



NABU Landesverband Sachsen-Anhalt · Gerhart-Hauptmann-Str. 14 · 39108 Magdeburg

Ministerium für Infrastruktur und Digitales des
Landes Sachsen-Anhalt
Referat 24 – Sicherung der Landesentwicklung
Postfach 3653
39011 Magdeburg

Landesverband Sachsen-Anhalt

Tel. +49 (0) 391 561 93 50
Fax + 49 (0) 391 561 93 49
Mail@NABU-LSA.de

Raumverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben „B 181 Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg“ Hier: Einleitung des Verfahrens zur Raumverträglichkeitsprüfung

Magdeburg, 16.02.2024

Unser Zeichen
BE 2023-260

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ihr Zeichen / Ihre Nachricht vom
24-20223-2/3 / 15.12.2023

zu o. g. Vorhaben nimmt der NABU Landesverband Sachsen-Anhalt
e. V. nachfolgend Stellung.

1. Anmerkungen zur Raumverträglichkeitsstudie (UL 00, 01)

a. Verkehrsanalyse und Planrechtfertigung

Wir möchten betonen, dass aus wirtschaftlicher und verkehrsplanerischer Sicht begründete Zweifel an der Angemessenheit, dem Bedarf und der Planrechtfertigung des genannten Vorhabens bestehen.

Kritisiert wird in diesem Kontext insbesondere die Methodik der zugrundeliegenden Verkehrsanalyse und -prognose, aus der im Weiteren ein vordringlicher Bedarf für das Projekt im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 und der vorliegenden Planungsunterlagen abgeleitet wurde (siehe UL 01, S. 12 f.) [vgl. PRINS 2024, BMDV 2014]. Die empirische Erhebung von Verkehrszahlen gründet laut UL 01 auf drei Einzelmessungen über 24 Stunden, die an einem einzigen Tag (Di, 24.04.2018) durchgeführt wurden. Ein derart geringer Stichprobenumfang entspricht gemäß gültiger Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen keiner umfangreichen und repräsentativen Datenerhebung und ist durch weitere Analysen und Erhebungszeiträume zu ergänzen [vgl. FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESEN 2012]. Ferner werden durch die

NABU Sachsen-Anhalt

Gerhart-Hauptmann-Str. 14
39108 Magdeburg
Telefon +49 (0) 391 561 93 50
Fax +49 (0) 391 561 93 49
Mail@NABU-LSA.de
www.NABU-LSA.de

Bankverbindung und Spendenkonto

Volksbank Magdeburg
IBAN DE48 8109 3274 0001 6653 16
BIC GENODEF1MD1

Amtsgericht Stendal
Registernummer VR 20468
Steuernummer 101/140/03099
Landesvorsitzende: Katja Alsleben

Der NABU Sachsen-Anhalt ist ein staatlich anerkannter Naturschutzverband (nach § 63 BNatSchG). Spenden und Beiträge sind steuerlich absetzbar. Erbschaften und Vermächtnisse an den NABU Sachsen-Anhalt sind steuerbefreit.

Gesamterfassung von Fahrzeugen innerhalb eines Messzeitraums von 24 Stunden tageszeitenabhängige Schwankungen in der Verkehrsdichte nicht berücksichtigt. Für eine adäquate Bedarfsbeurteilung sind ebensolche Schwankungen allerdings erheblich, um belastbare Zustandsbestimmungen, Prognosen und Bewertungen erstellen zu können [vgl. STEIERWALD et al. 2005]. Aus den Planungsunterlagen geht zudem nicht eindeutig hervor, ob es sich bei den Datenerhebungen um automatische Querschnittszählungen oder manuelle Zählungen handelt und in welchem Umfang die Daten mit früheren Werten ergänzt wurden. Zur Beurteilung der angewandten Methodik und dem aus der Verkehrsanalyse abgeleiteten Bedarf sind diese Angaben unerlässlich – insbesondere im Hinblick auf die hohe Raumerfassung und Komplexität der geplanten Maßnahme.

Neben den empirischen Daten sind auch die der Verkehrsanalyse zugrundeliegenden Simulationsmodelle stellenweise veraltet [vgl. BMDV 2014] und deren Dokumentation in den Unterlagen mangelhaft. Es geht daraus nicht hervor, ob die Simulationsmodelle auf Basis allgemeingültiger, großflächiger Betrachtungen oder anhand der Umstände im Einzelfall entwickelt wurden. Der räumliche Differenzierungsgrad und zeitliche Bezug der Verkehrsanalyse bleiben unklar.

Gleichzeitig vernachlässigen die Planungen den in der aktuellen Verkehrsentwicklungsprognose 2040 vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) bereits 2022 konstatierten Mobilitätswandel einschließlich langfristiger Folgewirkungen der COVID-19-Pandemie [vgl. BMDV 2022]. Dabei betreffen veränderte Rahmenbedingungen und angepasstes Verkehrsverhaltens besonders den Pkw- und Schwerlastverkehr und dürften nach gutachterlicher Einschätzung auch in Zukunft zu signifikanten Verschiebungen im Verkehrssektor führen, die momentane Prognosen einschließlich früherer Bedarfspläne maßgeblich tangieren. Als Gründe werden eine zunehmende Home-Office-Nutzung, Digitalisierungseffekte im Geschäftsbereich sowie ein wachsendes Umweltbewusstsein genannt, die sich in einem angepassten Mobilitätsverhalten manifestieren [vgl. BMDV 2022, S. 27 ff.].

