



**B** 181

Ortsumgehung Zöschen – Wallendorf – Merseburg

Anlage 3 zum Erläuterungsbericht Unterlage 01

Detaillierte Zusammenstellung Randbedingungen und technische Abwägung Vorauswahl Varianten 1.2 und 2 zwischen L 183 und B 91 / L 178n











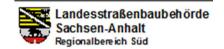
#moderndenken

### Inhalt:

- 1. Variantenvorauswahl
- 1.1 Erläuterung der Ausschlusskriterien für die Variante 2
- 1.2 Erläuterung der Ausschlusskriterien für die Variante 1.2

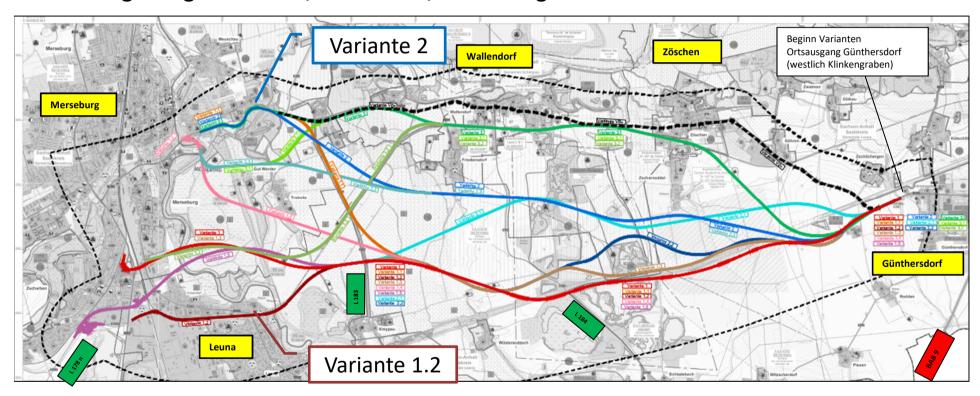








# Planungsauftrag Bundesverkehrswegeplan 2030: Ortsumgehungen Zöschen, Wallendorf, Merseburg



# **Darstellung Trassenkorridore**









- 1. Variantenvorauswahl
- 1.1 Erläuterung der Ausschlusskriterien für die Variante 2

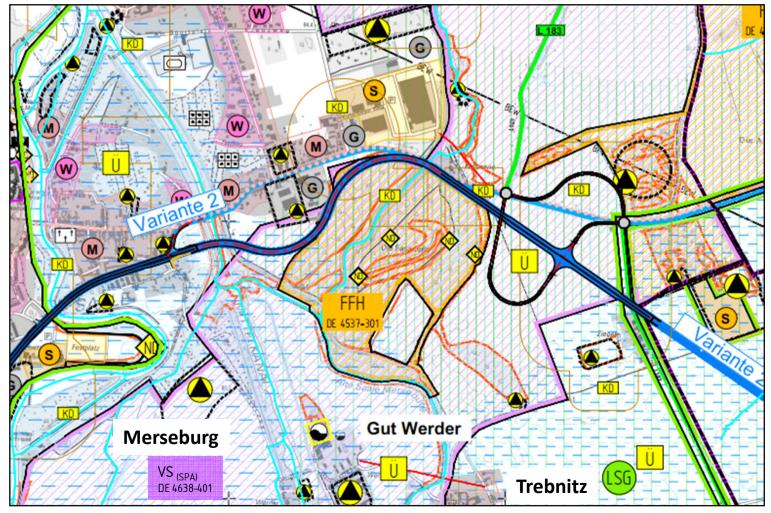






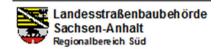


#### Verlauf Variante 2 im Bereich des FFH-Gebietes











LRT 91F0 (Hartholzlaubwälder mit *Quercus robur, Ulmus laevis, Ulmus minor, Fraxinus excelsior* oder *Fraxinus angustifolia* (*Ulmenion minoris*))







