

Straßenbauverwaltung:	Sachsen-Anhalt
Straße/Abschnittsnummer/Station:	B 181 / von NK 4639013A+0,65 nach NK 4637011
<p>B 181</p> <p>Ortsumgehung Zöschen – Wallendorf – Merseburg</p>	
PROJIS-Nr.: 1517991600	

- Unterlage 0 -

Raumverträglichkeitsstudie

<p>Aufgestellt:</p> <p>Halle (Saale), den 08. 12. 2023 Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt Regionalbereich Süd</p> <p>im Auftrag gez. Bredner</p>	

B 181 Ortsumgehung Zöschen – Wallendorf – Merseburg Raumverträglichkeitsstudie (RVS)

im Auftrag der Landestraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt,

Regionalbereich Süd:



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

erstellt im Auftrag von
Battenberg & Koch GbR
W. und S. Battenberg, T. Brechtel

gez. Zander

durch:



Planungsgruppe
Umwelt

Planungsgruppe Umwelt
Stiftstraße 12, 30159 Hannover
Bearbeitung: Dipl. Ing. Dietrich Kraetzschmer
Dipl. Ing. Dagmar Egge
BSc Simone Steudl

Hannover, im November 2023

gez. Kraetzschmer

Inhaltsverzeichnis

1.	Einführung.....	1
1.1	Anlass der Planung.....	1
1.1.1	Begründung und Zielstellung der Planung.....	1
1.1.2	Erforderlichkeit einer Raumverträglichkeitsstudie und bisheriger Planungsablauf ...	2
1.2	Rechtliche Vorgaben.....	2
1.3	Verkehrsanalyse und -prognose.....	4
1.4	Technische Dimensionierung und Abschnittsbildung des Vorhabens.....	6
2.	Untersuchungsraum und Linienvarianten.....	7
2.1	Der Untersuchungsraum.....	7
2.2	Beschreibung der Linienvarianten und der erfolgten Vorauswahl.....	8
2.2.1	Gesamtübersicht.....	8
2.2.2	Frühzeitige Variantenvorauscheidung.....	9
2.2.3	Ergebnis.....	21
3.	Relevante Belange und Methodisches Vorgehen der RVS.....	22
3.1	Relevante Belange der Raumordnung.....	22
3.1.1	Betroffene Erfordernisse der Raumordnung aus den gesetzlichen Grundlagen....	22
3.1.2	Zu prüfende Pläne und Programme der Raumordnung.....	22
3.2	Ermittlung der relevanten Belange der Raumordnung.....	23
3.2.1	Erfordernisse der Raumordnung aus den gesetzlichen Grundlagen.....	23
3.2.2	Relevanzprüfung der Raumordnungspläne des Landes und der Planungsregion Halle.....	24
3.2.3	TEP Merseburg-Ost.....	29
3.2.4	Festlegungen des Bundesraumordnungsplan für den Hochwasserschutz.....	32
3.2.5	Bundesfachplanungsverfahren Südostlink.....	32
3.3	Weitere raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen.....	33
3.4	Für die Raumverträglichkeit relevante Vorhabenwirkungen.....	33
3.5	Methodisches Vorgehen des Variantenvergleichs in der RVS.....	34
3.6	Einbindung weiterer Belange und Gesamtbewertung.....	36
4.	Bewertung der raumrelevanten Auswirkungen.....	37
4.1	Abschnittsbezogener Variantenvergleich im Abschnitt A.....	37
4.1.1	Ziele und Grundsätze zur Entwicklung der Raumstruktur im Abschnitt A.....	37
4.1.2	Ziele und Grundsätze zur Entwicklung der Siedlungsstruktur im Abschnitt A.....	38

4.1.3	Ziele und Grundsätze zur Entwicklung der Standortpotenziale und der technischen Infrastruktur im Abschnitt A	38
4.1.4	Ziele und Grundsätze zur Entwicklung der Freiraumstruktur im Abschnitt A	42
4.1.5	Sonstige öffentliche und private Belange im Abschnitt A	46
4.1.6	Gesamtvergleich Raumverträglichkeit Abschnitt A.....	50
4.2	Abschnittsbezogener Variantenvergleich im Abschnitt B	52
4.2.1	Ziele und Grundsätze zur Entwicklung der Raumstruktur im Abschnitt B	52
4.2.2Z	Ziele und Grundsätze zur Entwicklung der Siedlungsstruktur im Abschnitt B	53
4.2.3	Ziele und Grundsätze zur Entwicklung der Standortpotenziale und der technischen Infrastruktur im Abschnitt B	54
4.2.4	Ziele und Grundsätze zur Entwicklung der Freiraumstruktur im Abschnitt B.....	56
4.2.5	Sonstige öffentliche und private Belange im Abschnitt B	58
4.2.6	Gesamtvergleich Raumverträglichkeit Abschnitt B.....	64
5.	Raumordnerische Vorzugstrasse.....	66
	Abkürzungsverzeichnis.....	68
	Quellen	71
	Anhang	73
	Vorauswahl der Varianten 0+ und 1 – 1.5.....	74
	Vorauswahl Varianten 2 – 2.3 und 3 – 3.2	81

Anlage: Unterlage 0.1:
 Übersichtslageplan raumordnerische Belange (Auszug Regionaler Entwicklungsplan Halle und Teilentwicklungsplan Merseburg-Ost)

Verzeichnis der Tabellen

Tabelle 1: Verkehrszahlen 2017 und im Prognose Nullfall 2030 an ausgewählten Querschnitten.....	5
Tabelle 2: In der RVS betrachtete Belange aus den Raumordnungsplänen	26
Tabelle 3: Teilvariantenvergleich Abschnitt A: Raumstruktur.....	37
Tabelle 4: Teilvariantenvergleich Abschnitt A: Siedlungsstruktur.....	38
Tabelle 5: Teilvariantenvergleich Abschnitt A: Entwicklung der Standortpotenziale und technische Infrastruktur	38
Tabelle 6 Teilvariantenvergleich Abschnitt A: Ziele und Grundsätze zur Entwicklung der Freiraumstruktur	42
Tabelle 7 Auswirkung auf sonstige öffentliche und private Belange Abschnitt A.....	46
Tabelle 8: Übersicht der Teilergebnisse und Gesamtbewertung im Abschnitt A	50
Tabelle 9: Teilvariantenvergleich Abschnitt B: Raumstruktur.....	52
Tabelle 10: Teilvariantenvergleich Abschnitt B: Siedlungsstruktur	53
Tabelle 11 Teilvariantenvergleich Abschnitt B: Entwicklung der Standortpotenziale und technische Infrastruktur	54
Tabelle 12: Teilvariantenvergleich Abschnitt B: Ziele und Grundsätze zur Entwicklung der Freiraumstruktur	56
Tabelle 13 Bauliche Charakteristik und verkehrliche Wirkung der Varianten im Innerortsverlauf des Abschnitts B.....	59
Tabelle 14 Auswirkung auf Siedlungsflächen und städtebauliche Belange Abschnitt B.....	60
Tabelle 15 Auswirkung auf sonstige öffentliche und private Belange Abschnitt B.....	62
Tabelle 16 Gesamtbewertung zu den sonstigen öffentlichen und privaten Belange Abschnitt B	64
Tabelle 17: Übersicht der Teilergebnisse und Gesamtbewertung im Abschnitt B	65
Tabelle 18: Raumordnerische Vorzugstrasse der B 181 aufgrund der erwarteten raumstrukturellen Wirkungen der geprüften Varianten	66

Verzeichnis der Abbildungen

Abbildung 1: Übersicht Untersuchungsraum Netzmodell Verkehr	4
Abbildung 2: Untersuchungsraum RVS und Gesamtübersicht der möglichen Trassenkorridore und Verknüpfungspunkte mit der B 91.....	8
Abbildung 3: Übersicht der Varianten im mittleren Verknüpfungskorridor mit der B 91	10
Abbildung 4 : Übersicht der Varianten im nördlicher Verknüpfungskorridor mit der B 91	12
Abbildung 5: B 181alt Streckenbereich innerorts – Unterführung DB-Strecke 6810.....	15
Abbildung 6: Verlauf der Variante 2 im Bereich des FFH-Gebietes DE 4537-301.....	16
Abbildung 7: Übersicht der Varianten im südlichen Verknüpfungskorridor zur B 91.....	18
Abbildung 8: Ausschnitt aus dem LEP 2010 Sachsen-Anhalt.....	25
Abbildung 9: Korridor der Gleichstrom - Höchstspannungsleitung Südostlink im Untersuchungsraum mit Trassenachse und Angaben zu geschlossener Bauweise	41

1. Einführung

1.1 Anlass der Planung

1.1.1 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) in den Vordringlichen Bedarf eingestuft (Ifd. Nr. 28 im BVWP ST). Die Planungsmaßnahme wird als Projekt-Nr. B 181-G10-ST im Bundesverkehrswegeplan 2030 geführt. Damit wurde die gesetzliche Grundlage für die Planung der Ortsumgehungen durch die Auftragsverwaltung, das Land Sachsen-Anhalt, endvertreten durch die Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt, geschaffen und der Bedarf des Vorhabens für die Planfeststellung gesetzlich festgestellt, § 1 Abs. 2 FStrAbG.

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 Kategorie 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 (LEP) und Regionalem Entwicklungsplan (REP).

Diese Zielstellungen sollten 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.

1.1.2 Erforderlichkeit einer Raumverträglichkeitsstudie und bisheriger Planungsablauf

Entsprechend dem Planungsauftrag beauftragte die Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt, Regionalbereich Süd Halle (Bundesstraßenverwaltung) (LSBB) als Träger der Maßnahme im April 2018 die Erstellung der Voruntersuchung und der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS). Zur verkehrlichen Bewertung wurde im Zeitraum von März 2018 bis Juli 2019 eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt.

Mit Schreiben vom 18.09.2018 hat die oberste Landesentwicklungsbehörde beim Ministerium für Infrastruktur und Digitales, vormals Landesentwicklung und Verkehr, des Landes Sachsen-Anhalt (MID) entschieden, dass für die landesplanerische Abstimmung des gegenständlichen Vorhabens ein Raumordnungsverfahren gemäß § 13 (2) Landesentwicklungsgesetz Sachsen-Anhalt (LEntwG LSA) durchzuführen ist¹. Eine Antragskonferenz fand am 29.08.2019 statt. Eine zweite Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (2. Beteiligungstermin) erfolgte am 24.03.2020 auf Veranlassung der LSBB.

Die Unterrichtung der Öffentlichkeit gemäß § 14 (1) LEntwG LSA erfolgte im August 2020. Aufgrund der Verordnungen zur Corona-Pandemie erfolgte die Veröffentlichung der Unterlagen

- digital über die Webpräsenz des MID. bzw.
- zur Einsichtnahme bei der Stadtverwaltung Merseburg, in der Stadt Leuna, der Stadt Bad Dürrenberg sowie in der Gemeinde Schkopau.

1.2 Rechtliche Vorgaben

Aufgabe der Raumordnung ist eine nachhaltige und regional gleichwertige Raumentwicklung, die erstrebenswerte räumliche Lebensbedingungen auch für künftige Generationen sichert. Leitvorstellungen bzw. Grundsätze der Raumordnung werden in den §§ 1 und 2 des Raumordnungsgesetz vom 22. Dezember 2008, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes zur Änderung des Raumordnungsgesetzes und anderer Vorschriften vom 22. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 88)) festgelegt². Dabei sind folgende Ansätze maßgeblich:

- Eine nachhaltige Raumentwicklung soll die Anforderungen von Wirtschaft und Gesellschaft an den Raum mit seinen ökologischen Leistungen in Einklang bringen und dauerhaft bewahren.
- Die Raumordnung soll gleichwertige Lebensbedingungen schaffen, d. h. in allen Regionen die räumlichen Voraussetzungen für Wohnen, Arbeiten, Verkehr, Versorgung und Erholung gewährleisten.

¹ nach dem neuen Raumordnungsgesetz (ROG) neu: Raumverträglichkeitsprüfung

² In Kraft getreten mit Wirkung vom 28. September 2023

- Das Stärken regionaler Eigenkräfte hilft die regionalen Potenziale besser zu erkennen und zu erschließen, deshalb sind Maßnahmen zu räumlichen Entwicklungen gemeinsam am effektivsten durchzuführen.

Gegenstand der Raumverträglichkeitsprüfung (bisherige Bezeichnung: **Raumordnungsverfahren**) sind gemäß § 15 Abs. 1 ROG nunmehr 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 Absatz 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung unter Berücksichtigung der Kriterien nach Anlage 3 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung.

Die **Raumverträglichkeitsstudie** (RVS) nach § 15 Abs. 1 ROG dient im Rahmen der Raumverträglichkeitsprüfung der Ermittlung der vom Vorhaben betroffenen Belange der Raumordnung sowie sonstiger Nutzungsansprüche. Die Prüfung bezieht sich auf die in den Grundsätzen des § 2 (2) ROG sowie des § 4 LEntwG LSA genannten Belange und schließt auch die raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 (1) Satz 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) genannten Schutzgüter entsprechend dem Planungsstand ein. Raumbedeutsame Vorhaben führen zu einer raumwirksamen Flächeninanspruchnahme oder zu einer Beeinflussung der räumlichen Funktion oder Entwicklungsmöglichkeiten eines Gebietes (vgl. § 3 Abs. 1 Nr. 6 ROG). In der RVS ist zu klären, ob eine Raumbedeutsame Planung mit den Erfordernissen der Raumordnung übereinstimmt und eine Abstimmung mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen ist herbeizuführen.

In Sachsen – Anhalt ist für die Durchführung von RVSen die Richtlinie zur Durchführung landesplanerischer Abstimmungen raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen v. 08.07. 1999 zu berücksichtigen mit Anlagen, insbes.

- Anl. 8: Mustergliederung Raumverträglichkeitsstudie
- Anl. 11: Mindestvorgaben für die Beschreibung der raumbedeutsamen Auswirkungen der Planung oder Maßnahme (Raumverträglichkeitsprüfung).

Mit der RVS werden die Auswirkungen raumbedeutsamer Vorhaben – in diesem Falle des Neubaus einer Ortsumgehung auf die Belange der Raumordnung, wie die Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur, die Wirtschaftsstruktur mit ihren jeweiligen Entwicklungsmöglichkeiten und –potenzialen aber auch die für im Freiraum bestehenden Belange, die für die Raumordnung relevant sind, ermittelt. Sowohl die direkte Flächeninanspruchnahme als auch die über den Standortbereich hinausgehenden direkten Wirkungen wie Lärmemission und Zerschneidungseffekte sowie mittelbare Effekte – wie Beeinflussung von räumlichen Nutzungsmustern sind einzubeziehen. Gefordert ist eine ebenengerechte, d. h. dem Maßstab und der Betrachtungstiefe der Raumordnung entsprechende Betrachtung. In Bezug auf die Schutzgüter des UVP - Gesetzes wird die RVS durch eine ebenengerechte Umweltverträglichkeitsprüfung ergänzt (a.a.O. S. 21 ff).

Die RVS ermöglicht somit einen Vergleich von Trassenkorridoren und die Bewertung des Vorhabens insgesamt vor dem Hintergrund der Vorgaben und Ziele, die in den Raumordnungsprogrammen dargestellt sind. Sie stellt damit ein wesentliches Element der räumlichen Optimierung und der Entscheidungsvorbereitung dar.

Die Raumverträglichkeitsprüfung schließt mit der Landesplanerischen Feststellung ab, wodurch bestätigt wird, dass der festgestellte Trassenverlauf mit den Zielen und sonstigen Erfordernissen der Raumordnung übereinstimmt. Die Ergebnisse sind in den nachfolgenden Verfahren sowie bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen, die den in der Raumverträglichkeitsprüfung beurteilten

Gegenstand betreffen, im Sinne eines Grundsatzes der Raumordnung zu berücksichtigen. Das Ergebnis entfaltet insoweit keine unmittelbare Rechtswirkung für die Fachplanung.

Durch Übernahme des landesplanerisch festgestellten Trassenverlaufs in den Regionalplan kann der Trassenkorridor vor entgegenstehenden Nutzungen gesichert werden. Diese Festlegung ersetzt dann die bislang bereits im REP enthaltene Trassendarstellung der B 181 n.

Aus § 5 UVPG in Verbindung mit den Anlagen 1 und 2 ergibt sich zugleich eine UVP-Pflichtigkeit des Vorhabens. Mit Schreiben vom 10.07.2019 hat die Oberste Landesentwicklungsbehörde auf Grundlage des Antrages nach § 15 UVPG des Vorhabenträgers vom 10.10.2018 das Vorliegen einer UVP – Prüfpflicht festgestellt

1.3 Verkehrsanalyse und -prognose

Verkehrsanalyse

Neben der B 181 sind in der Betrachtung des Verkehrsnetzes die angeschlossenen Straßen L 182, L 183, L 184 sowie B 91 von Relevanz (siehe nachfolgende Abbildung). Die Verkehrsanalyse 2017 ergab für die B 181 die in Tab. 1 dargestellten Verkehrsmengen bei einem Schwerverkehrsanteil von ca. 7 %.

Zur Bewertung der unterschiedlichen Varianten zur Ortsumgehung B 181 wurden Prognoseberechnungen mit Hilfe eines Verkehrsmodells durchgeführt¹.

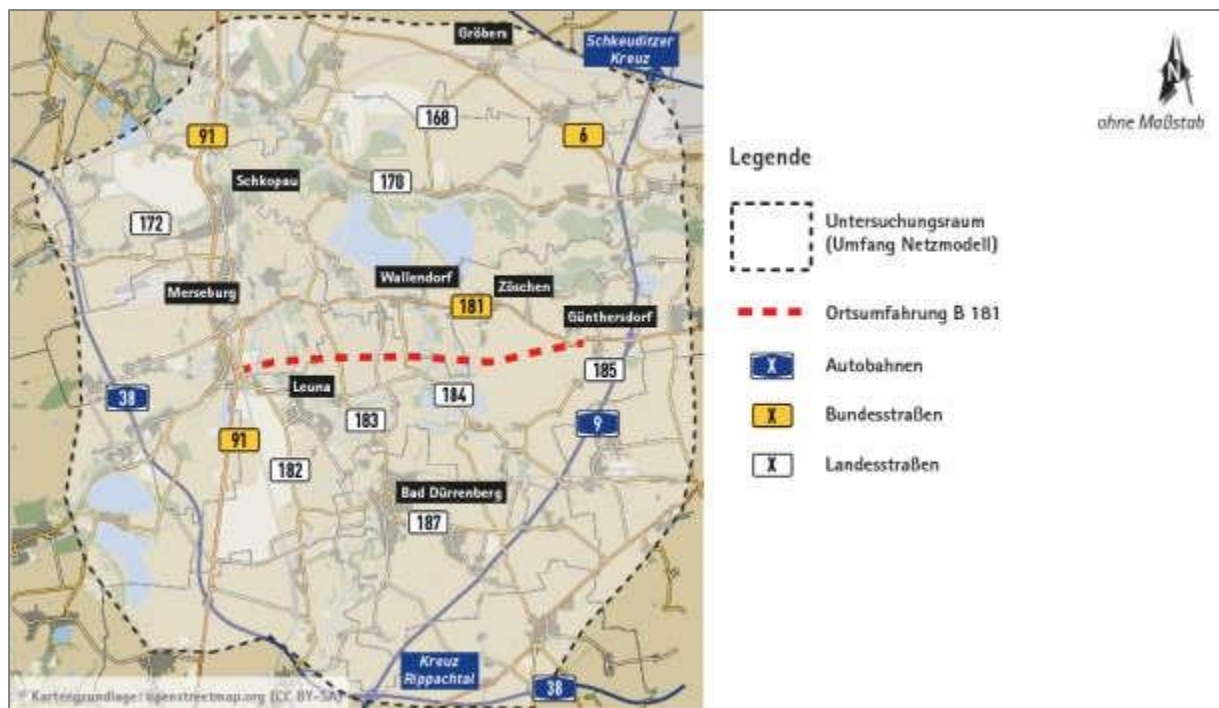


Abbildung 1: Übersicht Untersuchungsraum Netzmodell Verkehr

Verkehrsprognose-Nullfall

Der Prognose-Nullfall (Kfz-Verkehr ohne die geplante Ortsumgehung B 181) wurde für das Jahr 2030 berechnet. Datengrundlagen zur Erstellung des Prognosemodells waren Hochrechnungen für das Kfz- und Lkw-Aufkommen, Bevölkerungsprognosen, Entwicklungen relevanter Gewerbe- / Industriegebiete

¹ Zur Vorgehensweise vgl. HL HOFFMANN - LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH Leipzig, 2020 (Unterlage 22.1)

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 178n Verbindung A 38 mit B 91 in Merseburg Süd). Da überregionale Verkehre Auswirkungen auf das Untersuchungsgebiet zur OU Z-W-M im Zuge der B 181 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 2018 und 2030.

Tabelle 1: 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

(Quelle: Unterlage 1, S. 20 / HL Hoffmann – Leichter GmbH, 2020)

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 Ortsumgehung L 178n 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 Ortsumgehung 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 181n 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 Ortsumgehung folgende Verkehrszahlen aus (je nach Trassenkorridor):

- B 181alt 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.

1.4 Technische Dimensionierung und Abschnittsbildung des Vorhabens

Technische Dimensionierung

Entsprechend den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung wurden 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 B181n 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 181n 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 L182. 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 L183, Trassenvarianten im Abschnitt B (RQ 21) ab der L 183 bis zur B 91.

2. Untersuchungsraum und Linienvarianten

2.1 Der Untersuchungsraum

Der Untersuchungsraum für die RVS sowie die UVS 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 (vgl. Abb. 3):

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

Der Untersuchungsraum zur UVS und RVS wurde im Rahmen der Anhörung der Träger öffentlicher Belange zur Antragskonferenz der durchzuführenden Raumverträglichkeitsprüfung mit Schreiben der obersten Landesentwicklungsbehörde vom 11.02.2020 festgelegt. Im Schreiben der Raumordnungsbehörde wurde gegenüber den Antragsunterlagen eine südliche Erweiterung des Untersuchungsraumes beauftragt. In einem gemeinsamen Termin mit der Raumordnungsbehörde und der Unteren Naturschutzbehörde (UNB) des Saalkreises am 29.06.2020, wurden die Bedenken der UNB ausgeräumt und dem ursprünglichen Vorschlag der Landesstraßenbaubehörde des Landes Sachsen-Anhalt (LSBB) zum Untersuchungsraum zugestimmt.

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 Kreytau 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 - 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 Zschöcherger,

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.

2.2 Beschreibung der Linienvarianten und der erfolgten Vorauswahl

2.2.1 Gesamtübersicht

Aufgrund der verfügbaren Anbindebereiche an die B 181 alt bzw. B 91 in Merseburg haben sich für die Trassenkonzeption Verknüpfungsbereiche im Norden im Zuge der B 181 alt, in zentraler Lage von Merseburg mit Anbindung der L 182 Weißenfelser Straße, sowie im Süden von Merseburg im Bereich der Leunawerke ergeben.

Ausgehend von diesen Verknüpfungspunkten wurden insgesamt 14 Trassenführungen innerhalb des im Zuge der Antragskonferenz zur Raumverträglichkeitsprüfung abgestimmten Planungsraums ausgearbeitet und untersucht. Variante 0+ beschreibt zudem den Ausbau der vorhandenen B 181 in bestehender Trasse. Der Verlauf und die Trassenbezeichnungen sind im Überblick der Abbildung 3 zu entnehmen (aus Unterlage 1).



Nördlicher Verknüpfungskorridor (rot)	– Einbindung B 181alt / B 91 Variante 0+, 1.1, 1.4, 2.0, 2.3, 3.0, 3.1
Mittlerer Verknüpfungskorridor (orange)	– Einbindung L 182 / Weißenfelser Straße / B 91 Variante 1, 1.3, 2.1, 2.2, 3.2
Südlicher Verknüpfungskorridor (blau)	– Einbindung L 178n / B 91 Variante 1.2, 1.5, 2.1, 2.2

Abbildung 2: Untersuchungsraum RVS mit Gesamtübersicht der entwickelten Trassenkorridore und Verknüpfungspunkte mit der B 91

Die Varianten mit der Trassenbezeichnung 1.X befinden sich im überwiegenden Teil der Strecke im südlichen Bereich, während Varianten mit der Bezeichnung 3.X sich im überwiegenden Teil der Strecke im nördlichen Bereich des Planungsraumes befinden. Varianten mit der Bezeichnung 2.X stellen Lösungen dar, die sich sowohl im Süd- als auch Nordbereich befinden.

Nördlich der B 181 alt liegende Trassenvarianten schieden aus, da der hier verfügbare Raum eingeschränkt wird durch die Ortslagen Zöschen und Wallendorf einerseits und die Tagebautätigkeiten am Raßnitzer und Wallendorfer See mit den damit verbundenen technischen Anforderungen, sowie durch

naturschutzfachliche Schutzgebiete wie Natur- und Landschaftsschutzgebiete sowie FFH-Gebiete die durchquert werden müssten.

Aufgrund der Vielzahl der möglichen Varianten und zu berücksichtigenden Sachverhalte im Planungsraum, sowie der sich erheblich unterscheidenden Randbedingungen im Nord- und Südkorridor der Trassen, ist eine zweistufige Variantenauswahl erfolgt.

2.2.2 Frühzeitige Variantenvorausscheidung

Nachfolgend werden alle Varianten aufgeführt und die im Zuge der Vorausscheidung in Anlehnung an die Variantenbewertung gemäß RE 2012 identifizierten kritischen Punkte für die in der ersten Stufe der Variantenauswahl frühzeitig ausgeschiedenen Varianten dargestellt (vgl. Unterlage 1 (Kap. 3), Unterlage 19.1 (Anlage 2)).

Als Grundlage hierfür ist eine Bewertung der geprüften Varianten hinsichtlich ihrer **raumstrukturellen Wirkung** erfolgt. Diese basiert einerseits auf den Ergebnissen der ersten Stufe der Umweltverträglichkeitsstudie im Rahmen der Prüfung des Raumwiderstandes und umfasst

- die Siedlungsentwicklung,
- Vorrang- und Vorbehaltsgebiete der Landes- und Regionalplanung,
- die land- und forstwirtschaftliche Nutzung.

Ergänzen sind Angaben zur Betroffenheit von Infrastruktureinrichtungen, sowie der Eigentumsverhältnisse erfolgt.

In einem weiteren Block wurden die Ergebnisse **verkehrlicher Analysen** dokumentiert mit den Schwerpunkten

- verkehrliche Beurteilung,
- Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung, sowie
- Analyse der Anordnung der jeweils vorzusehenden Knotenpunkte.

Die Dokumentation ist als Gegenüberstellung der Varianten in Tabellenform erfolgt und **als Anhang 1 der RVS** dokumentiert. Die im Hinblick auf die Umsetzbarkeit der geprüften Varianten jeweils kritisch beurteilten Kriterien sind in **violetter Schrift** hervorgehoben. Die im Ergebnis frühzeitig ausgeschiedenen Varianten sind im Tabellenkopf **violett** hinterlegt.

Für die 14 betrachteten Trassenführungen zeigen sich folgende Ergebnisse.

2.2.2.1 Variante 0+

Variante 0+ beschreibt den verkehrsgerechten Ausbau der vorhandenen B 181 zwischen Günthersdorf und Merseburg. Es zeigen sich folgender Sachverhalte:

- Durch die Verkehrszunahme bis zum Prognosejahr 2030 verringert sich die Leistungsfähigkeit des Gesamt- und Schwerverkehrs. Bei Beibehaltung des 2-streifigen Querschnittes gemäß Bestand ist jedoch keine leistungsfähige Verkehrsabwicklung möglich.
- Die Ausbildung des aus Gründen der Leistungsfähigkeit erforderlichen 3- bzw. 4-streifigen Querschnittes ist nur außerorts möglich. Außerhalb der Ortsdurchfahrten stehen jedoch keine ausreichenden Längen für einen erforderlichen dritten Fahrstreifen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit und Schaffung von Überholmöglichkeiten zur Verfügung.
- Gemäß der Richtliniengrundlage für die Planung einer Straße der Kategorie LS II und Entwurfsklasse EKL 1, sollen Verknüpfungen mit nachgeordneten Straßen nur noch eingeschränkt erfolgen und alle Knotenpunkte mindestens teilplangleich ausgestaltet werden. Die Anordnung teilplangleicher Knotenpunkte ist nur außerorts möglich. Hierzu wäre die Verlegung klassifizierter Straßen aus den Ortslagen heraus und Schaffung von Parallelstraßen notwendig.

- Die Ortsdurchfahrten einschl. der Knotenpunkte in den Ortsdurchfahrten würden bestehen bleiben. Es wäre eine Herstellung von Abbiegespuren notwendig, für die in Teilbereichen wegen der angrenzenden Bebauung kein Platz vorhanden ist.
- Die FFH-Gebiete DE 4537-301 und DE 4638-302 (zugleich VSG DE 4638-401) bei Tragarth werden tangiert, östlich der Einmündung der L 183 besteht eine Querung. Einschränkungen im Ausbau können erforderlich sein, um erhebliche Beeinträchtigungen auszuschließen.
- Für die B 181 alt in der OD Merseburg wären umfangreiche Aus- und Umbaumaßnahmen gemäß den nachfolgenden Angaben zu Trassenführungen mit nördlicher Verknüpfung an die B 91 erforderlich.

Die Zielstellung des Bundesverkehrswegeplanes, die Schaffung von Ortsumgehungen für die Gemeinden Zöschen, Wallendorf und Merseburg, wird nicht erreicht. Variante 0+ wird daher frühzeitig ausgeschieden.

2.2.2.2 Mittlerer Verknüpfungskorridor mit der B 91

Der westliche Anschluss an die B 91 erfolgt im Zuge L 182 / Weißenfelder Straße. Hier sind die **Varianten 1, 1.3, 2.1, 2.2 und 3.2** zugeordnet (Abb. 3).



Abbildung 3: Übersicht der Varianten im mittleren Verknüpfungskorridor mit der B 91

Variante 1 (Bundesverkehrswegeplantrasse)

Umweltbelange:

Die Variante 1 mit ihrem Verlauf südlich des rudimentären Teiles des Saale- Elster-Kanals und der Kiesgruben zwischen Wallendorf und Schladebach weist von allen Varianten der Vorprüfung die insgesamt größte Querungslänge (2.200 m) der Raumwiderstandsklasse I und zusätzlich betriebsbedingte Beeinträchtigungen (1.800 m) auf. Der Raumwiderstand ergibt sich aus folgenden Sachverhalten:

- geplantes NSG,
- besondere Bedeutung für den regionalen Biotopverbund,
- Lebensraum streng geschützter Arten mit z.T. zulassungskritischen Habitaten (Brutvögel, Fledermäuse, Amphibien).

Zwar sind diese naturschutzfachlichen Ausprägungen überwiegend auch nördlich des Saale- Elster-Kanals gegeben, allerdings lassen sich dort diese zulassungskritischen Bereiche sehr hohen Raumwiderstandes erkennbar auf kürzerer Länge queren und durch Faunabrücken teilweise vermeiden.

Nördliche Trassenführungen stellen somit eingriffsmindernde Alternativen dar (vgl. ausführlich Unterlage 19.2 Karte 3).

Im Ergebnis dieser Erwägungen war die Variante 1 nach Analyse des naturschutzfachlichen Raumwiderstandes auszuschließen.

Aus **technischer Sicht** ergeben sich im Bereich östlich der L 184 Nachteile durch die erhebliche Querungslänge ausgekiester und wieder verfüllter Kiestagebauflächen, die einen erheblichen baulichen Zusatzaufwand für die Herstellung eines tragfähigen Untergrundes für den Trassenbereich nach sich ziehen. Ein an der L 184 vorzusehender Knotenpunkt ist davon ebenfalls vollumfänglich betroffen.

Ergebnis:

Variante 1 ist im östlichen Abschnitt zwischen Günthersdorf und der L184 im Ergebnis der umweltfachlichen Erwägungen sowie aufgrund technischer Belange (größte Querungslänge wieder verfüllter Kiesabbaufächen) frühzeitig auszuschneiden.

Westlich der L 184 und nördlich des Saale - Elster-Kanals bis zum Anschluss an die B 91 kann Variante 1 sowohl aus technischer als auch umweltfachlicher Sicht weiter betrachtet werden.

Varianten 1.3, 2.1 und 2.2

Variante 1.3 verläuft von Günthersdorf bis westlich des Roddener Weges auf der Trasse der Variante 1, wechselt dann aber auf die Nordseite des Saale - Elster-Kanals und folgt diesem parallel bis zur L 184. Westlich der Kreuzung mit der L 184 schwenkt sie auf die Trasse der Variante 1 und folgt dieser bis zum Anschlusspunkt an die B 91.

Variante 2.1 schwenkt von Günthersdorf kommend zwischen der B 181 alt und dem FFH-Gebiet Schafhufe nach Norden über den Saale - Elster-Kanal und quert diesen im wassergefüllten Bereich. Weiter führt die Trasse südlich der Ortslagen Zscherneddel und Friedensdorf vorbei, quert die L 184 und schwenkt westlich davon nach Süden auf die Trasse der Variante 1 bis zum Anschluss an die B 91.

Variante 2.2 folgt im Wesentlichen dem Trassenverlauf der Variante 1. 3, bis auf den Bereich östlich der L 184. Dort schwenkt Variante 2.2 nach Norden aus, um Teilbereiche bereits ausgekiester Flächen weiter nördlich zu umgehen. Der Abstand zur Ortslage Zscherneddel ist dabei > 570 m.

Zwar sind die für Variante 1 bezeichneten naturschutzfachlichen Ausprägungen auch nördlich des Saale - Elster-Kanals gegeben, allerdings lassen sich dort diese zulassungskritischen Bereiche sehr hohen Raumwiderstandes erkennbar auf kürzerer Länge queren und durch Faunabrücken teilweise vermeiden. Die hier zusammengefassten Trassenverläufe stellen somit eingriffsmindernde Alternativen dar.

Die Varianten 1.3, 2.1 und 2.2, die sich im Bereich zwischen Günthersdorf und der L 183 bewegen, können aus technischer und umweltfachlicher Sicht weiter betrachtet werden.

Hinsichtlich der Lärmemission stellt sich von diesen V 2.1 mit einem Abstand von > 194 m zur Ortslage Zscherneddel als die Ungünstigste dar, wobei die kritische Lärmbelastung (Orientierungswert für ein Mischgebiet nach DIN 18005 nachts) eingehalten wird.

Variante 3.2

Die Variante folgt von Günthersdorf bis westlich Wallendorf der Trasse der Variante 3.0. (siehe nachfolgende Beschreibung Variante 3.0 im nördlichen Verknüpfungskorridor) In diesem Bereich gelten die Randbedingungen und Ausschlussgründe entsprechend Variante 3.0, siehe Ausführungen zum nördlichen Verknüpfungskorridor.

Westlich Wallendorf schwenkt die Trasse auf die Bahnstrecke 6810 / ehemalige Kohlebahn Lochau. Diese wird durch die DB AG und ein Privatunternehmen aktiv betrieben. Es werden Reststoffe aus der Müllverbrennungsanlage zur Deponierung auf dieser Strecke transportiert. Eine Nutzung ist für mindestens weitere 20 Jahre vorgesehen.

Eine Nutzung der vorhandenen Bahntrasse zwischen Wallendorf und südlich Trebnitz für die geplante B 181n ist damit nicht möglich. Die Trasse könnte allenfalls östlich oder westlich der Bahnstrecke parallel geführt werden. Gegenüber anderen Varianten entsteht deshalb kein Vorteil.

Aufgrund der Ausschlussgründe analog Variante 3.0 und der nicht möglichen Nutzung der vorhandenen Bahnanlage der ehemaligen Kohlebahn Lochau, wird die Variante 3.2 frühzeitig ausgeschieden.