Laut zitierter Verkehrsprognose ist bis 2040 von einer Reduktion der Berufsverkehrsfahrten um 3-10 % auszugehen. Weil der Berufsverkehr einen Anteil von 18 % am Gesamtverkehrsaufkommen stellt, ergibt sich daraus ein erheblicher

Einfluss auf die verkehrsplanerische Beurteilung raumgreifender Infrastrukturmaßnahmen. Wegen anwachsender Digitalisierungseffekte im Geschäftsbereich ist ferner davon auszugehen, dass die Anzahl der Geschäftsreisen mit dem Pkw sowie im Schienenpersonenfernverkehr innerhalb der nächsten 16 Jahre um etwa 10 % sinkt. Vor allem die Vielzahl routinemäßiger Dienstbesprechungen werden künftig zunehmend online abgehalten und führen langfristig zu einer Verringerung des Verkehrsaufkommens, so die Autoren. Hinzu kommen Bestrebungen der Arbeitgeber, ihre Emissionen zu reduzieren und attraktive Arbeitsplätze zu schaffen, die sich mit dem Wunsch nach Home-Office und flexiblen Dienstzeiten verbinden lassen.

Aktuelle Trends zeigen darüber hinaus, dass ein umweltbewusstes Verkehrsverhalten und der damit einhergehende Wandel von Mobilitätsbedürfnissen in der Bevölkerung zu einem nachhaltig reduzierten Bedarf bei Personen- und Güterverkehr führen. Hinzu kommt ein zunehmend umweltbewusstes Konsum- und Produktionsverhalten, das bereits weite Teile privater und wirtschaftlicher Bereiche erfasst hat (Landwirtschaft, Ernährung, Energie, Rohstoffe etc.). Nach gutachterlicher Einschätzung wird in diesem Kontext ein Anstieg von Regionalisierungseffekten erwartet – gestützt wird diese Annahme von entsprechenden Daten des Statistischen Bundesamtes. Gemäß der Basisprognose führen Effizienzzuwächse in Produktions- und Wiederverwertungssystemen langfristig auch beim Schwerlastverkehr zu Reduktionen [vgl. BMDV 2022].

Im Hinblick auf o. g. Verfahren zeigen die Analysen des BMDV eindrucksvoll, welche Rolle ein verändertes Mobilitätsverhalten für den Verkehrsbedarf spielen kann. Verkehrsplanungen sollten vor diesem Hintergrund auf einen ganzheitlichen Ansatz abzielen, um eine adäquate Versorgung entsprechend vorhandenen Mobilitätsbedürfnissen langfristig sicherzustellen.

Angesichts der aus der Basisprognose 2040 hervorgehenden rückläufigen Verkehrslast im Privat- und Geschäftssektor fordert der NABU Sachsen-Anhalt, die Verkehrsplanungen auch im vorliegenden Fall grundlegend anzupassen und das Projekt einer erneuten Bedarfsanalyse zu unterziehen. Gemäß BVWP 2030 ist eine Bedarfsplanüberprüfung alle fünf Jahre vorgeschrieben [vgl. PRINS 2024, BMDV 2014]. Die letzte Datenerhebung für den betroffenen Untersuchungsraum fand 2018 statt (siehe UL 01:

Erläuterungsbericht zur Raumverträglichkeitsprüfung, Anlage 1, S. 12). Auch aus diesem Grund ist eine erneute Beurteilung der Verkehrsbedingungen dringend erforderlich und ist noch vor der Konkretisierung weiterer Planungsinhalte durchzuführen. Im Zusammenhang mit der demographischen Entwicklung ist zudem sicherzustellen, dass das Infrastrukturangebot nicht in Gebieten erweitert wird, in denen aufgrund langfristiger demografischer Veränderungen, insbesondere im ländlichen Raum, Überkapazitäten zu erwarten sind.

Die Ergebnisse der oben zitierten Verkehrsentwicklungsprognose 2040 bestätigen auf der anderen Seite die jahrzehntelangen Forderungen des NABU nach einer nachhaltigen und ökologisch vertretbaren Mobilitätswende [vgl. BMDV 2022, S. 49 ff.]. Statt Infrastrukturmaßnahmen für den motorisierten Individualverkehr weiter voranzutreiben, muss zwingend in die Ziele einer klimagerechten Mobilität investiert werden. Diese Pflicht ergibt sich allein aus den Vorgaben des aktuellen Bundes-Klimaschutzgesetzes und der damit verbundenen verkehrspolitischen Verantwortung des Bundes und der Länder [vgl. BUNDESKLIMASCHUTZGESETZ 2021]. Dazu zählt etwa die Errichtung neuer Schienenwege, der Ausbau des ÖPNV oder die Erweiterung und Optimierung von Radwegen und Fußgängerzonen. Insbesondere die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken und die Erneuerung des Schienennetzes sollte beim Personen- und Güterverkehr Vorrang haben. Dazu ist es dringend erforderlich, die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des Schienenpersonenverkehrs zu optimieren, den Ausbau von Gleisanschlüssen im Schienengüterverkehr zu verstärken und die allgemeine Leistungsfähigkeit (Kapazitäten) im Bestandsnetz der Schiene zu steigern. Mit den derzeitigen Bestrebungen nach einem Ausbau des Straßennetzes für den motorisierten Individualverkehr, wie auch im vorliegenden Fall, werden diese Ziele weit verfehlt.