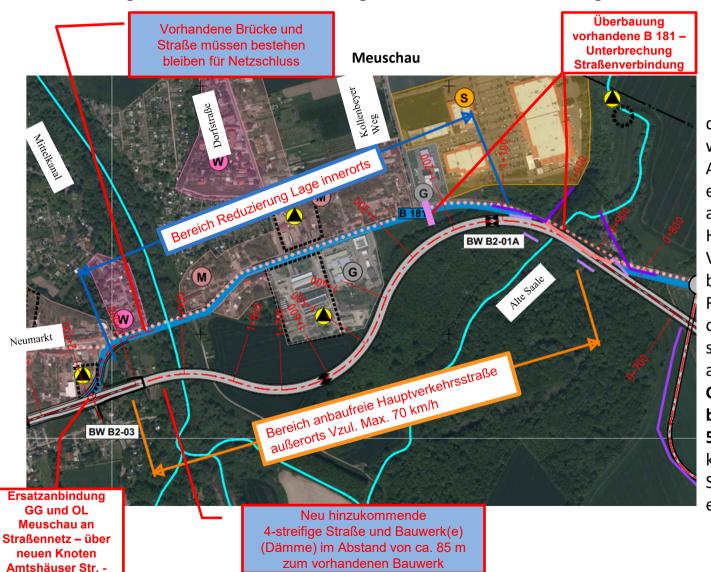


Streckenbereich außerorts – Auswirkungen auf Straßen- und Wegenetz





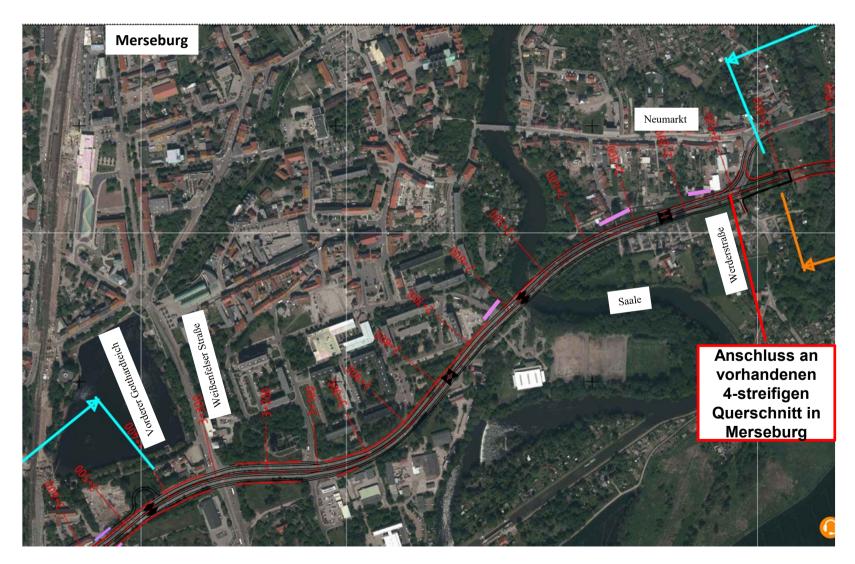
### Reduzierung Ortsdurchfahrt Merseburg um nur ca. 850 m von insgesamt ca. 2.990 m



B 181n – Knoten L 183 die Trassierung entspricht westlich der L 183 nicht den Anforderungen der RAL für eine EKL 1 – Einstufung als anbaufreie Hauptverkehrsstraße im Vorfeld und innerhalb bebauter Gebiete (gemäß RIN VS II) erforderlich, obwohl dieser Bereich straßenverkehrsrechtlich außerorts liegt -Geschwindigkeitsbegrenzung auf maximal 50 km/h erforderlich – dies kann nur durch Straßenverkehrsbehörde entschieden werden

