen der Kulturlandschaft durch Verletzung des Umgebungsschutzes (Veränderung der Geländesituation durch Bodenabtrag, -aufschüttung oder -überformung)
- Betriebsbedingte Auswirkungen
 - Beeinträchtigung von Bau- und Bodendenkmalen bzw. schutzwürdigen Elementen der Kulturlandschaft durch Verletzung des Umgebungsschutzes (Lärmimmissionen durch Verkehr)

Für die überschlägige Prüfung der Auswirkungen auf das Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter wird der Ebene der Raumordnung entsprechend die potentielle Beeinträchtigung von Bau- und Bodendenkmalen bzw. schutzwürdigen Elementen der Kulturlandschaft sowie sonstigen Sachgütern über die Kriterien des räumlichen Abstands bzw. ggf. Trassenlänge in Nähe sensibler Bereiche herangezogen.

Von einer Wertung von Bau- und Bodendenkmalen untereinander wird abgesehen, da alle Kulturdenkmale gemäß § 14 Abs. 1 und Abs. 2 Denkmalschutzgesetz des Landes Sachsen-Anhalt (DenkmSchG) Gleichbehandlung genießen. Diese Vorgehensweise wird durch die maßgeblichen Stellungnahmen aus der Beteiligung, hier des Landesamtes für Denkmalpflege und Archäologie, Abt. Bodendenkmalpflege bzw. der unteren Denkmalschutzbehörde des Saalekreises gestärkt. Grundsätzlich erstreckt sich der Schutz eines Kulturdenkmals gem. § 1 Abs. 1 DenkmSchG LSA auf die gesamte Substanz eines Kulturdenkmals einschließlich seiner Umgebung, soweit diese für die Erhaltung, Wirkung, Erschließung und die wissenschaftliche Forschung von Bedeutung ist. Gemäß § 1 Abs. 3 DenkmSchG LSA sind „bei öffentlichen Planungen und Baumaßnahmen [...] die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege zu berücksichtigen, so dass die Kulturdenkmale möglichst erhalten bleiben und ihre Umgebung angemessen gestaltet werden kann.“

Die gravierendsten Beeinträchtigungen des Schutzgutes kulturelles Erbe sind als bau- und anlagebedingte Auswirkungen der potentielle Verlust bzw. die Zerstörung von Denkmalsubstanz, der Verlust von Denkmalsubstanz ist irreversibel und erheblich. Auch anlage- und betriebsbedingte Verletzung des Umgebungsschutzes von Bau- bzw. Kulturdenkmälern können die Erheblichkeitsschwelle überschreiten. Die Zerstörung von Sachgütern kann ebenfalls ein erhebliches Ausmaß erreichen.

Zur Zerstörung von Baudenkmalen kommt es durch die geplanten Trassenvarianten nicht. Die Auswirkungen auf unbekannte Bodendenkmale sind nicht prognostizierbar; eine Rangfolge anhand der Überbauung von bekannten Bodendenkmälern ist deshalb nicht zielführend.

Die anlage- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen von Kulturdenkmälern sowie schutzwürdigen Elementen der Kulturlandschaft im Sinne der Verletzung ihres Umgebungsschutzes sind die einzigen Auswirkungen, die auf der Ebene der Raumordnung aufgrund der Lage zu Kulturdenkmälern quantifizierbar sind. Die Zerstörung von Sachgütern kann nur grob anhand ihrer Berührungspunkte mit den einzelnen Trassenvarianten abgeschätzt werden.

Baudenkmale konzentrieren sich im Untersuchungsraum vorwiegend in den Ortslagen. Außerhalb der Ortslagen befinden sich im Abschnitt A die Schleusenuine Wüsteneutzsch sowie Teilobjekte des Elsterfloßgrabens zwischen Friedensdorf und Wüsteneutzsch. Im Trassenabschnitt B befindet sich das Waldbad Leuna in der Saaleaue.

Bekannte Bodendenkmale befinden sich teils in den Ortslagen, vorwiegend jedoch in der offenen Landschaft. Es bestehen begründete Anhaltspunkte, dass bei Eingriffen (Erdarbeiten) in den Boden das Aufdecken bisher unerkannter Bodendenkmale zu erwarten ist.

Weiterhin existieren schutzwürdige Elemente der Kulturlandschaft.

Sonstige Sachgüter umfassen beispielsweise Rohstofflagerstätten und bauliche Anlagen wie Hochwasserschutzdeiche, Straßen und Wege sowie landwirtschaftliche Betriebsanlagen. Im Abschnitt A liegt zwischen Wallendorf und Schladebach eine gültige Bergbauberechtigung für den Abbau von Kiesen und Sanden als Betonzuschlagstoff. Zur Bewertung wird die Trassenlänge innerhalb des Gebietes herangezogen. Inwieweit der Inhaber der Bergbauberechtigung noch an der Ausbeutung der Lagerstätte festhält, ist nicht bekannt. Die Querung von Straßen und Wegen sowie der Hochwasserschutzdeiche wird hinsichtlich der Unterscheidung von Varianten auf der Ebene der Raumordnung nicht berücksichtigt.

Positiv bewertet werden geringe Querungslängen bzw. größere Abstände zu sensiblen Bereichen/ Schutzobjekten.