PROGNOS (2023) kommt in der jüngst veröffentlichten Studie unter Berücksichtigung verschiedener Szenarien zu einer umwelt- und klimagerechten Verkehrspolitik zu folgendem Schluss:

„Insgesamt wird durch das Szenario deutlich: höhere Mobilitätskosten beim Straßenverkehr und bessere Angebote im öffentlichen Verkehr reduzieren die Verkehrsnachfrage auf der Straße, während sie im öffentlichen Verkehr steigt.

Es ergäben sich auch finanzielle Auswirkungen: Eine Infrastrukturpolitik, die sich nicht an den Klimazielen der Bundesregierung ausrichtet, setzt Fehlanreize

für Konsumentinnen und Konsumenten und bindet finanzielle Ressourcen, die an anderer Stelle gebraucht würden.“

Im Planungsraum zur neuen B 181 sind folgende Defizite einer klimafreundlichen und artenschutzkonformen Verkehrsentwicklung erkennbar:

- Stilllegung statt Reaktivierung und Ausbau von Schienenwegen (z.B. Strecke Merseburg-Leipzig)
- teurer Neubau immer neuer, massiv flächen- und ressourcenverbrauchender Straßen, statt vorhandene zu sanieren und betroffenen Anwohnern und Gewerbetreibenden kurzfristig (!) durch innerörtliche Verkehrsberuhigung, Ampelregelungen und Lärmschutz entgegenzukommen
- kein durchgängiger Ausbau oder nicht vorhandene Radwege zwischen Merseburg-Burgliebenau-Lochau, Merseburg-Wallendorf-Günthersdorf, Merseburg-Kreypau-Bad Dürrenberg, Wallendorf-Schladebach/Kötzschau

Des Weiteren ist die ökologische Durchlässigkeit der vorhandenen B 181 so schlecht, dass die Gefahr der Isolation und des Aussterberisikos hochgradig gefährdeter Arten (Rotbauchunke im FFH-Gebiet an der B 181, Abfahrt Kreypau) immens hoch ist. Ebenso sind auf der alten B 181 zahlreiche Kollisionsopfer unter streng geschützten Arten zu verzeichnen, so bspw. Fischotter. Mit der Umwidmung der alten B 181 zu einer Landesstraße ist absehbar, dass diese gravierenden Konflikte in dem finanziell schlecht ausgestatteten Bundeland Sachsen-Anhalt niemals entschärft werden.

Unter Verzicht auf einen immens teuren Neubau der B 181n könnten die für eine ökologische Verkehrswende hinderlichen Defizite abgebaut werden. Beispielsweise könnte durch Inanspruchnahme der dadurch freiwerdenden Mittel ein attraktiver, wenn nicht gar kostenloser ÖPNV eingerichtet werden. Dies wäre die ohnehin fragwürdige Begründung eines Straßenneubaus komplett hinfällig. An der alten B 181 ließe sich ein paralleler Radfernweg errichten, ebenso könnten Grünbrücken und Tunnel für eine ökologische Durchgängigkeit sorgen sowie Schutzeinrichtungen das Kollisionsrisiko vermindern.

b. Wirtschaftlichkeit

Aus den Planungsunterlagen gehen – unter der Annahme, dass die genannten Vorzugsvarianten „A 2.2“ und „B 1 Pf“ final umgesetzt werden – Gesamtinvestitionskosten von 227,406 Mio. € hervor. Die kalkulierten Kosten übersteigen damit die Schätzungen aus dem BVWP 2030 um ein Vielfaches (Faktor 2,6 gegenüber der ursprünglich geplanten Summe von 87,44 Mio. €) [vgl. PRINS 2024]. Nicht inbegriffen in diese Rechnung sind zusätzliche Investitionskosten für potenzielle Erwerbsflächen im Rahmen landschaftspflegerischer und artenschutzrechtlicher Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, ggf. erforderliche Standsicherheitsmaßnahmen für den Trassenbau, Kosten für die Altlasten- und Abfallentsorgung sowie Ingenieur- und Gutachterhonorare, die die Planungs- und Baukosten weiter anwachsen lassen.

Die Akzeptanz der Kostensteigerung und die damit verbundene Belastung des Landes- und Bundeshaushalts sowie des Steuerzahlers ist angesichts der dramatischen Krisen (Klima, Artenschutz, internationale Sicherheit, Digitalisierung, Integration von Flüchtlingen) sowie des äußerst zweifelhaften Nutzens der B 181n nicht plausibel. Zudem kommen dem NABU Zweifel an der ökonomischen Planung des Vorhabens, zumal weder ein Vergleich zu früheren Preisschätzungen noch eine Begründung für deren Abweichung angeführt werden. In jedem Fall aber deuten diese Angaben auf fehleranfällige Prognosen im Rahmen des BVWP 2030 (Stand: 2016) hin und bestätigen die bereits erwähnte Einschätzung, dass eine erneute Wirtschaftlichkeits- und Bedarfsprüfung für das Projekt unabdingbar ist. Ausgehend von den aktuellen Kostenschätzungen gemäß Planungsunterlagen verringert sich das Nutzen-Kosten-Verhältnis im Vergleich zum BVWP aufgrund der o. g. Werte zudem erheblich, was im Umkehrschluss auch die Planrechtfertigung des gesamten Vorhabens bedroht [vgl. PRINS 2024].