Maßgeblich sind folgende Gründe:

- Die Zielstellung BVWP Ortsumgehungen Zöschen, Wallendorf, Merseburg wird nicht erreicht, da die damit verbundene innerörtliche Verlagerung des Verkehrs auf B 181n im Abschnitt L 183 – Günthersdorf eine schwerwiegende Neubelastung ausgewiesener bisher weniger belasteter Wohngebiete mit entsprechender Neubetroffenheit der Wohn- und Mischgebiete (13.400 – 14.100 DTV) bewirken würde.
- Der vorhandene Bahndamm weist keine ausreichende Breite zur Aufnahme des erforderlichen Querschnittes auf. Aufgrund der Bebauungssituation werden in Teilbereichen Stützbauwerke erforderlich.
- Der Knotenpunkt mit der L 184 würde ebenfalls im Bereich von Bebauung liegen oder der Knoten müsste an der Kreisstraße K 2177 westlich von Wallendorf angelegt werden.
- Die Kohleverbindungsbahn Lochau ist weiterhin in Betrieb und kann nicht überbaut werden. Es wäre nur eine Parallelführung möglich mit höherem Aufwand durch Überbrückung und Aufweitung beim Anschluss der L183.
- Die Trasse ist maßgeblich durch die Braunkohlentiefbaue „Zöschen“ (Elisabeth), Nr. 468 Zöschen, Nr. 493 Zöschen betroffen. Zur baulichen Sicherung der Straße wären umfangreiche bautechnische Zusatzmaßnahmen (Verwahrung von unterirdischen Anlagen, Stabilisierungsmaßnahmen von Tagebauverfüllungen und unterirdischen Hohlräumen) vorzusehen.

2.2.2.3 Nördlicher Verknüpfungskorridor mit der B 91

Hier erfolgt der Anschluss bei Merseburg im Zuge B 181alt. Die Varianten 1.1, 1.4, 2, 2.3, 3.0 und 3.1 sind hier zugeordnet (Abb. 4).

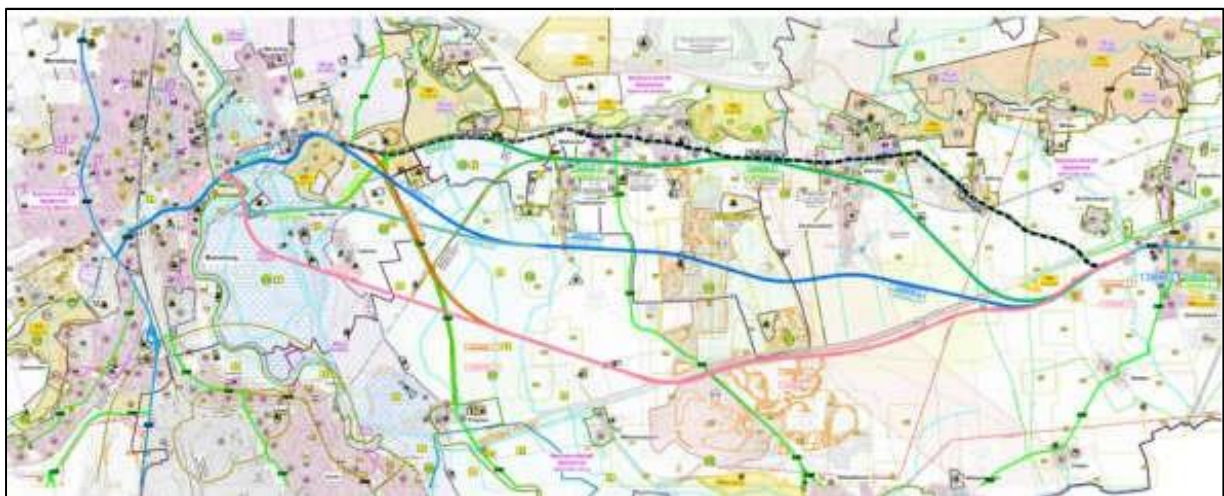


Abbildung 4 : Übersicht der Varianten im nördlicher Verknüpfungskorridor mit der B 91

Die Varianten 1.1 und 1.4 verlaufen bis zu den Abzweigungspunkten an der L 183 von Günthersdorf kommend auf der Trasse der Variante 1. Variante 2.3 folgt von Günthersdorf kommend bis zum Abzweigungspunkt Variante 2.

Aufgrund der unterschiedlichen topografischen Randbedingungen (Verlauf in überwiegend landwirtschaftlich geprägten Bereichen ohne Bebauung von Osten bis zur L 183 bzw. Verlauf in bebautem Gebiet und Querung der Saale und deren Überschwemmungsgebiet westlich der L 183) teilen sich die Korridore in zwei Bewertungsbereiche:

- zwischen Günthersdorf bis vor der Querung der L 183 (Ende östlich der L 183)
- zwischen der L 183 (Beginn östlich der L 183) und der B 91.

Bereich zwischen Günthersdorf und der L 183

Die Varianten 1.1, 1.4, 2 und 2.3 weisen in diesem Bereich keine technischen Ausschlussgründe auf.

Für die Varianten 1.1 und 1.4 ergeben sich in diesem Bereich jedoch umweltfachliche Ausschlussgründe, die unter den Angaben zu Variante 1 im mittleren Verknüpfungskorridor erläutert sind.

Die Varianten 3.0 und 3.1 verlaufen in diesem Abschnitt auf der entwidmeten ehemaligen Bahnstrecke Leuna – Leipzig. Diese führt südlich der B 181alt noch innerhalb der bebauten Gebiete der Gemeinden Zöschen und Wallendorf durch bzw. direkt entlang von Wohn- und Mischgebieten. Damit würde eine Verkehrsverlagerung innerhalb der bebauten Ortslagen nach Süden und in Richtung bauleitplanerisch ausgewiesener bisher weniger belasteter Wohngebiete mit entsprechender Neubetroffenheit der Wohn- und Mischgebiete eintreten. Das Ziel des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) zur Schaffung von Ortsumgehungen wird nicht erreicht.

Zur Herstellung des erforderlichen 3-streifigen Straßenquerschnittes werden aufgrund der Bebauungssituation in Teilbereichen Stützbauwerke erforderlich. Der vorhandene Bahndamm weist keine ausreichende Breite zur Aufnahme des erforderlichen Querschnittes auf. Weiterhin überquert die Trasse ehemalige Tage- und Tiefbauabbaufelder des ehemaligen Braunkohlenabbaus. Zur baulichen Sicherung der Straße sind umfangreiche bautechnische Zusatzmaßnahmen (Verwahrung von unterirdischen Anlagen, Stabilisierungsmaßnahmen von Tagebauverfüllungen und unterirdischen Hohlräumen) vorzusehen, die einen erheblichen Kostenaufwand sowie erhöhte Aufwendungen für den Betrieb (Schadenkontrollen wegen möglicher Erdfälle, ggf. bauliche Maßnahmen zur Schadensbehebung) nach sich ziehen. Die Altanlagen des Bergbaus stehen auch einer Trassenführung in Einschnittslage oder einer Untertunnelung entgegen.

Der Knotenpunkt mit der L 184 würde ebenfalls im Bereich von Bebauung liegen oder der Knoten müsste an der Kreisstraße K 2177 westlich von Wallendorf angelegt werden.

Da mit den Varianten 3.0 und 3.1 das Ziel des BVWP, der Schaffung von Ortsumgehungen für die Gemeinden Zöschen und Wallendorf, nicht erreicht und eine Verlagerung der Verkehre innerhalb der bebauten Bereiche in bisher nicht belastete Wohn- und Mischgebiete erfolgt, werden die Varianten 3.0 und 3.1 im Abschnitt zwischen Günthersdorf und der L 183 frühzeitig ausgeschlossen. Die erheblichen Kosten und Unterhaltungsaufwendungen, die für umfangreiche Sicherungsmaßnahmen durch den Altbergbau anfallen, stellen gegenüber anderen Varianten ein weiteres erhebliches Negativkriterium dar.

Bereich zwischen der L 183 (inklusive) und der B 91

Für alle Varianten einschl. Variante 0+ ergibt sich im nördlichen Verknüpfungskorridor, dass sie je nach Anbindepunkt an die B 181alt bebautes Gebiet durchlaufen. Die Straßenkategorie wechselt im Bereich einer künftigen Ortsdurchfahrt dann zur anbaufreien Hauptverkehrsstraße im Vorfeld und innerhalb bebauter Gebiete mit überregionaler Verbindungsfunktion VS II. Richtliniengrundlage im Bereich einer künftigen Ortsdurchfahrt ist die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen RASSt 06. Au-

ßerhalb einer möglichen Ortsdurchfahrt gemäß Straßengesetz Land Sachsen-Anhalt gilt die Richtlinie RAL analog dem Bereich östlich der L 183.

In diesem Abschnitt muss für alle Varianten einschl. Variante 0+ im nördlichen Verknüpfungskorridor das vorhandene Bauwerk der Unterführung der B 181alt unter den DB-Strecken 6340 Halle (Saale) - Gunterhausen und 6810 ersetzt werden, da die erforderliche lichte Höhe von 4,70 m und die lichte Weite für den erforderlichen vierstreifigen Querschnitt im Bestand nicht gegeben ist. Die B 181 muss im Bereich der Bahnquerung um ca. 2 m abgesenkt werden. Beidseitig des Bauwerkes ist die Herstellung von Trogbauwerken mit beidseitigen Stützwänden zwischen dem Knoten der B 181 mit der L 182 Weißenfesler Straße und der B 91 notwendig, da die Nähe der angrenzenden Bebauung zur B 181 und deren Erschließung keine Böschungsbildung zulässt. Die vorhandenen Zufahrten und Straßen müssen im Bereich des Troges von der B 181 abgebunden werden. Die Erschließung der Bebauung und Grünanlagen muss jeweils von Süden bzw. Norden neu geregelt werden. Die Länge der Trogstrecke beträgt ca. 625 m (Abb. 5).

Die Lichtsignalgesteuerten Knoten (bereits vorhandene umzubauende und neu hinzukommende) mindern die Leistungsfähigkeit der Straßenverbindung. Für den Ortsteil Meuschau muss variantenabhängig aufgrund des 4-streifigen Ausbaus der B 181 eine neue Verknüpfung mit dem Straßennetz geschaffen werden. Dies führt entweder im Bereich Mittelkanal oder Alte Saale zu größeren Eingriffen durch Straßenverlegung oder Knotenausbau.

In allen Varianten muss das Kreuzungsbauwerk der B 181 mit dem Mittelkanal aufgrund des erforderlichen vierstreifigen Querschnittes geändert werden. Variantenabhängig erfolgt dies durch Ersatzneubau an gleicher Stelle oder durch Errichtung eines zusätzlichen Bauwerks.

Alle Varianten queren in diesem Bereich das Vogelschutzgebiet DE 4638 401, in unterschiedlichen Längen.

Zusätzlich zum Vogelschutzgebiet ist das FFH-Gebiet DE 4537 301 bei allen Varianten ausgenommen Variante 1.4 betroffen oder es wird eingegriffen.

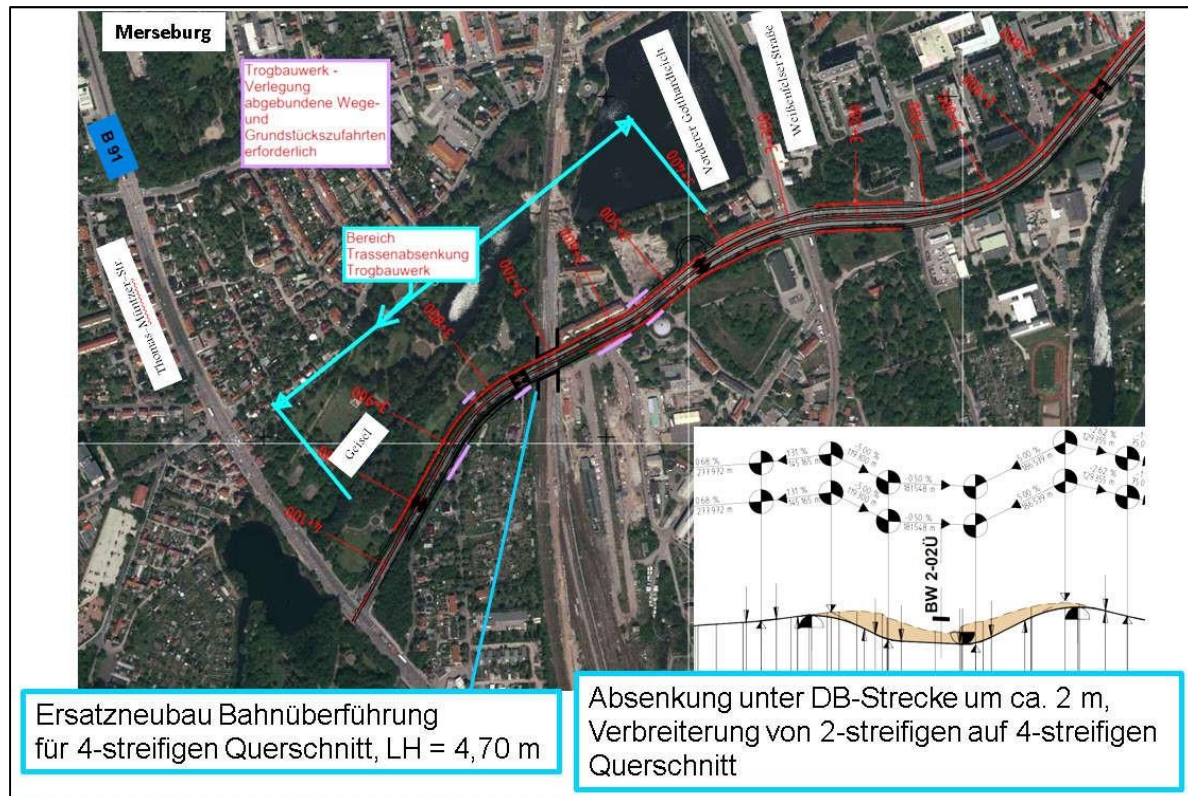


Abbildung 5: B 181alt Streckenbereich innerorts – Unterführung DB-Strecke 6810

Variante 1.4 quert in diesem Abschnitt die L 183 und die Saalaue einschl. Mittelkanal in Südost-Nordwest-Richtung. Sie führt direkt südlich der Ortslage Trebnitz vorbei, die im Hinblick auf Emissionen (Lärm und Luftschadstoffe) direkt betroffen ist. Westlich der Querung des Mittelkanals schwenkt sie nach Norden, quert einen Graben, zweimal die Saale (Saaleschleife am Festplatzgelände) sowie den Parkplatz des Festplatzgeländes. Nördlich des Festplatzgeländes führt sie in einer engen (Haarnadel-) Kurve zurück in südwestliche Richtung bis zum Anschluss an das vorhandene 4-streifige Bauwerk der B 181alt über die Saale, deren Verlauf sie im Weiteren folgt. Die Trassierung der Variante 1.4 erfüllt westlich der Querung Mittelkanal durch die Zwangspunkte nur die Anforderungen an eine Trasse für $V_{zul} = 50$ km/h, in einem noch außerorts liegenden Bereich gemäß Straßengesetz Land Sachsen-Anhalt. Im Bereich der Querung des Festplatzgeländes sind Naturdenkmale vorhanden.

Der gesamte Bereich der Querung Mittelkanal, Saale und Festplatzgelände muss u. a. auch im Hinblick auf das Überschwemmungsgebiet der Saale durch ein Brückenbauwerk mit 4-streifigem Querschnitt überquert werden. Eine Linienverbesserung gegenüber dem vorhandenen Verlauf der B 181alt in Merseburg/Meuschau kann mit Variante 1.4 nicht erreicht werden, die Führung in der Lage wird sogar in der Anbindung an die B 181alt noch verschlechtert, da der Kurvenradius kleiner wird als die Radien im Bestand.

Aufgrund der noch ungünstigen Linienführung gegenüber dem Bestand, der Betroffenheit von Saale, Saaleaue, der Überbauung des Festplatzgeländes und dem Nichterreichen des Zieles des BVWP der Schaffung einer OU Merseburg, wird Variante 1.4 frühzeitig ausgeschieden.

Variante 2 kreuzt die L 183 südlich der B 181alt in Südost – Nordwestrichtung. Ca. in Höhe der vorhandenen Einmündung des nördlichen Teils der L 183 in die B 181alt schwenkt sie auf die B 181alt ein und folgt dieser bis ca. in Höhe der nördlichen Anbindung des Kollenbeyer Weges in Merseburg. In Richtung Westen schwenkt sie dann nach Süden ab, umgeht den Gewerbebereich und mündet westlich der Querung des Mittelkanals in Höhe der Einmündung der Werderstraße wieder in die B 181alt. Östlich der L 183 ist ein 3-streifiger, westlich ein 4-streifiger Querschnitt herzustellen. Die

Trasse greift erheblich in zwei Teilflächen des FFH-Gebietes DE 4537 301 „Saale - Leipzig-Luppe-Aue“ (Fasanerie) ein (Abb. 6).

Zur Minimierung des Eingriffs muss die Trasse direkt über das vorhandene Bauwerk über die Alte Saale geführt werden. Damit muss die B 181alt bauzeitlich für den Verkehr voll gesperrt und dieser über das nachgeordnete Netz, bspw. die L 183, umgeleitet werden. Die zwischengemeindliche Verbindung Merseburg – Wallendorf wird durch die Überbauung der B 181alt unterbrochen. Die OL Meuschau muss über einen neuen Knoten westlich der Querung Mittelkanal an die B 181n angeschlossen werden. Die zwischengemeindliche Verbindung erfolgt dann entweder über die B 181n / neuer Knoten L 183 oder es muss eine Ersatzstraßenverbindung geschaffen werden.



Abbildung 6: Verlauf der Variante 2 im Bereich des FFH-Gebietes DE 4537-301

Die Führung der B 181 um das Gewerbegebiet Meuschau bis westlich Mittelkanal, entspricht in der Trassierung nur den Anforderungen einer anbaufreien Hauptverkehrsstraße gemäß RAS 06 mit VzUL = 50 km/h (unter Beachtung der Anforderungen an die Konstruktion des Brückenbauwerks - keine Anordnung von Verwindungen auf dem Bauwerk und Minimierung der Eingriffe in das FFH-Gebiet), obwohl sich die Straße straßenverkehrsrechtlich noch außerorts befindet. Die Anforderungen der RAL für Außerortsstraßen können nicht eingehalten werden.

Der an der L 183 vorzusehende Knotenpunkt muss so angelegt werden, dass sowohl die nördliche als auch südliche vorhandene Verknüpfung der L 183 mit der B 181alt weiterhin gewährleistet bleibt. Damit entstehen entweder erhebliche Eingriffe in den nordöstlich gelegenen Teilbereich des FFH-Gebietes DE 4537 301 oder ein räumlich sehr großer Knoten mit erheblichem Flächenentzug. Westlich der nördlichen Einmündung der L 183 bis südlich der umgangenen Gewerbefläche entsteht ein erheblicher Eingriff in die Teilfläche des FFH-Gebietes DE 4537 301 um den Mittelkanal.

Die FFH-Verträglichkeitsprüfung zur Betroffenheit des FFH-Gebietes DE 4537301 „Saale-, Elster-, Luppe-Aue zwischen Merseburg und Halle“ im Rahmen dieser Vorauswahl der detailliert zu untersuchenden Varianten hat für die Variante 2 zu erhebliche Beeinträchtigungen den folgenden Lebensraumtypen ermittelt:

- Magere Flachland-Mähwiesen (*Alopecurus pratensis*, *Sanguisorba officinalis*) (LRT 6510)
- Hartholzauenwälder mit *Quercus robur*, *Ulmus laevis*, *Ulmus minor*, *Fraxinus excelsior* oder *Fraxinus angustifolia* (*Ulmion minoris*) (LRT 91F0)

Auch für die Anhang II – Art Eremit (*Osmoderma eremita*) werden erhebliche Beeinträchtigungen erwartet (vgl. ausführlich Unterlage 19.4.3).

Im Ergebnis dieser FFH-Verträglichkeitsprüfung war die Variante 2 daher frühzeitig auszuschließen.

Das Ziel des BVWP für die Ortsumgehung Merseburg wird lediglich für den Ortsteil Meuschau erreicht.

Variante 2 wurde aufgrund der erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes DE 4537 301, der Nachteile in der Trassierung gegenüber anderen Varianten und der nicht erreichten Zielstellung gemäß BVWP frühzeitig ausgeschieden.

Variante 2.3 folgt bis ca. westlich der Kreuzung mit der Kohlebahn Lochau Variante 2 und schwenkt dann zur Querung mit der L 183 nach Südwesten ab. Das FFH-Gebiet DE 4537 301 wird direkt südlich umgangen. Direkt nördlich der Rischmühlenschleuse quert sie den Mittelkanal und schwenkt südlich der ersten Saalequerung in die Trasse der Variante 1.4 ein.

Die Anbindung in Merseburg an die B 181 alt zieht eine Trassierung nach sich, die nur den Richtwerten der RASSt 06 für $V_{zul} = 50$ km/h entspricht und damit den Anforderungen an die Straßenkategorie nicht gerecht wird (die Trasse befindet sich dort im Außerortsbereich, Richtliniengrundlage RAL 2012). Die sich bei Variante 2.3 ergebende S-Kurve in der Einbindung in die B 181 alt sind im Hinblick auf die Verkehrssicherheit kritisch und ziehen vsl. Querschnittsverbreiterungen zur Gewährleistung der Fahrzeugbegegnungen und Sichtweiten (Haltesichtweite) nach sich. Da in Variante 2.3 zwei sehr kleine, gegenseitig gekrümmte Radien aufeinanderfolgen, ist die Linienführung der Variante 2.3 noch ungünstiger als bei Variante 1.4. Die bei dieser Trassenführung erforderlichen Verwindungen auf dem in der Saaleaue notwendigen Brückenbauwerk sind konstruktiv und bautechnisch ebenfalls kritisch zu werten.

Bedingt durch die bereits für Variante 1.4 im Einbindungsbereich in Merseburg beschriebenen Nachteile gegenüber anderen Varianten, bei Variante 2.3 noch größer ausfallen, wird auch Variante 2.3 frühzeitig ausgeschlossen.

Variante 3.0 schwenkt bereits westlich von Wallendorf in den Trassenverlauf der B 181alt / Variante 0+ ein und folgt dieser bis ca. in Höhe der nördlichen Anbindung des Kollenbeyer Weges in Merseburg. Ab dort folgt sie der Trasse der Variante 2. Es gelten die gleichen Randbedingungen und Ausschlussgründe wie für die Varianten 0+ und 2 im Bewertungsbereich.

Variante 3.0 wird aufgrund der baulichen Randbedingungen und Nachteile, die sich in beiden Bewertungsabschnitten ergeben frühzeitig ausgeschlossen.

Variante 1.1 verläuft ab dem Abzweigpunkt von Variante 1 in einem Teilbereich auf der Trasse der L 183, weshalb für die Landesstraßenverbindung eine alternative Streckenführung, ggf. mit zusätzlichem Neubau erforderlich wrd. In Höhe der vorhandenen Einmündung der L 183 in die B 181alt schwenkt sie auf die B 181alt ein. Es würden Verkehrsverlagerungen von der L 183 auf andere Straßen in Nord-/Südrichtung stattfinden bzw. durch bauliche Maßnahmen zusätzliche Eingriffe in Belange Dritter erfolgen. Westlich der Einmündung der L 183 in die B 181alt schwenkt Variante auf die Trasse der Varianten 2.0 und 3.0 ein – siehe zugehörige Erläuterungen. Hier ergeben sich die gleichen Ausschlussgründe wie bei den Varianten 2.0 und 3.0.

Variante 1.1 wird aufgrund der Nachteile im Abschnitt zwischen der L 183 einschl. und der B 91 frühzeitig ausgeschlossen.

Im Ergebnis der Prüfung der möglichen Trassenvarianten mit nördlichem Verknüpfungskorridor an der B 91 im Zuge der B 181alt, werden die Varianten 1.1, 1.4, 2, 2.3, 3.0 und 3.1 frühzeitig ausgeschlossen.

2.2.2.4 Südlicher Verknüpfungskorridor mit der B 91

Der südliche Verknüpfungskorridor mit Anschluss im Bereich Leunawerke/B91 betrachtet nur den Bereich westlich der L 183 bis zum Anschluss an die B 91. Östlich der L 183 können Varianten angeschlossen werden, die gemäß den Angaben zum mittleren Verknüpfungskorridor nicht frühzeitig ausgeschlossen wurden.

Die Vorprüfung ist für diesen Verknüpfungskorridor im Anschluss an die Prüfung für den mittleren Verknüpfungskorridor erfolgt. Die Verkehre werden aus dem Stadtgebiet Merseburg in das Stadtgebiet Leuna verlagert, da im Planungsraum zwischen Saale und der B 91 durchgängig Bebauung vorhanden ist. Als unbebaute Korridore stehen im südlichen Planungsraum in Teilstrecken lediglich vorhandene und ehemalige Bahntrassen zur Verfügung. Hier sind die Varianten 1.2 und 1.5 zugeordnet, für die der erforderliche 4-streifige Querschnitt betrachtet wurde.



Abbildung 7: Übersicht der Varianten im südlichen Verknüpfungskorridor zur B 91

Variante 1.2 sieht westlich der L 183 eine Bündelung mit dem Verlauf der DB-Strecke 6810 und Weiterführung in der Trasse der ehemaligen DB-Strecke Leuna – Leipzig bis zum Anschluss an die B 91 vor. Die ehemalige Bahnstrecke Leuna – Leipzig verläuft westlich der Saalequerung und östlich der B 91 innerorts zwischen dem Industriestandort Leuna und dem Friedhof Leuna. Die Trasse dieser Bahnstrecke unterquert die DB-Strecke 6340 Halle (Saale) - Guntershausen und führt auf die Trasse der derzeitigen Strecke 6810 in Richtung Leipzig. Nach Überquerung der Saale im Zuge einer Fachwerkbrücke verläuft die Bahnstrecke innerhalb eines Einschnittes durch die Ortslage Leuna bis zur Zusammenführung mit der DB-Strecke 6340 Halle (Saale) - Guntershausen. Die DB-Strecke 6810 ist in diesem Bereich noch in Betrieb – siehe auch Variante 3.2. Kreuzungen mit der DB-Strecke müssen demzufolge planfrei erfolgen.

Eine auf der Nordwestseite der DB-Strecke liegende Trasse der B 181n würde bereits östlich der Saale und weiterführend im Abzweig in Richtung B 91 erhebliche Anrampungen nach sich ziehen, da die Bahnstrecke zweimal gekreuzt werden müsste. Eine Querung der Bahnstrecke östlich der Saale kann durch die Lage im Überschwemmungsgebiet nur durch eine Überführung erfolgen. In Richtung B 91 muss sie unterführt werden. Insofern kann für Variante 1.2 nur eine südöstlich der DB-Strecke 6810 liegende Trassenführung in Betracht kommen. Dies würde unterschiedliche Konflikte mit sich bringen:

Am Beginn des Einschnittes westlich der Saale liegen direkt nördlich angrenzend ein Wohnheim für behinderte Menschen und ein Kindergarten. Südlich grenzen ausgedehnte Wohngebiete an. Direkt oberhalb der Einschnittsböschung verläuft südlich eine Erschließungsstraße (Straße An der Bahn) parallel. Zwischen der Saale und der Kreuzung der Merseburger Straße weist der Einschnitt keine ausreichende Breite für die Aufnahme der DB-Strecke und der 4-streifig herzustellenden B 181n aus. Die benachbarte Bebauung und Infrastruktur wäre maßgeblich betroffen. Zwischen der Saalebrücke, die beibehalten werden sollte, und der Merseburger Straße wird die Bahnstrecke näher als im Bestand an das Behindertenwohnheim und den Kindergarten herangerückt. Hier werden durch den sich ergebenden Höhenunterschied Stützwände erforderlich. Vorhandene Außenbereiche würden entfallen oder dauerhaft beeinträchtigt. Nach Süden ergibt sich der Eingriff soweit, dass die Straße an der Bahn entfallen müsste. Stützwände zur Sicherung der Bebauung würden sich auch hier durchgängig ergeben. Insgesamt muss davon ausgegangen werden, dass im Abschnitt zwischen der Saalebrücke und westlich der Querung Merseburger Straße ein mindestens offener Tunnel (Länge ca. 400 m) hergestellt werden müsste, so dass die Straße An der Bahn auf der Tunneldecke wiederhergestellt werden kann.

Westlich der Merseburger Straße ist der Einschnitt bis zur Querung der DB-Strecke 6340 breiter. In diesem Einschnitt befanden sich vor der Wiedervereinigung Gütergleisanlagen und Leitungen der Leunawerke. Ausgehend von der verfügbaren Einschnittsbreite zwischen der Merseburger Straße und der westlich davon gelegenen Querung mit der DB-Strecke 6340, muss die Bahnstrecke über den gesamten Bereich einschl. dem Teilstück Merseburger Straße – Saalebrücke auf einer Länge von ca. 2.200 m nach Norden verlegt werden, damit der erforderliche 4-streifige Querschnitt der B 181n südlich angebaut werden kann. Zur Erhaltung der benachbarten Nutzungen werden im Abschnitt Merseburger Straße – DB-Strecke 6340 beidseitig hohe Stützwände erforderlich. Da Eingriffe in die Böschung und Näherungen an vorhandene Anlagen auf der Südseite wegen möglicher Gefährdungen aus dem Anlagenbetrieb im Bereich der Leunawerke zu vermeiden sind, muss die Trasse u. U. so weit nach Norden verschoben werden, dass die Leunatorstraße, die sich zwischen der Bebauung und dem Einschnitt befindet, betroffen wäre. Gegebenenfalls müsste das nördliche Stützbauwerk als Kragarm oder offener Tunnel ausgebildet werden, so dass die Leunatorstraße anschließend auf diesem Bauwerk wiederhergestellt werden könnte.

Die Trassenführung liegt dem Industriestandort Leuna am nächsten und liegt wesentlich im Achtungsbereich von Betrieben nach Störfallverordnung (12. BImSchV). Inwieweit sich daraus zusätzliche Schutzmaßnahmen ergeben, müsste durch eine Gefährdungsanalyse ermittelt werden.

Weiterführend müssten die DB-Strecke 6340 und der Schwarze Weg unterquert werden. Ersetzt werden müsste aufgrund der Trassierungsanforderungen an Gleisanlagen vsl. auch das Kreuzungsbauwerk der DB-Strecke 6810 mit der Geisetalstraße. Die Trasse verläuft hier in dem Einschnitt der ehemaligen Bahnstrecke 6810 Leuna – Leipzig, zwischen dem Friedhof (nördlich) und den Leunawerken (südlich) hindurch. Die Trassenführung zwischen dem Einschnitt östlich der DB-Strecke 6340 und westlich der B 91 müsste in Form von Tunneln und Trogbauwerken hergestellt werden, damit die angrenzenden Nutzungen gewährleistet bleiben.

Im Bereich der B 91 trifft die Trasse auf die gerade neu gebaute Trasse der L 178n, die weiter nach Westen zur A 38 führt. Die L 178n bindet direkt im Knotenpunkt mit der Werkszufahrt Leuna Tore 1 / 2 an die B 91 an. Die Werkszufahrt zu Leuna kann nicht verlegt werden. Die L 178n muss ebenfalls wieder an die B 91 angebunden werden. Die B 181n muss daher die B 91 unterqueren, da sie von Osten her wegen der Kreuzung mit den Bahnstrecken und dem Schwarzen Weg bereits unterführt wird. Möglich wäre es, die B 181n auf der Trasse der L 178n in einem Tunnel zu führen, so dass die L 178n auf diesem wiederhergestellt werden kann. Der Anschluss der B 181n an die L 178n erfolgte dann mit Parallelrampen. Alternativ wäre nur eine kurze Unterquerung der B 91 und des Knotenpunktes mit der L 178n denkbar, die Trasse der B 181n würde dann weiter nach Süden in das ehemalige Bergwerkseigentumsgebiet geführt und ein planfreier Knoten an die L 178n errichtet.

An den Tunnel-/Unterführungsenden entstünden auch im Bereich von Wohngebieten der Stadt Leuna, bedingt durch die Luftschadstoffaustritte, größere Belastungen der angrenzenden Bebauung.

Für den innerorts geführten Abschnitt insgesamt ist folgendes festzuhalten:

- Aufgrund der topografischen Gegebenheit führt Variante 1.2 zwar im Einschnitt, aber durch umfangreiche Wohngebiete der Stadt Leuna.
- Es werden topografisch und durch die anliegenden Nutzungen umfangreiche Bauwerke, wie beidseitige hohe Stützwände beginnend an der Saale bis westlich der Kreuzung mit der B 91, mindestens ein ca. 400 m langer Tunnel westlich der Saale und zwei weitere Untertunnelungen im Bereich Kreuzung der DB-Strecken 6340, 6810 und Schwarzer Weg, sowie B 91 / L 178n erforderlich.
- Variante 1.2 ist im Vergleich der möglichen Trassenkorridore die kostenintensivste Variante, sowohl in den Investitions- als auch Unterhaltungskosten.
- An den Enden der Tunnelbauwerke entstehen erhebliche Belastungen durch die Austritte von Luftschadstoffen, auch im Bereich von Wohngebieten.
- Die Nutzung des Wohnheims für behinderte Menschen und des Kindergartens werden absolut nachteilig beeinflusst, da Aufenthaltsflächen im Außenbereich verloren gehen, die vor Ort nicht ersetzt werden können.

Für den Abschnitt östlich der Ortslage Leuna sind unabhängig von diesen durch die innerörtliche Lage bedingten Problemen folgende Hinweise zu geben:

- Variante 1.2 quert das Vogelschutzgebiet der Saaleaue auf der kürzesten Strecke und stellt eine Bündelung mit vorhandenen Verkehrsinfrastrukturanlagen dar.
- Die Saale und deren Überschwemmungsgebiet wird im Vergleich der Varianten auf der kürzesten Strecke überquert.
- An der Saale würden durch den südlichen Straßenanbau vorhandene Slipanlagen überbaut, die verlegt werden müssten.

Variante 1.2 wird aufgrund nachfolgender Sachverhalte frühzeitig ausgeschieden:

- der Betroffenheit vorhandener Wohn- und Mischgebiete in Leuna – es ergibt sich eine Verlärmung bislang nicht betroffener bebauter Bereiche, die Errichtung umfangreicher zusätzlicher Lärmschutzmaßnahmen wäre erforderlich
- der Betroffenheit durch Luftschadstoffe im Bereich von Wohn- und Mischgebieten, Kindergarten, Wohnheim Leuna
- der Verlegung der DB-Strecke 6810 / MUEG nach Norden auf einer Länge von 2.200 m – eine bauzeitliche Streckensperrung und ein Ersatzbetrieb für die Transporte der MUEG wären notwendig
- des Risikos für die angrenzende Bebauung an der Straße An der Bahn durch die Baugrubenherstellung für den Tunnel, bauzeitlich wäre eine Vollsperrung der Straße An der Bahn erforderlich
- der Beeinträchtigung des Friedhofs Leuna durch Verlärmung
- des ggf. erforderlichen Abrisses der Garagen entlang der Wohnbebauung nördlich des Einschnittes, wegen der nicht mehr gegebenen oder zu verlegenden Zufahrt
- der umfangreichen Leitungsumlegungen der im Zuge der Erstellung der L 178n neu hergestellter und verlegter Leitungen zum Industriestandort Leuna und einer 110kV-Freileitung
- der umfangreichen bauzeitlichen Verkehrseingriffe im Bereich B 91 / L 178n / Tore Leuna 1 und 2 für die Herstellung der Untertunnelung und der Knotenpunkte
- der Lage der Trasse im Achtungsabstand von Industrieanlagen des Standortes Leuna nach Störfallverordnung und des daraus folgenden Gefährdungsrisikos
- der im Vergleich zu anderen Varianten zu erwartenden sehr hohen Investitionskosten

- der hohen Anforderungen an die Sicherheitsausstattung der Tunnel gemäß RABt aufgrund der sich ergebenden Längen, der hohen Anforderungen an den Brand- und Katastrophenschutz der Kommunen
- der dauerhaft sehr hohen Unterhaltungs- und Betriebskosten aufgrund der Vielzahl der Bauwerke, Tunnel
- der Betroffenheit von B 181n, B 91 und L 178n im Bereich Leuna/Merseburg im Fall der Sperrung von Tunneln.

Variante 1.5 schwenkt westlich der Kreuzung des Mittelkanals von Variante 1 nach Südwesten ab, quert die Bebauung von Leuna westlich der Saale entlang der Stadtgrenze zwischen Merseburg und Leuna und folgt der ehemaligen Bahnstreckenverbindung der Strecken 6807 – 6810/Gütergleise in Richtung Halle bis zum Anschluss an die vorhandene Trasse der L 178n.