Prüfkriterien für überschlägige Prüfung des Schutzgutes kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter im Trassenabschnitt A

Nach eigenen Ermittlungen betragen die Abstände/ Abschnittslängen der Varianten des Trassenabschnittes A im Einzelnen (alle Angaben ca.-Angaben und auf volle 10 m bzw. bei Flächen auf 2 Stellen hinter dem Komma gerundet):

Kriterium	Nullvariante	Verglichene Teilvarianten Trassenabschnitt A		
		A 1.3	A 2.1	A 2.2
Baudenkmale				
geringster Abstand zu Schleusenuine Wüsteneutzsch	3.200 m	360 m	1.400 m	360 m
geringster Abstand zu Teilobjekt Elsterfloßgraben südlich Friedensdorf	quert	850 m	90 m	850 m
geringster Abstand zu Teilobjekt Elsterfloßgraben bei Wüsteneutzsch	1.660 m	40 m	1.050 m	40 m

Kriterium	Nullvariante	Verglichene Teilvarianten Trassenabschnitt A		
		A 1.3	A 2.1	A 2.2
schutzwürdige Elemente der Kulturlandschaft				
Innerhalb 100m-Abstand zu Saale-Leipzig-Kanal	220 m	2.840 m	320 m	1.020 m
Sachgüter				
--	--	--	--	--

Quelle: MID, Referat 24, eigene Ermittlungen auf der Grundlage des Amtlichen Raumordnungs-Informationssystems (ARIS)

Hinsichtlich des Schutzgutes kulturelles Erbe ergeben sich im Trassenabschnitt A durch den größeren Abstand zu dem Baudenkmal Schleusenruine Wüsteneutzsch und den größeren Abstand zu den unvollendeten Abschnitten des Saale-Leipzig-Kanals als schutzwürdiges Element der Kulturlandschaft Vorteile für die Variante 2.1. Hinsichtlich der räumlichen Nähe zu den Teilobjekten des Baudenkmals Elsterfloßgraben ergeben sich keine signifikanten Unterschiede, eine bauliche Überprägung erfolgt nicht. Für Sachgüter ergeben sich hinsichtlich der Lage innerhalb des Bergbauberechtigungsgebietes für Kiese und Sande keine signifikanten Unterschiede; die Auswirkungen sind als erheblich zu beurteilen.

Prüfkriterien für die überschlägige Prüfung des Schutzgutes kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter im Trassenabschnitt B

Nach eigenen Ermittlungen betragen die Abstände/ Abschnittslängen der Varianten des Trassenabschnittes B im Einzelnen (alle Angaben ca.-Angaben und auf volle 10 m bzw. bei Flächen auf 2 Stellen hinter dem Komma gerundet):

Kriterium	Nullvariante	Verglichene Teilvarianten Trassenabschnitt B		
		B 1 Pf	B 1 Pg	B 1.5
Baudenkmale				
geringster Abstand zu Waldfriedhof Leuna	1.750 m	530 m	570 m	180 m entlang
geringster Abstand zu Waldbad Leuna	2.170 m	390 m	390 m	330 m
geringster Abstand zu Rössener Grabhügel	2.770 m	830 m	830 m	830 m
schutzwürdige Elemente der Kulturlandschaft				
innerhalb 100m-Abstand zu Mittelkanal	quert	quert	quert	quert
Sachgüter				
--	--	--	--	--

Quelle: MID, Referat 24, eigene Ermittlungen auf der Grundlage des Amtlichen Raumordnungs-Informationssystems (ARIS)

Bezüglich der Auswirkungen auf das Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter ergeben sich im Trassenabschnitt B Unterschiede zwischen den Varianten. Variante 1.5 ist aufgrund der unmittelbaren Nähe zu dem Baudenkmal Waldfriedhof Leuna hinsichtlich anlage- und betriebsbedingter Auswirkungen als nachteiliger einzustufen. Hinsichtlich der übrigen Schutzaspekte ergeben sich keine erheblichen Unterschiede zwischen den Varianten.

Der Vorhabenträger ermittelt die Auswirkungen auf das kulturelle Erbe anhand der Überbauung/ Gefährdung bekannter Bodendenkmale und benennt Konfliktschwerpunkte. Es werden auch Bau- und Bodendenkmale sowie gutachterlich die unvollendeten Bauabschnitte des Saale-Leipzig-Kanals und des Mittelkanals als wertvolle Elemente der historischen Kulturlandschaft gewürdigt. Erhebliche bau- und anlagebedingte Beeinträchtigungen von Bau- und Kulturdenkmälern werden nicht festgestellt. Hinsichtlich der Betroffenheit sonstiger bedeutsamer historischer Kulturlandschaftselemente werden anlage- und betriebsbedingt die Querung und die Parallelführung des Saale-Leipzig-Kanals und des Mittelkanals (Verletzung Umgebungsschutz) herausgearbeitet. Sie fließen jedoch nicht qualitativ in die Variantenbewertung ein (siehe nachfolgende tabellarische Übersichten).

Unter sonstigen Sachgütern ist das Vorranggebiet für Rohstoffgewinnung Kiessandlagerstätte Wallendorf (TEP Merseburg Ost) benannt, diese befindet sich jedoch südlich der Trasse des Saale-Leipzig-Kanals und wird von keiner der geprüften Varianten berührt.

Trassenabschnitt A

Kriterium	Variante A 1.3	Variante A 2.1	Variante A 2.2
Überbauung von Bau- denkmälern	--	--	--
Überbauung von bekann- ten Bodendenkmälern	7	6	7
Querung Saale-Leipzig- Kanal	quert	quert	quert
Parallelführung zu Saale- Leipzig-Kanal	1.200 m	--	500 m

Quelle: UVS LSBB Regionalbereich Süd

Trassenabschnitt B

Kriterium	Variante B 1 Pf	Variante B 1 Pg	Variante B 1.5
Überbauung von Bau- denkmälern	--	--	--
Überbauung von be- kannten Bodendenkma- len	2	2	4
Querung Mittelkanal	quert	quert	quert

Quelle: UVS LSBB Regionalbereich Süd

Zusammenfassung Ergebnis überschlägige Prüfung

Die Auswirkungen auf das Schutzgut kulturelle Erbe und sonstige Sachgüter sind für die im Trassenabschnitt A vom Vorhabenträger geprüften Trassenvarianten erheblich nachteilig. Während alle drei Varianten den Saale-Leipzig-Kanal zusätzlich zu der Brücke der B 181 alt queren, wirkt sich bei den Trassenabschnitten A 1.3 und A 2.2 auch die Parallelführung erheblich negativ aus.

Im Trassenabschnitt B treten nachteilige Auswirkungen durch die Querung des Mittelkanals bei allen geprüften Varianten im Trassenabschnitt B gleichermaßen auf.