Bezüglich Wirtschaftlichkeit sowie Einhaltung nationaler Klimaschutzziele sieht der NABU Sachsen-Anhalt zugleich einen weiteren Aspekt des geplanten Vorhabens überaus kritisch. Die Veränderungen der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen (THG) der Infrastruktur zeigen laut BVWP (B181-G10-ST) einen negativen Nutzen. Die Berechnung sogenannter Lebenszyklusemissionen berücksichtigt dabei neben direkten Emissionen – verursacht durch den Verkehr selbst – auch indirekte

Emissionen, wie Bau, Instandhaltung und Betrieb der Infrastruktur sowie Herstellung und Unterhalt der Fahrzeuge, um ein möglichst vollständiges und systematisches Bild der potenziellen Umweltwirkungen zu erzeugen. Über die nächsten Jahrzehnte werden demnach durch das Bauvorhaben größere Mengen THG emittiert als eingespart – verbunden mit finanziellen Verlusten in Millionenhöhe (3,1 Mio. € Barwert) [vgl. PRINS 2024]. Hinzu kommt, dass die vom Öko-Institut entwickelte und hier angewandte Berechnungsmethode für Lebenszyklusemissionen aus dem Jahr 2014 stammt, damit stellenweise veraltet ist und etwa die gestiegene CO₂-Bepreisung nicht (ausreichend) einbezieht [vgl. BMDV 2016, ÖKO-INSTITUT 2014]. Die tatsächlichen Kosten durch emissionsbedingte Umweltschäden dürften demnach sogar höher liegen. Ähnlich den berechneten Abweichungen bei den Investitionskosten trägt auch dieser Umstand zu einer potenziellen Verringerung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses für o. g. Vorhaben bei und verstärkt den Ruf nach einer erneuten Bedarfsprüfung – auch hinsichtlich wirtschaftlicher Kriterien.

Weiterhin steht die Tatsache, dass mit dem geplanten Projekt langfristig zusätzliche THG emittiert statt eingespart werden, im diametralen Gegensatz zu den zur Erreichung der Klimaschutzziele gesetzlich und programmatisch bereits festgelegten Maßnahmen (siehe u. a. Bundes-Klimaschutzgesetz in geänderter Fassung vom 24. Juni 2021) [vgl. BUNDESKLIMASCHUTZGESETZ 2021]. Das Leitbild und der Maßstab der bundesweiten Klimaschutzpolitik orientieren sich demzufolge an den Vereinbarungen der UN-Klimarahmenkonvention, deren Zielen sich Deutschland gemeinsam mit den übrigen EU-Staaten verpflichtet hat. Eine Missachtung jener verkehrs- und klimapolitischen Ziele wäre ein unverantwortliches Signal an aktuelle und künftige Generationen.

c. Fehlende Verkehrswirksamkeit der B 181n und Verursachung wirtschaftlicher Schäden durch B 181n

Die unkritische Realisierung fragwürdiger Projekte des BVWP in Sachsen-Anhalt lässt beim NABU Zweifel aufkommen, ob Landesplanung, Landkreise und Kommunen hinreichend in die Bundesprojekte einbezogen werden. Die Übernahme der Planungsleistungen durch das Land suggeriert eine Dienstleistungstätigkeit, von der die Landesbehörden, Landkreise und Kommunen nicht in jedem Fall überzeugt sind.

Als Beleg möchten wir die Aussagen des Leunaer Bauausschusses in der MZ vom 10.2.2024 anführen:

Leuna/MZ. - „Unser Hauptziel muss sein, dieses sinnlose Projekt zu verhindern.“ So fasste Peter Engel, Vorsitzender des Leunaer Bauausschusses, die Diskussion um die Ortsumgehung Zöschen-Wallendorf-Merseburg, auch B181n genannt, zusammen.

<https://www.mz.de/lokal/merseburg/warum-die-plane-fur-das-strassenbauprojekt-in-leuna-auf-ablehnung-stossen-3784676>, Download vom 11.2.2024.

Diese Ansicht wird nach Kenntnis des NABU auch in der Kreisverwaltung des Saalekreises geteilt.

Auf welcher rechtlichen Grundlage wird ein Projekt des BVWP geplant und realisiert, welches in der betroffenen Planungsregion abgelehnt oder kritisch hinterfragt wird?

Bereits bei der B 87n, deren Planung der NABU kritisch begleitet und aus rein finanziellen Gründen nicht beklagt hatte, endete mit der Realisierung eines massiven Eingriffes in einer potentiellen Weltkulturerberegion, die diesen Titel nun nicht erhalten wird. Die verkehrliche Wirksamkeit der B87n ist bis heute fraglich und wurde trotz enormer Risiken für Schutzgebiete und Artvorkommen realisiert. Kosten und Nutzen stehen auch hier in einem absoluten Missverhältnis.

Im Fall der B 181 sprechen sich neben den Kreis- und Stadtverwaltungen zudem zahlreiche Anrainer gegen die Realisierung der B181n aus. Gewerbetreibende fürchten einen massiven Umsatzverlust durch verringerten Durchgangsverkehr und somit weniger potentielle Kunden (Wallendorf/Zöschen). Damit wird ein Beitrag zur Schwächung der regionalen Wirtschaft geleistet.