Auch Variante 1.5 nutzt in Leuna ehemalige Infrastrukturanlagen, ist aber weiter von dem Industriestandort Leuna nach Norden abgerückt als Variante 1.2. Auch bei Variante 1.5 müssen Stützbauwerke erstellt werden, aber in wesentlich geringerem Umfang als bei Variante 1.2. Gleisanlagen müssen nicht verlegt werden. Der Knotenpunkt der L 178n / Leuna Tore 1 und 2 an der B 91 kann im Bestand bestehen bleiben. Allerdings ist mit der Trasse die Überbauung einer Gewerbefläche (mit Brücke) in Stadt Leuna, die Tangierung eines Mischgebiets in Leuna sowie von Misch-, Wohn- und Sondergebiete in Merseburg auf einer Streckenlänge gesamt ca. 1,5 km verbunden.

Aus technischer und umweltfachlicher Sicht wird Variante 1.5 im südlichen Verknüpfungskorridor im Ergebnis der Vorauswahl gleichwohl weiter betrachtet.

2.2.3 Ergebnis

Im Ergebnis der vorgenannten Ausführungen haben sich die im Detail weiter zu betrachtenden, nachfolgend genannten 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)

Abschnitt B:

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

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

1. die B 181n 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 181n über die DB-Strecke zu überführen und direkt an die B 91 anzuschließen, ohne die derzeitige Eisenbahnüberführung umgestalten zu müssen.

Variante B 1 wird deshalb in der weiteren Betrachtung 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. Relevante Belange und Methodisches Vorgehen der RVS

3.1 Relevante Belange der Raumordnung

3.1.1 Betroffene Erfordernisse der Raumordnung aus den gesetzlichen Grundlagen

Die relevanten Belange der Raumordnung werden (indirekt) abgeleitet bzw. können sich u. U. auch (direkt) ergeben aus den bundes- bzw. landesrechtlichen Regelungen der Raumordnungsgesetze in der jeweils geltenden Fassung. Relevant sind

- das Raumordnungsgesetz vom 22. Dezember 2008 (BGBl I S. 2986 / ROG), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes zur Änderung des Raumordnungsgesetzes und anderer Vorschriften vom 22. März 2023 ,
- das Landesentwicklungsgesetz des Landes Sachsen-Anhalt vom 23. April 2015 (GVBl. LSA S. 170), zuletzt geändert durch § 1, § 2 ÄndG vom 30. Oktober 2017 (GVBl. LSA S. 203).

Die in § 2 (2) des ROG enthaltenen *allgemeinen Grundsätze der Raumordnung* konkretisieren die in § 1 ROG formulierte Aufgabe und Leitvorstellung der Raumordnung. Begrifflich sind diese abzugrenzen von den Grundsätzen der Raumordnung gem. § 3 ROG, die in Raumordnungsplänen festgelegt werden.

Das LEntwG LSA enthält in § 4 Grundsätze der Raumordnung zur Landesentwicklung. Diese bilden Vorgaben für Abwägungs- und Ermessensentscheidungen. Es werden insgesamt 19 Themenschwerpunkte adressiert, die teilweise weiter unterteilt sind.

Soweit die gesetzlich normierten Grundsätze der Raumordnung durch die auf landes- bzw. regionaler Ebene aufgestellten Raumordnungspläne konkretisiert werden, erübrigt sich eine eigenständige Berücksichtigung innerhalb der RVS.

3.1.2 Zu prüfende Pläne und Programme der Raumordnung

Die in den Raumordnungsplänen enthaltenen Erfordernisse der Raumordnung bilden die Beurteilungsgrundlagen für die RVS. Sie sind in Ziele und Grundsätze der Raumordnung gegliedert. Darüber hinaus können im Einzelfall sonstige Erfordernisse der Raumordnung von Bedeutung sein (§ 3 Abs. 1 ROG). Daher werden in einem ersten Schritt die in den auszuwertenden Raumordnungsplänen verankerten und für die Beurteilung relevanten Belange der Raumordnung ermittelt (Vorprüfung). Hierzu ist zunächst zu prüfen, welche Raumordnungspläne zu berücksichtigen sind.

1 Pläne der Landesebene

Auszuwerten ist der Landesentwicklungsplan 2010 des Landes Sachsen-Anhalt (LEP 2010).

2 Pläne der Regionalplanung / Planungsregion Halle

Als wesentliche Grundlage der RVS werden der aktuelle **Regionale Entwicklungsplan** der Planungsregion Halle (RPG Halle, 2010) (REP 2010) ausgewertet.

Zudem gilt **der sachliche Teilplan Zentrale Orte, Sicherung und Entwicklung der Daseinsvorsorge sowie großflächiger Einzelhandel** für die Planungsregion Halle von 2019 1. Teiländerung zum REP Halle (nachfolgend als 1. TÄ REP bezeichnet) und ist in die Auswertung einzubeziehen.

Die **Planänderung des Regionalen Entwicklungsplans 2010 für die Planungsregion Halle** (in der durch die Regionalversammlung (RV) beschlossenen Fassung vom 05.05.2021; zuletzt beschlossen durch die RV am 12.09.2023 in der Fassung vom 22.08.2023) liegt zur Genehmigung bei der obersten Landesentwicklungsbehörde vor, ist noch nicht rechtswirksam und demzufolge sind die darin enthaltenen Zielfestlegungen gegenwärtig noch wie in Aufstellung befindliche Ziele zu behandeln. Das heißt, sie sind als sonstige Erfordernisse der Raumordnung in die Abwägung einzustellen. Es besteht keine strikte Beachtungspflicht. Der Plan wird voraussichtlich im I. Quartal 2024 wirksam werden.

3 Teilregionale Pläne

Fernerhin ist das den Planungsraum betreffende Regionale Teilentwicklungsprogramm für den Planungsraum Merseburg Ost im Regierungsbezirk Halle des Ministeriums für Raumordnung, Landwirtschaft und Umwelt aus dem Jahr 1998 (TEP) ausgewertet worden. Zu diesem Planwerk war zunächst zu klären, inwieweit die enthaltenen Festlegungen noch Gültigkeit beanspruchen können, da die Planung mittlerweile 25 Jahre alt ist und seither sowohl der LEP als auch der REP neu aufgestellt wurden und der Geltungsbereich des TEP somit durch die übergeordneten Pläne überplant wurde.

4 Bundesraumordnungsplan Hochwasser

Schließlich ist auch zu prüfen, welche Festlegungen des Bundesraumordnungsplans Hochwasser von Bedeutung sein können.

5 Weitere Belange: Raumordnungsverfahren

Im Planungsraum wurde ein Bundesfachplanungsverfahren für die Planung einer Höchstspannungs-Erdkabeltrasse durchgeführt (Südostlink), deren Ergebnisse zu berücksichtigen sind¹.

3.2 Ermittlung der relevanten Belange der Raumordnung

3.2.1 Erfordernisse der Raumordnung aus den gesetzlichen Grundlagen

Mit Bezug zum Raumordnungsgesetz (ROG) ist hinsichtlich möglicherweise betroffener Erfordernisse folgendes festzuhalten: Die in § 2 ROG geregelten allgemeinen Grundsätze der Raumordnung werden durch die gem. §§ 7 und 13 ROG aufgestellten Pläne und Programme der Raumordnung konkretisiert und setzen somit einen allgemeinen Rahmen für deren Inhalte. Insoweit entfalten sie für sich genommen keine eigenständige Bindungswirkung, die Gegenstand der Raumverträglichkeitsprüfung sein müsste. Im Weiteren erfolgt daher keine eigenständige Berücksichtigung der allgemeinen Grundsätze des § 2 (2) ROG. Sie werden im Rahmen der Betrachtung der dort festgelegten Ziele und Grundsätze der Raumordnung mitbetrachtet.

Das Landesentwicklungsgesetz Sachsen-Anhalt (LEntwG LSA) konkretisiert diese allgemeinen Grundsätze in Bezug zur Landesentwicklung in § 4 in Form allgemeiner Grundsätze der Raumordnung zur Landesentwicklung. Die dort normierten Grundsätze sollen insbes. als Vorgaben für Abwägungs- und Ermessensentscheidungen dienen. Soweit dies seinen Ausdruck in den Festlegungen von

¹ <https://www.50hertz.com/Portals/1/Dokumente/Netz/SuedOstLink/Abschnitt%20A2>

Raumordnungsplänen gefunden hat, erfolgt in der RVS eine implizite Berücksichtigung bei der Prüfung der dort festgelegten Ziele und Grundsätze der Raumordnung.

Für das hier beurteilte Vorhaben ist die Festlegung in § 4 (10) von besonderer Bedeutung:

„Die Verkehrsinfrastruktur ist als wesentlicher Bestandteil eines innerhalb des Landes und über die Landesgrenzen hinaus vernetzten Wirtschaftsraumes als Voraussetzung für Mobilität, Wachstum und Beschäftigung in allen Teilräumen des Landes zu sichern und auszubauen. Die Verkehrssysteme sind zur Sicherung von Standortattraktivität und Lebensqualität in allen Landesteilen bedarfsgerecht zu gestalten. Dabei müssen die Zentralen Orte mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar sein.“

Zudem bilden die allgemeinen Grundsätze der Raumordnung des § 4 LEntwG LSA den Hintergrund für die Bewertung der Betroffenheit der Belange der Raumordnung.

Eine eigenständige Berücksichtigung der allgemeinen Grundsätze als Gegenstand der Raumverträglichkeitsprüfung erfolgt vor diesem Hintergrund nicht. Jedoch wird nachfolgend ggf. ein Bezug zu der jeweiligen Regelung hergestellt¹.

3.2.2 Relevanzprüfung der Raumordnungspläne des Landes und der Planungsregion Halle

Bei der Durchführung der RVS wird zunächst geprüft, welche der oben angegebenen Kriterien für die Beurteilung der zu prüfenden Varianten relevant sind (**Relevanzprüfung**). Neben der direkten Flächenbetroffenheit werden auch Zerschneidungseffekte sowie Lärmwirkungen basierend auf der räumlichen Situation im Umfeld der jeweiligen Variante berücksichtigt.

Zudem ist es möglich, dass durch die verkehrliche Wirkung der Maßnahme (verbesserter Verkehrsfluss) positive Wirkungen auch auf außerhalb des Untersuchungsraums befindliche regional relevante Raumfunktionen bewirkt werden. Derartige Wirkungen entstehen jedoch unabhängig von der konkreten Lage der geplanten Maßnahme, so dass für den Variantenvergleich innerhalb der RVS keine Betrachtung erfolgt.

Eine Übersicht zu den raumrelevanten Festlegungen des REP 2010 mit dem sachlichen Teilplan Zentrale Orte (1. TÄ REP) sowie des TEP Merseburg Ost wird in der als Anlage der RVS dokumentierten Karte gegeben. Die maßgeblichen Inhalte des LEP 2010 sind in der nachfolgenden Textkarte abgebildet.

¹ Für die Grundsätze Nr. 18 (Schutz der Erdatmosphäre) und 19 (Regionale Folgen des Klimawandels) bestehen keine darauf speziell bezogene Abschnitte.

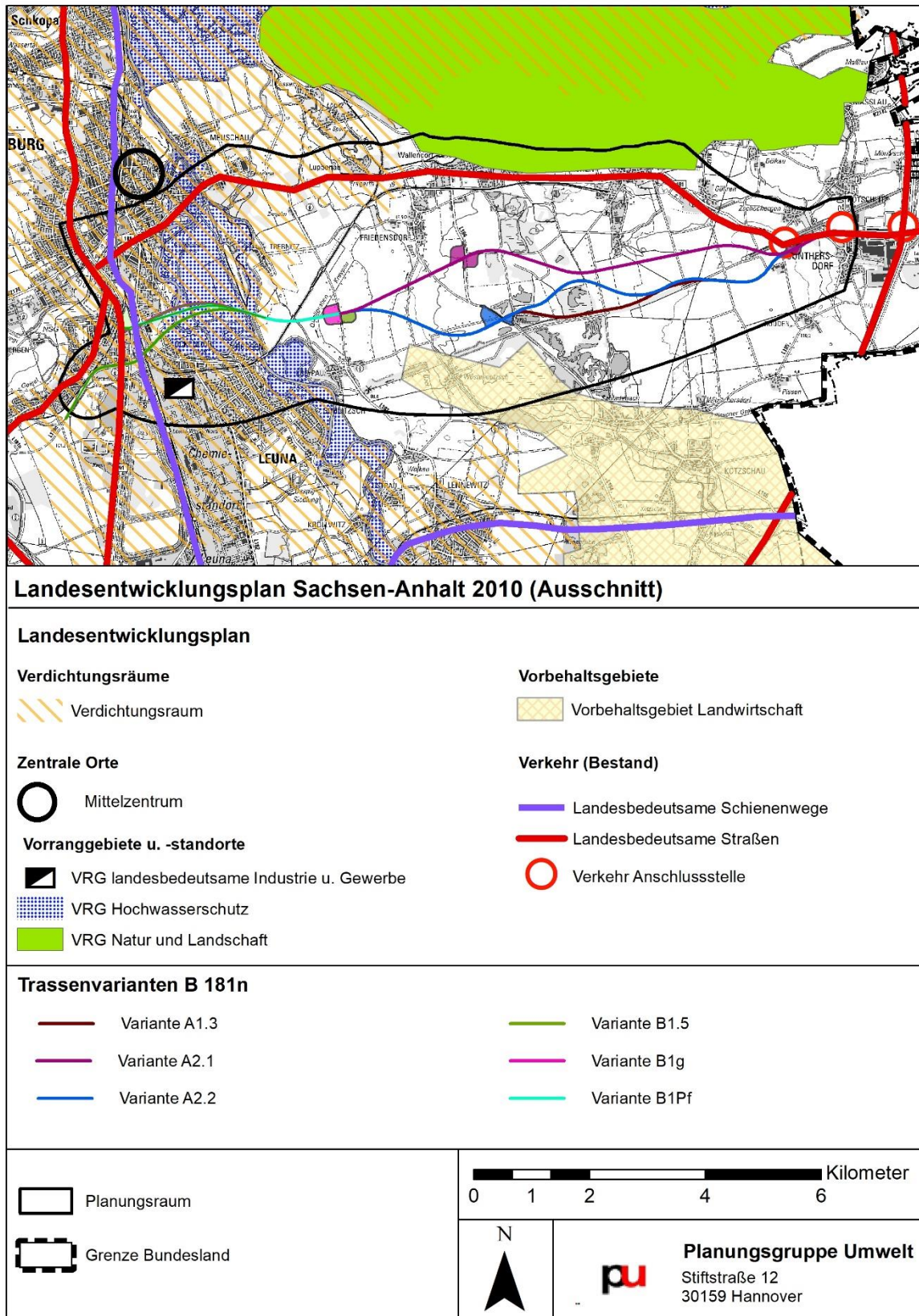


Abbildung 8: Ausschnitt aus dem LEP 2010
Eigene Darstellung

Nachfolgend werden die in der RVS betrachteten, für den Untersuchungsraum relevanten Themen in Anlehnung an die Gliederung des LEP dargestellt (Tab. 2). Zu den Inhalten des TEP Merseburg-Ost wird auf das Kap. 3.2.3 verwiesen.

Tabelle 2: In der RVS betrachtete Belange aus den Raumordnungsplänen

Belange	räumliche / textliche Festlegungen (Prüfkriterien)	Relevanzprüfung
1 Ziele und Grundsätze zur Entwicklung der Raumstruktur (§ 4 (2) LEntwG LSA)		
LEP 2010		
Kap. 1.1 – 1.6	Übernahme / Konkretisierung durch die regionale Ebene prüfen, dann analoge Prüfung	Nur soweit keine Konkretisierung durch REP erfolgt, eigenständige Relevanzprüfung; bei fehlender Relevanz zusammenfassende Darstellung mit Verweis
REP 2010		
5.1. Raumstruktur der Planungsregion Halle	5.1.1. Planungsregion Halle 5.1.2. Ordnungsraum 5.1.3. Ländlicher Raum 5.1.4. Entwicklungsachsen	Generelle Vorprüfung, inwieweit Festlegungen im Planungsraum relevant sind
1. TÄ REP, TEP: keine relevanten Festlegungen		
REP Entwurf		
	5.1.4. Entwicklungsachsen (Karte 5)	ZD: Entwicklungsachsen
2. Ziele und Grundsätze zur Entwicklung der Siedlungsstruktur (§ 4 (3, 4 und 9) LEntwG LSA)		
LEP 2010		
Kap. 2.1. – 2.3	Übernahme / Konkretisierung durch die regionale Ebene prüfen, dann analoge Prüfung Zentrale Orte	Nur soweit keine Konkretisierung durch REP erfolgt, eigenständige Relevanzprüfung
REP 2010		
5.2. Zentralörtliche Gliederung	<i>Festlegung zentraler Orte und ihrer Funktionen</i>	<i>Aufgehoben durch Sachlichen Teilplan Zentrale Orte</i>
5.5.6. Regional bedeutsame Standorte	Regional bedeutsame Standorte für Soziale und Wissenschaftliche Infrastruktur	Mitprüfung unter Zentrale Orte
6.5. Luftreinhaltung	Allgemeine Grundsätze	ggf. Mitprüfung unter Zentrale Orte
1. TÄ REP		
3.1 Textl. Festlegungen (Karte 1)	Festlegung zentraler Orte und ihrer Funktionen	Relevant, soweit raumbezogene Festlegungen
REP Entwurf: keine relevanten Festlegungen; TEP: durch REP 2010 überplant		
3 Ziele und Grundsätze zur Entwicklung der Standortpotenziale und der technischen Infrastruktur (§ 4 (5, 6, 10 und 12) LEntwG LSA)		
LEP 2010 Kap. 3.1. – 3.4		
3.1. Wirtschaft	Textl. Ziele u Grundsätze ZD: Industrie- und Gewerbestand-orte: Vor-rangstandorte	Im Untersuchungsraum nicht relevant
3.2. Wissenschaft und Forschung	Allgemeine Ziele u Grundsätze	regional bedeutsame Standorte Sozialeinrichtung, Wissenschaftszentrum und Standort für Kultur- und Denkmalpflege
3.3. Verkehr, Logistik	Allgemeine Ziele u Grundsätze verkehrsträgerbezogene Ziele u Grundsätze Streckenrelationen und Haltepunkte im Bahnnetz Streckenrelationen Straßennetz Wasserstraßen und Binnenhäfen Logistik mit landesbedeutsamen Verkehrsanlagen	Im Planungsraum Bestandsdarstellung der B 181, der B 91 sowie der Bahnstrecke Halle – Weißenfels Konkretisiert durch REP: dort mitzuprüfen Textliche Festlegungen zur ÖPNV und nichtmotorisiertem Verkehr: bei Sied-

Belange	räumliche / textliche Festlegungen (Prüfkriterien)	Relevanzprüfung
	gen Luftverkehr ÖPNV Nichtmotorisierter Verkehr ZD: Bestand / Planung abgestimmt bedarf näherer Abstimmung ZD landesbedeutsame Verkehrsanlagen Landeplatz	lungsstruktur mitzuprüfen Festlegungen zu Logistik, Wasserstraßen, Luftverkehr: nicht relevant
3.4. Energie	Allgemeine Ziele u Grundsätze Gasspeicher Konkrete Leitungstrassen Steuerung der Windenergie Steuerung der PV	Nicht relevant
REP 2010		
Wirtschaft 5.5 Regional bedeutsame Standorte	6.7. Wirtschaft, 6.12 Abwasserbeseitigung, 6.14, 6.15. 5.4.1. VR für landesbedeutsame, großflächige Industrieanlagen 5.5.1. Regional bedeutsame Standorte für Industrie und Gewerbe 5.5.3. Regional bedeutsame Standorte für Ver- und Entsorgung 5.5.4. Regional bedeutsame Standorte für Großflächige Freizeitanlagen 5.5.5. Regional bedeutsame Standorte für Militärische Anlagen 5.5.8. Regional bedeutsame Standorte für Kur- und Erholungsnutzung Jeweils mit ZD Bestand/Planung abgestimmt bedarf näherer Abstimmung 5.10.3. Nachrichtenverkehr	Nicht relevant
Wissenschaft und Forschung	Allgemeine Ziele u Grundsätze: 6.16., 6.17 5.5.6. Regional bedeutsame Standorte für Wissenschaftliche Infrastruktur	Nicht relevant
Verkehr 5.5 Regional bedeutsame Standorte 5.9 Verkehr, Logistik 6.4. Lärmschutz	Allgemeine Ziele u Grundsätze Zum Schienennetz (5.9.2) Zum Straßennetz, mit Neu-/ Ausbaumaßnahmen (5.9.3) Zu Wasserstraßen und Binnenhäfen (5.9.5) Luftverkehr (5.9.6, 5.9.7), 6.4. Lärmschutz ÖPNV (5.9.8) Zum Nichtmotorisierter Verkehr (5.9.4) Vorrangstandorte für landesbedeutsame Verkehrsanlagen Regional bedeutsame Standorte für Verkehrsanlagen	Folgende ZD im Planungsraum: Bestehende Bundes- und Landesstraßen im Planungsraum Verkehrsstraße (abgestimmt) mittlerweile umgesetzt Raumordnungstrasse der geplanten B 181 (weitere Abstimmung) Straßenbahn Bedeutsamer Radweg Schiffbarer Fluss
6.10. Energie 5.10. Zu sichernde Trassen und Leitungen der Technischen Infrastruktur	Allgemeine Ziele u Grundsätze (6.10) Energieversorgung 5.10.1. Erdöl- und Produktenleitungen 5.10.4. 5.6.2. Unterirdische Gasspeicher 5.10.1. Energieversorgung 5.8.2. Vorranggebiete für die Nutzung der Windenergie ZD Erdöl- und Produktenleitungen Unterirdische Gasspeicher VR für die Nutzung der Windenergie	Nicht relevant

Belange	räumliche / textliche Festlegungen (Prüfkriterien)	Relevanzprüfung
	5.6.1 Gebiete zur Sanierung und Entwicklung der Raumfunktion	Zu prüfen
1. TÄ REP, TEP 1998: keine relevanten Festlegungen		
REP Entwurf		
	VR für landesbedeutsame, großflächige Industrieanlagen (Karte 1)	Angrenzend (Leuna): berücksichtigen
4. Ziele und Grundsätze zur Entwicklung der Freiraumstruktur		
LEP 2010 Kap. 4.1. – 4.2		
4.1. Schutz des Freiraums (§ 4 (11, 13, 14, 15) LEntwG LSA)	Jeweils allgemeine Ziele u Grundsätze zu 4.1.1. Natur und Landschaft VR NuL VB ökol Verbundsystem 4.1.2. Hochwasserschutz VR HWSchutz 4.1.3. Gewässerschutz 4.1.4. Klimaschutz, Klimawandel 4.1.5. Bodenschutz / Flächenmanagement	Mitprüfung bei REP nicht relevant Mitprüfung bei REP 4.1.3 – 4.1.5: soweit möglich Mitprüfung bei REP
4.2. Freiraumnutzung (§ 4 (8, 16, 17) LEntwG LSA)	Jeweils allgemeine Ziele u Grundsätze 4.2.1. Landwirtschaft VB Landwirtschaft 4.2.2. Forstwirtschaft 4.2.3. Rohstoffsicherung VR Rohstoffgewinnung, 4.2.4. Wassergewinnung, Abwasserbeseitigung VR Wassergewinnung 4.2.5. Tourismus und Erholung VB f. Tourismus und Erholung 4.2.6. Kultur und Denkmalpflege VB f. Kultur und Denkmalpflege 5.5.7. Regional bedeutsame Standorte für Kultur und Denkmalpflege Regional bedeutsame Standorte für Kultur und Denkmalpflege 4.2.7. Militärische Nutzung VR f. militärische Nutzungen	Zu prüfen Nicht relevant Zu prüfen Nicht relevant Nicht relevant Nicht relevant Nicht relevant
REP 2010		
Freiraumschutz 6.1-6.3 Einzelfachliche Grundsätze 5.3 Vorranggebiete 5.7 Vorbehaltsgebiete	Allgemeine Ziele u Grundsätze 5.3.1. VR für Natur und Landschaft 5.7.3. VB für den Aufbau eines ökologischen Verbundsystems 5.3.4. VR für Hochwasserschutz 6.6. Klimaschutz	ZD: VR für Natur und Landschaft VB f. d. Aufbau eines ökologischen Verbundsystems VR für Hochwasserschutz
Freiraumnutzungen	Allgemeine Ziele u Grundsätze (6.8, 6.9, 6.11, 6.13, 6.18 5.3.2. VR für Landwirtschaft 5.7.1. VB für Landwirtschaft 5.3.3. VR für Forstwirtschaft 5.7.5. VB für Wiederbewaldung 5.3.6. VR für Rohstoffgewinnung 5.7.6. VB für Rohstoffgewinnung 5.3.5. VR für Wassergewinnung 5.7.4. VB für Wassergewinnung 5.10. 2 Wasserversorgung 5.7.2. VB für Tourismus und Erholung 5.3.7. VR für militärische Nutzung	ZD Nicht relevant
Weitere Planwerke:		
1. TÄ REP: keine relevanten Festlegungen		
REP Entwurf: keine Aussagen im Planungsraum		

Belange	räumliche / textliche Festlegungen (Prüfkriterien)	Relevanzprüfung
TEP: Nicht relevant soweit durch REP überplant		
Freiraumnutzungen	VR Rohstoffgewinnung Abbau-/ Verkippungsgrenzen ehemaliger Tagebaue	Mitprüfung bei REP zu berücksichtigen
	VR Landwirtschaft	Separat zu berücksichtigen gem. Stellungnahme MID vom 27.03.2023

3.2.3 TEP Merseburg-Ost

Zunächst war zu klären, ob der TEP Merseburg Ost überhaupt noch eine Gültigkeit beanspruchen kann. Folgende Rechtsgrundlagen und Maßgaben sind im TEP selber angegeben:

- Die Festlegung des Planungsraums des TEP ist erfolgt durch RdERI d. Ministerium für Raumordnung, Landwirtschaft und Umwelt vom 17.9.1992 (MBI LSA S. 1655) auf Grundlage der §§ 5, 7 und 8 des Landesplanungsgesetzes v. 2.6.1992.
- Den landesplanerischen Rahmen bildet das LEP vom 2.6.1992 (GVBl. LSA S. 390). Im LEP 1992 festgelegte Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung gelten uneingeschränkt.
- Die im LEP sowie im REP Halle festgelegten konkreten Ziele der Raumordnung wurden in das TEP übernommen, soweit im Planungsraum relevant sowie näher festgelegt und ergänzt.
- Der TEP bildet eine Grundlage für die Entwicklung der Landkreise und Gemeinden im Planungsraum; Planungen und Maßnahmen sollen die Ziele der Raumordnung zur Entwicklung des Planungsraumes nicht gefährden bzw. beeinträchtigen.

Es wird deutlich, dass die Festlegungen generell auf den Inhalten der rahmengebenden Raumordnungspläne der höheren Maßstabebene beruhen. Soweit für Festlegungen des TEP zwischenzeitlich eine Novellierung in rahmengebenden Raumordnungsplänen erfolgte, kann daher davon ausgegangen werden, dass die Festlegungen des TEP keine Gültigkeit mehr besitzen, soweit die Festlegungen überregelt wurden. Dies betrifft folgende, im Untersuchungsraum relevante Inhalte der zeichnerischen Darstellung des TEP mit den daran geknüpften textlichen Festlegungen:

- Zentrale Orte
- Natur und Landschaft
- Erholung
- Rohstoffe
- Verkehr.

Für die Inhalte im Abschnitt Landwirtschaft, Vorranggebiet Landwirtschaft gilt dies nicht, denn im REP sind innerhalb des Geltungsbereiches des TEP keinerlei Festlegungen zur Landwirtschaft erfolgt, während der LEP für andere, weiter südlich bzw. westlich gelegene Flächen, die teils in den Planungsraum reichen, ein Vorbehaltsgebiet Landwirtschaft festgelegt hat (künftig im REP zu übernehmen). Vor diesem Hintergrund ist eine vertiefte Betrachtung zum Regelungsgehalt des TEP im Abschnitt Landwirtschaft erforderlich gewesen. Zudem wurde diesbezüglich eine Abfrage zur rechtlichen Situation beim MID veranlasst.

Regelungsgehalt und Bindungswirkung des TEP im Abschnitt Landwirtschaft

Laut Begründung TEP Abschnitt 3.2.2.1 VR für Landwirtschaft (Regionales Teilgebietsentwicklungsprogramm für den Planungsraum Merseburg-Ost im Regierungsbezirk Halle sichert die Festlegung Flächen hoher Bonität auf gewachsenen Böden.

Die Festlegung zielt auf einen Erhalt der Landwirtschaft als wesentlicher und typischer Wirtschaftszweig und als landschaftsprägende Nutzung („Element“) im Planungsraum. Eine flächenkonkrete Be-

wertung zur wirtschaftlichen Bedeutung auf einzelbetrieblicher Ebene ist in der Festlegung nicht hinterlegt. Insoweit ist für die Abwägung davon auszugehen, dass die Festlegung allein auf einer Auswertung der Bodengüte für die noch vorhandenen Standorte mit gewachsenen Böden im Planungsraum basiert hat.

Rechtliche Bewertung der Bindungswirkung des TEP im Abschnitt Landwirtschaft durch das MID

Aufgrund der bestehenden Unsicherheit zur Geltung der Festlegung im Abschnitt Landwirtschaft wurde hierzu eine Stellungnahme des Ministeriums für Infrastruktur und Digitales des Landes Sachsen-Anhalt (MID 2023) eingeholt. Das MID kommt zu folgender Bewertung:

„Bei dem VRG für Landwirtschaft „südlich Zöschen“ im TEP Merseburg aus dem Jahr 1998 handelt es sich um ein Ziel der Raumordnung, welches durch die zuständige Landesstraßenbaubehörde (LSBB) als Vorhabenträgerin grundsätzlich zu beachten ist. Das TEP Merseburg wurde durch die Landesregierung am 24.03.1998 beschlossen. Es ist bisher nicht aufgehoben worden, insofern gilt es fort. 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“. (MID 2023 S. 1)

Die Vorranggebietsfestlegung „VRG für Landwirtschaft südlich Zöschen“ schafft insofern Rahmenbedingungen für nachgelagerte Planungsebenen und ist damit auf eine weitere Konkretisierung ausgelegt. Auf der Ebene der Regionalplanung ist von einer regionalplanerischen Letztentscheidung im Sinne eines abgewogenen Ausgleichs spezifisch regionalplanerischer Konflikte auszugehen, die auf der Ebene der konkreten Fachplanung jedoch eine Verfeinerung und Ausdifferenzierung möglich macht (a.a.O., S.2). „Aus der textlichen Festsetzung in Verbindung mit der zeichnerischen Darstellung des Vorranggebietes in der Plankarte im Maßstab 1:25 000, in der keine parzellenscharfe Abgrenzung erfolgt ist, resultiert eine schwächere Rechtswirkung des raumordnerischen Ziels und lässt der planenden Behörde Handlungsmöglichkeiten zur zielkonformen Planung“ (a.a.O, S. 3).

Zudem hat das MID eine Auswertung der unterschiedlichen, im Untersuchungsraum über die Jahre relevanten Planwerke der Regionalplanung vorgenommen und festgestellt, dass bezüglich der Sicherung der Belange der Landwirtschaft im Gebiet südlich von Zöschen bisher nur im TEP Merseburg raumordnerische Festlegungen in Form der Ausweisung eines VRG für Landwirtschaft getroffen worden seien. Eine „Überregelung“ der Festlegung von 1998 habe insoweit insbesondere durch das REP 2010 nicht stattgefunden (a.a.O, S. 4)¹.

Der Fortbestand des TEP Merseburg werde aktuell durch die Überleitungsvorschrift gemäß § 2 Satz 2 des LEP-LSA 2010 sichergestellt. Demnach gelten Regionale Teilgebietsentwicklungspläne fort, soweit sie den im LEP-LSA 2010 festgelegten Zielen der Raumordnung nicht widersprechen. Dies ist nicht der Fall, da südlich von Zöschen im LEP-LSA 2010 keine anderweitigen Zielfestlegungen bestehen. Die Fortgeltung der räumlichen Geltungsbereiche, so u. a. des TEP Merseburg, sowie der dort festgelegten Ziele und Grundsätze der Raumordnung ist zudem per Zielfestlegung auch im REP 2010 Halle verankert. Folglich sei das Ziel „VRG für Landwirtschaft südlich Zöschen“ weiterhin anzuwenden.

¹ Allerdings ist in diesem Zusammenhang anzumerken, dass das REP Halle in Ziel 5.1.1.3 nur in allgemeiner Form Bezug auf die Möglichkeit nimmt, Regionale Teilgebietsentwicklungspläne für Teilräume mit konfliktreichen Nutzungen aufzustellen.

Ergänzende eigene Bewertungen der Bedeutung der TEP-Festlegung im Abschnitt Landwirtschaft

a. Fachliche Bewertung basierend auf den Bodenverhältnissen

In der Begründung des TEP werden zusätzlich weitere Bereiche mit hochwertigen Böden der wieder urbar gemachten Bergbaufolgelandschaft angesprochen, die gleichfalls „nach Möglichkeit“ erhalten werden sollen, jedoch in der zeichnerischen Darstellung weder als Vorrang- noch als Vorbehalts- (bzw. Vorsorge-) gebiet konkretisiert werden.

Die Analyse der Bodenverhältnisse vor Ort im Zuge der UVS zur Voruntersuchung der B 181 OU Zöschen-Wallendorf – Merseburg, basierend auf der Vorläufigen Bodenkarte 1: 50.000 (VBK50) (vgl. Unterlage 19.2, Karte 6a, Blatt 1) zeigt auf, dass im Bereich der Festlegung folgende Bodentypen anstehen:

- BB-TT: p-sl/fg-s (Braunerde-Tschernosem aus periglaziärem Sandlehm (Sandlöß) über glazifluviatilem Sand),
- BB-TT: p-sl/g-(k)el, Braunerde-Tschernosem aus periglaziärem Sandlehm (Sandlöß) über kiesführendem, carbonathaltigem, glazigenem Lehm (überwiegend).

Die Abgrenzung des Vorranggebietes weist allerdings keinen Bezug zu der Verbreitung der genannten Bodentypen auf, die auch außerhalb des Vorranggebietes großflächig vorkommen. Vielmehr weist die Festlegung eine geometrische Struktur auf, die offenbar eher auf Grundlage von Flurstücken bzw. an Hand von Nutzungsbedingungen abgegrenzt wurde.

b. Rechtliche Einschätzung

Im Hinblick auf die aktuell geltenden rechtlichen Anforderungen an die textliche Formulierung von Zielen und Grundsätzen der Regionalplanung ist jedoch ergänzend anzumerken, dass diese für die hier geprüfte Vorranggebietsfestlegung des TEP Merseburg Ost von der textlich formulierten Erfordernissen nicht erfüllt werden. Denn es ist im TEP Merseburg Ost weder eine eindeutige Zuordnung erfolgt, ob einer Festlegung Ziel- oder Grundsatzcharakter zukommt, noch eine Unterscheidung zwischen Festlegung und Begründung vorgenommen worden ist. Insoweit wird den Textlichen Festlegungen hinsichtlich ihrer rechtlichen Bindungswirkung letztlich kein Zielcharakter zuzumessen sein.

Aus der fehlenden Übernahme der Darstellung des TEP in den REP 2010 ließe sich folgern, dass jener Festlegung offenbar keine regionale Bedeutsamkeit zugemessen wurde. Gleichwohl wurde die Festlegung andererseits nicht aufgehoben.

Fazit

Vor diesem Hintergrund ist das Gewicht der Festlegung VR für Landwirtschaft des TEP Merseburg-Ost zu beurteilen. Da weder aus regionaler Sicht eine erhöhte Bedeutung festgelegt ist, noch sich aufgrund der Bodenverhältnisse eine solche herleiten lässt, ist zu folgern, dass die Festlegung ursprünglich eher auf eine einzelbetriebliche Bedeutung dieser Flächen zielte, welcher zwar im Zuge der Festlegung der Erfordernisse der Raumordnung im TEP Merseburg-Ost bedeutsam war, der jedoch auf der Maßstabebene des REP Halle keine für eine zeichnerische Festlegung als Ziel oder Grundsatz der Raumordnung hinreichende Relevanz beigemessen wurde.

Insgesamt stellt sich die Festlegung daher als nur unzureichend begründetes Ziel der Raumordnung dar, welches im Zuge der Raumverträglichkeitsprüfung nur eine schwache Durchsetzungsfähigkeit aufweist.