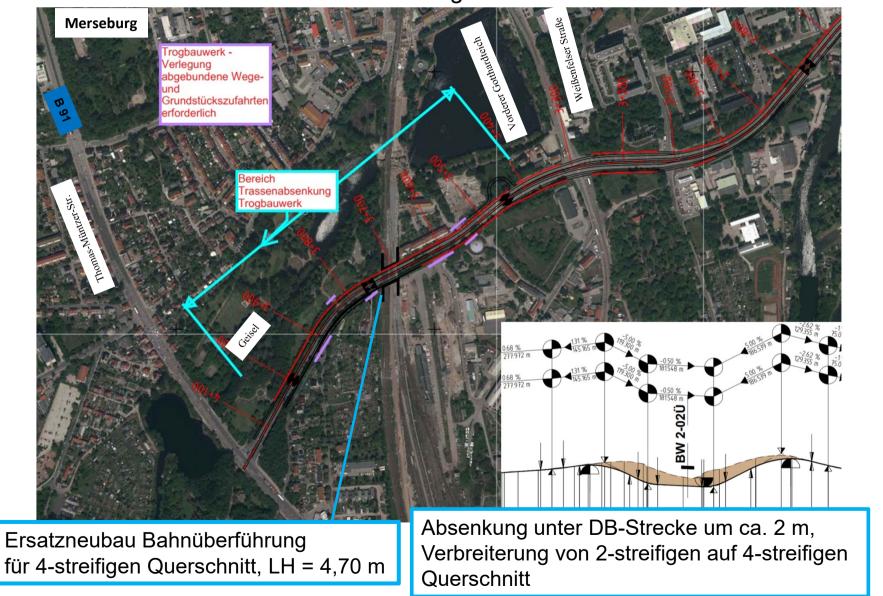


Streckenbereich innerorts – Knotenumbau, ggf. Reduzierung Straßenanbindungen, Richtliniengerechter Ausbau Geh-/Radwege (Verbreiterung vhd. 4-streifiger Querschnitt)





# Streckenbereich innerorts – Unterführung DB-Strecke 6810







#### **FAZIT zu Variante 2 aus technischer Sicht:**

- Es ergibt sich eine Betroffenheit Bebauung Friedensdorf, Ziegelei.
- Eine Reduzierung der Ortsdurchfahrt Merseburg ergibt sich um nur ca. 850 m von insgesamt ca. 2.990 m –
  Vorgabe BVWP 2030 ist eine Ortsumgehung für Merseburg, dies kann in erheblichem Umfang nicht erreicht werden.
- Die Lage und Ausdehnung des FFH-Gebiet und Gewerbebebauung führt im Außerortsbereich zu einer Trassierung unter der Voraussetzung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h.
- Es wird die Abbindung des GG und der Ortslage Meuschau vom östlich gelegenen zwischengemeindlichen Straßennetz durch Überbauung der vorhandenen Trasse B 181alt notwendig – der gesamte Verkehr muss über den ca. 800 m westlich gelegenen Knoten Amtshäuser Str. – B 181n – Knoten L 183 abgewickelt werden.
- Es ist die Schließung von Wegeanbindungen und ggf. Verlegung im Bereich FFH-Gebiet Fasanerie erforderlich damit ergibt sich das Risiko eines größeren Eingriffs in das FFH-Gebiet.
- Es ergibt sich eine umfangreiche Flächeninanspruchnahme landwirtschaftlicher Fläche für den Knoten der B 181alt mit den Ästen der L 183.
- Es ist die Trassenabsenkung B 181 unter Bahnstrecke um ca. 2 m und Ausbau mit 4-streifigem Querschnitt im Innerortsbereich Merseburg erforderlich, damit ergeben sich Risiken (Absenkung der Wasserspiegel) für den Grundwasserstand und die Vorfluter Geisel und Gotthardseen.

Aus verkehrsplanerischer Sicht ergeben sich bei Variante 2 gegenüber anderen möglichen Trassenkorridoren Auswirkungen auf Anlagen und Straßenverknüpfungen sowie Risiken obwohl die Zielstellung einer Ortsumgehung/erheblichen Entlastung von Merseburg nicht erreicht wird, die dazu führen, dass eine detaillierte Betrachtung der Variante 2 nicht zielführend ist.









### **Gesamtbetrachtung Vorabwägung Variante 2:**

- Aus verkehrsplanerischer Sicht ergeben sich bei Variante 2 gegenüber anderen möglichen Trassenkorridoren Auswirkungen auf Anlagen, Straßenverknüpfungen und Risiken obwohl die Zielstellung einer Ortsumgehung/erheblichen Entlastung von Merseburg nicht erreicht wird, die dazu führen, dass eine detaillierte Betrachtung der Variante 2 nicht zielführend ist.
- Eine Weiterführung der Untersuchungen zur Variante 2 im Rahmen des Variantenvergleiches der UVS ist wegen nicht gegebener Genehmigungsfähigkeit hinsichtlich der FFH-Belange nicht zielführend.
- Hinweis: Variante 2 ist auch artenschutzrechtlich hoch problematisch (u.a. Eremit; Schwarzspecht)

### **Ergebnis:**

Variante 2 ist nicht detailliert zu betrachten.