Zur Verkehrswirksamkeit ist auszuführen, **dass der NABU die verkehrliche Rechtfertigung der B 181n insgesamt in Zweifel zieht.**

Die sehr eingeschränkte Trassenführung durch einen infrastrukturell nicht erschlossenen Raum mit einem zweifelhaften Beginn zwischen Leuna und Merseburg und einem Ende (!) westlich Günthersdorf lässt an der Sinnhaftigkeit der Planung ernsthaft zweifeln.

Weder werden Einwohner aus Merseburg als Oberzentrum animiert, die neue B 181n zu nutzen, noch wird Verkehr aus dem Industriestandort InfraLeuna über die B 181n rollen. Die Planung der

B 181n begann lange vor der Realisierung der A14, A38 und A143 und unter dem Einfluss von Einwohnerzahlen in Leuna und Merseburg, die weit höher als heute lagen. Zudem wurden die alte B 181 erneuert, weitere Bestandsstraßen ertüchtigt. Somit sind die Verkehrsflüsse heute anders als zur Zeit der Aufstellung des BVWP. Interessanterweise wurde auch schon in den 1990er Jahren die Planung an der B 181n für lange Zeit eingestellt und der Sinn dieser Straße bezweifelt.

Konsequenzen hat dies jedoch offenbar nicht. Das lässt Zweifel an der Flexibilität und Evaluierung des BVWP und der Raumordnung aufkommen.

Die weitere Planung und Realisierung der B 181n würde folgende Konsequenzen haben:

- ein langwieriger Planungsprozess bis zur Planfeststellung (mit nachfolgender Klage durch Betroffene und NGOs)
- enorme Kostensteigerungen durch Inflation etc., welche die prognostizierten Kosten explodieren lassen
- enormer Flächenverbrauch durch geschwungene Trassenführung der B 181n, **die keiner Ortsumgehung entspricht**, sondern einer Neuzerschneidung der Landschaft und der Betroffenheit weiterer Ortsteile von Merseburg, Leuna, Kreypau, Trebnitz, Friedensdorf (Verlärmung, neuer Durchgangsverkehr, beeinträchtigte Wegeführungen und Landschaftsbild, Verlust von Lebensqualität)
- der Verkehr über die alte B 181 bleibt über > 10 Jahre unverändert und wird sich auch nach Realisierung, aufgrund der schlechten Anbindung der B 181n, auf hohem Niveau fortsetzen
- die künftige Unterhaltung der B 181 alt wird aufgrund der anzunehmenden Umwidmung zur Landesstraße problematisch werden
- an der Einmündung der B181n auf die alte B 181 westlich Günthersdorf wird es regelmäßig zu Staus kommen (die Situation verschlechtert sich hier also)
- in Güntherdorf wird der Durchgangsverkehr vermutlich noch vergrößert, da durch die B 181n weiterer Verkehr in Richtung nova eventis provoziert wird

Aus den vorgenannten Gründen attestieren wir der B 181n eine Verkehrsunwirksamkeit und eine Verschlechterung der Gesamtsituation.

Interessanterweise wird auch nach der Unterlage der RVP-UL19.1_UVS in Kap. 2.2.1.8 die Nichtrealisierung der B 181n so eingeschätzt (kursiv):

Voraussichtliche Entwicklung bei Nichtdurchführung des Vorhabens

Die bestehenden Beeinträchtigungen der Wohn- und Wohnumfeldfunktion entlang der Ortsdurchfahrten Zöschen, Wallendorf und Merseburg der B 181 (Immissionsbelastung, Unfallgefahr) bestünden fort bzw. würden sich bei zunehmendem Verkehr noch verstärken.

Diese Einschätzung wird vom NABU nicht geteilt, da die Immissionsbelastung durch den Umstieg auf E-Autos und Abnahme des Individualverkehrs stark nachlassen wird. Wie kommen die Gutachter und Landesbehörden zu solchen Aussagen? Wir bitten um Erläuterung!

Darüber hinaus sind weitere wesentliche Veränderungen des gegenwärtigen Zustands für das Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit bei Nichtdurchführung des Vorhabens nicht zu erwarten.

Auch diese Einschätzung wird vom NABU nur bedingt geteilt, weil durch veränderte Mobilität, Zunahme von E-Autos und Erhöhung der Verkehrssicherheit eine weitere Verbesserung eintreten wird. Insgesamt wird aber durch die Aussage in der Planungsunterlage der akute Realisierungsbedarf der B 181n verneint.

So blieben auch die für die Erholungs- und Freizeitnutzung bedeutenden Räume im Bereich der Saaleaue bei Merseburg in ihrer bisherigen Qualität erhalten. Für den Bereich des Saale-Elster-Kanals bestehen langfristige Entwicklungsabsichten, die auf eine Aufwertung dieses Bereiches für Formen der Erholungs- und Freizeitnutzung abzielen. In Rede steht hierbei auch eine Fertigstellung des Kanals und seine Nutzung für den Wassertourismus sowie die Ausweisung eines Saale-Elster-Kanal-Radweges. Konkretere Planungen liegen hierzu aber noch nicht vor.