Reihung der Varianten bezüglich des Schutzgutes kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Trassenabschnitt A	A 2.1 < A 2.2 < A 1.3
Trassenabschnitt B	B 1 Pg = B 1 Pf = B 1.5

Die B 181 alt quert sowohl den Saale-Leipzig-Kanal als auch den Mittelkanal jeweils mit einem kaum über die Umgebung herausgehobenen Brückenbauwerk. Eine Parallelführung zu Kanalabschnitten tritt nicht auf. Die Auswirkungen auf das Schutzgut Kulturelles Erbe, die durch neu zu errichtende Querungsbauwerke der Trassenvarianten verursacht werden, kommen zusätzlich zu den bestehenden hinzu.

Die Ausstattung eines Landschaftsraumes mit Kulturdenkmalen ist wesentlicher Bestandteil bzw. qualitatives Merkmal des Erholungswertes einer Landschaft.

5.2.8 Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern

Die UVP ist ein Instrument der Umweltvorsorge. Auch die überschlägige Prüfung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter nach § 2 Absatz 1 des UVPG unter Berücksichtigung der Kriterien nach Anlage 3 des UVPG, wie es im § 15 des ROG heißt, hat den Gedanken der Umweltvorsorge zum Gegenstand. Bei aller Komplexität der Ökosysteme, des Naturhaushalts und der Landschaft sind neben den aufgeführten einzelnen Schutzgütern auch die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern zu berücksichtigen und im Kontext der Umweltvorsorge/Umweltfolgenabschätzung zu sehen.

Deutlich werden die komplexen Zusammenhänge und Wechselwirkungen z. B. anhand von Vorkommen bestimmter Tierartengruppen, die abhängig von den biotischen (Vegetation, Biotopstruktur, Biotopvernetzung) und den abiotischen Verhältnissen (Boden, Klima, Wasserhaushalt) sind. Bodeneigenschaften werden zum einen durch geologische und geomorphologische Verhältnisse, zum anderen durch den Wasserhaushalt, durch Vegetation und das Klima beeinflusst. Die Dynamik von Oberflächengewässern wirkt sich auf die Geländemorphologie, den Boden, auf Biotope und Tiere aus (insbesondere z. B. auch in Auenbereichen).

Laut UVS erfolgte eine schutzgutbezogene Berücksichtigung der Wechselwirkungen indirekt bereits im Zusammenhang mit der Bestandserfassung und Bewertung der Schutzgüter. Im Sinne des Indikatorprinzips beinhalten einzelne schutzgutbezogene Erfassungs- und Bewertungskriterien gleichzeitig Informationen über funktionale Beziehungen zu anderen Schutzgütern und Schutzgutfunktionen. Wesentliche ökosystemaren Wechselwirkungen sind nachfolgend zusammengestellt (UVS, Tabelle 23):

Schutzgut/ Schutzgutfunktion	Wechselwirkungen zu anderen Schutzgütern
Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit Wohn- und Wohnumfeldfunktion, Erholungsfunktion	- Beeinträchtigungen der Gesundheit durch klimatische und lufthygienische Belastungen - Bedeutung des Landschaftsbildes für die Erholungsfunktion
Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt Biotopfunktion	- Abhängigkeit der Vegetation von abiotischen Standorteigenschaften (Boden, Grundwasser, Geländeklima) - anthropogene Vorbelastung von Biotopen
Lebensraumfunktion (Tiere)	- Abhängigkeit der Tierwelt von der biotischen und abiotischen Lebensraumausstattung (Vegetation, Biotopstruktur, Biotopvernetzung, Lebensraumgröße) Boden, Geländeklima, Wasserhaushalt - Spezifische Tierarten/ Tierartengruppen als Indikator für die Lebensraumfunktion von Biotoptypen/ -komplexen - Anthropogene Vorbelastung von Tieren und Tierlebensräumen
Boden und Fläche Lebensraumfunktion Speicher- und Reglerfunktion Natürliche Ertragsfunktion	- Abhängigkeit ökologischer Bodeneigenschaften von den geologischen, geomorphologischen, wasserhaushaltlichen, vegetationskundlichen und klimatischen Verhältnissen - Boden als Standort für Biotope/ Pflanzengesellschaften - Boden als Lebensraum für Bodentiere - Boden in seiner Bedeutung für den Landschaftswasserhaushalt (Grundwasserneubildung, Retentionsfunktion, Grundwasserschutz, Grundwasserdynamik) - Boden als Schadstoffseneke u. Schadstofftransportmedium im Hinblick auf die Wirkpfade Boden-Pflanzen, Boden-Wasser, Boden-Mensch, Boden-Tiere

Schutzgut/ Schutzgutfunktion	Wechselwirkungen zu anderen Schutzgütern
	<ul style="list-style-type: none"> - Abhängigkeit der Erosionsgefährdung des Bodens von geomorphologischen Verhältnissen und Bewuchs - anthropogene Vorbelastungen
Wasser Grundwasser: Grundwasserdargebotsfunktion Grundwasserschutzfunktion Funktion im Landschaftswasserhaushalt	<ul style="list-style-type: none"> - Abhängigkeit der Grundwasserergiebigkeit von den hydrogeologischen Verhältnissen und der Grundwasserneubildung - Abhängigkeit der Grundwasserneubildung von klimatischen, bodenkundlichen und vegetationskundlichen/ nutzungsbezogenen Faktoren - Abhängigkeit der Grundwasserschutzfunktion von der Grundwasserneubildung und der Speicher- und Reglerfunktion des Bodens - Grundwasser als Schadstofftransportmedium im Hinblick auf die Wirkpfade Grundwasser-Mensch, Grundwasser-Oberflächengewässer, Grundwasser-Pflanzen - Oberflächennahes Grundwasser als Standortfaktor für Biotope und Tierlebensgemeinschaften - Oberflächennahes Grundwasser als Faktor für die Bodenentwicklung - anthropogene Vorbelastungen
Oberflächengewässer: Lebensraumfunktion Funktion im Landschaftswasserhaushalt	<ul style="list-style-type: none"> - Gewässer als Lebensraum für Pflanzen und Tiere - Abhängigkeit des Selbstreinigungsvermögens von der Besiedlung des Gewässers mit Pflanzen und Tieren (ökologischer Zustand) - Gewässer als Schadstofftransportmedium in Hinblick auf die Wirkungspfade Gewässer-Pflanzen, Gewässer-Tiere, Gewässer-Menschen - Bedeutung von Oberflächengewässern für das Landschaftsbild - anthropogene Vorbelastungen
Luft und Klima Regionalklima Geländeklima Klimatische und lufthygienische Ausgleichsfunktion	<ul style="list-style-type: none"> - Geländeklima in seiner klimaökologischen Bedeutung für den Menschen - Geländeklima (Bestandsklima) als Standortfaktor für Vegetation u. Tierwelt - Lufthygienische Situation für den Menschen - Bedeutung von Vegetationsflächen für die lufthygienische Ausgleichsfunktion - Abhängigkeit der lufthygienischen Belastungssituation von geländeklimatischen Besonderheiten (lokale Windsysteme, Frischluftschneisen, Tal- und Kessellagen, städtebauliche Problemlagen) - Luft als Schadstofftransportmedium im Hinblick auf die Wirkpfade Luft-Pflanzen, Luft-Mensch - anthropogene Vorbelastungen
Landschaft Landschaftsbild natürliche Erholungseignung landschaftliche Freiräume	<ul style="list-style-type: none"> - Abhängigkeit des Landschaftsbildes von den Landschaftsfaktoren Relief, Vegetation/ Nutzung - Leit-, Orientierungsfunktion für Tiere - Bedeutung landschaftlicher Freiräume für die Lebensraumfunktion (Tiere) - anthropogene Vorbelastungen