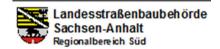


#moderndenken

- 1. Variantenvorauswahl
- 1.2 Erläuterung der Ausschlusskriterien für die Variante 1.2





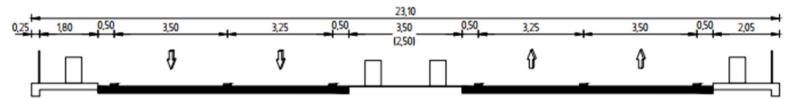




# Querschnitt B 181n westlich L 183

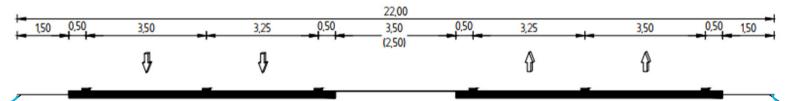
#### Brücke

#### Systemschnitt C-C (RQ 21B)



# Damm / Einschnitt

### Systemsschnitt B-B (RQ 21)









#### #moderndenken

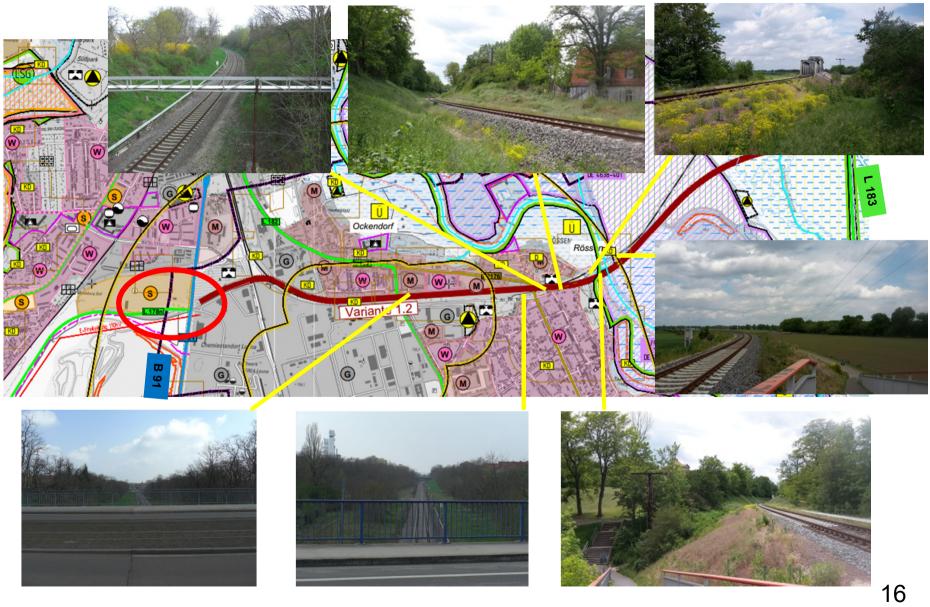
### Verlauf Variante 1.2 zwischen L 183 und Anbindung an L 178n / B 91 - Planungsrandbedingungen