Dieser Aussage beinhaltet, dass die Realisierung der B 181n regionalplanerische Absichten torpediert und die Qualität der Erholungsräume um Merseburg und Leuna verschlechtert wird. Der NABU möchte ergänzen, dass bei Nichtrealisierung erheblicher Flächenverlust vermieden wird, vor allem auch für die Agrarbetriebe, aber auch Schutzgebiete ihren Schutzzweck nicht verlieren würden und die Gefahr erheblicher Beeinträchtigungen von FFH- und SPA-Gebieten und IBA sowie von Artvorkommen und Lokalpopulationen streng geschützter Arten vermieden wird.

d. Bodenschutz, sparsamer Umgang mit Flächen

Die bereits massiv unter Druck stehenden Landwirte der Region (speziell AG Bad Dürrenberg, Landwirtschaftsbetrieb Schaaf aus Wallendorf und AG Kötschlitze und weitere bei Trebnitz/Merseburg) verlieren durch die B 181n massive Acker- und Grünlandflächen, die für die wirtschaftliche Entwicklung essenziell sind. Verluste ergeben sich weiterhin durch Wegeneubauten und erheblich auch durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie Nebenanlagen.

Durch Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen sowie Ersatzmaßnahmen werden massive Flächeninanspruchnahmen erforderlich, die der NABU in der entsprechenden Planungsphase fordern wird. Gerade durch die Amphibienwanderungen werden erhebliche Inanspruchnahmen erfolgen, da Dutzende Unterführungen nötig sein werden, die entsprechend einzubinden sind. Ebenso sind unterbrochene funktionale Beziehungen (Fledermäuse, Biber, Fischotter, Wildkatze etc.) durch Grünbrücken und ausreichend groß dimensionierte Gehölzpflanzungen beiderseits der Trasse neu zu errichten. Hinzu kommen Ersatzmaßnahmen für Feldvögel (bspw. Kiebitz, Feldlerche, Wachtel, Rebhuhn, Rohrweihe), die in der Unterlage noch nicht bilanziert sind, aber die angrenzenden Landwirtschaftsbetriebe erheblich belasten werden. Allein für die bau- und betriebsbedingt anzunehmenden Verluste der gefährdeten Feldlerche werden vom NABU notwendige Ausgleichsmaßnahmen auf > 100-200 ha unbeeinträchtigter (nicht durch Verkehrslärm oder optische Reize gestörter) Ackerfläche prognostiziert.

Diese Verluste für die Ackerbaubetriebe sind bisher nicht bilanziert, es werden jedoch Dutzende bis Hunderte Hektar landwirtschaftlicher Fläche entlang der B 181n sein, die durch den

Bau der B 181, die Nebenanlagen, entstehende Zwickelflächen und notwendige (!) Ersatzmaßnahmen verloren gehen.

Dies ist angesichts der Flächenverluste und der ökonomischen Zwänge der Landwirte nicht hinnehmbar. Der eigenen Prämisse, sorgsam mit der Ressource Boden umzugehen, widersprechen Bund und Land mit dieser Planung, da eine komplette Neuversiegelung in einem infrastrukturell wenig erschlossenen Agrarraum von größter Bedeutung erfolgt. Die laut Planung bevorzugte Trassenführung führt zudem zwangsläufig zu zahlreichen nicht mehr nutzbaren Zwickel- und Restflächen (bspw. zwischen Saale-Elster-Kanal und B 181n), was zu weiteren Verlusten führt.

2. Anmerkungen zur Umweltverträglichkeitsstudie (UL 19)

Allgemeine Beurteilung der Trassenvarianten / der Vorzugsvariante mit Anmerkungen zu den FFH-VP und dem Artenschutzfachbeitrag / der FSU

Der NABU stellt nach eingehender Prüfung fest, dass der Planungsraum keine natur- und artenschutzverträgliche Trassenführung zulässt.

Damit ergibt sich – auch vor dem Hintergrund der Verkehrsunwirksamkeit der geplanten B 181n und den weiteren massiven Beeinträchtigungen von Eigentümern, Landpächtern und Gewerbetreibenden sowie von Anwohnern der neu betroffenen Ortschaften – die begründete Forderung des NABU an das Land und den Bund, von der Realisierung des Vorhabens nach BVWP abzurücken und die Fortsetzung der Planungen umgehend einzustellen.

Vor dem Hintergrund der o.g. Gründe sowie der Verpflichtungen zur Sparsamkeit, zum Klima- und Ressourcenschutzes (Baumaterial, Bodenschutz, Hochwasserschutz, Trinkwasserschutz) und zur Biodiversität ist die Null-Variante das einzig nachvollziehbare Prüfergebnis der RVP.

Die geprüften Trassenvarianten haben Alibi-Funktion und erfüllen nicht die Forderung der Raumordnung, tatsächliche Alternativen mit deutlich abgestuften Raumwiderständen zu prüfen.

Es werden bei jeder der zu kombinierenden Trassenvarianten und Untervarianten zahlreiche hochrangige Schutzgebiete von nationaler und europäische Relevanz zerschnitten oder tangiert, streng geschützte Arten beeinträchtigt und Schutzgüter in Mitleidenschaft gezogen. Der NABU geht ohne Zweifel von Verbotstatbeständen und – im Unterschied zu den Gutachtern der RVP - notwendigen Ausnahmeprüfungen nach dem Artenschutzrecht aus und kann dies auch belegen.