5.3 Vorzugsvariante Umweltbelange

Der Variantenvergleich erfolgt in den beiden Trassenabschnitten jeweils schutzgutbezogen. Da die Varianten immer nur in Bezug auf die Beeinträchtigungen jeweils eines Schutzgutes bzw. dessen Teilfunktionen bewertet werden können, bleiben die Einzelbewertungen der Varianten je Schutzgut im Rahmen des Variantenvergleichs erhalten.

5.3.1 Variantenvergleich Abschnitt A (Schutzgutbezogen)

Nachfolgend sind die Ergebnisse der überschlägigen Prüfung noch einmal zusammengefasst dargestellt:

Schutzgut	Variantenreihung
Mensch und insbesondere menschliche Gesundheit	
Wohnen	A 1.3 = A 2.1 = A 2.2, nur punktuell Nachteil für A 2.1
Erholung	A 2.2 < A 2.1 < A 1.3

Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	A 1.3 = A 2.1 = A 2.2
Boden und Fläche	A 1.3 = A 2.2 < A 2.1
Wasser	
Grundwasser	A 1.3 = A 2.1 = A 2.2
Oberflächenwasser	A 1.3 = A 2.1 = A 2.2
Klima und Luft	A 1.3 = A 2.1 = A 2.2
Landschaft	A 2.1 < A 2.2 < A 1.3
Kulturelles Erbe und Sonstige Sachgüter	A 2.1 < A 2.2 < A 1.3

Die überschlägige Prüfung beim Schutzgut Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit ergibt hinsichtlich der Teilfunktion Wohnen im Abschnitt A keine wesentlichen Unterschiede. Grenz- und Orientierungswerte werden durch alle drei geprüften Varianten eingehalten, lediglich die räumliche Annäherung an den Ort Zscherneddel birgt einen punktuellen Nachteil für Variante 2.1. Variantenunterscheidend im Hinblick auf die Teilfunktion Erholung ist die Lage in Nähe zum Saale-Leipzig-Kanal, der einen Komplex landschaftsbildprägender Strukturen mit Erholungseignung vereint, und der Aspekt der siedlungsnahen Erholung. Die geringsten Berührungspunkte ergeben sich mit Variante 2.2, gefolgt von Variante 2.1; die stärksten Beeinträchtigungen würden von Variante 1.3 ausgehen.

Die Beeinträchtigungen des Schutzgutes Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sind für alle geprüften Varianten erheblich. Die überschlägige Prüfung wertet Flächeninanspruchnahme und Querungslängen sowie Abstände zu Schutzgebieten und anderen naturschutzfachlich geschützten oder wertvollen Bereichen. Hinsichtlich des Schutzgutes Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt ergeben sich im Rahmen der überschlägigen Prüfung im Trassenabschnitt A keine Unterschiede zwischen den Varianten A 1.3, 2.1 und 2.2.

Die Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden und Fläche sind für alle geprüften Varianten erheblich und irreversibel. Die überschlägige Prüfung wertet die anlagebedingten Auswirkungen proportional zur Trassenlänge. Hinsichtlich des Schutzgutes Boden ergeben sich im Trassenabschnitt A keine Unterschiede zwischen den Varianten 1.3 und 2.2, Variante 2.1 ist durch eine geringfügig größere Neuversiegelung als etwas nachteiliger einzustufen.

Die überschlägige Prüfung beim Schutzgut Wasser, Teilschutzgut Grundwasser ergibt für alle geprüften Varianten erhebliche Beeinträchtigungen. Die Varianten unterscheiden sich durch betriebsbedingte Schadstoffeinträge proportional zu ihrer Trassenlänge über Bereichen mit ungeschütztem Grundwasser bzw. Unterflurabständen < 2 m als Indikator ihrer Gefährdung gegenüber Stoffeinträgen. Hinsichtlich des Schutzgutes Wasser, Grundwasser ergeben sich im Trassenabschnitt A keine Unterschiede zwischen den Varianten A 1.3, A 2.1 und A 2.2.

Die überschlägige Prüfung beim Schutzgut Wasser, Teilschutzgut Oberflächenwasser ergibt für alle geprüften Varianten erhebliche Beeinträchtigungen. Hinsichtlich des Schutzgutes Wasser, Oberflächenwasser ergeben sich im Trassenabschnitt A keine Unterschiede zwischen den Varianten A 1.3, A 2.1 und A 2.2. Eine eindeutig vorteilhafte bzw. nachteilige Variante für das Schutzgut Wasser insgesamt (Grundwasser und Oberflächenwasser) lässt sich nicht ermitteln.