3.2.4 Festlegungen des Bundesraumordnungsplan für den Hochwasserschutz

Hochwasserrisikomanagement (I.1.1 (Z), I.1.2 (G)): Die Festlegungen zu den Risiken von Hochwassern und unterschiedlichen Empfindlichkeiten und Schutzwürdigkeiten der einzelnen Raumnutzungen und Raumfunktionen bei der Prüfung von Hochwasserrisiken sowie zu den Auswirkungen des Klimawandels im Hinblick auf Hochwasserereignisse durch oberirdische Gewässer oder durch Starkregen (I.2.1 (Z)) gehen über die im REP enthaltenen Festlegungen hinaus und entfalten insoweit eine eigenständige Bindungswirkung.

Einzugsgebiete nach § 3 Nummer 13 WHG: Die Festlegungen in II.1.1 (G) G - hochwasserminimierende Aspekte sollen berücksichtigt werden- sowie in II.1.3 (Z) – Erhalt das natürliche Wasserversickerungs- und Wasserrückhaltevermögen des Bodens bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sowie Ausgleich einer Beeinträchtigung des Wasserversickerungs- und Wasserrückhaltevermögens des Bodens in angemessener Frist in einem räumlichen und funktionalen Zusammenhang - gehen über die im REP enthaltenen Festlegungen hinaus und entfalten insoweit eine eigenständige Bindungswirkung. Dies gilt analog für II.1.4 (G) – Erhalt der als Abfluss- und Retentionsraum wirksamen Bereiche in und an Gewässern in ihrer Funktionsfähigkeit für den Hochwasserschutz sowie ausnahmsweise Zulassung von den Hochwasserabfluss oder die Hochwasserrückhaltung beeinträchtigenden Nutzungen, wenn überwiegende Gründe des Klimaschutzes oder eines anderen öffentlichen Interesses dies notwendig machen und ein zeit- und ortsnaher Ausgleich des Retentionsraumverlusts vorgesehen ist.

Die vorgenannten Festlegungen können in Zusammenhang mit den Inhalten der zeichnerischen Darstellung im Abschnitt Hochwasserschutz geprüft werden.

3.2.5 Bundesfachplanungsverfahren Südostlink

Das Bundesfachplanungsverfahren für den Südostlink (Vorhaben 5) wurde von der Bundesnetzagentur am 2. April 2020 in ihrer Entscheidung zur Bundesfachplanung verbindlich festgelegt. Der festgelegte Korridor quert den Untersuchungsraum. Der Abschnitt A2 des Vorhabens 5 ist seit Anfang Juni 2020 im Planfeststellungsverfahren. Der Ende April 2020 eingereichte Antrag enthielt eine sogenannte Vorschlagstrasse und Alternativen. Diese sind Ausgangspunkt der weiteren Detailplanung¹. Derzeit werden die Unterlagen für den Antrag auf Planfeststellungsbeschluss nach § 21 Netzausbaubeschleunigungsgesetz erstellt. Es wird davon ausgegangen, dass die Leitung 2027 in Betrieb geht².

Die Verfahrensunterlagen dieses raumbedeutsamen Vorhabens sind innerhalb der RVS zu berücksichtigen.

¹ <https://www.50hertz.com/de/Netz/Netzausbau/ProjekteamLand/SuedOstLink/AbschnittA2>, (aufgerufen am 21. 03.2023)

² <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/erinnern-und-gedenken/netzausbau-energiewende-2172720> (aufgerufen am 21. 03.2023)

3.3 Weitere raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen

Gemäß Richtlinie zur Durchführung landesplanerischer Abstimmungen raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen, Anlage 8, können Planungen und Maßnahmen aus dem Raumordnungskataster oder durchgeführten Raumordnungsverfahren insbesondere aus folgenden Sektoren raumbedeutsam sein:

- Bauleitplanung
- Verkehr
- Telekommunikation
- Energieversorgung
- Wasserwirtschaft (Ver- und Entsorgung), Hochwasserschutz
- Kreislauf- und Abfallwirtschaft.

Soweit keine Raumbedeutsamkeit besteht, erfolgt eine Integration als sonstiger öffentlicher oder privater Belang (söpB).

3.4 Für die Raumverträglichkeit relevante Vorhabenwirkungen

Grundlage der Auswirkungsprognose sind die potenziellen Trassenachsen der geprüften Varianten sowie die gemäß der Vorplanung bereits absehbar erforderlichen Bauwerke. Dabei verstehen sich die Angaben zu den Bauwerken als vorläufig, denn es handelt sich um noch nicht weitergehend abgestimmte bzw. technisch konkretisierte Vorschläge. Zudem kann die zu Grunde liegende Trassenführung bei der Feintrassierung im Rahmen der Detailplanung noch in nicht unerheblichem Ausmaß in ihrer räumlichen Lage modifiziert werden. Folgende Vorhabenscharakteristik ist für die Beurteilung der Raumverträglichkeit maßgeblich:

- Flächenbeanspruchung: die Flächeninanspruchnahme ergibt sich aus der Länge der Neubauabschnitte sowie dem Regelquerschnitt des Vorhabens. Aufgrund der abschnittswisen Unterschiede der prognostizierten Verkehrsmengen wurden für die Planung unterschiedliche Regelquerschnitte gem. der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen - RAL 2012 angenommen. Zusätzlich zu den Regelquerschnitten in Abschnitt A (RQ 15,5) bzw. Abschnitt B (RQ 21) sind Böschungs-, Einschnitts-, und weitere Nebenflächen (Querungsbauwerke, Anschlüsse, Entwässerungsanlagen) relevant. In der UVS wird von einer Trassenbreite von (bis zu) 60 m ausgegangen (Unterlage 5.2.1, Kap. 6.2.1.1).

Vor diesem Hintergrund ist für den Vergleich die Länge des jeweiligen Neubauabschnittes maßgeblich. Varianten mit einem kürzeren Streckenanteil in Abschnitt B schneiden in Bezug auf die gesamte Flächeninanspruchnahme günstiger ab aufgrund des dort höheren RQ.

- Aufgrund der linearen Vorhabenscharakteristik kann zudem eine Zerschneidung von Flächen bzw. von Funktionsbezügen bewirkt werden, die je nach räumlicher Lage im Einzelfall beurteilt wird.
- Darüber hinaus ist als betriebsbedingter raumwirksamer Effekt die im Bereich der Trassenführung betriebsbedingt entstehende Lärmemission zu berücksichtigen. Zugleich kann die durch Verlagerung von bzw. auf den bestehenden Straßen in der Umgebung des Vorhabens veränderte Verkehrsbelastung zu raumrelevanten Be- oder Entlastungswirkungen führen. Hinsichtlich möglicher Schadstoffbelastungen wird auf Unterlage 5.2.1, Abschnitt 5.3 – FFH-Voruntersuchung verwiesen. Schadstoffeinträge können insbes. in Bezug auf die fachrechtliche Betrachtung des betroffenen FFH-Gebiets relevant sein.

Da der Beurteilung noch keine Details zur Bauausführung zu Grunde liegen und zudem baubedingte Vorhabenwirkungen i.d.R. sowohl räumlich als auch zeitlich begrenzt auftreten, werden solche Wirkungen in der RVS nicht berücksichtigt.

Neben den raumrelevanten –belastenden- Wirkungen im Trassenbereich mit ihren Auswirkungen auf Nutzungen und Funktionen des betroffenen Freiraums hat die bezweckte verkehrliche Wirkung des Vorhabens Einflüsse auf das Verkehrssystem und folgend auf Siedlungsstrukturen und -nutzungen. Dies ist einerseits begründet in der Entlastungswirkung im Bereich der bisherigen B 181, andererseits durch verkürzte Fahrtzeiten und die somit zu erwartende Verbesserung von Erreichbarkeitsverhältnissen.

3.5 Methodisches Vorgehen des Variantenvergleichs in der RVS

1. Einschätzung des spezifischen Restriktionsniveaus

Für jeden zu prüfenden Belang wird in jedem Trassenabschnitt zunächst geprüft, ob eine Betroffenheit gegeben ist. Zudem wird die Abwägungsrelevanz und die Art der Betroffenheit der durch die (raumstrukturellen) Auswirkungen des Vorhabens betroffenen Belange berücksichtigt.

Eine hohe Raumrelevanz bzw. ein hohes Restriktionsniveau kommt den siedlungsstrukturellen Kriterien sowie den als Vorranggebiet (Ziele der RO) festgelegten Freiraumstrukturen und –Funktionen zu.

Mittleres Restriktionsniveau erhalten die in Form von Vorbehaltsgebieten (Grundsätze der RO) festgelegten Freiraumfunktionen.

Die Festlegungen des Abschnitts Infrastruktur werden im Hinblick auf die durch sie ausgeübte Raumbeanspruchung einbezogen, wodurch einerseits Restriktionen für die zu planende Trasse resultieren können. In der Betrachtung wird berücksichtigt, inwieweit regional bedeutsame Infrastrukturen bei der Festlegung der Trassen bereits eingeflossen sind. Aufgrund der allgemeinen Zielsetzung der Regionalplanung, belastende Infrastrukturen zu bündeln, wird hierbei andererseits positiv bewertet, wenn eine Trasse mit bestehenden linearen Infrastrukturen gebündelt werden kann (Ausmaß abhängig von der Art der Infrastruktur). Als Sonderfall der Bündelung wird besonders positiv bewertet, wenn die Trassenführung abschnittsweise auf bestehende Straßen zurückgreifen kann, unabhängig von einem möglicherweise entstehenden –begrenzten– Ausbaubedarf, der raumstrukturell als nicht relevant bewertet wird.

In Bezug auf die Raum- und Siedlungsstruktur erfolgt zudem eine Bewertung daraufhin, inwieweit die untersuchten Teilvarianten die angestrebte innerörtliche Entlastungswirkung erreichen.

Festlegungen, die zwar innerhalb des Untersuchungsraumes vorhanden sind, jedoch aufgrund der räumlichen Lage durch die relevanten Auswirkungen der zu prüfenden Varianten nicht betroffen sind, bleiben in der RVS im Weiteren unberücksichtigt.

2 Ermittlung und vergleichende Bewertung der Betroffenheit

Die Bewertung der Betroffenheit erfolgt verbal-argumentativ. Neben der direkten Flächenbetroffenheit anhand von Zerschneidungslängen werden auch Zerschneidungseffekte sowie Lärmwirkungen basierend auf der räumlichen Situation im Umfeld der jeweiligen Variante berücksichtigt.

Der Variantenvergleich erfolgt separat für die Abschnitte A und B. Die Vorzugstrasse aus Sicht der Raumverträglichkeit ergibt sich aus der Kombination der für die beiden Abschnitte jeweils ermittelten vorzugswürdigen Trassenführung.

Im ersten Bearbeitungsschritt erfolgt ein abschnittsbezogener Variantenvergleich. Auf diese Weise kann für jeden Abschnitt die im Hinblick auf die Beeinträchtigung der geprüften Belange vorzugswürdige Teilvariante ermittelt und eine Rangreihung der weiteren Varianten aufgestellt werden. Die Be-

wertung erfolgt – soweit möglich – für die dem jeweiligen Gliederungsabschnitt zugeordneten Festlegungen der zeichnerischen Darstellung und unter Berücksichtigung der hierzu jeweils bestehenden textlichen Festlegungen bzw. von deren Begründung. Ist ein Belang von mehreren oder allen der zu prüfenden Varianten betroffen, so schneidet diejenige Variante mit der kürzesten Durchschneidungslänge am günstigsten ab. Die vorgesehenen Anschlussstellen werden zusätzlich berücksichtigt. Liegen Varianten bei quantitativer Ermittlung der Betroffenheit nah beieinander (Unterschied kleiner 5%), so werden sie gleich bewertet, da die Flächeninanspruchnahme auf der vorliegenden Ebene nur grob zu ermitteln ist.

Die Ergebnisse werden in Form einer Rangreihung in fünf Bewertungsstufen dargestellt, die zur Verdeutlichung farbig unterlegt sind:

Bewertungsstufen:

Belang nicht betroffen



Für die bewerteten Belange als vorzugswürdig eingestufte Teilvariante bzw. Bewertung soweit betroffener Belang nicht entgegensteht



Für die bewerteten Belange als nachrangig, aber gleichwohl raumordnungskonform eingestufte Teilvariante



Teilvariante, deren Konformität für die bewerteten Belange als nicht per se gegeben, aber voraussichtlich erreichbar bewertet wird



als vorzugswürdig eingestufte Teilvariante, deren Konformität für die bewerteten Belange als nicht per se gegeben, aber voraussichtlich erreichbar bewertet wird



Für die bewerteten Belange als nicht raumordnungskonform bewertete Teilvariante (nur für Ziele der Raumordnung)

Die Dokumentation erfolgt der Übersichtlichkeit halber in tabellarischer Form und gemäß der bereits für die Relevanzprüfung zu Grunde gelegten Gliederungsstruktur des LEP.

Die Bewertung der einzelnen Belange wird anschließend je Gliederungsabschnitt verbal – argumentativ zu einer abschnittsbezogenen Bewertung zusammengefasst. Hierbei werden die Kriterien mit ihrer sich aus den vergebenen Bewertungsstufen ergebenden Gewichtung einbezogen. Der abschnittsbezogene Vergleich der Raumverträglichkeit erfolgt in einer Zusammenschau dieser abschnittsbezogenen Bewertungen. Die verbal-argumentative Bewertung stellt sicher, dass auch die relativen Unterschiede zwischen unterschiedlichen (Teil)varianten einbezogen werden.

Die Vorzugsvariante der RVS ergibt sich schließlich unter zusätzlicher Berücksichtigung ggf. relevanter weiterer raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen aus der Kombination der abschnittsbezogen jeweils vorzugswürdigen Teilvarianten

3.6 Einbindung weiterer Belange und Gesamtbewertung

Als raumbedeutsame Planung im Untersuchungsraum wird der Korridor der Gleichstrom - Höchstspannungsleitung Südostlink berücksichtigt.

Zur Einbindung von und Abstimmung mit weiteren (raumbedeutsamen) Planungen und Maßnahmen sowie sonstiger öffentlicher und privater Belange erfolgt zudem eine Überprüfung und Einbeziehung einerseits zu den Städtebaulichen Belangen

- anhand geplanter Baugebietsausweisungen der vorbereitenden Bauleitplanung
- anhand einer Analyse zu betroffenen Siedlungsflächen.

Zudem wird aus dem Bereich der Infrastruktur betrachtet

- Verkehrswege, insbesondere für den nichtmotorisierten Verkehr, soweit keine regionale Bedeutung besteht¹,
- Einrichtungen der Telekommunikation,
- Einrichtungen und Leitungsnetze der Energieversorgung (inkl. Freiflächen – PV)
- Einrichtungen und Leitungsnetze sowie fachrechtliche Schutzgebiete der Wasserwirtschaft incl. Hochwasserschutz
- Sonstige Einrichtungen der Ver- und Entsorgung, Kreislauf- und Abfallwirtschaft inkl. Altlasten gem. ROK
- Flächen bzw. Einrichtungen der Land- und forstwirtschaftliche Flächennutzung.

¹ Für den Bereich der Straßen wird auf die separate Verkehrsuntersuchung verwiesen.

4. Bewertung der raumrelevanten Auswirkungen

4.1 Abschnittbezogener Variantenvergleich im Abschnitt A

4.1.1 Ziele und Grundsätze zur Entwicklung der Raumstruktur im Abschnitt A

Tabelle 3: Teilvariantenvergleich Abschnitt A: Raumstruktur

Belange / räumliche Festlegungen	Verglichene Teilvarianten Abschnitt A		
	A 1.3	A 2.1	A 2.2
REP 5.1. Raumstruktur der Planungsregion Halle			
Mitprüfung LEP 1. Ziele und Grundsätze zur Entwicklung der Raumstruktur			
5.1.1. REP Planungsregion Halle 1.2. LEP Planungsregionen	Die Ziele und Grundsätze sind allgemeiner Art und werden an dieser Stelle nicht eigenständig geprüft. In nachfolgenden Abschnitten, wo sie konkreter gefasst wurden, werden sie mitgeprüft.		
5.1.2. REP Ordnungsraum (ZD, BD Z 5.1.2.5. und G 5.1.2.6.) 1.3. LEP Ordnungsraum (BD G 4) 1.3.1. Verdichtungsraum 1.3.2. Der den Verdichtungsraum umgebende Raum	<p>Im Ordnungsraum sind die Varianten der OU auf die zentralen Orte ausgerichtet. (REP Z 5.1.2.5)</p> <p>Bestehende Raumnutzungskonflikte zwischen den Funktionen Wohnen und Verkehr werden durch die OU der B 181 n abgebaut, jedoch zu Lasten des Raumnutzungskonflikts zwischen Verkehr und Landwirtschaft sowie Freiraumschutz (LEP G 4). Da bereits eine Planungstrasse der B181 n im Plan enthalten ist, kommt diesem Konflikt nur eine untergeordnete Bedeutung zu.</p> <p>Alle drei Varianten erweisen sich aufgrund ihrer Freirauminanspruchnahme gleichermaßen ungünstig gegenüber dem REP-Grundsatz 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 bereits eine Planungstrasse der B181 n im Plan enthalten ist, kommt diesem Konflikt nur eine untergeordnete Bedeutung zu; die bereits erfolgte Raumordnung weist auf die Vorrangigkeit der Planung gegenüber den aufgerufenen Belangen hin.</p>		
5.1.3. REP Ländlicher Raum (G 5.1.3.1.1. und 5.1.3.1.3.)	Im ländlichen Raum im Einzugsgebiet des Verdichtungsraums Halle hat die Sicherung von Freiräumen bei der ordnungspolitischen Sicherung eine besondere Bedeutung (REP G 5.1.3.1.1. und 5.1.3.1.3.). Die Trassenvarianten beanspruchen gleichermaßen Freiräume. Da zugleich eine Planungstrasse der B 181 n im Plan enthalten ist, kommt diesem Konflikt nur eine untergeordnete Bedeutung zu. Die Betroffenheit von Freiraumfunktionen wird im Abschnitt 4.1.4 detailliert bewertet. Daher wird die allgemeine Freiraumsicherung nicht eigenständig bewertet.		
5.1.4. REP Entwicklungsachsen (ZD, BD Z 5.1.4.1.) REP-Entwurf (ZD, BD Z 1) 1.5. LEP Entwicklungsachsen (BD Z 17)	Die Varianten dienen gleichermaßen dem Ziel (LEP 1.5 Z 17 und REP Z 5.1.4.1.), innerhalb der Entwicklungsachse Halle-Leipzig als bedeutende Bundesstraße neben anderen Verkehrsträgern die Verdichtungsräume national und international anzubinden. Laut REP-Entwurf befinden sich die Varianten innerhalb der regionalen Entwicklungsachse Merseburg-Leipzig. Sie tragen maßgeblich zu der (vorgesehenen) Zielsetzung für diese Entwicklungsachse bei.		
Teilbewertung Raumstruktur	Im Abschnitt A zeigt die Analyse keine maßgeblichen Unterschiede der geprüften Varianten für die Raumstruktur auf. Positive und negative raumstrukturelle Wirkungen stehen nebeneinander. Unter Berücksichtigung der im REP bereits enthaltenen Trasse der B 181 n überwiegen die positiven Wirkungen.		

4.1.2 Ziele und Grundsätze zur Entwicklung der Siedlungsstruktur im Abschnitt A

Tabelle 4: Teilvariantenvergleich Abschnitt A: Siedlungsstruktur

Belange / räumliche Festlegungen	Verglichene Teilvarianten Abschnitt A		
	A 1.3	A 2.1	A 2.2
1. TÄ REP: 3.1.2. Ziele und Grundsätze zur Entwicklung der Siedlungsstruktur Mitprüfung LEP 2. Ziele und Grundsätze zur Entwicklung der Siedlungsstruktur			
1. TÄ REP 3.1.2.1. Zentrale Orte (ZD, BD Z 1, Z 2) 1. TÄ REP 3.1.2.2. Sicherung und Entwicklung der Daseinsvorsorge 2.1. LEP Zentrale Orte (BD G 14, Z 28, Z 34, Z 37) 2.2. LEP Sicherung und Entwicklung der Daseinsvorsorge	<p>Die Varianten 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).</p> <p>Sie dienen der Entwicklung der Zentralen Orte als Ziel- und Verknüpfungspunkte des Verkehrs (LEP Z 28).</p> <p>Die Ausrichtung der drei Varianten auf das Mittelzentrum Merseburg und über die Landesgrenze hinweg Richtung Oberzentrum Leipzig sichert die Verknüpfung im regionalen und überregionalen Verkehr (LEP Z 34).</p> <p>Durch Entlastung von Ortsdurchfahren stützen sie Z 2 sowie G 8 der 1. TÄ REP zur Verbesserung der Auslastung bestehender Infrastrukturen und Förderung der Innenentwicklung</p> <p>Die Varianten stehen den Zielen der Gewährleistung der öffentlichen Daseinsvorsorge durch die Entwicklung und die Sicherung von Zentralen Orten (LEP 2.1 Z 24) nicht entgegen.</p>		
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 Ziele und Grundsätze zur Entwicklung der Standortpotenziale und der technischen Infrastruktur im Abschnitt A

Tabelle 5: Teilvariantenvergleich Abschnitt A: Standortpotenziale und technische Infrastruktur

Belange / räumliche Festlegungen	Verglichene Teilvarianten Abschnitt A		
	A 1.3	A 2.1	A 2.2
REP 5.4. Vorrangstandorte REP 5.5. Regional bedeutsame Standorte REP-Entwurf 5.5.1. Regional bedeutsame Standorte für Industrie- und Gewerbe Mitprüfung LEP 3. Ziele und Grundsätze zur Entwicklung der Standortpotenziale und der technischen Infrastruktur			
5.4.1 REP VR für landesbedeutsame, großflächige Industrieanlagen (BD Z 5.4.1.1) 5.4.2. REP-Entwurf VR für landesbedeutsame Industrie- und Gewerbeflächen (ZD) 5.5.1. REP Regional bedeutsame Standorte für Industrie / Gewerbe (BD G 5.5.1.3) 5.5.1 REP-Entwurf Regional bedeutsame Standorte für Industrie und	<p>Die Varianten schaffen die infrastrukturellen Voraussetzungen, um den Vorrangstandort für landesbedeutsame Industrie- und Gewerbeflächen Leuna (Leuna, Merseburg und Spergau) zu stärken (LEP Z 55, Z 58) und tragen damit dazu bei, Arbeitsplätze zu sichern und zu schaffen (LEP G 47).</p> <p>Die Varianten betreffen laut REP keinen regional bedeutsamen Standort für Industrie- und Gewerbe.</p> <p>Der REP-Entwurf legt den Gewerbestandort Leuna/ Günthersdorf, Kötschitz östlich des Planungsraumes als regional bedeutsamen Standort außerhalb der Zentralen Orte fest (REP-Entwurf Z 1), der durch die Varianten eine bessere Anbindung an den Vorrangstandort für landesbedeutsame Industrie- und Gewerbeflächen Leuna erhält, sofern Synergien von Bedeutung sein können.</p>		

Belange / räumliche Festlegungen	Verglichene Teilvarianten Abschnitt A		
	A 1.3	A 2.1	A 2.2
Gewerbe (BD Z 1) LEP 3.1. Wirtschaft (BD Z 55, G 47, Z 58)			
5.5.6 REP Regional bedeutsame Standorte für soz. und wissenschaftl. Infrastruktur (ZD, BD Z 5.5.6.8.) 3.2. LEP Wissenschaft/ Forschung (BD Z 62)	Die regional bedeutsamen Standorte Fachhochschule Merseburg und Berufsbildende Schule des Landkreises Saalekreis in Merseburg werden durch die Varianten nicht betroffen.		
5.9.1. REP Allgemeine Ziele und Grundsätze der Verkehrsentwicklung (BD Z 5.9.1.7., Z 5.9.1.8.) 3.3 LEP Verkehr Logistik (BD Z 63, Z 64, Z 66)	Die Varianten OU B 181 n 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 voraussichtlich eine Rückstufung der bestehenden B 181 sein. Alle Varianten beginnen am Ortsausgang Günthersdorf und queren die Landesstraßen L184 und L183. Anschlussstellen sind jeweils vorgesehen, so dass eine Anbindung nachgeordneter Straßen gewährleistet ist..		
	Der Neu- bzw. Ausbau der B 181 Merseburg-Leipzig ist zur Wirtschaftsförderung, zur Funktionsfähigkeit, zur Erreichbarkeit und zur Entlastung von Zentralen Orten dringend erforderlich. Alle drei Varianten dienen dem REP Ziel 5.9.3.4. gleichermaßen. Sie konkretisieren die im REP festgelegte Trasse und setzen den enthaltenen Handlungsauftrag um. Abweichungen der Trassenlage stehen daher nicht im Widerspruch zu der REP Festlegung.		
5.9.4 REP Radverkehr und fußläufiger Verkehr (ZD, BD Z 5.9.4.3 3.3.2. LEP: Rad- und fußläufiger Verkehr (BD G 73)	Es ist kein festgelegter regional oder überregional bedeutsamer Rad- oder Wanderweg betroffen.		
3.3.2 LEP Straßenverkehr (BD Z 81) 5.9.3. REP Straßenverkehr (ZD)	Die geplante B 181 n ist als Neubauvorhaben explizites Ziel der Raumordnung. Sämtliche Varianten sind raumordnungskonform. 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		
Belange / räumliche Festlegungen	Verglichene Teilvarianten Abschnitt A		
	A 1.3	A 2.1	A 2.2
BD Z 5.9.3.4, Z 5.9.3.6, Z 5.9.3.7) 3.3.2 LEP Straßenverkehr (BD G 58) zusammen mit 4.1.1, Freiraumschutz (G 86, G 87)	Hinsichtlich des Grundsatzes der Minimierung der Flächeninanspruchnahme und der Zerschneidungswirkung in den Freiräumen und Kulturlandschaften (LEP G 58) schneidet A 1.3 besser ab als die übrigen Varianten. Bezogen auf die Biodiversität schneidet die Variante zugleich schlechter ab. Insgesamt gleichrangige Einstufung zu A 2.2	Aufgrund der größten Flächeninanspruchnahme und größten Zerschneidungslänge in den Freiräumen und Kulturlandschaften erweist sich diese Variante als nachrangig.	Hinsichtlich des Grundsatzes der Minimierung der Flächeninanspruchnahme und der Zerschneidungswirkung in den Freiräumen und Kulturlandschaften (LEP G 58) schneidet A 2.2 schlechter ab als die Variante A 1.3. Bezogen auf die Biodiversität schneidet sie zugleich besser ab. Insgesamt gleichrangige Einstufung zu A 1.3
3.3.3. LEP Wasserstraßen und	„Bis zu einer endgültigen Entscheidung über die Vollendung des vor dem zweiten Weltkrieg begonnenen Ausbaus des Saale- Elster- Kanals soll die Kanaltrasse zwischen der Saale bei Kreykau (Landkreis Saalekreis) und Leipzig von dauerhaft entgegenstehenden		

Belange / räumliche Festlegungen	Verglichene Teilvarianten Abschnitt A			
	A 1.3	A 2.1	A 2.2	
Binnenhäfen (BD Z 87) 5.9.5 REP Wasserstraßen und Binnenhäfen (ZD, BD Z 5.9.5.1., Z 5.9.5.4.) Weitere textliche Ziele u. Grundsätze: Saale-Leipzig -Kanal (ehemals Elster-Saale-Kanal LEP 3.6.5.6, REP Z 5.9.5.4	<p>Nutzungen freigehalten werden“ (REP Z 5.9.5.4). Wenngleich ein Ausbau als Bundeswasserstraße derzeit nicht vorgesehen ist, (WSV 2018, dort als <i>Saale-Leipzig –Kanal</i> bezeichnet), gelten diese Ziele.</p> <p>Sofern ein Ausbau für den Güterschiffsverkehr vorgesehen werden sollte, wäre die Dimensionierung der Brückenbauwerke über den Kanal zwar nicht ausreichend. Die Überbrückung wäre in diesem Fall –ähnlich wie alle anderen Querungen- neu zu bauen. Daher ist die Querung gleichwohl raumordnungskonform. Es besteht kein grundlegender Unterschied zwischen den Varianten.</p>	<p>Da eine Trasse der B 181n in Parallelführung zur Kanaltrasse bereits im REP enthalten ist, entspricht die parallel geführte Trassenplanung im Grundsatz den Zielen der Raumordnung. Zudem ist die Zielfestlegung aufgrund der Maßstäblichkeit und fehlenden Parzellenschärfe der Raumordnung nicht auf das konkret vorhandene Kanalrelikt beschränkt, sondern als korridorbezogen zu interpretieren. Unter Berücksichtigung der im Planfeststellungsverfahren bestehenden Spielraums für die endgültige Tassenfestlegung der B 181 wird A 1.3 als raumordnungskonform gewertet.</p>	<p>Da der Trassenverlauf abgerückt von der Kanaltrasse verläuft, wird die Variante im Weiteren als raumordnungskonform gewertet</p>	<p>Da eine Trasse der B 181n in Parallelführung zur Kanaltrasse bereits im REP enthalten ist, entspricht die parallel geführte Trassenplanung im Grundsatz den Zielen der Raumordnung. Zudem ist die Zielfestlegung aufgrund der Maßstäblichkeit und fehlenden Parzellenschärfe der Raumordnung nicht auf das konkret vorhandene Kanalrelikt beschränkt, sondern als korridorbezogen zu interpretieren. Unter Berücksichtigung der im Planfeststellungsverfahren bestehenden Spielraums für die endgültige Tassenfestlegung der B 181 wird A 2.2 als raumordnungskonform gewertet.</p>
Bündelung von Trassen	<p>Bezüglich des Bündelungsgebotes erweist sich diese Variante als vorteilhaft, da es zu einer weitgehenden Bündelung von Verkehrsstrassen käme.</p>	<p>Es kommt nicht zu einer Bündelung. A 2.1 schneidet am ungünstigsten ab.</p>	<p>Bezüglich des Bündelungsgebotes erweist sich diese Variante als weniger vorteilhaft, da sie auf kürzerer Strecke eine parallele Linienführung aufweist.</p>	
3.3.4 LEP: Energie (BD G 81) 5.10. REP Trassen / Leitungen der techn. Infrastruktur 5.10.1. REP Energieversorgung (BD Z 5.10.1.1) 5.10.4. REP Erdöl- / Produktenleitungen (ZD, BD Z 5.10.4.1)	<p>Die Varianten kreuzen eine Gasversorgungsleitung mit überregionaler Bedeutung, die östlich von Zöschen das UG in Nord-Süd-Richtung quert. Eine Konformität ist nicht per se gegeben, wird aber als voraussichtlich erreichbar bewertet.</p>			
Korridor der Gleichstrom - Höchstspannungsleitung Südostlink (sonstiger Belang)	<p>Der Korridor des Südostlink quert den Untersuchungsraum in Nord – Süd-Richtung im Abschnitt westlich von Zöschen – Zscherneddel und knickt im Bereich des reliktschen Saale - Elster Kanals in südöstlicher Richtung ab. Derzeit befindet sich das Vorhaben im Planfeststellungsverfahren. Es ist daher davon auszugehen, dass die als Erdkabel verlegte Leitung bereits in Betrieb ist, wenn die B 181n ins Planfeststellungsverfahren geht. Die Querung eines Höchstspannungs-Erdkabels erfordert technische Vorkehrungen und kann Auswirkungen auf die Feintrassierung haben. So ist im Bereich des reliktschen Saale – Elster Kanals eine Unterbohrung in geschlossener Bauweise geplant. Der Bereich der Bohrgrube dieser Unterbohrung scheidet für die Trassierung der B 181n aus.</p> <p>Jedoch zeigt Abb. 8, dass im Bereich der alternativen Trassenführungen der B 181n Abschnitte mit geschlossener Bauweise vorgesehen sind. Daher wird davon ausgegangen, dass eine vorsorgliche Berücksichtigung der hier geprüften Trassenführungen der B 181n erfolgt ist. Die geprüften Alternativen können daher raumordnungskonform umgesetzt werden.</p>			

Belange / räumliche Festlegungen	Verglichene Teilvarianten Abschnitt A		
	A 1.3	A 2.1	A 2.2
Teilbewertung Standortpotenziale und der technischen Infrastruktur	Aufgrund der Bündelungsmöglichkeit mit dem relikthischen Saale – Elster-Kanal bei ansonsten geringen Unterschieden schneidet A 1.3 hinsichtlich der Standortpotenziale am günstigsten ab.	Aufgrund der fehlenden Bündelungsmöglichkeit schneidet A 2.1 deutlich ungünstiger als die anderen Varianten ab.	Mit geringem Abstand zu A 1.3 schneidet A 2.2 ungünstiger ab.