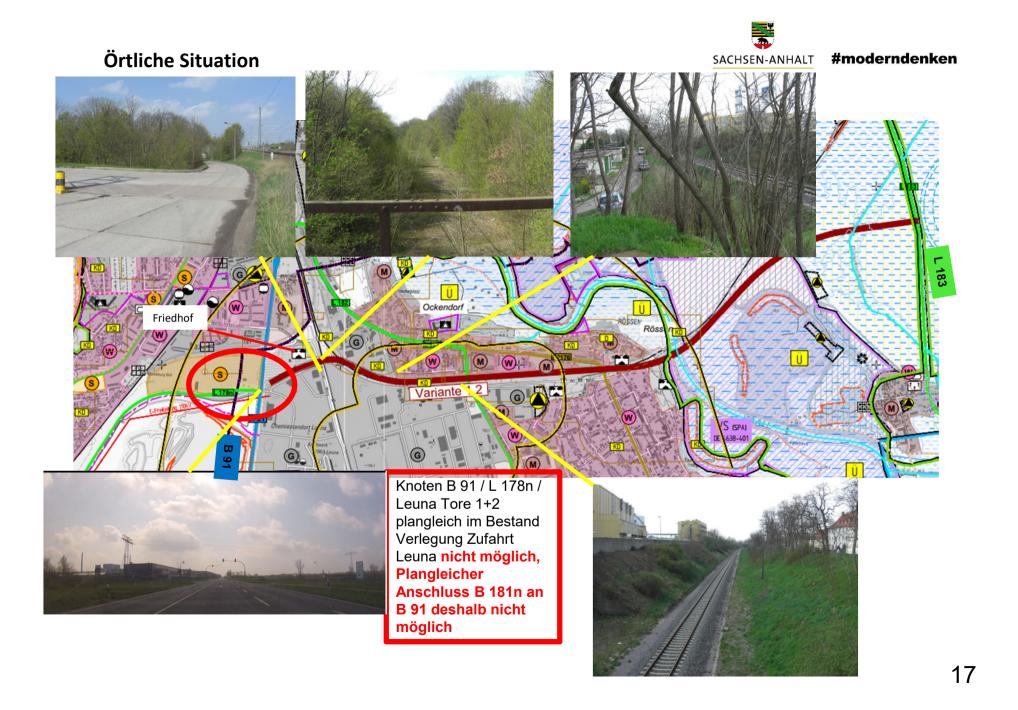


# SACHSEN-ANHALT

### #moderndenken

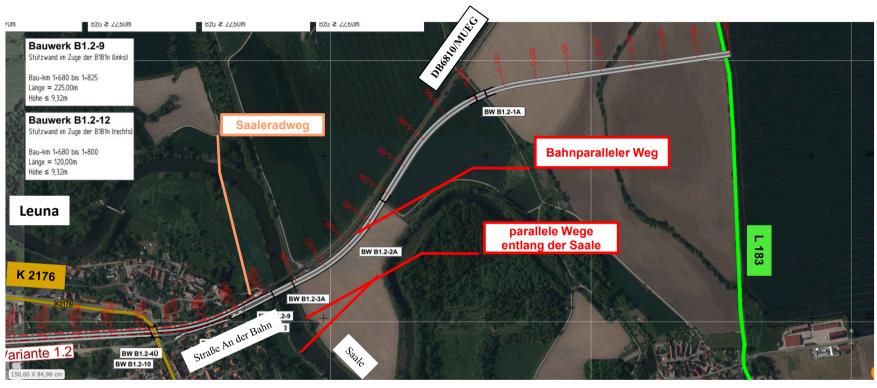
# Örtliche Situation

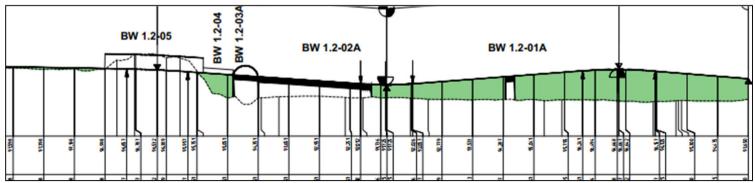






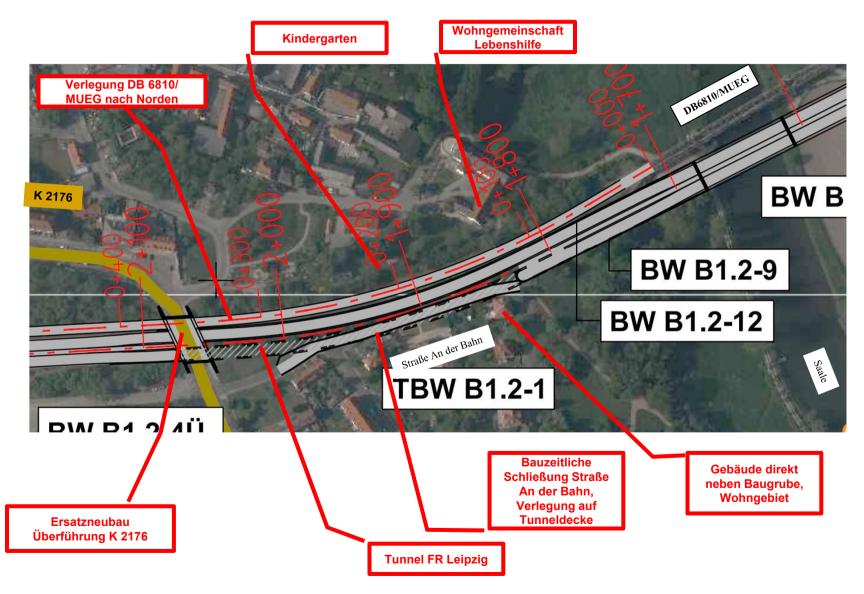
### Bereich Saalequerung - Straße An der Bahn – Querung K 2176