Durch Versiegelung und Überbauung kommt es für das Schutzgut Klima und Luft bei allen Varianten zum Verlust von Flächen mit Bedeutung für die klimatische und lufthygienische Ausgleichsfunktion. Im Abschnitt A ergeben sich im Rahmen der überschlägigen Prüfung bezogen auf das Schutzgut Klima und Luft keine entscheidungserheblichen Unterschiede zwischen den Varianten.

Durch Zerschneidung, technische Überformung, Beseitigung landschaftsbildprägender Strukturen sowie betriebsbedingt durch Verlärmung kommt es zu erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Landschaft und damit auch der Erholungseignung der Landschaft. Varianten

tenunterscheidend ist die Lage zum Saale-Leipzig-Kanal, der einen Komplex landschaftsbildprägender Strukturen vereint. Die geringsten Berührungspunkte ergeben sich mit Variante 2.1, gefolgt von Varianten 2.2; die stärksten Beeinträchtigungen würden von Variante 1.3 ausgehen.

Die überschlägige Prüfung für das Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter ergibt für die Varianten teils erhebliche Auswirkungen. Für das kulturelle Erbe (Baudenkmale, Bodendenkmale, schutzwürdige Elemente der Kulturlandschaft) geht Variante A 2.1 als günstigste Variante, gefolgt von Variante A 2.2, gefolgt von Variante A 1.3 aus dem Variantenvergleich hervor. Für sonstige Sachgüter ergeben sich hinsichtlich der Lage innerhalb des Bergbauberechtigungsfeldes für Kiese und Sande keine signifikanten Unterschiede zwischen den Varianten; die Auswirkungen sind als erheblich zu beurteilen.

Gesamtvergleich Abschnitt A

Variante A 1.3 schneidet bei keinem der Schutzgüter als günstigste Variante ab. Sie tritt bei den Schutzgütern Mensch, Teilfunktion Wohnen, Tiere, Pflanzen und Biologische Vielfalt, Wasser sowie Klima und Luft gleichrangig mit A 2.1 und A 2.2 auf. Hier treten nach überschlägiger Prüfung keine Unterschiede auf, die eine Rangfolge unter den verglichenen Varianten begründen würden.

Variante 2.1 schneidet beim Variantenvergleich als Variante mit den geringsten Beeinträchtigungen hinsichtlich des Schutzgutes Landschaft und Kulturelles Erbe und Sonstige Sachgüter ab. Am nachteiligsten ist sie gegenüber der beiden anderen Variante in Hinblick auf das Schutzgut Boden und Fläche.

Variante 2.2 schneidet beim Variantenvergleich als günstigste Variante bzgl. des Schutzgutes Mensch, Teilfunktion Erholung auf, gefolgt von A 2.1 und A 1.3.

5.3.2 Variantenvergleich Abschnitt B (Schutzgutbezogen)

Nachfolgend sind die Ergebnisse der überschlägigen Prüfung noch einmal zusammengefasst dargestellt:

Schutzgut	Variantenreihung
Mensch und insbesondere menschliche Gesundheit	
Wohnen	B 1 Pg = B 1 Pf < B 1.5
Erholung	B 1 Pg = B 1 Pf < B 1.5
Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	V 1 Pg = V 1 Pf = V 1.5
Boden und Fläche	B 1 Pg = B 1 Pf = B 1.5
Wasser	
Grundwasser	B 1 Pg = B 1 Pf < B 1.5
Oberflächenwasser	B 1 Pg = B 1 Pf < B 1.5
Klima und Luft	B 1 Pg = B 1 Pf < B 1.5
Landschaft	B 1 Pg = B 1 Pf < B 1.5
Kulturelles Erbe und Sonstige Sachgüter	B 1 Pg = B 1 Pf = B 1.5

Alle geprüften Varianten haben erhebliche negative Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch, sowohl für die Teilfunktion Wohnen als auch für die Teilfunktion Erholung. Hinsichtlich des Schutzgutes Mensch, Wohnen ergeben sich im Trassenabschnitt B hinsichtlich den vom Vorhabenträger geprüften Trassenvarianten B 1 Pf und B 1 Pg keine wesentlichen Unterschiede. Variante B 1.5 ist durch eine größere Querungslänge als erheblich nachteiliger einzustufen. Hinsichtlich des Schutzgutes Mensch, Erholung ist Variante B 1.5 aufgrund ei-

ner größeren Querungslänge als nachteiliger zu bewerten, zwischen den Trassenvarianten B 1 Pf und B 1 Pg bestehen keine wesentlichen Unterschiede.

Für alle geprüften Varianten sind die Beeinträchtigungen des Schutzgutes Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt erheblich. Die überschlägige Prüfung betrachtet Flächeninanspruchnahme und Querungslängen sowie Abstände zu Schutzgebieten und anderen naturschutzfachlich geschützten oder wertvollen Bereichen. Demnach ergeben sich hinsichtlich des Schutzgutes Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt im Rahmen der überschlägigen Prüfung im Trassenabschnitt B keine Unterschiede zwischen den Varianten B 1 Pf, B 1 Pg und B 1.5.

Die Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden und Fläche sind für alle geprüften Varianten erheblich und irreversibel. Die überschlägige Prüfung wertet die anlagebedingten Auswirkungen proportional zur Trassenlänge und Neuversiegelung. Im Trassenabschnitt B treten leicht nachteiligere Auswirkungen durch Variante B 1.5 auf, unter Berücksichtigung von Vorbelastungen im Sinne versiegelter oder bereits erheblich anthropogen überprägter Böden sind diese jedoch nicht signifikant.

Die überschlägige Prüfung beim Schutzgut Wasser, Teilschutzgut Grundwasser sind für alle geprüften Varianten erheblich. Die Varianten unterscheiden sich durch betriebsbedingte Schadstoffeinträge proportional zu ihrer Trassenlänge über Bereichen mit ungeschütztem Grundwasser bzw. Unterflurabständen < 2 m als Indikator ihrer Gefährdung gegenüber Stoffeinträgen. Im Trassenabschnitt B sind die Varianten 1 Pg und Pf gleichauf, leichte Nachteile bestehen für Variante B 1.5.