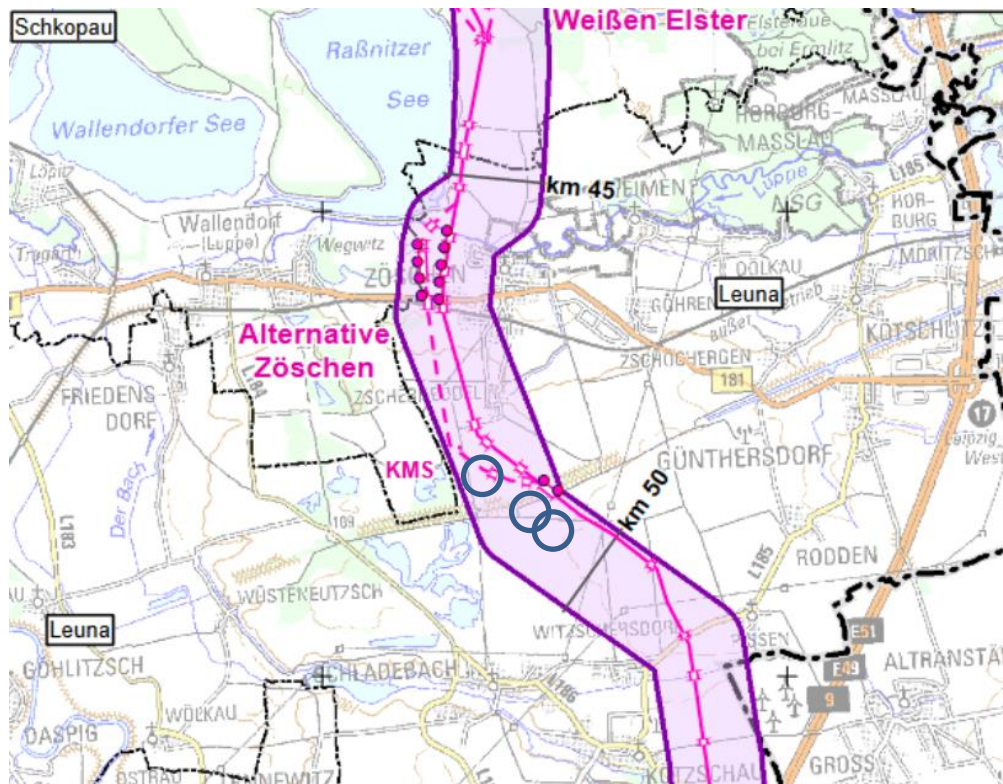


Abbildung 9: Korridor der Gleichstrom - Höchstspannungsleitung Südostlink im Untersuchungsraum mit Trassenachse und Angaben zu geschlossener Bauweise

https://www.50hertz.com/Portals/1/Dokumente/Netz/SuedOstLink/Abschnitt%20A2/50Hertz_SuedOstLink_A2_%20C3%9Cbersichtskarte_Stand20210708.pdf?ver=EurmlooQzaiDFMgMx6aqiA%3d%3d (aufgerufen am 22.3.2023)

4.1.4 Ziele und Grundsätze zur Entwicklung der Freiraumstruktur im Abschnitt A

Tabelle 6 Teilvariantenvergleich Abschnitt A: Freiraumstruktur

Belange / räumliche Festlegungen	Verglichene Teilvarianten Abschnitt A		
	A 1.3	A 2.1	A 2.2
REP 5.3. Vorranggebiete REP 5.7. Vorbehaltsgebiete TEP 3.2. Vorranggebiete und Vorrangstandorte Mitprüfung LEP 4. Ziele und Grundsätze zur Entwicklung der Freiraumstruktur			
5.3.1. REP VR Natur und Landschaft 4.1. LEP Schutz des Freiraums 4.1.1. LEP Natur und Landschaft	<p>Das von der Planung (alle Varianten) im Abschnitt A östlich der L 184 betroffene Vorranggebiet für Natur und Landschaft „Wiesen und Kiesgrube bei Schladebach“ (Gebietsnummer 36) dient der Sicherung vorhandener natürlicher und teilweise aus bergbaulicher Tätigkeit hervorgegangener Bodenstrukturen einschließlich der sich hier entwickelnden Lebensräume einer Vielzahl von Tier- und Pflanzenarten (RPG Halle, REP S. 23). 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 Biotopverbundenheit des ökologischen Verbundsystems Sachsen-Anhalt (vgl. Unterlage – Umweltverträglichkeitsstudie- 19.1, Kap. 4)</p> <p>Dort vorkommende Tier- und Pflanzenarten sind auf dynamische Lebensraumbedingungen eingestellt und weisen typischerweise eine hohe Störungstoleranz und ein hohes Ausbreitungsvermögen auf.</p> <p>Gleichwohl bildet eine Straße (auch) in diesem Lebensraum eine Zäsur, die mit einer Unterbrechung von Funktionszusammenhängen insbes. für auf terrestrische Ausbreitung angewiesene Tierarten verbunden ist. Allerdings ist es möglich, durch geeignete Querungshilfen wie beispielsweise Amphibientunnel ein Mindestmal 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 (a.a.O.).</p>		
	<p>Die Variante quert das VR N+L Wiesen und Kiesgrube bei Schladebach im Randbereich auf einer Länge von ca. 163 m. Im Bereich der Anschlussstelle L 184 werden 1,6 ha am Rand des VR N+L (bereits durch angrenzende Straßen vorbelastet) abgetrennt.</p> <p>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.</p>	<p>Die Variante quert das VR N+L Wiesen und Kiesgrube bei Schladebach auf einer Länge von ca. 412 m im zentralen Bereich. An dieser Stelle ist eine Faunabrücke über die B 181 vorgesehen, die für eine Verminderung negativer Auswirkungen sorgt.</p> <p>Aufgrund der zentralen Zerschneidung des Vorranggebietes wird diese Variante gegenüber A 1.3 und A 2.2 als nachrangig bewertet.</p>	<p>Die Variante quert das VR N+L Wiesen und Kiesgrube bei Schladebach im Randbereich auf einer Länge von ca. 163 m. Im Bereich der Anschlussstelle L 184 werden 1,6 ha am Rand des VR N+L (bereits durch angrenzende Straßen vorbelastet) abgetrennt.</p> <p>Die Variante reicht zusätzlich an den südöstlichen Rand des VR heran, so dass es hier zu einer Unterbrechung von Funktionszusammenhängen sowie zu stärkeren Beeinträchtigungen durch Verkehrsmissionen kommt als bei der Variante A 1.3, die hier einen etwas größeren Abstand (>150 m) einhält. Die Variante wird aufgrund dieser Randeffekten als nachrangig bewertet.</p>
	<p>Im LEP festgelegte VR Natur und Landschaft sind nicht betroffen.</p>		
5.7.3. REP VB Aufbau eines ökologischen Verbundsystems 4.1.1. LEP	<p>Das VB an Elster und Luppe soll gem. der Begründung der Festlegung dazu dienen, für weit auseinanderliegende Biotope großflächige, naturbetonte band- und linienartige Verbundachsen zu schaffen und erhalten (RPG Halle, REP S. 95).</p> <p>Das Gebiet wird im Abschnitt A 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.</p>		

Belange / räumliche Festlegungen	Verglichene Teilvarianten Abschnitt A		
	A 1.3	A 2.1	A 2.2
Natur und Landschaft	<p>Das VB an Elster und Luppe wird auf einer Länge von ca. 3,83 km gequert. Im Bereich der Anschlussstellen an die L 184 und L 183 wird insgesamt eine Fläche von ca. 9,2 ha in Anspruch genommen. Eine Faunabrücke im Bereich des Elster-Saale-Kanalbetts vermindert die Zerschneidungswirkung der Variante.</p> <p>Die vergleichsweise geringste Querungslänge ist durch den Verlauf entlang der Kanaltrasse östlich der L 184 begründet. Die Bündelungsmöglichkeit mit dem reliktsichen Saale – Elster Kanal entspricht dem Ziel der Region Halle für die Verkehrsinfrastruktur (REP Z 5.9.3.2.)</p>	<p>Das VB an Elster und Luppe wird auf einer Länge von ca. 4,27 km gequert.</p> <p>Im Bereich der Anschlussstelle an die L 184 wird eine Fläche von 12,55 ha in Anspruch genommen.</p> <p>Aufgrund der mit Abstand größten quantitativen Betroffenheit bei gleichzeitig fehlender Bündelung schneidet A 2.1 mit Abstand am ungünstigsten ab.</p>	<p>Das VB an Elster und Luppe wird auf einer Länge von ca. 4,61 km gequert.</p> <p>Im Bereich der Anschlussstelle an die L 184 wird eine Fläche von 9,2 ha in Anspruch genommen.</p> <p>Die Variante schneidet gegenüber A 1.3 deutlich ungünstiger ab.</p>
	Die Varianten nehmen an der Anschlussstelle L 183 die gleiche Fläche (ca. 2,5 ha) des VB Saaletal und Nebentäler in Anspruch.		
5.3.2. REP VR / VB Landwirtschaft 4.2.1 LEP Landwirtschaft	VR Landwirtschaft des REP und des LEP sind von den Varianten nicht betroffen. VB des REP sind von den Varianten nicht betroffen. Das im LEP festgelegte VB Landwirtschaft befindet sich überwiegend südlich des Elster-Saale-Kanals und reicht nördlich Wüstenetzsch auch über den Kanal hinaus. Es ist durch keine der Varianten betroffen.		
3.2.2.1. TEP VR Landwirtschaft (ZD)	<p>Zu der Festlegung des TEP hat das MID wie folgt Stellung genommen (MID 2023): „Bei dem VRG für Landwirtschaft „südlich Zöschen“ im TEP Merseburg aus dem Jahr 1998 handelt es sich um ein Ziel der Raumordnung, welches durch die zuständige Landesstraßenbaubehörde (LSBB) als Vorhabenträgerin 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.“</p> <p>Diese Bewertung wird der Beurteilung der Raumverträglichkeit nachfolgend zu Grunde gelegt.</p> <p>Zudem ist zu berücksichtigen, dass bereits die im REP enthaltene Trasse der B 181n das VR Landwirtschaft zerschneidet.</p>		
	<p>Das VR Landwirtschaft wird auf einer Länge von ca. 0,86 km randlich betroffen. A 1.3 schneidet im Vergleich mit Abstand am günstigsten ab.</p> <p>Da die im REP enthaltene Trasse der B 181n das VR Landwirtschaft gleichermaßen tangiert und dabei zu stärkerer Zerschneidung führt, verbessert dies die Situation und steht dem Ziel der Raumordnung nicht entgegen.</p>	<p>Die Variante weist mit ca. 1,73 km die längste Zerschneidungslänge und die stärkste Zerschneidungswirkung auf. Beides übertrifft die Wirkung der festgelegten Raumordnungstrasse erheblich.</p> <p>Zudem erfolgt Flächeninanspruchnahme durch ein Querbauwerk (BW A2.1-03Ü).</p> <p>Variante A 2.1 schneidet am ungünstigsten ab, aufgrund der für die Festlegung konstatierten Handlungsmöglichkeiten wird die Konformität als noch herstellbar be-</p>	<p>Die Variante weist eine Zerschneidungslänge von ca. 1,43 km auf und zugleich eine stärkere Zerschneidungswirkung als A 1.3.</p> <p>Da die im REP enthaltene Trasse der B 181n das VR Landwirtschaft gleichermaßen zerschneidet kann A 2.2 als raumordnungskonform angesehen werden.</p>

Belange / räumliche Festlegungen	Verglichene Teilvarianten Abschnitt A		
	A 1.3	A 2.1	A 2.2
		wertet.	
5.3.4. REP BD, Z 5.3.4.4 4.1.2. LEP Hochwasserschutz (BD Z 124, Z 125)	<p>Laut den Zielen des LEP ist ein VR für das Gewässer Bach durch die Regionalplanung festzulegen. Das REP hat zwar in seiner zeichnerischen Darstellung kein VR Hochwasserschutz für das Gewässer „Bach“ festgelegt. Textlich ist jedoch festgelegt, dass das <i>nicht</i> wasserrechtlich festgesetzte Überschwemmungsgebiet (Ausuferungs- und Retentionsflächen) am „Bach“ die Festlegungen des LEP LSA erweitert.</p> <p>Allerdings besteht zwischenzeitlich am „Bach“ eine wasserrechtliche Festsetzung des Überschwemmungsgebietes (vgl. Unterlage 19.2/1 – Planungsraumanalyse). Diese bildet aufgrund der textlichen Festlegung zugleich ein Ziel der Raumordnung.</p> <p>Aufgrund der gegenüber der regionalplanerischen Festlegung zu verzeichnenden höheren Konkretheit der fachrechtlichen Sicherung erfolgt die Berücksichtigung zur Vermeidung einer Doppelbewertung an Hand der fachrechtlichen Festlegung als sonstiger öffentlicher Belang in Abschnitt 4.1.2.</p>		
5.3.6. REP 3.2.2.5. TEP VR Rohstoffgewinnung 4.2.3. LEP Rohstoffsicherung	<p>Das im REP festgelegte VR Rohstoffgewinnung Kiessand (< 50 ha im Tagebau), im TEP als flächenhaftes VR dargestellt, befindet sich südlich des Elster-Saale-Kanals innerhalb des Planungsraumes, eine Betroffenheit ist nicht festzustellen.</p> <p>VR Rohstoffgewinnung der übrigen Pläne befinden sich außerhalb des Plangebietes und sind nicht betroffen.</p>		
5.6.1 REP: Gebiet zur Sicherung / Entwicklung von Raumfunktionen 1.3. TEP Auslaufender Braunkohletagebau	<p>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 / Entwicklung von Raumfunktionen als Sanierungsgebiet des Altbergbaues (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 weitere Festlegungen, wie das VR Landwirtschaft des TEP konkretisiert. Daher erfolgt keine eigenständige Bewertung der Festlegung unter 5.6.1.</p> <p>Abbau-/ Verkippungsgrenzen ehemaliger Tagebaue im Bereich der B 181 sind nicht betroffen</p>		
6.2. REP Bodenschutz: (2. G: sparsamer Umgang mit Grund und Boden, Begrenzung Versiegelung auf notwendiges Maß) 4.1.5. LEP Bodenschutz und Flächenmanagement (BD G 109)	<p>Der Neubau der B 181 widerspricht den Zielen des Bodenschutzes zwar grundsätzlich. Da zugleich eine Trasse der B 181n im REP enthalten ist, steht die Neutrassierung jedoch nicht im Konflikt zu den Festlegungen.</p> <p>Die Länge der Varianten unterscheidet sich unwesentlich (100 m und 200 m), die Zahl der Anschlussstellen und der Querbauwerke unterscheidet sich nicht, so dass alle Varianten im Betrachtungsmaßstab der Raumordnung als gleichwertig angesehen werden können.</p>		
6.3. REP Gewässerschutz (1. G: Gewässer dürfen nicht mehr als unvermeidbar beeinträchtigt werden, insbes. soll die Belastung mit Schadstoffen vermindert werden). 4.1.3 LEP Gewässerschutz (BD G 95)	<p>Die Varianten queren gleichermaßen das Fließgewässer „Bach“, welches ein wichtiger Verbindungskorridor für Fischotter und Biber zwischen einem zentralen Verbreitungsgebiet im Bereich der Luppeaue (FFH-Gebiet „Saale-, Elster-, Luppe-Aue zwischen Merseburg und Halle“ und dem FFH-Gebiet „Wiesengebiet westlich Schladebach“ ist und eine regional bedeutsame Biotopverbundeinheit im ökologischen Verbundsystem Sachsen-Anhalt darstellt. Die gleichermaßen zu querenden Gewässer Mittelgrundgraben und Quellgraben weisen eine Eignung als angrenzender Lebensraum für die genannten Arten auf. Die Variante A 2.2 quert als einzige das Relikt des Saale - Elster-Kanals in einem wassergefüllten Abschnitt.</p> <p>Die in der UVS genannten Maßnahmen zu Vermeidung und Verminderung erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen (Gestaltung der Brückenbauwerke, Uferstreifen, Kastendurchlass) vermeiden bzw. vermindern die Umweltauswirkungen. Die Vermeidung unzulässiger Schadstoffbelastungen wird im Rahmen der Planung der Entwässerungsanlagen gemäß dem Stand der Technik sicherzustellen sein, so dass alle Varianten als gleichwertig angesehen werden können.</p>		
6.6. REP Klimaschutz (2. G: Reduktion der Treibhausgasemission, Erhalt / Wie-	<p>Der CO₂ –Ausstoß der Varianten ist im Hinblick auf Emission von Treibhausgasen aufgrund ähnlicher Längen vergleichbar.</p> <p>Die Varianten queren gleichermaßen die Niederung von Bach und Quellgraben, die eine geringe Bedeutung als Kaltluft- und Frischluftentstehungsgebiet und Luftaustauschbahn hat. Somit ist eine geringe Relevanz festzustellen.</p>		

Belange / räumliche Festlegungen	Verglichene Teilvarianten Abschnitt A		
	A 1.3	A 2.1	A 2.2
<p>derherstellung klimatisch wirksamer Funktionen wie Kalt- und Frischluftentstehungsgebiete und Luftaustauschbahnen)</p> <p>4.1.4. LEP Klimaschutz, -wandel (G 98, G 105)</p>	<p>Alle Varianten können als gleichwertig angesehen werden.</p>		
<p>Teilbewertung Entwicklung Freiraumstruktur</p>	<p>Variante A 1.3 schneidet bei in etwa gleicher Flächeninanspruchnahme des VR N+L besser ab als die Variante A2.2, da sie eine geringere Querungslänge des VB ökologisches Verbundsystem aufweist, über eine Faunabrücke Zerschneidungswirkungen vermindert sowie eine Trassenbündelung aufweist.</p> <p>Die Variante erweist sich am vorteilhaftesten hinsichtlich der Zerschneidungslänge des VR Landwirtschaft.</p> <p>Insgesamt erweist sich die Variante als Vorzugsvariante.</p>	<p>Variante A2.1 schneidet hinsichtlich des VR N+L leicht günstiger als 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.</p> <p>Hinsichtlich des VB ökologisches Verbundsystem ist die Variante am ungünstigsten von allen Varianten zu bewerten.</p> <p>Auch bei der Zerschneidungslänge des VR Landwirtschaft zeigt sich diese Variante als nachrangig.</p> <p>Insgesamt ist diese Variante als nachrangig bewertet.</p>	<p>Variante A 2.2 schneidet bei in etwa gleicher Flächeninanspruchnahme des VR N+L insbesondere hinsichtlich der größeren Querungslänge des VB ökologisches Verbundsystem gegenüber der Variante A 1.3 ungünstiger ab.</p> <p>Die Variante erweist sich als nachrangig gegenüber der Variante A 1.3 hinsichtlich der Zerschneidungslänge des VR Landwirtschaft.</p> <p>Die Variante erweist sich insgesamt als etwas ungünstiger als die Variante A 1.3.</p>

4.1.5 Sonstige öffentliche und private Belange im Abschnitt A

Die sonstigen öffentlichen und privaten Belange beziehen sich vornehmlich auf die land- und forstwirtschaftliche Flächennutzung und die in diesem Zusammenhang ggf. vorhandenen Einrichtungen, Gebäude oder Wege, insbes. auf etwaige Hofstellen. Zudem sind sonstige Wohnplätze oder Infrastrukturelle Einrichtungen –z.B. Gemeindestraßen- im Innen- und Außenbereich relevant. Die städtebaulichen Belange inkl. der bauleitplanerischen Festlegungen für den Innenbereich werden in diesem Abschnitt mitbetrachtet.

Zudem ist darauf hinzuweisen, dass im Abschnitt A ein für das FFH-Gebiet DE 4638-303 eine FFH – Verträglichkeitsprüfung erfolgt ist (Unterlage 19.4.1). Die damit verbundenen Naturschutzbelange werden in der vorliegenden RVS nicht vertieft betrachtet, um eine Doppelbewertung zu vermeiden.

Tabelle 7 Auswirkung auf sonstige öffentliche und private Belange Abschnitt A

Belange / räumliche Festlegungen	Verglichene Teilvarianten Abschnitt A		
	A 1.3	A2.1	A2.2
Bauleitplanung Betroffene Siedlungsflächen / Flächen mit geltendem Baurecht Betroffenheit der Siedlungsgebiete von Lärm / Erweiterungspotenzial	Laut Neuaufstellung des FNP Leuna befindet sich eine gemischte Baufläche in Zschöchergergen in 400 m Entfernung, ein Sondergebiet Tierhaltung/Landwirtschaft angrenzend. Es ist keine Betroffenheit städtebaulicher Zusammenhänge erkennbar.	Laut Neuaufstellung des FNP Leuna befindet sich eine gemischte Baufläche in Zschöchergergen in 400 m Entfernung, <ul style="list-style-type: none"> Sondergebiet Tierhaltung/Landwirtschaft angrenzend, gemischte Baufläche (Dorfgebiet) in Zscherneddel in 190 m Entfernung, Die Variante rückt am nächsten an Wohnbebauung heran. 	Allgemeines Wohngebiet / Gemischte Baufläche (FNP Leuna Neuaufstellung) Zschöchergergen in 400 m Entfernung. Ein Sondergebiet Tierhaltung/Landwirtschaft angrenzend Es ist keine Betroffenheit städtebaulicher Zusammenhänge erkennbar.
Erweiterungsflächen gem. FNP	Nicht betroffen		
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 angeschlossen. Der Weg zwischen Göhren und Pissen wird über die Variante der B 181n geführt. 6 Wegeverbindungen werden unterbrochen bzw. überbaut. Für die unterbrochenen Wege sind Ersatzwege auf einer Länge von 5.404 m herzustellen.	Die Gebrüder-von-Wedel-Straße von Friedensdorf nach Kreypau wird über die Variante der B 181n geführt, ebenso der westliche Weg von dem Sondergebiet Tierhaltung/Landwirtschaft am Roddener Weg Richtung Norden, der östliche Weg von Zöschen Richtung Saale - Elster-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 8.032 m als Ersatz für im Zuge des Trassenbaus entfallene oder durchtrennte vorhan-	Die Gebrüder-von-Wedel-Straße von Friedensdorf nach Kreypau wird überbrückt und über die L 184 an die Variante angeschlossen. Der Weg zwischen Göhren und Pissen wird über die Variante der B 181n geführt. 7 Wegeverbindungen werden unterbrochen oder überbaut. Insgesamt sind Ersatzwege auf einer Länge von 5.242 m baulich herzustellen.

Belange / räumliche Festlegungen	Verglichene Teilvarianten Abschnitt A		
	A 1.3	A2.1	A2.2
		dene Wege baulich her zustellen.	
	<p>Eine Querung des Radwegs am Saale - Elster-Kanal erfolgt</p> <p>1. im Bereich der Überführung der Variante über die bestehende B 181</p> <p>2. bei Querung des reliktischen Saale - Elster-Kanalbetts.</p> <p>Bauwerke, die die Querung für Radfahrer erleichtern, sind nicht vorgesehen.</p>	<p>Eine Querung des Radwegs am Saale - Elster-Kanal erfolgt</p> <p>1. im Bereich der Überführung der Variante über die bestehende B 181</p> <p>2. bei Querung des Saale - Elster-Kanals.</p> <p>Bauwerke, die die Querung für Radfahrer erleichtern, sind nicht vorgesehen.</p>	<p>Eine Querung des Radwegs am Saale - Elster-Kanal erfolgt</p> <p>1. im Bereich der Überführung der Variante über die bestehende B 181</p> <p>2. bei Querung des reliktischen Saale - Elster-Kanalbetts.</p> <p>Bauwerke, die die Querung für Radfahrer erleichtern, sind nicht vorgesehen.</p>
	<p>Eine Überlagerung des Radwegs im Abschnitt mit Verlauf auf der Nordseite des Kanalbetts ist nicht ausgeschlossen. Soweit bei Beibehaltung des Radweges trotz Einhaltung eines Mindestabstands zum Kanalbett weitergehende Abrückung der Variante vom Saale - Elster-Kanal und damit Mehrianspruchnahme der angrenzenden ehemaligen östlichsten Auskiesungsfläche (LSG) erforderlich wird, wird die Variante als nachteilig eingestuft.</p>		
Verkehr – Saale - Elster-Kanal	<p>Gemäß einer Stellungnahme der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV Magdeburg 2018) wird der (reliktische) Saale-Leipzig-Kanal lediglich als sonstige Bundeswasserstraße (Binnenwasserstraße) geführt. Der nicht wassergefüllte Abschnitt ist demnach keine Bundeswasserstraße gem. §1 Abs. 1 und An. 1 des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG). Auch ein Ausbau als Bundeswasserstraße ist danach nicht vorgesehen. Unter Bezug auf § 40 (1) WaStrG bestehen keine Bedenken gegenüber einer Querung im trockenen Abschnitt. Eine Einbindung des WSA wird für die weitere Planung lediglich bei einer Querung im gefluteten Abschnitt (Var. A2.1) als notwendig angesehen. Demzufolge bestehen, unabhängig von der gewählten Variante, keine Nutzungseinschränkungen</p>		
Telekommunikation	<p>Eine Leitung der „Fernmelde Linde AD“ ist von allen Varianten betroffen. Ebenso jeweils ein Kabel der Deutschen Telekom und von Vodafone. Für eine Querung werden geeignete technische Lösungen vorausgesetzt.</p>		
Energieversorgung / Leitungstrassen, Freileitungen	<p>Folgende Leitungstrassen sind gleichermaßen von einer Querung der Varianten betroffen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Elektr. Freileitung 110kV • 2 Kraftstoffleitungen Leuna - Flughafen Leipzig-Halle in Nord-Südwest-Richtung, westlich von Zöschen und östlich von Göhren, • Ferngas (Methan u. Ammoniak) der Leuna-Werke von Ost-in Südwest-Richtung östlich von Zöschen <p>Für eine Querung werden geeignete technische Lösungen bzw. eine geeignete Feintrassierung vorausgesetzt.</p>		
Wasserwirtschaft (Ver- und Entsorgung), Hochwasserschutz	<p>Um die Gewässer nicht mehr als unvermeidbar mit Schadstoffen zu belasten, sehen die Varianten im Bereich der zu querenden Gräben und Bäche je Variante 4 Regenwasserrückhaltebecken mit Behandlungsanlagen vor. Eine erhebliche Betroffenheit kann auf diese Weise verhindert werden</p>		

Belange / räumliche Festlegungen	Verglichene Teilvarianten Abschnitt A		
	A 1.3	A2.1	A2.2
Hochwasserschutzgebiete	Brückenquerung des Bachs (LW>20 m) und des Mittelgrundgrabens (LW>10 m).	Brückenquerung des Bachs (LW>20 m) und des Mittelgrundgrabens (LW>10 m), Querung von 2 Gräben südlich Zscherneddel mit Kastendurchlass, Querung des Saale - Elster-Kanals mit Kastendurchlass	Brückenquerung des Bachs (LW>20 m) und des Mittelgrundgrabens (LW>10 m), Querung von 2 Gräben südlich Zscherneddel, Rückbau des südlichen Teilstücks des östlichen Grabens vorgesehen, Kastendurchlass für den westlichen Graben.
Wasserleitungen	Die Varianten werden als Dammbauwerk durch das Überschwemmungsgebiet HQ100 des Bachs geführt auf 1.250 m bzw. 1.300 m (A 2.1) Länge. Der Unterschied liegt bei unter 5% und wird nicht als bewertungsrelevant eingestuft. Diesbezügliche Auswirkungen werden im UVP-Bericht thematisiert.		
	3 Trinkwasserleitungen, 1 Abwasserdruckleitung	1 Trinkwasserleitung, 1 Abwasserdruckleitung	3 Trinkwasserleitungen, 1 Abwasserdruckleitung
Kreislauf- und Abfallwirtschaft Altlasten gem. ROK	Als Fläche für die Kampfmittelräumung wird die gesamte Flächeninanspruchnahme der Variante A 1.3 angesetzt: 54,9 ha. Aufgrund des geringen Abstands zu A 2.2 (kleiner 5%) schneidet auch A 1.3 noch günstig ab.	Als Fläche für die Kampfmittelräumung wird die gesamte Flächeninanspruchnahme der Variante A 2.1 angesetzt: 54,6 ha. Die Variante ist zudem von einer Altlastfläche betroffen, die durch die Trasse angeschnitten wird und schneidet daher ungünstiger ab.	Als Fläche für die Kampfmittelräumung wird die gesamte Flächeninanspruchnahme der Variante A 2.2 angesetzt: 52,9 ha, dies ist die im Vergleich geringste Betroffenheit.
Naturschutz	Seitens der Naturschutzbehörden ist eine Ausweisung von Teilflächen der Kiesgrube bei Schladebach sowie des nicht wassergefüllten Teils des Saale – Leipzig Kanals als Naturschutzgebiet vorgesehen (LAU Sachsen-Anhalt, Liste der Naturschutzgebiete, Stand 2016; vgl. Unterlage 19.2 Karte 1). Eine solche Planung für den nicht wassergefüllten Teils des Saale – Leipzig Kanals würde den Zielen der Landesplanung sowie des REP Halle im Abschnitt Wasserstraßen entgegenstehen und wird aus diesem Grund hier nicht weitergehend betrachtet.		
	Im Bereich des nicht wassergefüllten Teils des Saale – Leipzig Kanals sowie der angrenzenden Kiesgruben sind geschützte Biotope gem. § 22 NatSchG LSA bekannt. Zudem finden sich in der nördlich gelegenen Feldflur geschützte Baumreihen bzw. Alleen gem. § 21 NatSchG LSA. Deren etwaige Betroffenheit ist Gegenstand der Betrachtung innerhalb der UVS und wird insoweit hier nicht bewertet.		
Landwirtschaftliche Flächennutzung Flächenverlust landwirtschaftliche Fläche Flächenzerschneidung / Wegeverbindungen	Die Variante zerschneidet landwirtschaftliche Nutzflächen auf ca. 5,5 km incl. der Anschlussstellen und erweist sich daher mit Abstand als die vorteilhafteste Variante.	Die Variante zerschneidet landwirtschaftliche Nutzflächen auf ca. 8,2 km incl. der Anschlussstellen.	Die Variante zerschneidet landwirtschaftliche Nutzflächen auf ca. 9,2 km incl. der Anschlussstellen.
	Die Flächeninanspruchnahme der landwirtschaftlichen Nutzflächen beträgt ca. 54,9 ha.	Die Flächeninanspruchnahme der landwirtschaftlichen Nutzflächen beträgt ca. 54,59 ha.	Die Flächeninanspruchnahme der landwirtschaftlichen Nutzflächen erweist sich mit ca. 52,9 ha als vorteilhaft, bei einem Unterschied kleiner 5%.
	An 3 Stellen entstehen durch die Variante ungünstige Flächenzuschnitte (eingeschlossene Flächen zwischen der Trasse B 181n und vorhandenen oder neu herzustellenden Wegen) für eine landwirtschaftliche Bewirtschaftung	An 2 Stellen entstehen durch die Variante ungünstige Flächenzuschnitte (eingeschlossene Flächen zwischen der Trasse B 181n und vorhandenen oder neu herzustellenden Wegen) für eine landwirtschaftliche Bewirtschaftung	An 4 Stellen entstehen durch die Variante ungünstige Flächenzuschnitte (eingeschlossene Flächen zwischen der Trasse B 181n und vorhandenen oder neu herzustellenden Wegen) für eine landwirtschaftliche Bewirtschaftung

Belange / räumliche Festlegungen	Verglichene Teilvarianten Abschnitt A		
	A 1.3	A2.1	A2.2
	tung.	und weist diesbezüglich die geringeren Nachteile auf.	schaftliche Bewirtschaftung
	Die Variante überbaut bzw. zerschneidet die Flächen-drainage auf 1,36 km.	Die Variante überbaut bzw. zerschneidet die Flächendrainage auf 0,4 km und weist mit Abstand die geringsten Nachteile auf.	Die Variante überbaut bzw. zerschneidet die Flächen-drainage auf 1,36 km.
	Es sind auf 600 m Länge Flächen mit stationären Kreisberechnungsanlagen betroffen.	Es sind auf 2.346 m Länge Flächen mit stationären Kreisberechnungsanlagen betroffen, was einer Fläche von ca. 210 ha entspricht und daher mit Abstand die größten Nachteile aufweist	Es sind auf 600 m Länge Flächen mit stationären Kreisberechnungsanlagen betroffen.
	2 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 181n. Eine Betroffenheit des landwirtschaftlichen Betriebes ist anzunehmen.	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.	2 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 181n. Eine Betroffenheit des landwirtschaftlichen Betriebes ist anzunehmen.
Waldflächen	Waldflächen sind in Abschnitt A im Bereich ehemaliger Abbauflächen sowie des reliktischen Saale-Leipzig Kanals vorhanden. Aufgrund der Lage dieser Flächen wird davon ausgegangen, dass keine forstliche Nutzung vorliegt. Es erfolgt keine Bewertung.		
	Waldflächen wären in zwei Abschnitten bei Querung von Abbauflächen sowie Parallelführung des Kanalreliktes betroffen.	Waldflächen wären in einem Abschnitt bei Querung einer Abbaufläche betroffen.	Waldflächen sind nicht betroffen.
Eigentumsverhältnisse/ Eingriffe in Gebäude	Gebäude sind nicht betroffen.		
Teilbewertung sonstige öffentliche und private Belange	3-4 ungünstige 3 mal mit Abstand besser	6 ungünstige 1 mal mit Abstand besser	5 ungünstige 2 mal mit Abstand besser
	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.	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 - Elster-Kanals und das nahe Heranrücken an die Siedlung Zscherned-	Variante A 2.2 erweist sich als noch günstige Variante. Insbes. ist die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen geringer als bei den anderen Varianten. Allerdings bedingt sie mehr ungünstige Zuschnitte landwirtschaftlicher Flächen und

Belange / räumliche Festlegungen	Verglichene Teilvarianten Abschnitt A		
	A 1.3	A2.1	A2.2
		del.	ist auch hinsichtlich drainierter und beregneter Flächen ungünstiger als A 2.1. Dies ist ausschlaggebend für die Bewertung

4.1.6 Gesamtvergleich Raumverträglichkeit Abschnitt A

Das Gesamtergebnis der abschnittsbezogenen Vergleiche ergibt sich aus einer Zusammenschau der Ergebnisse der zuvor dokumentierten Teilvergleiche der RVS 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.

Tabelle 8: Übersicht der Teilergebnisse und Gesamtbewertung im Abschnitt A

Belange / räumliche Festlegungen	Verglichene Teilvarianten Abschnitt A		
	A 1.3	A 2.1	A 2.2
Teilbewertung Raumstruktur	Im Abschnitt A zeigt die Analyse keine maßgeblichen Unterschiede der geprüften Varianten für die Raumstruktur auf. Positive und negative raumstrukturelle Wirkungen stehen nebeneinander. Unter Berücksichtigung der im REP bereits enthaltenen Trasse der B 181 n 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	Aufgrund der Bündelungsmöglichkeit mit dem reliktierten Saale – Leipzig-Kanal bei ansonsten geringen Unterschieden schneidet A 1.3 hinsichtlich der Standortpotenziale am günstigsten ab. Wenn ein Abstand von 20 (bis zu) 50 m zum Kanalrelikt nicht eingehalten werden kann, ist die Variante als nicht raumordnungskonform einzustufen.	Aufgrund der fehlenden Bündelungsmöglichkeit schneidet A 2.1 deutlich ungünstiger als die anderen Varianten ab.	Mit geringem Abstand zu A 1.3 schneidet A 2.2 ungünstiger ab. Sofern die Variante A 1.3 nicht raumordnungskonform sein sollte, wäre die Variante A 2.2 die günstigste Variante.
Teilbewertung Entwicklung Freiraumstruktur	Variante A 1.3 schneidet bei in etwa gleicher Flächeninanspruchnahme des VR N+L besser ab als die Variante A2.2, da sie eine geringere Querungslänge des VB ökologisches Verbundsystem aufweist, über eine Fauna-brücke Zerschneidungswirkungen vermindert sowie eine Trassenbündelung aufweist. Die Variante erweist sich am vorteilhaftesten hinsichtlich der Zerschneidungslänge	Variante A2.1 schneidet hinsichtlich des VR N+L leicht günstiger als A 1.3 ab, da trotz höchster Zerschneidungslänge keine Fläche für die Anschlussstellen in Anspruch genommen wird. Eine Faunabrücke vermindert die negativen Auswirkungen durch die Zerschneidung an zentraler Stelle. Hinsichtlich des VB ökologisches Verbundsystem ist die Variante am ungünstigsten von allen Varianten zu bewerten.	Variante A 2.2 schneidet bei in etwa gleicher Flächeninanspruchnahme des VR N+L insbesondere hinsichtlich der größeren Querungslänge des VB ökologisches Verbundsystem gegenüber der Variante A 1.3 ungünstiger ab. Die Variante erweist sich als nachrangig gegenüber der Variante A 1.3 hinsichtlich der Zerschneidungslänge des VR Landwirtschaft. Die Variante erweist sich insgesamt als etwas

Belange / räumliche Festlegungen	Verglichene Teilvarianten Abschnitt A		
	A 1.3	A 2.1	A 2.2
	des VR Landwirtschaft. Insgesamt erweist sich die Variante als Vorzugsvariante.	Auch bei der Zerschneidungslänge des VR Landwirtschaft zeigt sich diese Variante als nachrangig. Insgesamt ist diese Variante als nachrangig bewertet.	ungünstiger als die Variante A 1.3.
Teilbewertung sonstige öffentliche und private Belange	3-4 ungünstige 3 mal mit Abstand besser 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.	6 ungünstige 1 mal mit Abstand besser Variante A 2.1 erweist sich als ungünstigste Variante. Nachteilig ist insbesondere die fehlende Zugänglichkeit landwirtschaftlichen Flächen zwischen B 181 alt, B 181n südlich des Saale - Elster-Kanals und das nahe Heranrücken an die Siedlung Zscherneddel.	5 ungünstige 2 mal mit Abstand besser Variante A 2.2 erweist sich als noch günstige Variante. Die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen ist geringer als bei den anderen Varianten. Allerdings bedingt sie mehr ungünstige Zuschnitte landwirtschaftlicher Flächen und ist auch hinsichtlich drainierter und beregneter Flächen ungünstiger als A 2.1.
Gesamtvergleich der Raumverträglichkeit und Betroffenheit sonstiger öffentlicher und privater Belange	A 1.3 bildet aufgrund ihres günstigeren Abschneidens hinsichtlich der Standortpotenziale und der technischen Infrastruktur sowie die Entwicklung der Freiraumstrukturen die Vorzugsvariante der RVS. Aufgrund ihres gleichzeitig günstigen Abschneidens bei den sonstigen öffentlichen und privaten Belangen bildet sie auch in der Gesamtbetrachtung mit deutlichem Abstand die Vorzugsvariante im Abschnitt A.	A 2.1 schneidet bezüglich der Auswirkungen auf die Standortpotenziale und der technischen Infrastruktur und der Entwicklung der Freiraumstrukturen innerhalb der RVS. sowie der sonstigen öffentlichen und privaten Belange jeweils ungünstiger als A 1.3 und A 2.2 ab und belegt in der Rangreihung der im Abschnitt A geprüften Varianten daher mit deutlichem Abstand den dritten Platz.	A 2.2 schneidet bezüglich der Auswirkungen auf die Standortpotenziale und der technischen Infrastruktur und der Entwicklung der Freiraumstrukturen innerhalb der RVS. sowie der sonstigen öffentlichen und privaten Belange jeweils ungünstiger als A 1.3, zugleich aber jeweils günstiger als A 2.1 ab und belegt in der Rangreihung der geprüften Varianten im Abschnitt A daher den zweiten Platz.