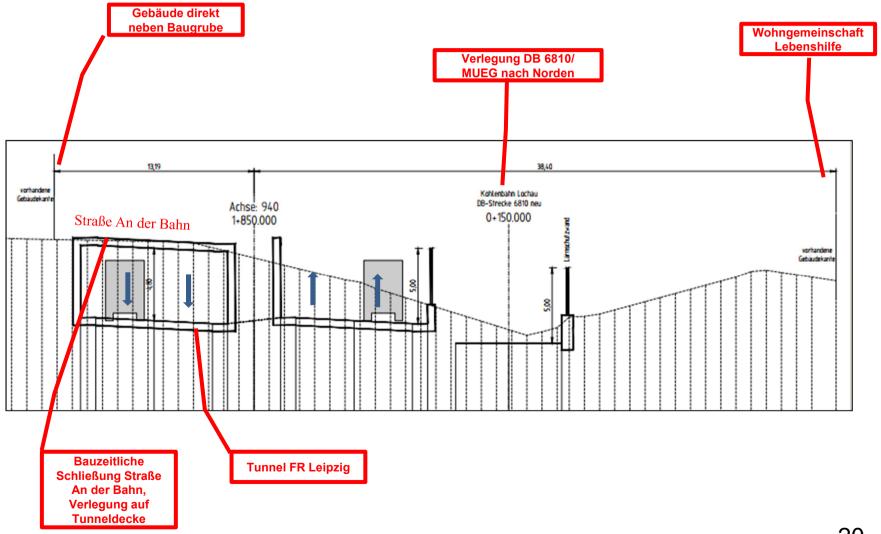


### Bereich Saalequerung - Straße An der Bahn - Querung K 2176



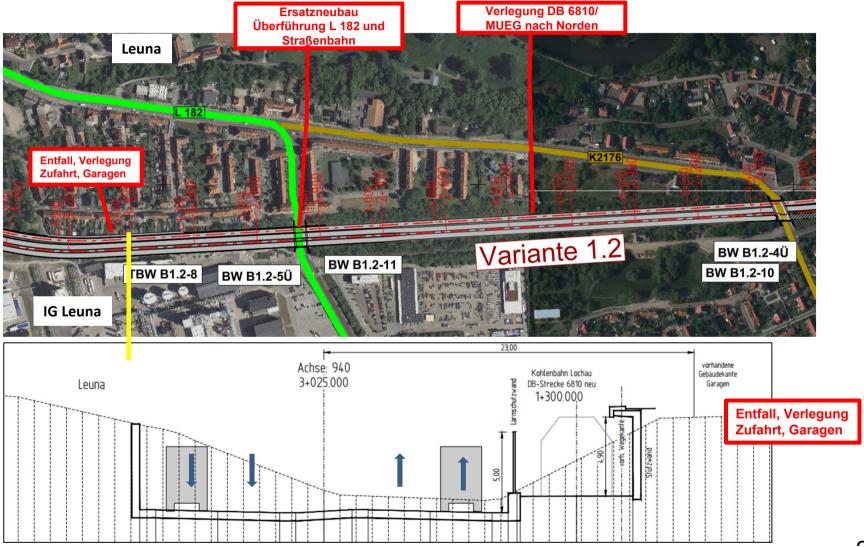


# Bereich Saalequerung - Straße An der Bahn - Querung K 2176



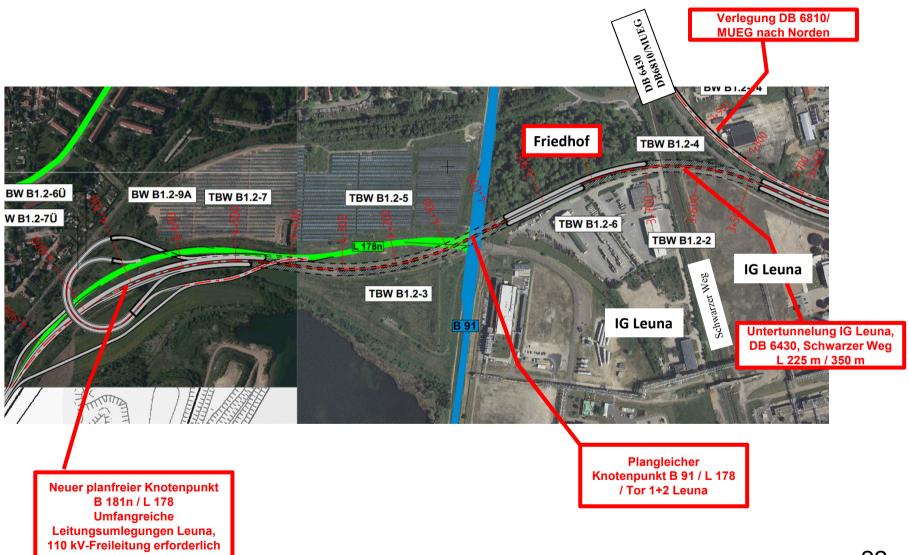


### Bereich Querung K 2176 – Querung DB 6430, Schwarzer Weg



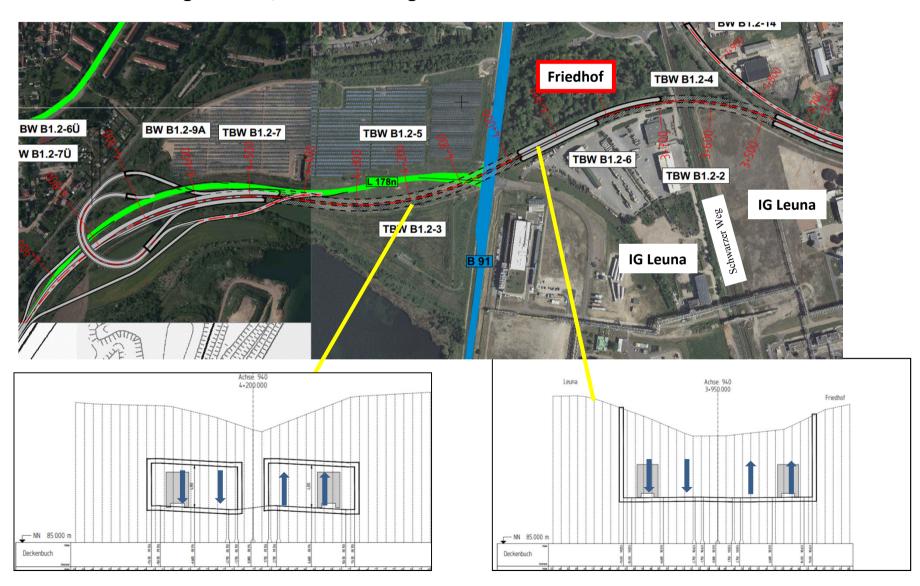


# Bereich Querung DB 6430, Schwarzer Weg – Anschluss an L 178n westlich B 91

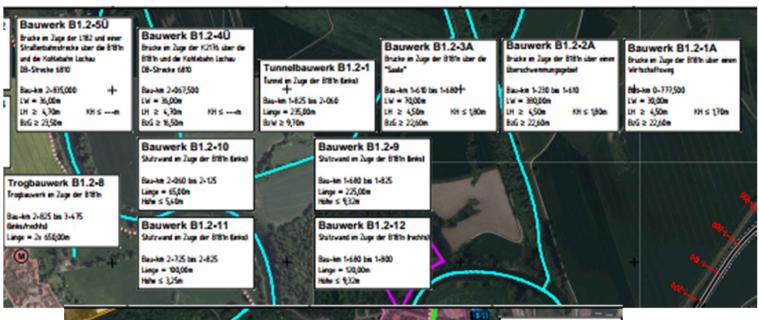




# Bereich Querung DB 6430, Schwarzer Weg – Anschluss an L 178n westlich B 91







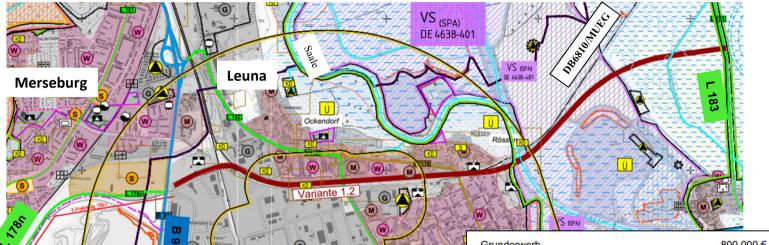


**18 Bauwerke** ohne ggf. noch erf. Lärmschutzanlagen



#### #moderndenken

### Variante 1.2 - Kostenannahme



Grunderwerb	800.000€
Baustelleneinrichtung	1.119.347 €
Verkehrssicherung	357.250 €
Erdbau /Oberbau	7.908.324 €
Konstruktiver Ingenieurbau (inkl. technische Ausstattung Tunnel und BE)	185.774.110 €
Ausstattung (Schutzeinrichtung, Leitpfosten, Wegweisung)	237.250 €
LBP	9.884.122€
Leitungsverlegung	4.000.000€
Bahnverlegung	3.234.000 €
Summe nettoMwst_19%	213.314.403 € 40.529.737 €
Summe brutto	253.844.139 €