Die überschlägige Prüfung beim Schutzgut Wasser, Teilschutzgut Oberflächenwasser ergibt für alle geprüften Varianten erhebliche Beeinträchtigungen. Hinsichtlich der Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser, Oberflächenwasser ergeben sich im Trassenabschnitt B leichte Vorteile für Variante B 1 Pf bzw. B 1 Pg, Variante B 1.5 wäre aufgrund einer etwas größeren Trassenlänge im Überschwemmungsgebiet und auch in den ausgewiesenen Vorranggebieten als leicht nachteiliger einzustufen.

Durch Versiegelung und Überbauung kommt es für das Schutzgut Klima und Luft bei allen Varianten zum Verlust von Flächen mit Bedeutung für die klimatische und lufthygienische Ausgleichsfunktion. Ein Konfliktschwerpunkt ergibt sich bei allen Varianten mit der Querung der Saale. Im Trassenabschnitt B treten leicht nachteiligere Auswirkungen durch Variante B 1.5 auf, aufgrund einer längeren Trassenführung. Unter Berücksichtigung von Vorbelastungen im Sinne versiegelter oder bereits erheblich anthropogen überprägter Flächen in dem Bereich sind diese jedoch ggf. nicht signifikant.

Durch Zerschneidung, technische Überformung, Beseitigung landschaftsbildprägender Strukturen sowie betriebsbedingt durch Verlärmung kommt es zu erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Landschaft und damit auch der Erholungseignung der Landschaft. Hinsichtlich des Schutzgutes Landschaft ergeben sich im Trassenabschnitt B hinsichtlich der Lage im LSG zwischen den vom Vorhabenträger geprüften Trassenvarianten B 1 Pf und B 1 Pg keine wesentlichen Unterschiede. Variante B 1.5 ist durch eine ca. 550 m größere Querungslänge als etwas nachteiliger einzustufen.

Hinsichtlich der Auswirkungen auf das Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter ergeben sich nach überschlägiger Prüfung im Trassenabschnitt B keine Unterschiede zwischen den Varianten. Variante 1.5 ist aufgrund der unmittelbaren Nähe zu dem Baudenkmal Waldfriedhof Leuna hinsichtlich anlage- und betriebsbedingter Auswirkungen als leicht nachteiliger einzustufen. Hinsichtlich der übrigen Schutzaspekte ergeben sich keine erheblichen Unterschiede zwischen den Varianten.

Gesamtvergleich Abschnitt B

Variante B 1 Pg schneidet im Variantenvergleich als gleichrangig mit Variante B 1 Pf gegenüber der Variante B 1.5 hinsichtlich des Schutzgutes Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit, Teilfunktionen Wohnen und Erholung, Schutzgut Wasser, Grundwasser und Oberflächenwasser, Schutzgut Klima und Luft sowie Schutzgut Landschaft ab.

Bei dem Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Fläche und Boden sowie dem Schutzgut Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter treten nach überschlägiger Prüfung keine Unterschiede auf, die eine Rangfolge unter den verglichenen Varianten begründen würden.

5.3.3 Ergebnis

Nachfolgend wird den Trassenvarianten aufgrund der Ergebnisse der überschlägigen Prüfung eine Rangfolge zugewiesen.

Abschnitt A	Varianten		
	A 1.3	A 2.1	A 2.2
Rangfolge Umweltbelange	3	1	1
Abschnitt B	Varianten		
	B 1 Pg	B 1 Pf	B 1.5
Rangfolge Umweltbelange	1	1	3

Wie unter 5.3.1 und 5.3.2. beschrieben konnten auf Ebene der Raumordnung im Ergebnis der überschlägigen Prüfung der Umweltbelange die Rangfolge 1. A 2.1 und A 2.2 gleichrangig und 3. A 1.3 im Abschnitt A sowie B 1 Pf/Pg vor B 1.5 im Abschnitt B festgestellt werden. Die Rangfolge basiert auf Tendenzen in der Bewertung der vom Vorhabenträger untersuchten Varianten.

Da es sich aber lediglich um Tendenzen im Rahmen einer überschlägigen Prüfung der Umweltbelange auf Ebene der Raumordnung handelt und sich durch die relative Nähe der Varianten zueinander erklären lässt, bleibt die vertiefende Untersuchung der nächsten Planungsstufe vorbehalten.

6 Gesamtabwägung

Im Ergebnis der Prüfung der Raumbelange bildet die Kombination der Varianten A 1.3 (Abschnitt A) mit B 1 Pf/B 1 Pg, die aufgrund der geringen Lageunterschiede keine maßgeblichen Unterschiede in der Gesamtbewertung zeigen (Abschnitt B) im Hinblick auf die Raumbelange die Vorzugstrasse. Dabei ist im Abschnitt A der Abstand zu der an zweiter Stelle stehenden Variante A 2.2 vergleichsweise gering. Der Abstand zur Variante A 2.1 ist demgegenüber deutlich größer. Im Abschnitt B zeigt sich ein sehr deutlich ungünstigeres Abschneiden der Variante B 1.5.

Im Ergebnis der überschlägigen Prüfung der Umweltbelange konnten auf der Ebene der Raumordnung die Rangfolge A 2.1/A 2.2 vor A 1.3 im Abschnitt A sowie B 1 Pf/B 1 Pg vor B 1.5 im Abschnitt B festgestellt werden. Die Rangfolge basiert auf Tendenzen in der Bewertung der vom Vorhabenträger untersuchten Varianten.

Die Wahl der Vorzugsvariante im Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben „B 181 Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg“ ergibt sich aus den übergreifenden Ergebnissen der ermittelten Vorzugsvariante im Hinblick auf die Raumbelange und der ermittelten Vorzugsvariante im Hinblick auf die Umweltbelange wie folgt:

Abschnitt A	Varianten		
	A 1.3	A 2.1	A 2.2
Rangfolge Raumbelange	1	3	2
Rangfolge Umweltbelange	3	1	1
Rangfolge Gesamtabwägung	2	2	1
Abschnitt B	Varianten		
	B 1 Pg	B 1 Pf	B 1.5
Rangfolge Raumbelange	1	1	3
Rangfolge Umweltbelange	1	1	3
Rangfolge Gesamtabwägung	1	1	3

In der Gesamtschau ergibt sich die Variantenkombination A 2.2 – B 1 Pf / B 1 Pg als Vorzugsvariante aus Sicht der Raum- und Umweltbelange.