4.2 Abschnittsbezogener Variantenvergleich im Abschnitt B

4.2.1 Ziele und Grundsätze zur Entwicklung der Raumstruktur im Abschnitt B

Tabelle 9: Teilvariantenvergleich Abschnitt B: Raumstruktur

Belange / räumliche Festlegungen	Verglichene Teilvarianten Abschnitt B		
	B 1 Pg	B 1 Pf	B 1.5
REP 5.1. Raumstruktur der Planungsregion Halle			
LEP 1. Ziele und Grundsätze zur Entwicklung der Raumstruktur			
5.1.1. REP Planungsregion Halle 1.1. LEP Planungsregionen	Die Ziele und Grundsätze sind allgemeiner Art und werden an dieser Stelle nicht eigenständig geprüft. In nachfolgenden Abschnitten, wo sie konkreter gefasst wurden, werden sie mitgeprüft.		
5.1.2. REP Ordnungsraum (ZD, BD Z 5.1.2.5. und G 5.1.2.6.) 1.3. LEP Ordnungsraum (BD G 4) 1.3.1. Verdichtungsraum (BD Z 8, Z 10) 1.3.2. Den Verdichtungsraum umgebender Raum	Die Varianten tragen gleichermaßen dazu bei, den Verdichtungsraum als leistungsfähigen Wirtschaftsstandort zu stärken. Die OU 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-Grundsatz 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 zugleich eine Trasse der B 181 n im Plan enthalten ist, kommt diesem Konflikt nur eine untergeordnete Bedeutung zu; die bereits erfolgte Raumordnung weist auf die Vorrangigkeit der Planung gegenüber den aufgerufenen Belangen hin.		
5.1.3. REP Ländlicher Raum (BD G 5.1.3.1.1. und 5.1.3.1.3)	Der Bereich östlich der Stadtgrenze Merseburg ist als ländlicher Raum im Einzugsgebiet des Verdichtungsraums Halle festgelegt, wo die Sicherung von Freiräumen bei der ordnungspolitischen Sicherung eine besondere Bedeutung hat. Verstärkt ordnende Maßnahmen im Sinne einer stärkeren planerischen Steuerung der räumlichen Nutzung sind erforderlich. Der Sicherung von Freiräumen soll besondere Bedeutung beigemessen werden. (REP G 5.1.3.1.1. und 5.1.3.1.3.) Die Trassenvarianten beanspruchen gleichermaßen Freiräume. Da zugleich eine Trasse der B 181 n im Plan enthalten ist, kommt diesem Konflikt nur eine untergeordnete Bedeutung zu; die bereits erfolgte Raumordnung weist auf die Vorrangigkeit der Planung gegenüber den aufgerufenen Belangen hin. Die Betroffenheit von Freiraumfunktionen wird im Abschnitt 4.1.4 detailliert bewertet.		
5.1.4. REP Entwicklungssachsen (ZD, BD Z 5.1.4.1) 5.1.4 REP-Entwurf Entwicklungssachsen (ZD, BD Z 1) 1.5. LEP Entwicklungssachsen (BD Z 17)	Die Varianten dienen gleichermaßen dem Ziel (LEP Z 17 und REP Z 5.1.4.3.), innerhalb der Entwicklungsachse Halle-Leipzig die Verdichtungsräume neben anderen Verkehrsträgern als bedeutende Bundesstraße national und international anzubinden und damit den Logistikstandort Sachsen-Anhalt zu fördern und weiterzuentwickeln. Laut REP-Entwurf befinden sich die Varianten im östlichen Teil innerhalb der regionalen Entwicklungsachse, im westlichen Teil binden sie in eine überregionale Entwicklungsachse von Bundes- und Landesbedeutung ein. Die Planung stützt die betrachteten Festlegungen und ist darauf bezogen daher raumverträglich		
Teilbewertung Raumstruktur	Im Abschnitt B zeigt die Analyse keine maßgeblichen Unterschiede der geprüften Varianten für die Raumstruktur auf. Positive und negative raumstrukturelle Wirkungen stehen nebeneinander. Unter Berücksichtigung der im REP bereits enthaltenen Trasse der B 181 n überwiegen die positiven Wirkungen.		

4.2.2 Ziele und Grundsätze zur Entwicklung der Siedlungsstruktur im Abschnitt B

Tabelle 10: Teilvariantenvergleich Abschnitt B: Siedlungsstruktur

Belange / räumliche Festlegungen	Verglichene Teilvarianten Abschnitt B		
	B 1 Pg	B 1 Pf	B 1.5
1. TÄ REP: 3.1.2. Ziele und Grundsätze zur Entwicklung der Siedlungsstruktur Mitprüfung LEP 2. Ziele und Grundsätze zur Entwicklung der Siedlungsstruktur			
1. TÄ REP 3.1.2.1. Zentrale Orte (ZD, BD Z 1, Z 2) 2.1. LEP Zentrale Orte (BD G 14, Z 28, Z 34, Z 37)	<p>Die Varianten sichern im Verflechtungsbereich in gleichem Maße die Erreichbarkeit von überörtlichen Versorgungseinrichtungen 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).</p> <p>Die Ausrichtung der drei Varianten auf das Mittelzentrum Merseburg und über die Landesgrenze hinweg Richtung Oberzentrum Leipzig sichert die Verknüpfung zum regionalen und überregionalen Verkehr (LEP Z 34).</p> <p>Die Varianten stehen dem LEP-Ziel 2.1 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.</p>		
1. TÄ REP 3.1.2.2 1. Sicherung und Entwicklung der Daseinsvorsorge (Z 2) 2.2. LEP Sicherung und Entwicklung der Daseinsvorsorge	<p>Da die städtebauliche Entwicklung auf die Innenentwicklung in den Siedlungsgebieten auszurichten ist (TÄ-REP Z 2), ist für die innerörtliche Anbindung in Merseburg zunächst ein Zielkonflikt festzustellen, der die Konformität zu den genannten Zielen in Frage stellt, denn es werden Siedlungsflächen beansprucht oder belastet. Da eine Trasse der B 181n im REP enthalten ist, entspricht die Planung jedoch im Grundsatz den Zielen der Raumordnung. In einer Abwägung der betroffenen Ziele besteht ein überwiegendes Gewicht der verkehrlichen Zielsetzung. Die Konformität kann somit grundsätzlich hergestellt werden.</p> <p>Die differenzierte Bewertung wird in der nachfolgenden Zeile dokumentiert</p>		
	Die Varianten führen auf einer kürzeren Strecke (700 m) zu Einschränkungen der Siedlungsentwicklung zentraler Orte aufgrund von Flächeninanspruchnahme und Verkehrsemissionen. Dies bewirkt eine vorteilhaftere Bewertung der Varianten B 1 Pg und B 1 Pf.	B 1.5 bewirkt eine ungünstigere Bewertung, da sie auf einer längeren Strecke (1.800 m im Mittelzentrum Merseburg und 500 m im Grundzentrum Leuna) zu Einschränkungen der Siedlungsentwicklung führen kann, was jedoch durch Lärmschutzmaßnahmen vermindert werden kann.	
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 ist B 1.5 als nachrangig bewertet.	

4.2.3 Ziele und Grundsätze zur Entwicklung der Standortpotenziale und der technischen Infrastruktur im Abschnitt B

Tabelle 11 Teilvariantenvergleich Abschnitt B: Standortpotenziale und technische Infrastruktur

Belange / räumliche Festlegungen	Verglichene Teilvarianten Abschnitt B		
	B 1 Pg	B 1 Pf	B 1.5
REP 5.4. Vorrangstandorte REP 5.5. Regional bedeutsame Standorte REP-Entwurf 5.5.1. Regional bedeutsame Standorte für Industrie- und Gewerbe Mitprüfung LEP 3. Ziele und Grundsätze zur Entwicklung der Standortpotenziale und der technischen Infrastruktur			
5.4.1 REP VR für landesbedeutsame, großflächige Industrieanlagen (BD Z 5.4.1.1) 5.4.2. REP-Entwurf: VR für landesbedeutsame Industrie- und Gewerbeflächen (ZD)	Die Varianten schaffen die infrastrukturellen Voraussetzungen, um den Vorrangstandort für landesbedeutsame Industrie- und Gewerbeflächen Leuna (Leuna, Merseburg und Spergau) zu stärken (LEP Z 55, Z 58) und tragen damit dazu bei, Arbeitsplätze zu sichern und zu schaffen (LEP G 47).		
	Die Varianten betreffen laut REP keinen regional bedeutsamen Standort für Industrie- und Gewerbe. Der REP-Entwurf legt den Gewerbestandort Leuna/ Günthersdorf, Kötschlitz östlich des Planungsraumes als regional bedeutsamen Standort außerhalb der Zentralen Orte fest (REP-Entwurf Z 1), der durch die Varianten eine bessere Anbindung an den Vorrangstandort für landesbedeutsame Industrie- und Gewerbeflächen Leuna erhält, sofern Synergien von Bedeutung sein können.		
5.5.1. REP: Regional bedeutsame Standorte für Industrie und Gewerbe (BD G 5.5.1.3) 5.5.1 REP-Entwurf Regional bedeutsame Standorte für Industrie und Gewerbe (BD Z 1) 3.1. LEP: Wirtschaft (BD Z 55, G 47, Z 58)	Die Varianten erschließen den Standort 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 Pendler und Schwerlastverkehr von und zum VR-Standort.	Die Variante erschließt den Standort weiter südlich durch eine längere Streckenführung Richtung Westen über die L 178. Folge ist eine stärkere Entlastung für die Stadt Merseburg nördlich des VR von Verkehr zum und vom VR-Standort, jedoch eine stärkere Belastung des Stadtgebietes im Westen.	
5.5.6 REP: Regional bedeutsame Standorte für soz. und wissenschaftl. Infrastruktur (ZD, BD Z 5.5.6.8.) 3.2. LEP: Wissenschaft / Forschung (BD Z 62)	Die regional bedeutsamen Standorte Fachhochschule Merseburg und Berufsbildende Schule des Landkreises Saalekreis in Merseburg werden durch die Varianten nicht betroffen.		
LEP 3.3: Verkehr Logistik (BD Z 63, Z 64, Z 66) 5.9.1. REP: Allgemeine Ziele und Grundsätze der Verkehrsentwicklung (BD Z 5.9.1.7., Z 5.9.1.8.)	Die Varianten OU B 181 n dienen gleichermaßen dem Ziel, eine leistungsfähige Verkehrsverbindung zu den Nachbarregionen und zum überregionalen Verkehrsnetz herzustellen. Der Neubau der B 181 Merseburg-Leipzig ist zur Wirtschaftsförderung, zur Funktionsfähigkeit, zur Erreichbarkeit und zur Entlastung von Zentralen Orten dringend erforderlich. Alle drei Varianten dienen dem REP Ziel 5.9.3.4. gleichermaßen. Sie konkretisieren die bisher im REP festgelegte Trasse und setzen den enthaltenen Handlungsauftrag um. Abweichungen der Trassenlage stehen daher nicht im Widerspruch zu der REP Festlegung.		
3.3.1 LEP: Schienenverkehr 5.9.2 REP Schienennetz (ZD, BD Z 5.9.2.2.)	Die Querung der DB-Strecke 6340 (Stammstrecke Halle-Weißenfels-Naumburg-Erfurt) und 6807 (Merseburg Querfurt) der Varianten als Brückenbauwerke sind als raumordnungskonform zu bewerten.	Brückenquerung der DB-Strecke 6340 (Stammstrecke Halle-Weißenfels-Naumburg-Erfurt) ist als raumordnungskonform zu bewerten.	
3.3.2. LEP Straßenverkehr (BD Z 81, G 58) 5.9.3. REP Straßenverkehr (ZD BD	Alle Varianten entlasten die bestehende B 181, die Weißenfelder Straße und die B 91 in den nordöstlichen Stadtteilen von Merseburg durch eine teilweise Verlagerung von Durchgangs- und Schwerverkehr und setzen somit das bereits im REP verankerte Ziel um. Folge wird voraussichtlich eine Rückstufung der bestehenden B 181 sein.		
	Gute Anbindung an nach-	Weniger gute Anbindung	Weniger gute Anbindung an

Belange / räumliche Festlegungen	Verglichene Teilvarianten Abschnitt B		
	B 1 Pg	B 1 Pf	B 1.5
Z 5.9.3.4., Z 5.9.3.6, Z 5.9.3.7.)	geordnete Straßen: kreuzungsfreie Anschlussstellen an die L 183, Anschluss an die L 182, kreuzungsfreie Anschlussstelle an die B 91	an nachgeordnete Straßen: kreuzungsfreie Anschlussstellen an die L 183, keine Anbindung an die L 182, kreuzungsfreie Anschlussstelle an die B 91	nachgeordnete Straßen: kreuzungsfreie Anschlussstellen an die L 183, keine Anbindung an die L 182, Anbindung mit Kreisell an L 178, Anbindung an die B 91 über die L 178n, deren Anbindung an die B 91 (bereits umgesetztes Ziel d. LEP - Z 85).
Straßenverkehr (BD G 58) zusammen mit 4.1.1, Freiraumschutz (G 86, G 87)	Hinsichtlich des Grundsatzes der Minimierung der Flächeninanspruchnahme und der Zerschneidungswirkung in den Freiräumen und Kulturlandschaften (LEP G 58) schneidet die Variante etwas besser ab als die übrigen Varianten	Hinsichtlich des Grundsatzes der Minimierung der Flächeninanspruchnahme und der Zerschneidungswirkung in den Freiräumen und Kulturlandschaften (LEP G 58) schneidet die Variante etwas schlechter ab als die Variante B 1 Pg.	Hinsichtlich des Grundsatzes der Minimierung der Flächeninanspruchnahme und der Zerschneidungswirkung in den Freiräumen und Kulturlandschaften (LEP G 58) schneidet die Variante etwas schlechter ab als die beiden anderen Varianten.
3.3.7 LEP Rad- und fußläufiger Verkehr (BD G 73) 5.9.4 REP: Radverkehr und fußläufiger Verkehr (ZD, BD Z 5.9.4.3)	Der überregional bedeutsame Saale-Radweg ist von den Varianten gleichermaßen berührt. Aufgrund der Saale-Brücke besteht eine Konformität mit der Festlegung.		
3.3.3. LEP: Wasserstraßen und Binnenhäfen (BD Z 87) 5.9.5 REP: Wasserstraßen und Binnenhäfen (ZD, BD Z 5.9.5.1., Z 5.9.5.4.)	Die Saale, als schiffbarer Fluss, wird von allen drei Varianten durch eine Brücke überquert. Die lichte Höhe der Brücke von ca. 6 m erlaubt eine Nutzung für die Binnenschifffahrt.		
5.9.8 REP Öffentlicher Personennahverkehr (ZD, BD Z 5.9.8.3.)	Die plangleiche Querung der regional bedeutsamen Straßenbahnverbindung Halle-Merseburg-Leuna-Bad Dürrenberg als Kreuzung sind als raumordnungskonform zu bewerten.	Die planfreie Querung der regional bedeutsamen Straßenbahnverbindung ist als vorteilhafter zu bewerten, da die Taktung nicht betroffen ist.	
5.10 REP Zu sichernde Trassen und Leitungen der Technischen Infrastruktur 5.10.1. REP Energieversorgung (BD Z 5.10.1.1) 5.10.4. REP Erdöl- und Produktenleitungen (ZD, BD Z 5.10.4.1) 3.4 LEP Energie (BD G 81)	Die Varianten berühren keine regional bedeutsamen Leitungen.		Die Trasse befindet sich abschnittsweise im Bereich einer Erdöl- und Produktenleitung regionaler Bedeutung, die der Versorgung wichtiger Industriestandorte dient und daher von entgegenstehenden raumbedeutsamen Nutzungen freizuhalten sind (REP Z.5.10.4.1.). Die Trassenführung ist nur unter der Voraussetzung einer Leitungsverlegung raumordnungskonform.
Teilbewertung Standortpotenziale und technische Infrastruktur	B 1 Pg und B 1 Pf weisen nur geringfügige Unterschiede auf. Aufgrund der unterschiedlichen Anbindung an das nachgeordnete Straßennetz weist B 1g einen leichten Vorteil auf. Insgesamt wird dieser Unterschied aber als nachrangig für die Teilbewertung eingestuft, so dass beide Varianten gleicher-		B 1.5 ist aufgrund der im Trassenbereich befindlichen als Ziel der Raumordnung festgelegten Produktenleitung nur unter der Voraussetzung einer

Belange / räumliche Festlegungen	Verglichene Teilvarianten Abschnitt B		
	B 1 Pg	B 1 Pf	B 1.5
	maßen in Frage kommen.		Leitungsverlegung als raumordnungskonform einzustufen.

4.2.4 Ziele und Grundsätze zur Entwicklung der Freiraumstruktur im Abschnitt B

Tabelle 12: Teilvariantenvergleich Abschnitt B: Freiraumstruktur

Belange / räumliche Festlegungen	Verglichene Teilvarianten Abschnitt B		
	B 1 Pg	B 1 Pf	B 1.5
REP 5.3. Vorranggebiete REP 5.7. Vorbehaltsgebiete TEP 3.2. Vorranggebiet Landwirtschaft Mitprüfung LEP 4. Ziele und Grundsätze zur Entwicklung der Freiraumstruktur			
5.3.1. REP VR Natur und Landschaft (ZD, BD Z 5.3.1.3., Z 5.3.1.4.) 4.1. LEP Schutz des Freiraums 4.1.1. LEP Natur und Landschaft (ZD, BD Z 118, Z 119)	<p>Das VR N+L Saale-, Elsteraue wird bei allen drei Varianten an gleicher Stelle auf einer Länge von 0,75 km in Anspruch genommen und zerschnitten. Dammbauwerke verursachen eine zusätzliche Flächeninanspruchnahme.</p> <p>Der angrenzende Niederungsabschnitt im landesplanerisch gesicherten Überschwemmungsgebiet weist eine vergleichbare Funktion auf, wurde aufgrund dieser bestehenden Sicherung aber nicht in die ZD einbezogen (Begründung zu Z 5.3.1.4). Dieser Abschnitt wird durch ein langes Brückenbauwerk gequert.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Da im REP jedoch bereits eine das Gebiet in räumlicher Nähe querende Trasse der B 181n enthalten 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</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 VR Elster - Luppe – Aue ist nicht betroffen.		
5.7.3. REP VB Aufbau eines ökologischen Verbundsystems (ZD, BD Z 5.7.3.4., G 5.7.3.5.) 4.1.1. LEP Natur und Landschaft (BD Z 120)	<p>Das VB für den Aufbau eines ökologischen Verbundsystems Saaletal und Nebentäler wird von allen drei Varianten an gleicher Stelle auf einer Länge von 0,79 km zerschnitten. Zusätzlich verursachen Dammbauwerke eine Flächeninanspruchnahme.</p> <p>Das VB an Elster und Luppe soll gem. der Begründung der Festlegung u. a. dazu dienen, für weit auseinanderliegende Biotope großflächige, naturbetonte band- und linienartige Verbundachsen zu schaffen und erhalten (RPG Halle, REP S. 95).</p> <p>Dies lässt sich konkret auf eine Entwicklung von Funktionszusammenhängen zwischen den angrenzenden VR Elster-Luppe Aue, Saale-, Elsteraue, Wiesen und Kiesgrube bei Schladebach und den südlich des reliktsichen Saale - Elster-Kanalbetts liegenden Kies- teichen beziehen.</p> <p>Die Sicherung und Entwicklung dieser Funktionszusammenhänge wird erheblich gestört, da das VB auf gesamter Länge zerschnitten wird. Die Entwicklung von Korridoren wird unterbrochen, Wanderungsbewegungen der Fauna werden beeinträchtigt.</p>		

Belange / räumliche Festlegungen	Verglichene Teilvarianten Abschnitt B		
	B 1 Pg	B 1 Pf	B 1.5
	<p>Da die Durchgängigkeit durch Brückenbauwerke gewährleistet wird und im REP bereits eine das Gebiet in Benachbarung zu den beurteilten Trassenvorschlägen querende Trasse der B 181n enthalten ist, kann eine Raumverträglichkeit generell als gegeben angesehen werden. Die Planung ist somit Raumordnungskonform. Für diese Bewertung ist vorauszusetzen, dass</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. 		
<p>5.3.4. REP: VR Hochwasserschutz (ZD, BD Z 5.3.4.1, Z 5.3.4.2., Z 5.3.4.4.)</p> <p>4.1.2. LEP: Hochwasserschutz (ZD, BD Z 121, Z 124, Z 125)</p>	<p>Die Varianten queren das VR Hochwasserschutz auf kürzester Strecke (etwa 1,49 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 Abflussgeschehens vermieden. Die Verringerung des Retentionsvermögens kann kompensiert werden. Auch die Funktion der Saaleniederung für Natur und Landschaft bleibt aufgrund der Überbrückung erhalten (keine Trennwirkung)</p>	<p>Die Variante quert das VR Hochwasserschutz mittels einer Brücke auf längerer Strecke von ca. 1,65 km. Aufgrund der Überbrückung wird bei nachrangiger Einstufung gleichfalls von einer raumordnungskonformen Umsetzung ausgegangen.</p>	
<p>3.2.2.1. TEP: VR Landwirtschaft</p> <p>5.3.2. REP: Vorranggebiete Landwirtschaft</p> <p>4.2.1 LEP: VB Landwirtschaft</p>	<p>VR Landwirtschaft des REP und des LEP sowie des TEP sind von den Varianten nicht betroffen.</p> <p>VB des REP sind von den Varianten nicht betroffen.</p> <p>Das im LEP festgelegte VB Landwirtschaft befindet sich überwiegend südlich des Elster-Saale-Kanals und reicht nördlich Wüsteneutzsch auch über den Kanal hinaus. Es ist durch keine der Varianten betroffen.</p>		
<p>5.3.6. REP - VR Rohstoffgewinnung</p> <p>3.2.2.5. TEP VR Rohstoffgewinnung</p> <p>1. TÄ REP 5.3.6. - Entwurf - VR Rohstoffgewinnung</p> <p>1.3. TEP - Auslaufender Braunkohlentagebau</p> <p>4.2.3. LEP Rohstoffsicherung</p>	<p>Festlegungen im Abschnitt Rohstoffsicherung sind nicht betroffen</p>		
<p>6.2. REP Bodenschutz: (2. G: sparsamer Umgang mit Grund und Boden, Begrenzung der Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß)</p> <p>4.1.5. LEP Bodenschutz und Flächenmanagement (BD G 109)</p>	<p>Der Neubau der B 181 widerspricht zwar grundsätzlich den Zielen des Bodenschutzes. Da bereits eine Trasse der B 181n im REP enthalten ist, steht die Neutrassierung jedoch nicht im Konflikt zu den Festlegungen.</p> <p>B 1 Pf weist mit 4,05 km die geringste Länge auf und damit die geringste Inanspruchnahme von Boden. Variante B 1 Pg weist mit 4,12 km eine unwesentlich größere Länge als B1 Pf auf und kann somit - was die Inanspruchnahme und Versiegelung von Boden angeht - als gleichwertig mit der Variante B 1 Pf angesehen werden.</p>		<p>Variante B 1.5 weist mit 5,38 km die größte Streckenlänge auf, die Bodeninanspruchnahme ist somit am höchsten. Da ein Teil der längeren Streckenführung durch besiedeltes Gebiet verläuft, ist die Differenz zu den beiden anderen Varianten bezogen auf die Versiegelung vermutlich geringer.</p>
<p>6.3. REP Gewässerschutz (1. G: Gewässer dürfen nicht mehr als unvermeidbar beeinträchtigt werden, die Belastung mit Schadstoffen</p>	<p>Die Varianten müssen alle die Fließgewässer Quellgraben Kreypau, die Alte Saale, die Saale und zweimal einen Graben innerhalb des Überschwemmungsgebietes der Saale queren. Im gesamten Bereich der Saaleaue ist eine Talbrücke vorgesehen, die den Erhalt von Funktionsbeziehungen gewährleisten soll.</p> <p>Die Vermeidung unzulässiger Schadstoffbelastungen wird im Rahmen der Planung der Entwässerungsanlagen gemäß dem Stand der Technik sicherzustellen sein, so dass alle Varianten als raumordnungskonform und gleichwertig angesehen werden können.</p>		

Belange / räumliche Festlegungen	Verglichene Teilvarianten Abschnitt B		
	B 1 Pg	B 1 Pf	B 1.5
soll vermindert werden). 4.1.3 LEP Gewässerschutz (BD G 95)			
6.6. REP Klimaschutz (2. G: Reduktion von Treibhausgasemissionen, Erhalt / Wiederherstellung klimatisch wirksamer Funktionen wie Kalt- Frischluftentstehungsgebiete, Luftaustauschbahnen) 4.1.4. LEP Klimaschutz, Klimawandel (G 98, G 105)	Die Varianten queren gleichermaßen die Saale-Niederung mit ihrer Bedeutung als Kaltluft- und Frischluftentstehungsgebiet und Luftaustauschbahn für die Stadt Merseburg. Aufgrund der Überbrückung ist nicht mit einer erheblichen Auswirkung auf die klimawirksame Funktion auszugehen. Allerdings wird eine Verlagerung von Schadstoffimmissionen von der B 181 (alt) auf die neue Trassenführung bewirkt. Alle Varianten können als raumordnungskonform angesehen werden		
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 VR Hochwasserschutz und der insgesamt größeren Trassenlänge als nachteilig.	

4.2.5 Sonstige öffentliche und private Belange im Abschnitt B

Aufgrund des hier in erheblichem Teil innerörtlichen Verlaufs aller geprüften Varianten erfolgt (abweichend zu Abschnitt A) eine Zerteilung der Bewertung. Als Bewertungsgrundlage dazu erfolgt einleitend eine Kurzdarstellung der jeweiligen baulichen Charakteristik der Varianten sowie ihrer verkehrlichen Wirkungen, die als Gegenstand einer separaten verkehrlichen Bewertung nicht in die Bewertung einbezogen werden (Tab. 13).

Auf dieser Grundlage werden in einem ersten Abschnitt die städtebaulichen Wirkungen betrachtet (Tab. 14). Die weiteren öffentlichen und privaten Belange sind in einem zweiten Abschnitt zusammengefasst (Tab. 15). Die Gesamtbewertung ergibt sich schließlich aus den Teilergebnissen (Tab. 16).

Zudem ist darauf hinzuweisen, dass im Abschnitt B ein EU – Vogelschutzgebiet (DE 4638-401) gequert wird. Die in diesem Zusammenhang möglichen Konflikte werden im Zuge der separaten FFH – Verträglichkeitsprüfung beleuchtet (vgl. Unterlage 19.4.2). Weiterhin ist auch für das FFH-Gebiet DE 4537-301 eine FFH – Verträglichkeitsprüfung erfolgt (Unterlage 19.4.3). Die damit verbundenen Naturschutzbelange werden in der vorliegenden RVS nicht vertieft betrachtet, um eine Doppelbewertung zu vermeiden.

Tabelle 13 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 vierspurige Kraftfahrstraße geführt (Tempo 100 km/h, Breite 22 m),</p> <p>Die L 182 wird plangleich 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 181n geführt. Das vorhandene Kreuzungsbauwerk muss weiter südlich neu gebaut werden.</p> <p>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>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 L178n.</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 Kötzscher Weg und die B 91 mit weiteren Einzelbauwerken unterführt.</p> <p>Brückenbauwerke über DB-Strecken 6810, 6340 und 6807 ohne Änderungen der Bahnanlage; DB-Strecke 6807 muss mit Stützmauer gegenüber höherliegender L178n gesichert werden.</p>
<p>Verkehr</p> <p>Lokales Straßennetz</p> <p>Nicht bewertet</p>	<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>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</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 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 178n wird 22% mehr Verkehr aufnehmen.</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> <p>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</p>

Belange / räumliche Festlegungen	Verglichene Teilvarianten Abschnitt B		
	B 1 Pg	B 1 Pf	B 1.5
	Entlastung von nördlich 5% und südlich 3 % prognostiziert. Die L 178n wird 25% mehr Verkehr aufnehmen.		die B 91 wird Entlastung nördlich von 7 % und südlich von 14% prognostiziert. Die L 178n wird 57% mehr Verkehrs aufnehmen.
	Die Strecke 6810 östlich der Saale wird bei allen Varianten mit einem Bauwerk unterführt. Weitere Maßnahmen sind nicht erforderlich.		

Tabelle 14 Auswirkung auf Siedlungsflächen und städtebauliche Belange Abschnitt B

Belange / räumliche Festlegungen	Verglichene Teilvarianten Abschnitt B		
	B 1 Pg	B 1 Pf	B 1.5
Betroffene Siedlungsflächen	Die Variante hat eine Baulänge von ca. 4,12 km, wovon etwa ein Viertel im Stadtgebiet durch kaum bebautes Gebiet verläuft. Durch die Trasse wird eine Fläche von 31,15 ha in Anspruch genommen.	Die Variante hat eine Baulänge von ca. 4,05 km, wovon etwa ein Viertel im Stadtgebiet durch kaum bebautes Gebiet verläuft. Durch die Trasse wird eine Fläche von 29,6 ha in Anspruch genommen.	Die Variante 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 37,75 ha in Anspruch genommen
Bauleitplanung / Flächen mit geltendem Baurecht / Eigentumsverhältnisse / Eingriffe in Gebäude	Durch die geplante Maßnahme 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. Aufgrund des geringen Abstands gleiches Abschneiden wie B 1 Pf.	Durch die geplante Maßnahme entstehen Eingriffe in private Grundstücksflächen durch Inanspruchnahme (Flächenentzug und Abriss von Gebäuden): Durch Überbrückung wäre weitere Nutzung der Deponiefläche durch den städtischen Bauhof u. U. möglich. ein derzeit leerstehendes ehemaliges Autohaus an der Weißenfelser Straße, künftige Nutzung d. derzeit ungenutztes 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	Durch die geplante Maßnahme entsteht durch Inanspruchnahme (Flächenentzug und Abriss von Gebäuden): Betroffenheit sowohl von Wohnbauflächen inclusive Dorfgebiet, Gewerbegebiet und Grünflächen in stärkerem Maße. Eingriff in private Grundstücksflächen: 1. Gewerbegebiet/Sondergebiet Einzelhandel (BP Nr.1 Leuna) 2. Industriegebiet Merseburg Süd-West (Leuna III) (BP Nr. 65 Leuna), Angrenzend 1. Sondergebiet Photovoltaik (BP Nr. 51 und 54 Leuna) 2. 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 Klein-

Belange / räumliche Festlegungen	Verglichene Teilvarianten Abschnitt B		
	B 1 Pg	B 1 Pf	B 1.5
		am planfreien Knoten mit der B 91 wird teilweise überbaut. Aufgrund des geringen Abstands gleiches Abschneiden wie B 1 Pf.	gartenanlage. B 1.5 schneidet ungünstiger ab.
Erweiterungsflächen gem. FNP	Nicht betroffen		
Nichtmotorisierter Verkehr	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.		
	4 Wege werden 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 Knotenum- und -ausbauten angepasst werden.	5 Wege werden erhalten und überbrückt, Geh- und Radwege im Zuge der L 182 und B 91 müssen entsprechend den Knotenum- und -ausbauten angepasst werden. Aufgrund der Überbrückung sind Vorteile in der Verkehrsabwicklung ggü. B 1 Pg möglich.	Überbrückung der Leunatorstraße und des Kötzschener Wegs, keine Änderungen erforderlich, Über Geisetalstraße Anschluss an die B 91 Richtung Merseburg, Ausbau erforderlich, 4 Wege werden erhalten und überbrückt, ein Unterhaltungsweg an der L 178n muss an geänderten Querschnitt der Zusammenführung B 181n / L 178n angepasst werden.
Zwischenergebnis Städtebau	Obwohl es 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	Durch die Trassierung als Brückenbauwerk bis zu B 91 greift die Variante 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 geringen Abstands gleiches Abschneiden wie B 1 Pf.	Für die Variante ist eine längere Strecke als Kraftfahrstraße ins 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. B 1.5 bewirkt mit Abstand die größte Flächeninanspruchnahme und schneidet am ungünstigsten ab.

Tabelle 15 Auswirkung auf sonstige öffentliche und private Belange Abschnitt B

Belange / räumliche Festlegungen	Verglichene Teilvarianten Abschnitt B		
	B 1 Pg	B 1 Pf	B 1.5
Leitungen (Gleisanlagen) der DB	Leitungen der DB AG (Bahnstrecken 6810, 6340, 6807) und Oberleitungsanlage der DB AG (Bahnstrecken 6310, 6810), die im Zuge der Verlegung und des Neubaus der Kreuzungsbauwerke mit der L 182 und B 91 angepasst werden müssen.	Leitungen der DB AG (Bahnstrecken 6810, 6340) und Oberleitungsanlage der DB AG (Bahnstrecken 6310, 6810), die für den Neubau des Bauwerks der überführten B 181n gesichert werden müssen und der Bahnstrecke 6807, die im Zuge der Änderung der Rampen mit deren Ein- und Ausfädelungstreifen und des Neubaus des Kreuzungsbauwerks gesichert bzw. angepasst werden müssen.	Gleisanlagen und Oberleitungsanlage der Straßenbahn verbleiben im Bestand Bau einer Stützwand mit ca. 425 m Länge Aufgrund der durch die Überbrückung der Bahnanlagen vermeidbarer Anpassung von Leitungen der DB-Strecken erweist sich die Variante als vorteilhaft.
Telekommunikation	Verlegung oder Sicherung der im Siedlungsgebiet verlegten Leitungen von Vodafone/Kabel Deutschland und ein Fernmeldekabel: eine technische Lösbarkeit wird vorausgesetzt.		
Energieversorgung / Leitungstrassen, Freileitungen	Anschlussstelle L 183 liegt im Bereich einer Gasleitung Verlegung oder Sicherung der im Siedlungsgebiet verlegten Leitungen: Trinkwasserleitungen, Misch-, Schmutz- und Regenwasserkanäle, Stromkabel, Gasleitungen	Anschlussstelle L 183 liegt im Bereich einer Gasleitung Verlegung oder Sicherung der im Siedlungsgebiet verlegten Leitungen: Trinkwasserleitungen, Misch-, Schmutz- und Regenwasserkanäle, Stromkabel, Gasleitungen	110 kV-Freileitung westlich der B 91 Anschlussstelle L 183 liegt im Bereich einer Gasleitung Verlegung oder Sicherung der im Siedlungsgebiet verlegten Leitungen: Trinkwasserleitungen, Schmutz- und Regenwasserkanäle Stromkabel, Gasleitungen, Gashochdruckleitung, Fernmelde-, Sauerstoff-, Stickstoffleitungen, Soleitung außer Betrieb, Gem. REP Leitung im Anschlussbereich an die L 173n im Trassenverlauf vorhanden, die dort verlegt werden müsste
Wasserwirtschaft (Ver- und Entsorgung, Hochwasserschutz)	Um die Gewässer nicht mehr als unvermeidbar mit Schadstoffen zu belasten, sehen die Varianten im Bereich der zu querenden Gräben, jeweils 2 für die Varianten B1g und B1PF, für die Variante B1.5 3 Regenwasserrückhaltebecken mit Behandlungsanlagen vor. Die Varianten werden als Brückenbauwerk (1,72 km) über den Mittelkanal und die Saale geführt..		
Hochwasserschutzgebiete	Natürliche Überschwemmungsgebiete sind für den Hochwasserabfluss und als Retentionsgebiete freizuhalten. (LEP LSA 4.3.8.) (REP 6.3. G). Das Überschwemmungsgebiet der Saale ist als VR Hochwasserschutz im REP festgelegt und im Kap. 4.1.1 berücksichtigt.		
Wasserleitungen	Anschlussstelle L 183 liegt im Bereich einer Trinkwasserleitung, eine technische Lösbarkeit wird vorausgesetzt.		