Kosten für Kampfmittel, archäologische Sicherungsmaßnahmen, Erwerb von LBP-Ausgleichsflächen, Altlasten- und Abfallentsorgung, Entwässerung, Ingenieur- und Gutachterhonorare sowie Gebühren sind nicht mit berücksichtigt.





#### #moderndenken

#### **FAZIT zu Variante 1.2:**

- Es ergibt sich die Betroffenheit der Bebauung Leuna mit Wohn- und Mischgebiete daraus folgt eine Verlärmung bislang nicht betroffener bebauter Bereiche und das Risiko umfangreicher zusätzlicher Lärmschutzmaßnahmen.
- Es entsteht eine Betroffenheit durch Luftschadstoffe im Bereich Wohn-, Mischgebiete, Kindergarten, Wohnheim Leuna.
- Es ist die Verlegung der DB-Strecke 6810 / MUEG nach Norden auf einer L\u00e4nge von 2.200 m erforderlich –
  daraus folgt eine bauzeitlich Streckensperrung ein Ersatzbetrieb f\u00fcr die Transporte MUEG ist notwendig.
- Es besteht ein Risiko für die angrenzende Bebauung Straße An der Bahn durch die Baugrubenherstellung für den Tunnel, bauzeitlich ist die Sperrung Straße An der Bahn notwendig.
- Ggf. ist der Abriss von Garagen entlang der Wohnbebauung notwendig, wegen der nicht mehr gegebenen oder zu verlegenden Zufahrt.
- Es sind umfangreiche Leitungsumlegungen der neu im Zuge der L 178n verlegter Leitungen Leuna und der 110kV-Freileitung notwendig.