Die Realisierung der Trasse ist zwangsläufig aufgrund der Beeinträchtigung essenzieller Habitats von Brut- und Rastvögeln, Fledermäusen, Lurchen und Kriechtieren naturunverträglich, widerspricht den Schutzgebietsverordnungen und gefährdet den Schutzzweck der Schutzgebiete und ist nicht mit der Biodiversitätsstrategie des Landes und Bundes vereinbar.

Die Artenkrise wird durch das Vorhaben regional deutlich verstärkt, wie bereits durch die Realisierung der ICE-Trasse Nürnberg-Erfurt-Berlin durch die Saale-Elster-Aue oder die B87n durch die Saale-Aue bei Bad Kösen.

Die Lebensqualität für die Bewohner der neuen trassennahen Orte und Regionen nimmt deutlich ab. An der Bestandstrasse wird sich indes die Belastung der Orte kaum ändern, allein schon durch Anwohnerverkehr und den Verkehr von Merseburg und Halle nach Günthersdorf und zur A9. Die B 181n bringt nicht die erhoffte Entlastung der Orte Wallendorf und Zöschen (andere Orte können ohnehin nicht entlastet werden).

Die in der UL 19 dargestellte Vorzugsvariante B1 Pf + A 2.2 ist auch im Vergleich mit den anderen Varianten nicht umweltverträglich(er).

In der Unterlage zum Artenschutzfachbeitrag und den FFH-VPs und der Raumwiderstandsprüfung inkl. der Betrachtung der Schutzgebiete wurden vom NABU erhebliche Planungsmängel festgestellt.

Diese begründen sich wie folgt:

- Nichtberücksichtigung der Ausweisung und des rechtlichen Status [vgl. SCHULZE & TOLKMITT 2022] vorhandener Schutzgebiete im Planungsraum, wie des IBA [vgl. SUDFELDT et al. 2002], „ST 10 - Saale-Elster-Luppe-Aue südlich Halle mit ehem. Tagebau Merseburg-Ost und Kiesgruben Wallendorf.

Das IBA wird vom NABU als „faktisches Vogelschutzgebiet“ und Vorschlagsgebiet zur Ausweisung als EU SPA betrachtet. Die Landesmeldung zu den EU SPA ist mit erheblichen Defiziten behaftet, weil Bergbaufolgelandschaften unberücksichtigt blieben. Da allein fachliche Gründe für die Gebietsmeldung entscheidend sind, muss das o.g. IBA als SPA nachgemeldet werden. Bis dahin gilt im IBA nach Ansicht des NABU eine Veränderungssperre.

- Die Kiesgruben Wallendorf/Schladebach sind nicht nur ausgewiesenes LSG, sondern auch geplantes NSG. Eine entsprechende raumordnerische Einordnung erfolgte bereits vor langer Zeit. Dieses gNSG beinhaltet auch Bestandteile des „Nationalen Naturerbes“. Der NABU ist in Form seiner Stiftung Eigentümer dieser Flächen und hat nach Grundbuch Vorkaufsrecht für weitere Flächen im Umfeld. Einige Trassenvarianten der B 181n tangieren oder zerschneiden dieses Gebiet, weshalb Eigentümerrechte hier unmittelbar betroffen sind. Dass das Nationale Naturerbe als Schutzform und -kategorie, die auch Gegenstand des Koalitionsvertrages auf Bundesebene ist, bei der Trassenbeurteilung keine Rolle spielt, verwundert den NABU.
- Die RVP und der Artenschutzfachbeitrag basieren auf zu alten Daten- und Planungsgrundlagen. Sowohl die ausgewerteten Managementpläne sind > 10 Jahre alt, entsprechend auch ihre Datengrundlagen und -bewertungen als auch das recherchierte Datenmaterial zu Lebensraumtypen und Artenvorkommen.
- Die angestellten faunistischen Untersuchungen entsprechen weder dem aktuellen wissenschaftlichen Standard (bspw. keine Fangzäune, keine Telemetrie, keine genetischen Untersuchungen von Gewässerproben) noch sind diese aktuell (teils nur 2018, d.h. 6 Jahre alt!); **eine Trassenbeurteilung im Jahr 2024 auf dieser veralteten Grundlage lehnt der NABU ab.**
- Die wenigen angestellten Untersuchungen betreffen nur ausgewählte Artengruppen; die in den genannten und untersuchten Schutzgebieten relevanten Schutzgüter nach Anh. II und IV betreffen bspw. auch Xylobionte Käfer, Säuger (Biber, Fischotter, Wildkatze), Kriechtiere, Libellen, Schmetterlinge und Mollusken. Die Nichtberücksichtigung

dieser Artengruppen (auch nicht auf Grundlage vorhandener Gutachten/Untersuchungen) führt zwangsläufig zu Abwägungsmängeln.