Die Variante A 2.2 im Abschnitt A stellt auch aus Sicht der Landesstraßenbaubehörde, Regionalbereich Süd, in deren Betrachtungen weitere Kriteriengruppen (verkehrliche Beurteilung, Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung, Wirtschaftlichkeit) eingestellt wurden, die Vorzugsvariante dar. In den Betrachtungen der Landesstraßenbaubehörde, Regionalbereich Süd, steht die Variante A 2.2 bei der verkehrlichen Beurteilung, bei der Entwurfs- und sicherheitstechnischen Beurteilung sowie bei der Wirtschaftlichkeit jeweils auf Platz 1 der Rangfolge.

Die Vorzugsvariante der Landesstraßenbaubehörde, Regionalbereich Süd, im Abschnitt B (Variante B 1 Pf) kann in der Gesamtschau aus Sicht der Raum- und Umweltbelange nicht bestätigt werden, da sich die Varianten B 1 Pf und B 1 Pg aus Sicht der Raum- und Umweltbelange jeweils gleichrangig darstellen. Die Entscheidung, welche dieser Varianten im nachfolgenden Planungsprozess weiter zu verfolgen ist, obliegt der eigenen Abwägung der Landesstraßenbaubehörde, Regionalbereich Süd, unter Berücksichtigung der Kriterien verkehrliche Beurteilung, Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung sowie Wirtschaftlichkeit. In den Betrachtungen der Landesstraßenbaubehörde, Regionalbereich Süd, steht die Variante B 1 Pg bei der verkehrlichen Beurteilung auf Platz 2, bei der Entwurfs- und sicherheitstechnischen Beurteilung auf Platz 3 sowie bei der Wirtschaftlichkeit auf Platz 1 der Rangfolge, während die Variante B 1 Pf bei der verkehrlichen Beurteilung auf Platz 3, bei der Entwurfs- und sicherheitstechnischen Beurteilung auf Platz 1 sowie bei der Wirtschaftlichkeit auf Platz 2 der Rangfolge steht.

Die Umsetzung des Vorhabens in der Variantenkombination A 2.2 – B 1 Pf / B 1 Pg als Vorzugsvariante aus Sicht der Raum- und Umweltbelange ist mit erheblichen Konflikten bezüglich bestimmter, insbesondere auf den Freiraumschutz bezogener, Raumordnungsbelange verbunden. Zudem werden im Abschnitt B aufgrund der innerörtlichen Anbindung der B 181 n erhebliche negative städtebauliche Wirkungen auftreten. Allerdings ist das Vorhaben als Ziel der Raumordnung zur verkehrlichen Entwicklung des Landes Sachsen-Anhalt bereits grundsätzlich raumplanerisch in die Pläne zur Landes- und Regionalentwicklung eingestellt.

Die landesplanerische Feststellung, dass das Vorhaben „B 181 Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg“ entsprechend der vom Träger der Planung, der Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt, Regionalbereich Süd, in das Verfahren zur Raumverträglichkeitsprüfung eingebrachten Variante A 2.2 – B 1 Pf/B 1 Pg (siehe Anlage 1) mit den Erfordernissen der Raumordnung einschließlich der Umweltbelange am besten vereinbar ist, erfolgt insoweit unter Berücksichtigung von 3 Maßgaben, welche im Gliederungspunkt 1.2 benannt und im Gliederungspunkt 7 begründet werden.

7 Begründung der Maßgaben

Maßgabe 1

Mit dem Neubau der B 181 Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg sind insbesondere durch Flächeninanspruchnahmen und Flächenzerschneidungen unvermeidbare Auswirkungen auf bisher größtenteils landwirtschaftlich genutzte Flächen mittlerer bis hoher Bonität verbunden. 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.

Maßgabe 2

Sowohl der SLK, als auch der SLK-Radweg sind als konkrete regionalplanerische Ziele in der Planänderung des REP Halle 2010 in der Fassung vom 22.08.2023 (in Kraft seit 15.12.2023) enthalten und damit auf Grund des Zielcharakters im weiteren Verfahren zu beachtende Ziele der Raumordnung.

So wurde konkret zu dem SLK unter Punkt 5.9.5 im REP Halle 2010 (Planänderung) nachfolgendes Ziel (Z) formuliert:

Z Bis zur endgültigen Entscheidung über die Vollendung des vor dem Zweiten Weltkrieg begonnenen Baus des Saale-Leipzig-Kanals (bisher auch unter der Bezeichnung Saale-Elster-Kanal) zwischen der Einmündung in die Saale bei Kreypau und der Landesgrenze zum Frei-

staat Sachsen südöstlich Mörzsch, ist die Kanaltrasse zu sichern und von dauerhaft entgegenstehenden Nutzungen freizuhalten.

Der SLK-Radweg ist mit der REP-Änderung unter Punkt 5.9.4.5 Z Nr. 19 Saale-Elster-Kanal-Radweg (SK) als regional bedeutsamer Radweg zur regionalen Raumschließung sowie zur Vernetzung mit den Radrouten der Klasse 1 und 2 neu festgelegt worden.

Neben den verankerten verbindlichen raumordnerischen Zielfestlegungen auf der Ebene der Regionalplanung im REP Halle 2010 (Planänderung) zum SLK und SLK-Radweg ist auch die fachgesetzliche Einstufung des SLK im gefluteten Bereich als Bundeswasserstraße von Relevanz.