- Es entstehen umfangreiche bauzeitliche Verkehrseingriffe im Bereich B 91 / L 178n / Tor Leuna 1 + 2 für die Untertunnelung und Knotenherstellung.
- Die Trasse liegt im Achtungsabstand von Industrieanlagen des Standortes Leuna nach Störfallverordnung –
  Gefährdungsrisiko.









#### **FAZIT zu Variante 1.2:**

- Es sind sehr hohe Investitionskosten zu erwarten, nach Kostenannahme ca. 94 Mio. € höher als Variante B 1Pf.
- Es bestehen hohe Anforderungen an die Sicherheitsausstattung der Tunnel gemäß RABt aufgrund der sich ergebenden Längen, hohe Anforderungen an den Brand- und Katastrophenschutz der Kommunen.
- Es entstehen dauerhaft sehr hohe Unterhaltungs- und Betriebskosten aufgrund der Vielzahl der Bauwerke, Tunnel.
- Es besteht eine Betroffenheit von B 181n, B 91 und L 178n im Bereich Leuna/Merseburg im Fall der Sperrung von Tunneln.

Das technische Wagnis ist für den Straßenbaulastträger unverhältnismäßig hoch.

Aufgrund des hohen zusätzlichen finanziellen Aufwandes wird Variante 1.2 entsprechend dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit als nicht angemessen und somit als unzumutbar beurteilt.

### **Ergebnis:**

Variante 1.2 ist nicht detailliert zu betrachten.