Belange / räumliche Festlegungen	Verglichene Teilvarianten Abschnitt B		
	B 1 Pg	B 1 Pf	B 1.5
Kreislauf- und Abfallwirtschaft Altlasten gem. ROK	Es ist eine Altlastenverdachtsfläche von 7.988 m ² betroffen. Als Fläche für die Kampfmittelräumung wird die gesamte Flächeninanspruchnahme der Variante angesetzt: 311.453 m ² .	Es ist eine Altlastenverdachtsfläche von 9.571 m ² betroffen. Als Fläche für die Kampfmittelräumung wird die gesamte Flächeninanspruchnahme der Variante angesetzt: 296.345 m ² .	Eine Fläche von 2.415 m ² ist von Altlasten betroffen. Als Fläche für die Kampfmittelräumung wird die gesamte Flächeninanspruchnahme der Variante angesetzt: 377.481 m ² . Maßgeblich ist der Aufwand der Beseitigung für Altlasten, hier ist die kleinste Fläche betroffen.
Land- und forstwirtschaftliche Flächennutzung Flächenverlust landwirtschaftliche Fläche / forstwirtschaftliche Fläche Flächenzerschneidung / Wegeverbindungen	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.		
Zwischenergebnis sonstige öffentliche und private Belange	2 ungünstige Die Varianten B 1 Pg und B 1 Pf liegen hinsichtlich der sonstigen öffentlichen und privaten Belange aufgrund des nahezu identischen Trassenverlaufs nah beieinander. So dass sich in der Teilbewertung kein entscheidungserheblicher Unterschied zeigt. Unter Berücksichtigung der bei B 1.5 im Anschlussbereich an die L 173n im Trassenverlauf vorhandenen Chemieleitung werden beide Varianten günstiger als B 1.5 beurteilt.		2 ungünstige Variante B 1.5 schneidet bei den ungünstigen Einstufungen vergleichbar zu den anderen Varianten ab. Aufgrund der größeren Trassenlänge eher nachteilig, ist die Überbrückung der DB-Strecken vorteilhaft. Letztlich gibt die im Trassenverlauf bestehende Chemieleitung den Ausschlag für das ungünstigere Abschneiden.

Tabelle 16 Gesamtbewertung zu den sonstigen öffentlichen und privaten Belange Abschnitt B

Belange / räumliche Festlegungen	Verglichene Teilvarianten Abschnitt B		
	B 1 Pg	B 1 Pf	B 1.5
Zwischenergebnis Städtebau	Obwohl es 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 B91 verläuft	Durch die Trassierung als Brückenbauwerk bis zu B 91 greift die Variante weniger in den Stadtverkehr ein, 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 geringen Abstands gleiches Abschneiden wie B 1 Pf.	Für die Variante ist eine längere Strecke als Kraftfahrstraße ins 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. B 1.5 schneidet am ungünstigsten ab.
Zwischenergebnis sonstige öffentliche und private Belange	2 ungünstige Die Varianten B 1 Pg und B 1 Pf liegen hinsichtlich der sonstigen öffentlichen und privaten Belange aufgrund des nahezu identischen Trassenverlaufs nah beieinander. So dass sich in der Teilbewertung kein entscheidungserheblicher Unterschied zeigt. Unter Berücksichtigung der bei B 1.5 im Anschlussbereich an die L 173n im Trassenverlauf vorhandene Chemieleitung werden beide Varianten günstiger als B 1.5 beurteilt.		2 ungünstige Variante B 1.5 schneidet bei den ungünstigen Einstufungen vergleichbar zu den anderen Varianten ab. Aufgrund der größerer Trassenlänge eher nachteilig, ist die Überbrückung der DB-Strecken vorteilhaft. Letztlich gibt die im Trassenverlauf bestehende Chemieleitung den Ausschlag für das ungünstigere Abschneiden.
Gesamtbewertung zu den sonstigen öffentlichen und privaten Belange Abschnitt B	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 hinsichtlich der sonstigen öffentlichen und privaten Belange als gleichrangig bewertet.	Bei nachteilig zu bewertenden städtebaulichen Eingriffe und Vorteilen in der Verkehrsabwicklung bei vergleichbarem Abschneiden der beiden Varianten hinsichtlich der sonstigen öffentlichen und privaten Belange wird Variante B1 Pf als gleichrangig zu B 1 Pg bewertet.	Variante B 1.5 wird aufgrund deutlich ungünstigerem Abschneiden hinsichtlich der städtebaulichen Belange als nachrangig gegenüber den beiden anderen Varianten bewertet, zumal die im Trassenverlauf bestehende Chemieleitung ein ungünstigeres Abschneiden auch für die sonstigen öffentlichen und privaten Belange bewirkt.

4.2.6 Gesamtvergleich Raumverträglichkeit Abschnitt B

Das Gesamtergebnis der abschnittsbezogenen Vergleiche ergibt sich aus einer Zusammenschau der Ergebnisse der zuvor dokumentierten Teilvergleiche der RVS 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.

Tabelle 17: Übersicht der Teilergebnisse und Gesamtbewertung im Abschnitt B

Belange / räumliche Festlegungen	Verglichene Teilvarianten Abschnitt B		
	B 1 Pg	B 1 Pf	B 1.5
Teilbewertung Raumstruktur	Im Abschnitt B zeigt die Analyse keine maßgeblichen Unterschiede der geprüften Varianten für die Raumstruktur auf. Positive und negative raumstrukturelle Wirkungen stehen nebeneinander. Unter Berücksichtigung der im REP bereits enthaltenen Trasse der B 181 n 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 B 1.5 auf		Aufgrund der deutlich größeren Querungslänge ist B 1.5 als nachrangig bewertet.
Teilbewertung Standortpotenziale und technische Infrastruktur	B 1 Pg und B 1 Pf weisen nur geringfügige Unterschiede auf. Aufgrund der unterschiedlichen Anbindung an das nachgeordnete Straßennetz weist 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.		B 1.5 ist aufgrund der im Trassenbereich befindlichen als Ziel der Raumordnung festgelegten Produktenleitung nur unter der Voraussetzung einer Leitungsverlegung als raumordnungskonform einzustufen.
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 VR Hochwasserschutz und der insgesamt größeren Trassenlänge als nachteilig.
Gesamtbewertung zu den sonstigen öffentlichen und privaten Belange Abschnitt B	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 hinsichtlich der sonstigen öffentlichen und privaten Belange als gleichrangig bewertet.	Bei nachteilig zu bewertenden städtebaulichen Eingriffen und Vorteilen in der Verkehrsabwicklung bei vergleichbarem Abschneiden der beiden Varianten hinsichtlich der sonstigen öffentlichen und privaten Belange wird Variante B 1 Pf als gleichrangig zu B 1 Pg bewertet.	Variante B 1.5 wird aufgrund deutlich ungünstigerem Abschneiden hinsichtlich der städtebaulichen Belange als nachrangig gegenüber den beiden anderen Varianten bewertet, zumal die im Trassenverlauf bestehende Chemieleitung ein ungünstigeres Abschneiden auch für die sonstigen öffentlichen und privaten Belange bewirkt.
Gesamtvergleich der Raumverträglichkeit und Betroffenheit sonstiger öffentlicher und privater Belange	Variante B 1 Pg wird aufgrund vergleichbarem Abschneiden zu B 1 Pf bei der Raumverträglichkeit und zugleich vergleichbarem Abschneiden der beiden Varianten hinsichtlich der sonstigen öffentlichen und privaten Belange als gleichrangig zu B 1 Pf bewertet.	B 1 Pf wird aufgrund vergleichbarem Abschneiden zu B 1 Pg bei der Raumverträglichkeit und zugleich vergleichbarem Abschneiden der beiden Varianten hinsichtlich der sonstigen öffentlichen und privaten Belange als gleichrangig zu B 1 Pg bewertet.	B 1.5 belegt in der Rangreihung der geprüften Varianten aufgrund des ungünstigen Abschneidens in den Teilbewertungen zu Siedlungsstruktur und Entwicklung der Freiraumstruktur der RVS sowie zu den sonstigen öffentlichen und privaten Belangen mit Abstand den dritten und letzten Platz. Aufgrund der im Trassenbereich vor Anschluss an die L178n befindlichen als Ziel der Raumordnung festgelegten Produktenleitung ist B 1.5 nur unter der Voraussetzung einer Leitungsverlegung als raumordnungskonform einzustufen.

5. Raumordnerische Vorzugstrasse

Die Vorzugsvariante der RVS ergibt sich aus der Zusammenschau der Einzelbewertungen in den nach Themenfeldern gruppierten Abschnitten der Raumverträglichkeitsprüfung, wie sie in den Bewertungstabellen im Abschnitt 4 dargestellt und in den Kapiteln 4.1.6 und 4.2.6 erläutert sind. 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

Tabelle 18: Raumordnerische Vorzugstrasse der B 181 aufgrund der erwarteten raumstrukturellen Wirkungen der geprüften Varianten

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

Demnach bildet die **Kombination der Varianten A 1.3** (Abschnitt A) mit **B 1 Pg oder B 1 Pf**, die aufgrund der geringen Lageunterschiede keine maßgeblichen Unterschiede in der Gesamtbewertung zeigen (Abschnitt B) im Hinblick auf die Belange der Raumordnung sowie die sonstigen öffentlichen und privaten Belange 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 (vgl. Tabellen 6 und 12). Zudem werden im Abschnitt B aufgrund der innerörtlichen Anbindung der B 181 n erhebliche negative städtebau-

liche Wirkungen auftreten (vgl. die Tabellen 14 – 16). Allerdings ist eine Neubautrasse der B 181 in ähnlicher räumlicher Lage bereits im RROP enthalten. Somit ist ein Neubau der B 181 grundsätzlich bereits raumordnungsplanerisch in das künftige Raumordnungsmuster eingestellt.

Wird die zu erwartende Konfliktintensität abschnittsübergreifend verglichen, so zeigt sich in Abschnitt B ein deutlich höheres Konfliktniveau als im Abschnitt A

- einerseits bezüglich der Belange des Freiraumschutzes –bedingt durch die bei Querung der Saaleniederung betroffenen vielfältigen Freiraumfunktionen,
- andererseits aber auch hinsichtlich der sonstigen öffentlichen und privaten Belange, die hier aufgrund der innerörtlichen Anbindung der neutrassierten B 181 erheblich betroffen sind.

Abkürzungsverzeichnis

1. TÄ REP	1. Teiländerung zum REP Halle: Sachlicher Teilplan Zentrale Orte, Sicherung und Entwicklung der Daseinsvorsorge sowie großflächiger Einzelhandel für die Planungsregion Halle von 2019
A 9	Autobahn mit Nummer
Abb.	Abbildung
Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
Anl.	Anlage
B 181	Bundesstraße mit Nummer
BAB	Bundesautobahn
BD	Beschreibende Darstellung
BGBI	Bundesgesetzblatt
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
BMVI	Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BVWP	Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen
ca.	circa
DB AG	Deutsche Bahn AG
DIN	Deutsches Institut für Normung – Norm Nr.
DN	Durchmessernennweite
DTV	durchschnittlicher täglicher Verkehr
DTVw	durchschnittlicher täglicher Verkehr an Werktagen
EKL	Entwurfsklasse
EÜ	Eisenbahnüberführung
FFH	Flora-Fauna-Habitat
FFH-VP	Fauna-Flora-Habitat-
G	Grundsatz der Raumordnung
GOK	Geländeoberkante
GVBI LSA	Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Sachsen-Anhalt
h	Stunde
ha	Hektar
HGW	Höchster Grundwasserstand
HQ 100	Hochwasserquerschnitt 100-jähriges Hochwasser
K 1051	Kreisstraße mit Nr.
Kap.	Kapitel
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
km/h	Kilometer pro Stunde
kV	Kilovolt

L 13	Landesstraße mit Nr.
LAU	Landesamt für Umweltschutz Sachsen-Anhalt
LEntwG LSA	Landesentwicklungsgesetz Sachsen-Anhalt
LEP	Landesentwicklungsplan
LEP-LSA	Landesentwicklungsplan Sachsen-Anhalt
LH	lichte Höhe
Lkw	Lastkraftwagen
LReg	Landesregierung
LRT	Lebensraumtyp
LSA	Land Sachsen-Anhalt
LSBB	Landesstraßenbaubehörde des Landes Sachsen-Anhalt
LSG	Landschaftsschutzgebiet
m	Meter
MID	Ministerium für Infrastruktur und Digitales des Landes Sachsen-Anhalt
MUEG	Mitteldeutsche Umwelt- und Entsorgung GmbH
NatSchG LSA	Naturschutzgesetz Land Sachsen-Anhalt
N+L	Natur und Landschaft
NK	Netzknoten
Nr.	Nummer
NSG	Naturschutzgebiet
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OD	Ortsdurchfahrt
OT	Ortsteil
OU	Ortsumgehung
OU Z-W-M	Ortsumgehungen Zöschen, Wallendorf und Merseburg
Pf	planfrei
Pg	plangleich
Pkw	Personenkraftwagen
RABt	Richtlinie für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln
RE 2012	Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau, 2012
REP	Regionaler Entwicklungsplan
REP-Entwurf	2. Entwurf der 2. Teiländerung des REP Halle
RAL	Richtlinie für die Anlage von Landstraßen
RASt	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen
ROG	Raumordnungsgesetz
RPG Halle	Regionalen Planungsgemeinschaft Halle
RQ	Regelquerschnitt
RVS	Raumverträglichkeitsstudie
S.	Seite
s.o.	siehe oben

söpB	sonstiger öffentlicher oder privater Belang
Tab.	Tabelle
TÄ	Teiländerung
TEP	Teilgebietsentwicklungsprogramm
ÜSG	Überschwemmungsgebiet
u.a.	unter anderem
UG	Untersuchungsgebiet
UNB	Untere Naturschutzbehörde
UR	Untersuchungsraum
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie
V	Variante
VB	Vorbehaltsgebiet
vgl.	vergleiche
VO	Verordnung
VR	Vorranggebiet
VRG	Vorranggebiet
VS	Verbindungsfunktionsstufe
vsl.	Voraussichtlich
Vzul	zulässige Höchstgeschwindigkeit
WaStraG	Bundeswasserstraßengesetz
WRRL	Wasserrahmenrichtlinie
WSV	Wasser- und Schifffahrtsverwaltung
Z	Ziel der Raumordnung
ZD	Zeichnerische Darstellung
ZuG	Ziele und Grundsätze
z.T.	zum Teil
Z-W-M	Zöschen – Wallendorf – Merseburg
zzgl.	zuzüglich

Quellen

Gesetze und Verordnungen

Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2030 (BVWP)

Bundesraumordnungsplan Hochwasser: Länderübergreifender Raumordnungsplan für den Hochwasserschutz (Anlage zur Verordnung über die Raumordnung im Bund für einen länderübergreifenden Hochwasserschutz) vom 19. August 2021 (BGBl I S. 3712)

Bundeswasserstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Mai 2007 (BGBl I S. 962; 2008 I S.1980), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 18. August 2021 (BGBl I S. 3901) geändert worden ist

Fernstraßenausbaugesetz -FStrAbG) zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl I S.3354,

Landesentwicklungsgesetz des Landes Sachsen-Anhalt vom 23. April 2015 (GVBl. LSA S. 170), zuletzt geändert durch § 1, § 2 ÄndG vom 30. Oktober 2017 (GVBl. LSA S. 203) Landesentwicklungsplan: siehe Verordnung über den Landesentwicklungsplan,

Naturschutzgesetz des Landes Sachsen-Anhalt (NatSchG LSA) vom 10. Dezember 2010 (GVBl LSA S. 569), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 28. Oktober 2019 (GVBl LSA S. 346

Raumordnungsgesetz 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

Richtlinie zur Durchführung landesplanerischer Abstimmungen raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen v. 08.07. 1999 (MBI. LSA. 1999, 1237)

UVP – Gesetz: Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. März 2021 (BGBl I S. 540), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 22. März 2023 (BGBl 2023 I Nr. 88) geändert worden ist

Verordnung über den Landesentwicklungsplan 2010 des Landes Sachsen-Anhalt (LEP) vom 16. Februar 2011 (GVBl. LSA S. 160)

Verordnung des Landesverwaltungsamtes zur Festsetzung des Überschwemmungsgebietes Bach vom 27.11.2013

Verordnung des Regierungspräsidiums Halle zur Feststellung des Überschwemmungsgebietes der Saale. – Amtsblatt für den Regierungsbezirk Halle, 8.JG, Nr.4 vom 26.04.1999

Weitere Quellen

Freistellungsbescheid von Bahnbetriebszwecken gemäß § 23 AEG für diverse Flurstücke in den Gemarkungen Luppenau, Friedensdorf, Wallendorf, Zöschen, Zweimen, Kötschlitz, Kleinliebenau, Dölzig, Gundorf und Böhlitz-Ehrenberg, der Strecke (6810) Merseburg - Leipzig-Leutzsch, Streckenabschnitt Luppenau – Böhlitz Ehrenberg, km 8,20 - 25,845; Eisenbahnbundesamt Erfurt, 18.09.2012

Gemeinde Schkopau 2017: Flächennutzungsplan der Gemeinde Schkopau (Entwurf).

HL HOFFMANN - LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH Leipzig, 2020: Verkehrsuntersuchung B 181 OU Zöschen, Wallendorf, Merseburg (Unterlage 22.1)

Landesamt für Umweltschutz Sachsen-Anhalt 2000: Die Landschaftsschutzgebiete Sachsen-Anhalts. – 1-494, Magdeburg.

MID 2020: Raumordnungsverfahren für das Vorhaben „B 181 Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg“ im Landkreis Saalekreis, hier: Festlegung des Umfanges der Antragsunterlagen zum

Raumordnungsverfahren; Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr Sachsen-Anhalt Oberste Landesentwicklungsbehörde, 11.02.2020

MID Referat 24 – Sicherung der Landesentwicklung, 2023: Stellungnahme v. 23. 03.2023: Erarbeitung der Antragsunterlagen für das Raumordnungsverfahren „Ortsumgehung B 181 Zöschen-Wallendorf-Merseburg“, Prüfung / Einschätzung der Zielauslegung des Vorranggebietes für Landwirtschaft „südlich Zöschen“ im Regionalen Teilgebietsentwicklungsprogramm für den Planungsraum Merseburg (Ost)

Ministerium für Raumordnung, Landwirtschaft und Umwelt: Regionales Teilentwicklungsprogramm für den Planungsraum Merseburg – Ost im Regierungsbezirk Halle, Beschluss der LReg vom 24.3.1998 (202-203307, MBL LSA Grundaussage v. 13.5.1998, 8. Jg., Nr. 25)

Regionale Planungsgemeinschaft Halle 2010: Regionaler Entwicklungsplan für die Planungsregion Halle.

Regionale Planungsgemeinschaft Halle 2019: Regionaler Entwicklungsplan für die Planungsregion Halle, Sachlicher Teilplan Zentrale Orte, Sicherung und Entwicklung der Daseinsvorsorge sowie großflächiger Einzelhandel für die Planungsregion Halle

Regionale Planungsgemeinschaft Halle 2023: Planänderung des Regionalen Entwicklungsplans 2010 für die Planungsregion Halle (in der durch die Regionalversammlung (RV) beschlossenen Fassung vom 05.05.2021; zuletzt beschlossen durch die RV am 12.09.2023 in der Fassung vom 22.08.2023

Stadt Leuna 2016: Flächennutzungsplan der Stadt Leuna (Entwurf)

Stadt Merseburg 2015: Flächennutzungsplan der Stadt Merseburg (Entwurf)

Stellungnahme frühzeitige Beteiligung Träger öffentlicher Belange Landesamt für Geologie und Bergwesen Sachsen-Anhalt, 20. Juni 2018

Stellungnahme frühzeitige Beteiligung Träger öffentlicher Belange Wasserstraßen und Schifffahrtsamt Magdeburg, 02.11.2018

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange im Rahmen der Antragskonferenz zum Raumordnungsverfahren 2019

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange im Rahmen der Beteiligung 2020

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung 2018

Internetquellen

Landesamt für Vermessung und Geoinformation Sachsen-Anhalt (LVerGeo), Datenportal (<https://www.lvermgeo.sachsen-anhalt.de/>)

Landesbetrieb für Hochwasserschutz und Wasserwirtschaft Sachsen-Anhalt: Datenportal des Gewässerkundlichen Landesdienstes (GLD) (<https://gld-sa.dhiwasy.de/GLD-Portal/>)

<https://www.50hertz.com/de/Netz/Netzausbau/ProjekteanLand/SuedOstLink/AbschnittA2>, (aufgerufen am 21. 03.2023)

https://www.50hertz.com/Portals/1/Dokumente/Netz/SuedOstLink/Abschnitt%20A2/50Hertz_SuedOstLink_A2_%C3%9Cbersichtskarte_Stand20210708.pdf?ver=EurmlooQzaiDFMgMx6aqiA%3d%3d (aufgerufen am 22.3.2023)

<https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/erinnern-und-gedenken/netzausbau-energiegewende-2172720> (aufgerufen am 21. 03.2023)

Anhang

Die nachfolgenden Tabellen dokumentieren die im Zuge der Trassenvorauswahl erfolgte Gegenüberstellung der Varianten aus technischer Sicht und die dabei analysierten Kriterien. Die kritischen Punkte sind **in violetter Schrift** hervorgehoben.

Vorauswahl der Varianten 0+ und 1 – 1.5

Variante 0+	Variante 1	Variante 1.1	Variante 1.2	Variante 1.3	Variante 1.4	Variante 1.5
Raumstrukturelle Wirkung						
Siedlungsentwicklung						
<ul style="list-style-type: none"> - Tangierung Ortslage Leuna OT Göhren - Durchquerung Ortslage Leuna OT Zöschen - Durchquerung Ortslage Schkopau OT Walldorf - Tangierung Ortslage Schkopau OT Lubbenau-Tragarth 	<ul style="list-style-type: none"> - Durchquerung Gewerbegebiet Weißenfelder Straße/Lessingstraße Merseburg - Überbauung Gewerbestandorte: Autohaus, Erweiterungsfläche Blockheizkraftwerk Stadtwerke Merseburg, Lagerplatz Bauhof Merseburg 	<ul style="list-style-type: none"> - Inanspruchnahme Gewerbeflächen an der B 181 alt in Merseburg Südseite - Beeinträchtigung Mischgebiete Wohngebiete an der B 181 alt in Merseburg bedingt durch erforderlichen Querschnittsausbau 	<ul style="list-style-type: none"> - Beeinträchtigung Wohn-, Misch- und Gewerbegebiete in Leuna auf ca. 2,3 km Streckenlänge 	<ul style="list-style-type: none"> - Durchquerung Gewerbegebiet Weißenfelder Straße/Lessingstraße Merseburg - Überbauung Gewerbestandorte: Autohaus, Erweiterungsfläche Blockheizkraftwerk Stadtwerke Merseburg, Lagerplatz Bauhof Merseburg 	<ul style="list-style-type: none"> - Beanspruchung Sondergebiet Festplatz und Gewerbefläche in Merseburg - Tangierung Mischgebiet Stadt Merseburg OT Trebnitz 	<ul style="list-style-type: none"> - Überbauung Gewerbefläche (mit Brücke) in Stadt Leuna - Tangierung Mischgebiet Leuna - Tangierung Misch-, Wohn- und Sondergebiete in Merseburg Streckenlänge gesamt ca. 1,5 km
Vorrang- und Vorbehaltsgebiete						
Wasser						
<ul style="list-style-type: none"> - Vorranggebiet Hochwasserschutz: Saale - Vorbehaltsgebiet Hochwasserschutz Saale / Luppe - Überschwemmungsgebiet Saale 	<ul style="list-style-type: none"> - Vorranggebiet Hochwasserschutz: Saale - Vorbehaltsgebiet Hochwasserschutz: Saale / Luppe - Überschwemmungsgebiet Saale 	<ul style="list-style-type: none"> - Vorranggebiet Hochwasserschutz: Saale - Vorbehaltsgebiet Hochwasserschutz Saale / Luppe - Überschwemmungsgebiet Saale 	<ul style="list-style-type: none"> - Vorranggebiet Hochwasserschutz: Saale - Vorbehaltsgebiet Hochwasserschutz Saale / Luppe - Überschwemmungsgebiet Saale 	<ul style="list-style-type: none"> - Vorranggebiet Hochwasserschutz: Saale - Vorbehaltsgebiet Hochwasserschutz Saale / Luppe - Überschwemmungsgebiet Saale 	<ul style="list-style-type: none"> - Vorranggebiet Hochwasserschutz: Saale - Vorbehaltsgebiet Hochwasserschutz Saale / Luppe - Überschwemmungsgebiet Saale 	<ul style="list-style-type: none"> - Vorranggebiet Hochwasserschutz: Saale - Vorbehaltsgebiet Hochwasserschutz Saale / Luppe - Überschwemmungsgebiet Saale

Variante 0+	Variante 1	Variante 1.1	Variante 1.2	Variante 1.3	Variante 1.4	Variante 1.5
Natur						
<ul style="list-style-type: none"> - FFH DE4537-301 Saale-, Elster-, Luppe-Aue zwischen Merseburg und Halle - Vogelschutzgebiet DE4638-401 östlich von Merseburg - Landschaftsschutzgebiete östlich Merseburg - Vorranggebiet Natur- und Landschaft: XXIX Saale - Leipzig-Aue - Vorbehaltsgebiet Aufbau eines ökologischen Verbundsystems: 5. Saaletal und Nebentäler 13. Auengebiet an Elster und Luppe 	<ul style="list-style-type: none"> - Vogelschutzgebiet DE4638-401 östlich von Merseburg - Landschaftsschutzgebiete östlich Merseburg - Vorranggebiet Natur- und Landschaft: XXIX Saale - Leipzig-Aue - Vorbehaltsgebiet Aufbau eines ökologischen Verbundsystems: 5. Saaletal und Nebentäler 13. Auengebiet an Elster und Luppe 	<ul style="list-style-type: none"> - FFH DE4537-301 Saale-, Elster-, Luppe-Aue zwischen Merseburg und Halle - Vogelschutzgebiet DE4638-401 östlich von Merseburg - Landschaftsschutzgebiete östlich Merseburg - Vorranggebiet Natur- und Landschaft: XXIX Saale - Leipzig-Aue - Vorbehaltsgebiet Aufbau eines ökologischen Verbundsystems: 5. Saaletal und Nebentäler 13. Auengebiet an Elster und Luppe 	<ul style="list-style-type: none"> - Vogelschutzgebiet DE4638-401 östlich von Merseburg - Landschaftsschutzgebiete östlich Merseburg - Vorranggebiet Natur- und Landschaft: XXIX Saale - Leipzig-Aue - Vorbehaltsgebiet Aufbau eines ökologischen Verbundsystems: 5. Saaletal und Nebentäler 13. Auengebiet an Elster und Luppe 	<ul style="list-style-type: none"> - Vogelschutzgebiet DE4638-401 östlich von Merseburg - Landschaftsschutzgebiete östlich Merseburg - Vorranggebiet Natur- und Landschaft: XXIX Saale - Leipzig-Aue - Vorbehaltsgebiet Aufbau eines ökologischen Verbundsystems: 5. Saaletal und Nebentäler 13. Auengebiet an Elster und Luppe 	<ul style="list-style-type: none"> - Vogelschutzgebiet DE4638-401 östlich von Merseburg - Landschaftsschutzgebiete östlich Merseburg - Vorranggebiet Natur- und Landschaft: XXIX Saale - Leipzig-Aue - Vorbehaltsgebiet Aufbau eines ökologischen Verbundsystems: 5. Saaletal und Nebentäler 13. Auengebiet an Elster und Luppe 	<ul style="list-style-type: none"> - Vogelschutzgebiet DE4638-401 östlich von Merseburg - Landschaftsschutzgebiete östlich Merseburg - Vorranggebiet Natur- und Landschaft: XXIX Saale - Leipzig-Aue - Vorbehaltsgebiet Aufbau eines ökologischen Verbundsystems: 5. Saaletal und Nebentäler 13. Auengebiet an Elster und Luppe
Bergbaubewilligung, Bergwerkeigentum						
<ul style="list-style-type: none"> - Tagebau Merseburg Ost Baufeld 1a Kies und Sand Abgeschlossener Grundwasseranstieg Flutung, HGW ≤ 2 m u. GOK - Merseburg Ost Braunkohlentagebau - Abgeschlossener Grundwasseranstieg Flutung, HGW ≤ 2 m u. GOK - Bad Dürrenberg II-A-d-40/92 Kali- und Steinsalz, Sole - Kiestagebau Wallendorf - Braunkohlentagebau Nr. 536 Wallendorf 	<ul style="list-style-type: none"> - Bad Dürrenberg II-A-d-40/92 Kali- und Steinsalz, Sole - Kiestagebau Wallendorf 	<ul style="list-style-type: none"> - Bad Dürrenberg II-A-d-40/92 Kali- und Steinsalz, Sole - Kiestagebau Wallendorf 	<ul style="list-style-type: none"> - Bad Dürrenberg II-A-d-40/92 Kali- und Steinsalz, Sole - Kiestagebau Wallendorf 	<ul style="list-style-type: none"> - Bad Dürrenberg II-A-d-40/92 Kali- und Steinsalz, Sole - Kiestagebau Wallendorf 	<ul style="list-style-type: none"> - Bad Dürrenberg II-A-d-40/92 Kali- und Steinsalz, Sole - Kiestagebau Wallendorf 	<ul style="list-style-type: none"> - Bad Dürrenberg II-A-d-40/92 Kali- und Steinsalz, Sole - Kiestagebau Wallendorf

Variante 0+	Variante 1	Variante 1.1	Variante 1.2	Variante 1.3	Variante 1.4	Variante 1.5
<ul style="list-style-type: none"> - Braunkohlentagebau Luise S Nr. 1 Wallendorf - Braunkohlentagebau Nr. 3 Wallendorf 						
Land- und Forstwirtschaft						
n.r.	<ul style="list-style-type: none"> - Betroffenheit an landwirtschaftlichen Flächen - Betroffenheit von forstwirtschaftlichen Flächen im Bereich Merseburg 	<ul style="list-style-type: none"> - Betroffenheit an landwirtschaftlichen Flächen - Betroffenheit von forstwirtschaftlichen Flächen im Bereich Merseburg 	<ul style="list-style-type: none"> - Betroffenheit an landwirtschaftlichen Flächen - Betroffenheit von forstwirtschaftlichen Flächen im Bereich Merseburg 	<ul style="list-style-type: none"> - Betroffenheit an landwirtschaftlichen Flächen - Betroffenheit von forstwirtschaftlichen Flächen im Bereich Merseburg 	<ul style="list-style-type: none"> - Betroffenheit an landwirtschaftlichen Flächen - Betroffenheit von forstwirtschaftlichen Flächen im Bereich Merseburg 	<ul style="list-style-type: none"> - Betroffenheit an landwirtschaftlichen Flächen - Betroffenheit von forstwirtschaftlichen Flächen im Bereich Merseburg
Infrastruktureinrichtungen						
<p>Vorhandene Über- oder Unterführungsbauwerke:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Brücke B 181 alt über die Saale - Brücke B 181 alt über den Mittelkanal - Brücke B 181 alt über die Alte Saale Merseburg - Brücke über den Saale - Leipzig-Kanal 	<p>Vorhandene Über- oder Unterführungsbauwerke:</p> <ul style="list-style-type: none"> - EÜ DB-Naumburg – Halle AS Weißenfelser Straße - Brücke über den Saale - Leipzig-Kanal 	<p>Vorhandene Über- oder Unterführungsbauwerke:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Brücke B 181 alt über die Saale - Brücke B 181 alt über den Mittelkanal - Brücke B 181 alt über die Alte Saale Merseburg - Brücke über den Saale - Leipzig-Kanal 	<p>Vorhandene Über- oder Unterführungsbauwerke:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ÜBW Spergauer Straße über ehemalige Kohleverbindungsbahn - ÜBW Friedrich-Ebert-Straße / Merseburger Straße über Kohlebahn Lochau - Brücke über den Saale - Leipzig-Kanal 	<p>Vorhandene Über- oder Unterführungsbauwerke:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ÜBW Spergauer Straße über ehemalige Kohleverbindungsbahn - ÜBW Friedrich-Ebert-Straße / Merseburger Straße über Kohlebahn Lochau - Brücke über den Saale - Leipzig-Kanal 	<p>Vorhandene Über- oder Unterführungsbauwerke:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Brücke B 181 alt über die Saale - Brücke über den Saale - Leipzig-Kanal 	<p>Vorhandene Über- oder Unterführungsbauwerke:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Brücke über den Saale - Leipzig-Kanal
<p>Gewässer:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Saale - Mittelkanal - Alte Saale Merseburg - Luppe - Saale - Leipzig-Kanal 	<p>Gewässer:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Saale - Mittelkanal - Alte Saale Merseburg - Saale - Leipzig-Kanal 	<p>Gewässer:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Saale - Mittelkanal - Alte Saale Merseburg - Saale - Leipzig-Kanal 	<p>Gewässer:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Saale - Saale - Leipzig-Kanal 	<p>Gewässer:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Saale - Saale - Leipzig-Kanal 	<p>Gewässer:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Saale - Mittelkanal - Alte Saale Merseburg - Saale - Leipzig-Kanal - Rischmühlenschleuse 	<p>Gewässer:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Saale - Mittelkanal - Alte Saale Merseburg - Saale - Leipzig-Kanal

Variante 0+	Variante 1	Variante 1.1	Variante 1.2	Variante 1.3	Variante 1.4	Variante 1.5
<p>Bahnstrecken:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kohleverbindungsbahn Lochau 	<p>Bahnstrecken:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kohleverbindungsbahn Lochau - DB-Fernbahnstrecke Naumburg – Halle 	<p>Bahnstrecken:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kohleverbindungsbahn Lochau 	<p>Bahnstrecken:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 6810 Merseburg - Leuna Streckenwechsel 6810/Anschlussbahn bis Friedensdorf (Kohleverbindungsbahn Lochau) im Einschnitt bei Parallelage der Verkehrswege nur mit Verlegung der Bahnstrecke, Leitungen Leuna, Eingriffe in private Flächen, Herstellung zweier Tunnel, hohe Stützbauwerke notwendig - 6340 Halle (Saale) – Guntershausen Unterquerung erforderlich 	<p>Bahnstrecken:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kohleverbindungsbahn Lochau - 6340 Halle (Saale) – Guntershausen Unterquerung erforderlich 	<p>Bahnstrecken:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kohleverbindungsbahn Lochau - DB-Fernbahnstrecke Naumburg – Halle 	<p>Bahnstrecken:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kohleverbindungsbahn Lochau - DB-Fernbahnstrecke Naumburg – Halle - DB-Strecke Artern – Sangerhausen
<p>Straßen</p> <p>Merseburg (einschl. Meuschau)</p> <ul style="list-style-type: none"> - B 181 alt - Fasanerie - Kollenbeyer Weg - Dorfstraße - Amtshäuser Straße - Neumarkt - Werder Straße - Querstraße - B 181 alt - L 183 zw. Kreypau und B 181 alt - K 2177 in Friedensdorf und Tragarth 	<p>Straßen</p> <p>Merseburg</p> <ul style="list-style-type: none"> - B 91 - L 182 / K 2176 Weißenfelser Straße, Friedrich-Ebert-Straße - Weißenfelser Straße - B 181 alt - L 183 zw. Kreypau und B 181 alt - Verbindungsstraße L 184 – Kreypau (L 183) - L 184 zw. Wallendorf und Bad Dürrenberg 	<p>Straßen</p> <p>Merseburg (einschl. Meuschau)</p> <ul style="list-style-type: none"> - B 181 alt - Fasanerie - Kollenbeyer Weg - Dorfstraße - Amtshäuser Straße - Neumarkt - Werder Straße - Querstraße - B 181 alt - L 183 zw. Kreypau und B 181alt - Verbindungsstraße Trebnitz – 	<p>Straßen</p> <p>Merseburg</p> <ul style="list-style-type: none"> - B 91 - L 178n - Herstellung Tunnel zur Unterquerung der B 91 und L 178n erforderlich, da Knoten Leuna Tor 1 / 2 nicht verlegt werden kann, Verlegung L 178n auf Tunnel - L 182 / K 2176 Weißenfelser Straße, Friedrich-Ebert-Straße - B 181 alt - L 183 zw. Kreypau und B 181 alt 	<p>Straßen</p> <p>Merseburg –</p> <ul style="list-style-type: none"> - B 91 - L 178n - L 182 / K 2176 Weißenfelser Straße, Friedrich-Ebert-Straße - B 181 alt - L 183 zw. Kreypau und B 181 alt - Gemeindefstraße Gebrüder von-Wedel Straße in Friedensdorf - Verbindungsstraße L 184 – Kreypau (L 183) - L 184 zw. Wallendorf und Bad Dürrenberg 	<p>Straßen</p> <p>Merseburg</p> <ul style="list-style-type: none"> - B 181 alt - Werder Straße - B 181 alt - Dorfstraße Trebnitz - L 183 zw. Kreypau und B 181 alt - Gemeindefstraße Gebrüder von-Wedel Straße in Friedensdorf - Verbindungsstraße L 184 – Kreypau (L 183) - L 184 zw. Wallendorf und Bad Dürrenberg 	<p>Straßen</p> <p>Merseburg –</p> <ul style="list-style-type: none"> - B 91 - L 178n - L 182 / K 2176 Weißenfelser Straße, Friedrich-Ebert-Straße - Kötzschener Weg - B 181 alt - L 183 zw. Kreypau und B 181 alt - Gemeindefstraße Gebrüder von-Wedel Straße in Friedensdorf