Betreffend den gefluteten Bereich ist der SLK einschließlich alle Anlagen eine Bundeswasserstraße nach § 1 Abs. 1 Nr. 1 sowie Abs. 6 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG). In dem in der Anlage 1 zum WaStrG aufgeführten Umfang von km 7,74 bis km 18,93 wird er als Verkehrsweg von der WSV nach §§ 7,8 WaStrG unterhalten. Die außerhalb des genannten km-Bereiches liegende Trasse des SLK unterliegt nicht dem Rechtsstatus einer Bundeswasserstraße. Dennoch ergibt sich allein aus privatrechtlichen Ansprüchen und Gründen der Verkehrssicherungspflicht hier die Notwendigkeit zur Aufrechterhaltung der zur Unterhaltung (privatrechtlicher Natur) erforderlichen Wege.

Unberührt bleibt die Einhaltung der geltenden Vorschriften bei der Kreuzung von Bundeswasserstraßen.

Auf Grund des derzeit noch frühen Planungsstandes im Rahmen des Verfahrens der Raumverträglichkeitsprüfung sollten die geplanten Maßnahmen über die jeweiligen Bundeswasserstraßen kontinuierlich zwischen der LSBB, RB Süd als Vorhabenträger und dem zuständigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Elbe abgestimmt werden.

Aus Sicht der obersten Landesentwicklungsbehörde wird von einer grundsätzlichen Konformität und Vereinbarkeit der Planung der B 181 Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg als Ziel der Landesentwicklung einerseits und den Planungen zum SLK und SLK-Radweg als Ziele der Regionalplanung andererseits ausgegangen.

Maßgabe 3

Gemäß den gesetzlichen Vorgaben ist der Träger des Vorhabens verpflichtet, im Sinne der Umweltvorsorge und Umweltfolgenabschätzung auf Ebene der Raumordnung die Umweltauswirkungen eines Vorhabens überschlägig (ROG) und im Genehmigungsverfahren im Rahmen einer vollständigen Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zu prüfen. So wird der Bewertung der Umweltauswirkungen eines Vorhabens dem Planungsstand entsprechend Rechnung getragen.

Erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind zu vermeiden und unvermeidbare Beeinträchtigungen zu minimieren. Es gilt hierbei der Vorrang der Vermeidung vor Ausgleich und Ersatz. Die nach dem Planungsstand vorgelegten Unterlagen enthalten bezogen auf Kompensationsmaßnahmen erste Planungen, die im Rahmen des weiteren Verfahrens zu konkretisieren und verbindlich festzulegen bzw. zu ergänzen sind.

Die im Rahmen der Raumverträglichkeitsprüfung von den Beteiligten zu den Umweltbelangen vorgebrachten Hinweise sind im weiteren Verfahren zu prüfen und soweit geboten, zu berücksichtigen. Insbesondere wurden im Beteiligungsverfahren bereits Hinweise gegeben, die für die Planfeststellung von Belang sind oder sein könnten. Als Beispiel werden hier Hinweise auf das Klimaschutzgesetz, die Aktualität und Vollständigkeit von Datengrundlagen und zu erwartende artenschutzrechtliche Konflikte benannt. Eine Abstimmung mit den Fachbehörden ist geboten und sinnvoll.

Auf Ebene der Raumordnung wurden im Ergebnis der überschlägigen Prüfung der Umweltbelange die Rangfolge 1. A 2.1 und A 2.2 gleichrangig und 3. A 1.3 im Abschnitt A sowie B 1 Pf/Pg vor B 1.5 im Abschnitt B festgestellt. Die Rangfolge basiert auf Tendenzen in der Bewertung der vom Vorhabenträger untersuchten Varianten. Auf Basis der vollständigen Umweltverträglichkeitsprüfung und aktueller Daten, mithin auch die Betrachtung der zu erwar-

tenden baubedingten Beeinträchtigungen, muss die Planung im weiteren Verfahren konkretisiert und ergänzt werden. Die zu erstellenden prüffähigen Unterlagen sind den rechtlichen Anforderungen entsprechend (plausibel, aktuell) und in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden beizubringen. Vorzulegen werden u.a. artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Landschaftspflegerischer Begleitplan, Fachbeitrag Wasserrahmen-Richtlinie und FFH-Verträglichkeitsprüfungen sein. Hierbei wird es insbesondere in Hinblick auf die FFH-Verträglichkeitsprüfungen und ggf. artenschutzrechtliche Ausnahmetatbestände notwendig sein darzulegen, dass alle zumutbaren Alternativen geprüft worden sind (vgl. § 34 Abs. 3 BNatSchG und § 45 Abs. 7 BNatSchG).

8 Abschließende Hinweise

Das Verfahren zur Raumverträglichkeitsprüfung gemäß § 15 ROG ist ein dem Vorhabenzulassungsverfahren vorgelagertes behördeninternes Verfahren zur Abwägung der raum- und umweltbezogenen Belange des Vorhabens unter überörtlichen Gesichtspunkten einschließlich einer Koordinierungsaufgabe.

Gegenüber dem Träger der Planung sowie gegenüber Einzelnen hat das Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung keine unmittelbare Rechtswirkung. Es ersetzt nicht die nach anderen Rechtsvorschriften erforderlichen Genehmigungen, Planfeststellungen und sonstigen Entscheidungen.

Gemäß § 15 Abs. 6 ROG kann das Ergebnis des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung nur im Rahmen des Rechtsbehelfsverfahrens gegen die nachfolgende Zulassungsentcheidung überprüft werden.

Die das Verfahren zur Raumverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben „B 181 Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg“ abschließende gutachterliche Stellungnahme wird der Landesstraßenbaubehörde, Regionalbereich Süd, übermittelt. Die Verfahrensbeteiligten werden über den Abschluss des Verfahrens durch förmliches Anschreiben unter Verweis auf die Einstellung der gutachterlichen Stellungnahme auf der Homepage des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales des Landes Sachsen-Anhalt (Link) informiert. Der Abschluss des Verfahrens wird durch die von der Planung berührten Städte Merseburg, Leuna und Bad Dürrenberg sowie die Gemeinde Schkopau öffentlich bekannt gemacht. Der Öffentlichkeit wird Gelegenheit gegeben, sich über das Ergebnis des Verfahrens zu unterrichten (Link und Auslegung).

Im Auftrag



Linke