Variante 0+	Variante 1	Variante 1.1	Variante 1.2	Variante 1.3	Variante 1.4	Variante 1.5
- L 184 zw. Wallendorf und Bad Dürrenberg		L 183				
- Roddener Weg Güntherdorf (Sondergebiet am Baubeginn) Wege	- Roddener Weg Güntherdorf (Sondergebiet am Baubeginn) Wege	Neubau Ersatzverbindung an regionales Straßennetz wegen Überbauung L 183 durch B 181n erforderlich - Verbindungsstraße L 184 – Kreypau (L 183) - L 184 zw. Wallendorf und Bad Dürrenberg - Roddener Weg Güntherdorf (Sondergebiet am Baubeginn) Wege	- Gemeindestraße Gebrüder von-Wedel Straße in Friedensdorf - Verbindungsstraße L 184 – Kreypau (L 183) - L 184 zw. Wallendorf und Bad Dürrenberg Roddener Weg Güntherdorf - (Sondergebiet am Baubeginn) Wege Zufahrt von der B 91 und Parkplatz Leuna Tor 1 / 2 – kann nicht verlegt werden	- L 184 zw. Wallendorf und Bad Dürrenberg - Roddener Weg Güntherdorf (Sondergebiet am Baubeginn) Wege	- Roddener Weg Güntherdorf (Sondergebiet am Baubeginn) Wege Parkplatz Festhalle Merseburg – wird überbaut	- Verbindungsstraße L 184 – Kreypau (L 183) - L 184 zw. Wallendorf und Bad Dürrenberg Roddener Weg Güntherdorf (Sondergebiet am Baubeginn) Wege
Vorhandene Leitungen (Fernleitungen) - Freileitung 110 kV - Erdgas Gascade DN 1200 - Gas Line Geplanter Südostlink Korridor 011_17	Vorhandene Leitungen (Fernleitungen) - Freileitung 110 kV - Erdgas Gascade DN 1200 - Gas Line Blockheizkraftwerk Stadtwerke Merseburg Geplanter Südostlink Korridor 011_17	Vorhandene Leitungen (Fernleitungen) - Freileitung 110 kV - Erdgas Gascade DN 1200 - Gas Line Geplanter Südostlink Korridor 011_17	Vorhandene Leitungen (Fernleitungen) - Freileitung 110 kV - Erdgas Gascade DN 1200 - Gas Line Geplanter Südostlink Korridor 011_17	Vorhandene Leitungen (Fernleitungen) - Freileitung 110 kV - Erdgas Gascade DN 1200 - Gas Line Geplanter Südostlink Korridor 011_17	Vorhandene Leitungen (Fernleitungen) - Freileitung 110 kV - Erdgas Gascade DN 1200 - Gas Line Geplanter Südostlink Korridor 011_17	Vorhandene Leitungen (Fernleitungen) - Freileitung 110 kV - Erdgas Gascade DN 1200 - Gas Line Geplanter Südostlink Korridor 011_17
Eigentumsverhältnisse						
			Varianten 1.2 auf 20 % der Strecke auf öffentlichen Flächen			Variante 1.5 auf 10 % der Strecke auf öffentlichen Flächen

Variante 0+	Variante 1	Variante 1.1	Variante 1.2	Variante 1.3	Variante 1.4	Variante 1.5
Verkehrliche Beurteilung						
Be- und Entlastungswirkung						
Zielstellung BVWP Ortsumgehungen Zöschen, Wallendorf, Merseburg wird nicht erreicht B 181alt Abschnitt B 91 – L 183 Mehrbelastung Entlastung Abschnitt L 183 - Günthersdorf Mehrbelastung Entlastung 3.800 – 8.000 B 91 Mehrbelastung 5.000 Entlastung	B 181alt Abschnitt B 91 – L 183 Mehrbelastung Entlastung 3.000 Abschnitt L 183- Günthersdorf Mehrbelastung Entlastung 3.800 – 8.000 B 91 Mehrbelastung 5.000 Entlastung	Zielstellung BVWP Ortsumgehung Merseburg wird nicht erreicht			Zielstellung BVWP Ortsumgehung Merseburg wird nicht erreicht	B 181alt Abschnitt B 91 – L 183 Mehrbelastung Entlastung 3.000 Abschnitt L 183 - Günthersdorf Mehrbelastung Entlastung 3.800 – 8.000 B 91 Mehrbelastung 700 Entlastung
Entwurfs- und Sicherheitstechnische Bewertung						
Entwurfsklasse und Querschnitt						
EKL I RQ 15,5 von Günthersdorf bis L 183 = dreistreifiger Querschnitt, Kronenbreite 15,50 m; RQ 21 von der L 183 bis nach Merseburg = zweibahnig, vierstreifiger Querschnitt, Kronenbreite 21 m						
Breiten für die erforderlichen Querschnitte in den Ortsdurchfahrten nicht verfügbar		Breiten für die erforderlichen Querschnitte in den Ortsdurchfahrten nicht verfügbar	Breiten für den erforderlichen Querschnitt im Einschnitt in Merseburg nicht verfügbar, nur mit Bahnstreckenverlegung und Erstellung umfangreicher Stützbauwerke und Tunnel herstellbar			
Lagetrassierung						
Zu geringe Radien in der Ortsdurchfahrt Merseburg		Zu geringe Radien in der Ortsdurchfahrt Merseburg			Unterschreitung Grenzwerte Lagetrassierung nach RAL für 70 km/h Zu geringe Radien in der Ortsdurchfahrt Merseburg	

Variante 0+	Variante 1	Variante 1.1	Variante 1.2	Variante 1.3	Variante 1.4	Variante 1.5
Anordnung der Knotenpunkte						
<p>Innerorts in Merseburg, Wallendorf, Zöschen dichte Knotenpunktfolge wegen Anschluss Nebennetz</p> <p>Keine leistungsfähige und sichere Verkehrsabwicklung möglich, da Knotenabstände für EKL 1 nicht gegeben Alternativ Schließung Knoten und Verlegung Nebennetz erforderlich</p>	<p>Weißenfeser Straße Plangleiche Anbindung nur mit Lichtsignalgesteuertem Knoten, damit Umbau Knoten Richtung B 91 einschl. Straßenbahn notwendig</p> <p>B 91 Mit Überführung über die DB-Strecke + B 91, Parallelrampenanschlüsse an die B 91 Richtung Halle, Erschließungsstraße Bebauung über Kötzschener Weg, Abbindung Garagenzufahrten an Westrampe, Rückbau Straßen im Unterführungsbereich (nur noch Querung Straßenbahn und Fußgänger)</p>	<p>Innerorts in Merseburg dichte Knotenpunktfolge wegen Anschluss Nebennetz</p> <p>Keine leistungsfähige und sichere Verkehrsabwicklung möglich, da Knotenabstände für EKL 1 nicht gegeben Alternativ Schließung Knoten und Verlegung Nebennetz erforderlich</p> <p>Zusätzlicher Knotenpunkt für Zweitanschluss L 183 infolge Überbauung L 183 auf ca. 1,5 km Länge</p>	<p>Aufgrund bereits bestehender 4-armiger Kreuzung an der B 91 in unmittelbarer Nähe der Trasse (B 91 / L 178n, Zufahrt Leuna Tor 12) ist kein Anschluss dieser Variante an die B 91 möglich</p>		<p>Zusätzlicher Knotenpunkt B 181n / alt (Amtshäuser Straße) östlich Saalebauwerk</p> <p>Innerorts in Merseburg dichte Knotenpunktfolge wegen Anschluss Nebennetz</p> <p>Keine leistungsfähige und sichere Verkehrsabwicklung möglich, da Knotenabstände für EKL 1 nicht gegeben Alternativ Schließung Knoten und Verlegung Nebennetz erforderlich</p>	<p>Nur planfreier Knotenpunkt mit der L 178n technisch möglich, Leistungsfähigkeitsbetrachtung im Zusammenhang mit LSA-Knoten an der B 91 erforderlich</p>

Vorauswahl Varianten 2 – 2.3 und 3 – 3.2

Variante 2.0	Variante 2.1	Variante 2.2	Variante 2.3	Variante 3.0	Variante 3.1	Variante 3.2
Raumstrukturelle Wirkung						
Siedlungsentwicklung						
<ul style="list-style-type: none"> - Inanspruchnahme Gewerbeflächen an der B 181 alt in Merseburg Südseite, Beeinträchtigung Mischgebiete Wohngebiete an der B 181 alt in Merseburg bedingt durch erforderlichen Querschnittsausbau - Tangierung Wohngebiet Stadt Leuna, OT Friedensdorf - Tangierung Mischgebiet Stadt Leuna, OT Zscherneddel 	<ul style="list-style-type: none"> - Durchquerung Gewerbegebiet Weißenfelser Straße/ Lessingstraße Merseburg - Überbauung Gewerbestandorte: Autohaus, Erweiterungsfläche Blockheizkraftwerk Stadtwerke Merseburg, Lagerplatz Bauhof Merseburg - Tangierung Mischgebiet Stadt Leuna, OT Zscherneddel 	<ul style="list-style-type: none"> - Durchquerung Gewerbegebiet Weißenfelser Straße/ Lessingstraße Merseburg - Überbauung Gewerbestandorte: Autohaus, Erweiterungsfläche Blockheizkraftwerk Stadtwerke Merseburg, Lagerplatz Bauhof Merseburg - Tangierung Mischgebiet Stadt Leuna, OT Zscherneddel 	<ul style="list-style-type: none"> - Beanspruchung Sondergebiet Festplatz und Gewerbefläche in Merseburg - Tangierung Wohngebiet Stadt Leuna, OT Friedensdorf - Tangierung Mischgebiet Stadt Leuna, OT Zscherneddel 	<ul style="list-style-type: none"> - Durchquerung Ortslage Leuna OT Zöschen - Durchquerung Ortslage Schkopau OT Wallendorf - Tangierung Ortslage Schkopau OT Lubbenau-Tragarth Betroffenheit Misch-, Wohn- und Gewerbegebiete - Tangierung Gewerbestandorte: Merseburg 	<ul style="list-style-type: none"> - Durchquerung Ortslage Leuna OT Zöschen - Durchquerung Ortslage Schkopau OT Wallendorf - Tangierung Ortslage Schkopau OT Lubbenau-Tragarth Betroffenheit Misch-, Wohn- und Gewerbegebiete - Beanspruchung Sondergebiet Festplatz und Gewerbefläche in Merseburg 	<ul style="list-style-type: none"> - Durchquerung Ortslage Leuna OT Zöschen - Durchquerung Ortslage Schkopau OT Wallendorf Betroffenheit Misch-, Wohn- und Gewerbegebiete - Durchquerung Gewerbegebiet Weißenfelser Straße/ Lessingstraße Merseburg - Überbauung Gewerbestandorte: Autohaus, Erweiterungsfläche Blockheizkraftwerk Stadtwerke Merseburg, Lagerplatz Bauhof Merseburg
Vorrang- und Vorbehaltsgebiete						
Wasser						
<ul style="list-style-type: none"> - Vorranggebiet Hochwasserschutz: Saale - Vorbehaltsgebiet Hochwasserschutz Saale / Luppe - Überschwemmungsgebiet Saale 	<ul style="list-style-type: none"> - Vorranggebiet Hochwasserschutz: Saale - Vorbehaltsgebiet Hochwasserschutz Saale / Luppe - Überschwemmungsgebiet Saale 	<ul style="list-style-type: none"> - Vorranggebiet Hochwasserschutz: Saale - Vorbehaltsgebiet Hochwasserschutz Saale / Luppe - Überschwemmungsgebiet Saale 	<ul style="list-style-type: none"> - Vorranggebiet Hochwasserschutz: Saale - Vorbehaltsgebiet Hochwasserschutz Saale / Luppe - Überschwemmungsgebiet Saale 	<ul style="list-style-type: none"> - Vorranggebiet Hochwasserschutz: Saale - Vorbehaltsgebiet Hochwasserschutz Saale / Luppe - Überschwemmungsgebiet Saale 	<ul style="list-style-type: none"> - Vorranggebiet Hochwasserschutz: Saale - Vorbehaltsgebiet Hochwasserschutz Saale / Luppe - Überschwemmungsgebiet Saale 	<ul style="list-style-type: none"> - Vorranggebiet Hochwasserschutz: Saale - Vorbehaltsgebiet Hochwasserschutz Saale / Luppe - Überschwemmungsgebiet Saale

Variante 2.0	Variante 2.1	Variante 2.2	Variante 2.3	Variante 3.0	Variante 3.1	Variante 3.2
Natur						
<ul style="list-style-type: none"> - FFH DE4537-301 Saale-, Elster-, Luppe-Aue zwischen Merseburg und Halle - Vogelschutzgebiet DE4638-401 östlich von Merseburg - Landschaftsschutzgebiet östlich Merseburg 	<ul style="list-style-type: none"> - Vogelschutzgebiet DE4638-401 östlich von Merseburg - Landschaftsschutzgebiete östlich Merseburg - Vorbehaltsgebiet Aufbau eines ökologischen Verbundsystems: 5. Saaletal und Nebentäler 13. Auengebiet an Elster und Luppe 	<ul style="list-style-type: none"> - Vogelschutzgebiet DE4638-401 östlich von Merseburg - Landschaftsschutzgebiete östlich Merseburg - Vorbehaltsgebiet Aufbau eines ökologischen Verbundsystems: 5. Saaletal und Nebentäler 13. Auengebiet an Elster und Luppe 	<ul style="list-style-type: none"> - FFH DE4537-301 Saale-, Elster-, Luppe-Aue zwischen Merseburg und Halle - Vogelschutzgebiet DE4638401 östlich von Merseburg - Vogelschutzgebiet DE4638-401 östlich von Merseburg - Landschaftsschutzgebiete östlich Merseburg 	<ul style="list-style-type: none"> - FFH DE4537-301 Saale-, Elster-, Luppe-Aue zwischen Merseburg und Halle - Vogelschutzgebiet DE4638-401 östlich von Merseburg - Landschaftsschutzgebiete östlich Merseburg 	<ul style="list-style-type: none"> - FFH DE4537-301 Saale-, Elster-, Luppe-Aue zwischen Merseburg und Halle - Vogelschutzgebiet DE4638-401 östlich von Merseburg - Landschaftsschutzgebiete östlich Merseburg 	<ul style="list-style-type: none"> - Vogelschutzgebiet DE4638-401 östlich von Merseburg - Landschaftsschutzgebiete östlich Merseburg
Bergbau						
<p>Bad Dürrenberg II-A-d-40/92 Kali- und Steinsalz, Sole</p> <p>Kiestagebau Wallendorf</p>	<p>Bad Dürrenberg II-A-d-40/92 Kali- und Steinsalz, Sole</p> <p>Kiestagebau Wallendorf</p>	<p>Bad Dürrenberg II-A-d-40/92 Kali- und Steinsalz, Sole</p> <p>Kiestagebau Wallendorf</p>	<p>Bad Dürrenberg II-A-d-40/92 Kali- und Steinsalz, Sole</p> <p>Kiestagebau Wallendorf</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Tagebau Merseburg Ost Baufeld 1a Kies und Sand Abgeschlossener Grundwasseranstieg Flutung, HGW ≤ 2 m u. GOK - Merseburg Ost Braunkohlentagebau Abgeschlossener Grundwasseranstieg Flutung, HGW ≤ 2 m u. GOK - Bad Dürrenberg II-A-d-40/92 Kali- und Steinsalz, Sole - Braunkohlentagebau Nr. 536 Wallendorf - Braunkohlentagebau Luise S Nr. 1 Wallendorf - Braunkohlentagebau Nr. 3 Wallendorf 	<ul style="list-style-type: none"> - Tagebau Merseburg Ost Baufeld 1a Kies und Sand Abgeschlossener Grundwasseranstieg Flutung, HGW ≤ 2 m u. GOK - Merseburg Ost Braunkohlentagebau Abgeschlossener Grundwasseranstieg Flutung, HGW ≤ 2 m u. GOK - Bad Dürrenberg II-A-d-40/92 Kali- und Steinsalz, Sole - Braunkohlentagebau Nr. 536 Wallendorf - Braunkohlentagebau Luise S Nr. 1 Wallendorf - Braunkohlentagebau Nr. 3 Wallendorf 	<ul style="list-style-type: none"> - Tagebau Merseburg Ost Baufeld 1a Kies und Sand Abgeschlossener Grundwasseranstieg Flutung, HGW ≤ 2 m u. GOK - Merseburg Ost Braunkohlentagebau Abgeschlossener Grundwasseranstieg Flutung, HGW ≤ 2 m u. GOK - Bad Dürrenberg II-A-d-40/92 Kali- und Steinsalz, Sole - Braunkohlentagebau Nr. 536 Wallendorf - Braunkohlentagebau Luise S Nr. 1 Wallendorf - Braunkohlentagebau Nr. 3 Wallendorf

Variante 2.0	Variante 2.1	Variante 2.2	Variante 2.3	Variante 3.0	Variante 3.1	Variante 3.2
				<ul style="list-style-type: none"> - Braunkohlentagebau Nr. 493 Zöschen - Braunkohlentiefbau „Zöschen“ (Elisabeth) - Braunkohlentiefbau Nr. 468 Zöschen - Braunkohlentiefbau Nr. 493 Zöschen 	<ul style="list-style-type: none"> - Braunkohlentagebau Nr. 493 Zöschen - Braunkohlentiefbau „Zöschen“ (Elisabeth) - Braunkohlentiefbau Nr. 468 Zöschen - Braunkohlentiefbau Nr. 493 Zöschen 	<ul style="list-style-type: none"> - Braunkohlentagebau Nr. 493 Zöschen - Braunkohlentiefbau „Zöschen“ (Elisabeth) - Braunkohlentiefbau Nr. 468 Zöschen - Braunkohlentiefbau Nr. 493 Zöschen
Land- und Forstwirtschaft						
<ul style="list-style-type: none"> - Betroffenheit an landwirtschaftlichen Flächen - Betroffenheit von forstwirtschaftlichen Flächen im Bereich Merseburg 	<ul style="list-style-type: none"> - Betroffenheit an landwirtschaftlichen Flächen - Betroffenheit von forstwirtschaftlichen Flächen im Bereich Merseburg 	<ul style="list-style-type: none"> - Betroffenheit an landwirtschaftlichen Flächen - Betroffenheit von forstwirtschaftlichen Flächen im Bereich Merseburg 	<ul style="list-style-type: none"> - Betroffenheit an landwirtschaftlichen Flächen - Betroffenheit von forstwirtschaftlichen Flächen im Bereich Merseburg 	<ul style="list-style-type: none"> - Betroffenheit an landwirtschaftlichen Flächen - Betroffenheit von forstwirtschaftlichen Flächen im Bereich Merseburg 	<ul style="list-style-type: none"> - Betroffenheit an landwirtschaftlichen Flächen - Betroffenheit von forstwirtschaftlichen Flächen im Bereich Merseburg 	<ul style="list-style-type: none"> - Betroffenheit an landwirtschaftlichen Flächen - Betroffenheit von forstwirtschaftlichen Flächen im Bereich Merseburg
Infrastruktureinrichtung						
<p>Vorhandene Über- oder Unterführungsbauwerk:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Brücke B 181 alt über die Saale - Brücke B 181 alt über den Mittelkanal - Brücke B 181 alt über die Alte Saale Merseburg - Brücke über den Saale - Leipzig-Kanal 	<p>Vorhandene Über- oder Unterführungsbauwerk:</p> <ul style="list-style-type: none"> - EÜ DB-Naumburg – Halle AS Weißenfeller Straße - Brücke über den Saale - Leipzig-Kanal 	<p>Vorhandene Über- oder Unterführungsbauwerk:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ÜBW Spergauer Straße über ehemalige Kohleverbindungsbahn - ÜBW Friedrich-Ebert-Straße / Merseburger Straße über Kohlebahn Lochau - Brücke über den Saale - Leipzig-Kanal 	<p>Vorhandene Über- oder Unterführungsbauwerk:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Brücke B 181 alt über die Saale - Brücke über den Saale - Leipzig-Kanal 	<p>Vorhandene Über- oder Unterführungsbauwerk:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ÜBW stillgelegte Strecke über Kreisstraße K 2177 Gebrüder von-Wedel Straße in Friedensdorf - ÜBW Kohlenstraße über stillgelegte Strecke in Wallendorf - Brücke B 181 alt über die Saale - Brücke B 181 alt über den Mittelkanal - Brücke B 181 alt über die Alte Saale Merseburg - Brücke über den Saale - Leipzig-Kanal 	<p>Vorhandene Über- oder Unterführungsbauwerk:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ÜBW stillgelegte Strecke über Kreisstraße K 2177 Gebrüder von-Wedel Straße in Friedensdorf - ÜBW Kohlenstraße über stillgelegte Strecke in Wallendorf - Brücke B 181 alt über die Saale - Brücke B 181 alt über den Mittelkanal - Brücke B 181 alt über die Alte Saale Merseburg - Brücke über den Saale - Leipzig-Kanal 	<p>Vorhandene Über- oder Unterführungsbauwerk:</p> <ul style="list-style-type: none"> - EÜ DB-Naumburg – Halle AS Weißenfeller Straße - ÜBW stillgelegte Strecke über Kreisstraße K 2177 Gebrüder von-Wedel Straße in Friedensdorf - ÜBW Kohlenstraße über stillgelegte Strecke in Wallendorf - Brücke über den Saale - Leipzig-Kanal

Variante 2.0	Variante 2.1	Variante 2.2	Variante 2.3	Variante 3.0	Variante 3.1	Variante 3.2
Gewässer: - Saale - Mittelkanal - Alte Saale Merseburg - Saale - Leipzig-Kanal	Gewässer: - Saale - Mittelkanal - Alte Saale Merseburg - Saale - Leipzig-Kanal	Gewässer: - Saale - Saale - Leipzig-Kanal	Gewässer: - Saale - Mittelkanal - Alte Saale Merseburg - Saale - Leipzig-Kanal Rischmühlenschleuse	Gewässer: - Saale - Mittelkanal - Alte Saale Merseburg - Saale - Leipzig-Kanal	Gewässer: - Saale - Mittelkanal - Alte Saale Merseburg - Saale - Leipzig-Kanal Rischmühlenschleuse	Gewässer: - Saale - Mittelkanal - Alte Saale Merseburg - Saale - Leipzig-Kanal
Bahnstrecken: - Kohleverbindungsbahn Lochau	Bahnstrecken: - Kohleverbindungsbahn Lochau - DB-Fernbahnstrecke Naumburg – Halle	Bahnstrecken: - Kohleverbindungsbahn Lochau - DB-Fernbahnstrecke Naumburg – Halle	Bahnstrecken: - Kohleverbindungsbahn Lochau - DB-Fernbahnstrecke Naumburg – Halle	Bahnstrecken: - Kohleverbindungsbahn Lochau	Bahnstrecken: - Kohleverbindungsbahn Lochau	Bahnstrecken: - Überbauung Kohleverbindungsbahn Lochau - Strecke weiterhin in Betrieb, kann nicht überbaut werden Alternativ nur Parallelführung möglich - 6340 Halle (Saale) – Guntershausen
Straßen Merseburg (einschl. Meuschau) - B 181 alt - Fasanerie - Kollenbeyer Weg - Dorfstraße - Amtshäuser Straße - Neumarkt - Werder Straße - Querstraße - B 181 alt - L 183 zw. Kreypau und B 181 alt - Gemeindestraße Gebrüder-vonWedel Straße in Friedensdorf - L 184 zw. Wallendorf und Bad Dürrenberg	Straßen Merseburg - B 91 - L 182 / K 2176 Weißenfeller Straße, Friedrich-Ebert-Straße - Weißenfeller Straße - B 181 alt - L 183 zw. Kreypau und B 181 alt - L 184 zw. Wallendorf und Bad Dürrenberg - Roddener Weg Güntherdorf (Sondergebiet am Baubeginn)	Straßen Merseburg - B 91 - L 178n - L 182 / K 2176 Weißenfeller Straße, Friedrich-Ebert-Straße - B 181 alt - L 183 zw. Kreypau und B 181alt - Gemeindestraße Gebrüder-von Wedel Straße in Friedensdorf - Verbindungsstraße L 184 – Kreypau (L 183) - L 184 zw. Wallendorf und Bad Dürrenberg	Straßen Merseburg - B 181 alt - Werder Straße - B 181 alt - Dorfstraße Trebnitz - L 183 zw. Kreypau und B 181 alt - Gemeindestraße Gebrüder von-Wedel Straße in Friedensdorf - L 184 zw. Wallendorf und Bad Dürrenberg - Roddener Weg Güntherdorf (Sondergebiet am Baubeginn)	Straßen Merseburg (einschl. Meuschau) - B 181 alt - Fasanerie - Kollenbeyer Weg - Dorfstraße - Amtshäuser Straße - Neumarkt - Werder Straße - Querstraße - B 181 alt - L 183 zw. Kreypau und B 181 alt - K 2177 in Friedensdorf und Tragarth - Gemeindestraße Gebrüder von-Wedel Straße in Friedensdorf - L 184 zw. Wallendorf und Bad Dürrenberg - K 2177 in Friedensdorf und Tragarth - Gemeindestraße Gebrüder von-Wedel Straße in Friedensdorf	Straßen Merseburg - B 181 alt - Werder Straße - B 181 alt - L 183 zw. Kreypau und B 181 alt - K 2177 in Friedensdorf und Tragarth - Gemeindestraße Gebrüder von-Wedel Straße in Friedensdorf - L 184 zw. Wallendorf und Bad Dürrenberg - Schladebacher Straße in Wallendorf - Wohnheim in Friedensdorf	Straßen Merseburg - B 91 - L 182 / K 2176 Weißenfeller Straße, Friedrich-Ebert-Straße - Weißenfeller Straße - B 181 alt - L 183 zw. Kreypau und B 181 alt - K 2177 in Friedensdorf und Tragarth - Verbindungsstraße L 184 – Kreypau (L 183) - L 184 zw. Wallendorf und Bad Dürrenberg - Schladebacher Straße in Wallendorf

Variante 2.0	Variante 2.1	Variante 2.2	Variante 2.3	Variante 3.0	Variante 3.1	Variante 3.2
renberg - Roddener Weg Güntherdorf (Sondergebiet am Baubeginn)	Wege	renberg - Roddener Weg Güntherdorf (Sondergebiet am Baubeginn)	Wege Parkplatz Festhalle Merseburg wird überbaut	- L 184 zw. Wallendorf und Bad Dürrenberg - Schladebacher Straße in Wallendorf - Wohnheim in Friedensdorf - Am Tonschacht in Wallendorf - Koboldsberg in Zöschen - Alter Bahnhof in Zöschen - Am Friedhof in Zöschen - Am Schachtteich in Zöschen - Roddener Weg Güntherdorf (Sondergebiet am Baubeginn) - Am Friedhof in Zöschen - Am Schachtteich in Zöschen - Roddener Weg Güntherdorf (Sondergebiet am Baubeginn)	- Am Tonschacht in Wallendorf - Koboldsberg in Zöschen - Alter Bahnhof in Zöschen - Am Friedhof in Zöschen - Am Schachtteich in Zöschen - Roddener Weg Güntherdorf (Sondergebiet am Baubeginn)	- Wohnheim in Friedensdorf - Am Tonschacht in Wallendorf - Koboldsberg in Zöschen - Alter Bahnhof in Zöschen - Am Friedhof in Zöschen - Am Schachtteich in Zöschen - Roddener Weg Güntherdorf (Sondergebiet am Baubeginn)
Wege		Wege		Wege	Wege Parkplatz Festhalle Merseburg wird überbaut	Wege
Vorhandene Leitungen (Fernleitungen) - Freileitung 110 kV - Erdgas Gascade DN 1200 - Gas Line Geplanter Südostlink Korridor 011_17	Vorhandene Leitungen (Fernleitungen) - Freileitung 110 kV - Erdgas Gascade DN 1200 - Gas Line Blockheizkraftwerk Stadtwerke Merseburg Geplanter Südostlink Korridor 011_17	Vorhandene Leitungen (Fernleitungen) - Freileitung 110 kV - Erdgas Gascade DN 1200 - Gas Line Geplanter Südostlink Korridor 011_17	Vorhandene Leitungen (Fernleitungen) - Freileitung 110 kV - Erdgas Gascade DN 1200 - Gas Line Geplanter Südostlink Korridor 011_17	Vorhandene Leitungen (Fernleitungen) - Freileitung 110 kV - Erdgas Gascade DN 1200 - Gas Line Geplanter Südostlink Korridor 011_17	Vorhandene Leitungen (Fernleitungen) - Freileitung 110 kV - Erdgas Gascade DN 1200 - Gas Line Geplanter Südostlink Korridor 011_17	Vorhandene Leitungen (Fernleitungen) - Freileitung 110 kV - Erdgas Gascade DN 1200 - Gas Line Blockheizkraftwerk Stadtwerke Merseburg Geplanter Südostlink Korridor 011_17

Variante 2.0	Variante 2.1	Variante 2.2	Variante 2.3	Variante 3.0	Variante 3.1	Variante 3.2
Eigentumsverhältnisse						
				Varianten 3 auf 50 % der Strecke auf öffentlichen Flächen		
Verkehrliche Beurteilung						
Be- und Entlastungswirkung						
Zielstellung BVWP Orts- umgehung Merseburg wird nicht erreicht B 181alt Abschnitt B 91 – L 183 Mehrbelastung 10.100 Entlastung Abschnitt L 183 - Gün- thersdorf Mehrbelastung Entlastung 4.200 – 6.800 B 91 Mehrbelastung 2.800 Entlastung				Zielstellung BVWP Orts- umgehungen Zöschen, Wallendorf, Merseburg wird nicht erreicht B 181alt Abschnitt B 91 – L 183 Mehrbelastung 10.300 Entlastung Abschnitt L 183 - Gün- thersdorf Mehrbelastung Entlastung 4.700 – 8.000 Innerörtliche Verlagerung des Verkehrs auf B 181n: Abschnitt L 183 - Gün- thersdorf Mehrbelastung 13.400 - 14100 B 91 Mehrbelastung 5.100 Entlastung	Zielstellung BVWP Orts- umgehungen Zöschen, Wallendorf, Merseburg wird nicht erreicht B 181alt Abschnitt B 91 – L 183 Mehrbelastung 10.300 Entlastung Abschnitt L 183 - Gün- thersdorf Mehrbelastung Entlastung 4.700 – 8.000 Innerörtliche Verlage- rung des Verkehrs auf B 181n: Abschnitt L 183 - Günthersdorf Mehrbelastung 13.400 - 14100 B 91 Mehrbelastung 5.100 Entlastung	Zielstellung BVWP Orts- umgehungen Zöschen, Wallendorf wird nicht erreicht B 181alt Abschnitt B 91 – L 183 Mehrbelastung Entlastung 5.100 – 5.700 Abschnitt L 183 - Gün- thersdorf Mehrbelastung Entlastung 4.700 – 8.000 Innerörtliche Verlagerung des Verkehrs auf B 181n: Abschnitt L 183 - Gün- thersdorf Mehrbelastung 14.900 – 15.500 B 91 Mehrbelastung Entlastung 1.800
Entwurfs- und Sicherheitstechnische Bewertung						
Entwurfsklasse und Querschnitt						
EKL I RQ 15,5 von Günthersdorf bis L 183 = dreistreifiger Querschnitt, Kronenbreite 15,50 m RQ 21 von der L 183 bis nach Merseburg = zweibahnig, vierstreifiger Quer- schnitt, Kronenbreite 21 m						
Breiten für die erforderli- chen Querschnitte in Merseburg nicht verfü- gbar				Breiten für die erforderli- chen Querschnitte in den Ortsdurchfahrten nicht verfügbar		

Variante 2.0	Variante 2.1	Variante 2.2	Variante 2.3	Variante 3.0	Variante 3.1	Variante 3.2
Lagertrassierung						
Zu geringe Radien in der Ortsdurchfahrt Merseburg			Unterschreitung Grenzwerte Lagertrassierung nach RAL für 70 km/h	Grenzwerttrassierung nach RAL für 70 km/h		
Anordnung der Knotenpunkte						
<p>Innerorts in Merseburg dichte Knotenpunktfolge wegen Anschluss Nebennetz</p> <p>Keine leistungsfähige und sichere Verkehrsabwicklung möglich, da Knotenabstände für EKL 1 nicht gegeben Alternativ Schließung Knoten und Verlegung Nebennetz erforderlich</p>	<p>Weißenfelsler Straße Plangleiche Anbindung nur mit lichtsignalgesteuertem Knoten, damit Umbau Knoten Richtung B 91 einschl. Straßenbahn notwendig</p> <p>B 91 Mit Überführung über die DB-Strecke + B 91, Parallelrampenanschlüsse an die B 91 Richtung Halle, Erschließungsstraße Bebauung über Kötzscher Weg, Abbindung Garagenzufahrten an Westrampe, Rückbau Straßen im Unterführungsbereich (nur noch Querung Straßenbahn und Fußgänger)</p>	<p>Weißenfelsler Straße Plangleiche Anbindung nur mit lichtsignalgesteuertem Knoten, damit Umbau Knoten Richtung B 91 einschl. Straßenbahn notwendig</p> <p>B 91 Mit Überführung über die DB-Strecke + B 91, Parallelrampenanschlüsse an die B 91 Richtung Halle, Erschließungsstraße Bebauung über Kötzscher Weg, Abbindung Garagenzufahrten an Westrampe, Rückbau Straßen im Unterführungsbereich (nur noch Querung Straßenbahn und Fußgänger)</p>	<p>Zusätzlicher Knotenpunkt B 181n / alt (Amtshäuser Straße) östlich Saalebauwerk</p> <p>Innerorts in Merseburg dichte Knotenpunktfolge wegen Anschluss Nebennetz</p> <p>Keine leistungsfähige und sichere Verkehrsabwicklung möglich, da Knotenabstände für EKL 1 nicht gegeben Alternativ Schließung Knoten und Verlegung Nebennetz erforderlich</p>	<p>Anschluss K 2177 an überregionales Straßennetz nur noch über L 184 möglich (kein zusätzlicher Knotenpunkt B 181alt an B 181n zwischen Tragarth und Wallendorf Knoten an der L 184 liegt im Bebauungsbereich Alternativ Verlegung L 184 auf K 2177 und Anordnung Knotenpunkt westlich Wallendorf, grenzt auch an Bebauungsgebiet an Zusätzlicher Knotenpunkt B 181n / alt (Amtshäuser Straße) westlich Bauwerk Mittelkanal Innerorts in Merseburg dichte Knotenpunktfolge wegen Anschluss Nebennetz Keine leistungsfähige und sichere Verkehrsabwicklung möglich, da Knotenabstände für EKL 1 nicht gegeben Alternativ Schließung Knoten und Verlegung Nebennetz erforderlich</p>	<p>Anschluss K 2177 an überregionales Straßennetz nur noch über L 184 möglich (keine zusätzlicher Knotenpunkt B 181alt an B 181n zwischen Tragarth und Wallendorf Knoten an der L 184 liegt im Bebauungsbereich Alternativ Verlegung L 184 auf K 2177 und Anordnung Knotenpunkt westlich Wallendorf, grenzt auch an Bebauungsgebiet an Zusätzlicher Knotenpunkt B 181n / alt (Amtshäuser Straße) östlich Saalebauwerk Innerorts in Merseburg dichte Knotenpunktfolge wegen Anschluss Nebennetz Keine leistungsfähige und sichere Verkehrsabwicklung möglich, da Knotenabstände für EKL 1 nicht gegeben Alternativ Schließung Knoten und Verlegung Nebennetz erforderlich</p>	<p>Knoten an der L 184 liegt im Bebauungsbereich Alternativ Verlegung L 184 auf K 2177 und Anordnung Knotenpunkt westlich Wallendorf, grenzt auch an Bebauungsgebiet an</p> <p>Weißenfelsler Straße Plangleiche Anbindung nur mit lichtsignalgesteuertem Knoten, damit Umbau Knoten Richtung B 91 einschl. Straßenbahn notwendig B 91 Mit Überführung über die DB-Strecke + B 91, Parallelrampenanschlüsse an die B 91 Richtung Halle, Erschließungsstraße Bebauung über Kötzscher Weg, Abbindung Garagenzufahrten an Westrampe, Rückbau Straßen im Unterführungsbereich (nur noch Querung Straßenbahn und Fußgänger)</p>