- Vor dem Hintergrund der bereits 2018/19 vorliegenden Arterfassungen und Gutachten muss unterstellt werden, dass nicht in jedem Fall die aktuellen Roten Listen Verwendung fanden, die gerade für den Artenschutzfachbeitrag relevant sind; ebenso wurden die im Artenschutzfachbeitrag und in der FFH-VP für das SPA Saale-Elster-Aue verwendeten Schwellenwerte auf der (alten) Grundlage der „Liste der im Artenschutzfachbeitrag zu berücksichtigenden Arten“ vorgenommen; wesentlich relevanter und aktueller wäre hier aber die Arbeit von SCHULZE et al. (2022), in der landesweite, bundesweite und internationale Schwellenwerte für zahlreiche Rastvogelarten benannt werden; diese wird seit einiger Zeit von Gutachtern als Planungs- und Bewertungsgrundlage bei vielen Eingriffsvorhaben herangezogen.
- Dem NABU liegen zahlreiche aktuelle Nachweise zu **Artvorkommen** vor, die in den Unterlagen nicht zu finden sind. Beispiele sind Wachtel, Rebhuhn, international bedeutsame Rastvorkommen von Tundrasaatgans und national/landesweit bedeutsame von Blässgans. Daneben sind Rastvorkommen/Äsungsflächen des Kranichs im Planungsraum der Vorzugstrasse bekannt. Die Vorkommen der Rastvögel im Planungsraum führen zur höchsten Bedeutung des Planungsraums im Bereich der Vorzugsvariante für Rastvögel im landesweiten Vergleich [vgl. SCHULZE et al. 2022]. Die internationale Bedeutung von Äsungsflächen sollte eigentlich ein Ausschlusskriterium für eine Trassenplanung einer Bundesstraße sein. Die Unterlagen zur FFH-VP und Artenschutzfachbeitrag weisen auch keine Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen (bspw. alternative Äsungsflächen, Sicht- und Kollisionsschutzwände) aus, die diesem Fakt gerecht werden.
- Das Untersuchungsdesign bei den **Rastvögeln und Brutvögeln** ist kritisch zu hinterfragen. So sind die Erfassungstermine bei den Rastvögeln nicht geeignet gewesen, das Artenspektrum und das Auftreten wesentlicher Rastvögel hinreichend genau zu erfassen. So sind zahlreiche

Termine im Abstand von nur wenigen Tagen angesetzt wurden, im Januar (einem Hauptmonat des Rastvogelauftretens) nur ein einziger Termin – im Unterschied zu den übrigen Monaten mit bis zu vier Terminen. Das ist nicht akzeptabel, zumal das Rastvogelgeschehen erheblich aufgrund der Feldfrüchte und Witterungsbedingungen variiert: Insofern wären gerade deshalb aktuelle Daten aus den Jahren 2019-2024 notwendig zur Beurteilung der Vorzugsvariante, die komplett fehlen.

- Bei den **Brutvögeln** ist in der Unterlage die Nichtberücksichtigung zahlreicher aktueller Brutvogelarten des Planungsraums zu konstatieren, so bspw. Kleine Ralle (eines der wenigen Vorkommen in Sachsen-Anhalt), Zwergdommel, Rebhuhn, Kranich (jeweils mehrere Paare!) u.a. Das ist ein erheblicher Mangel, da diese Arten gerade im Bereich der Vorzugsvariante vorkommen. Es wird unterstellt, dass gerade Nacht- und Dämmerungsexkursionen mit Klangattrappe im Gesamtgebiet nur in unzureichender Art und Weise stattfanden, da gerade wertgebende, dämmerungs- und nachtaktive Arten in der Zusammenstellung unterrepräsentiert sind.
- Die Erfassung der **Lurche** erfolgte nicht auf der Grundlage neuester wissenschaftlicher Methoden und Standards, die für die Auswahl der Vorzugsvariante von Bedeutung sind. So fehlen Fangzaununtersuchungen (gerade bei den hier festgestellten hochmobilen Arten Wechsel- und Kreuzkröte sowie Knoblauchkröte unabdingbar) ebenso wie genetische Untersuchungen zur Bestimmung des Arteninventars (vor allem kryptische Arten) in den von der Trasse tangierten Gewässern.
- In der Unterlage zum Artenschutzfachbeitrag fehlt die Aufführung und Beurteilung der Vorkommen von **Kammolch** und **Kreuzkröte**. Letztere besitzt im Planungsraum und im Bereich der Vorzugsvariante (essenzieller Aktionsraum der Art!) ihr einziges Vorkommen im südlichen Saalekreis: Die Beeinträchtigung dieses Vorkommens in von höchster artenschutzrechtlicher Relevanz und erfordert eine Ausnahmeprüfung bei Realisierung dieser Variante der B 181n.

- Die Untersuchungen zu den **Fledermäusen** sind nicht als ausreichend zu bezeichnen, um eine Trassenvariante als unkritisch oder verträglicher als andere darzustellen. Die funktionalen Beziehungen innerhalb des Planungsraums (zwischen Wochenstube und Nahrungsraum, Transferstrecken, Zug- und Leitlinien) sind hierfür entscheidend. Grundlage hierfür ist die Kenntnis der Wochenstuben sowie der Größe und Bedeutung der Populationen und der Artansprüche. Nur auf dieser Grundlage lassen sich Artbetroffenheiten nachvollziehbar darstellen und bewerten. Die Unterlage 19 zur RVP suggeriert die Heilung aller auftretenden Betroffenheiten unter Berücksichtigung der Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen auch bei dieser Artengruppe, was vom NABU nicht gestützt wird.

So liegt dem NABU eine Zusammenstellung der Arbeiten und **Ergebnisse der Landesreferenzstelle für Fledermausschutz** und des **AK Fledermäuse Sachsen-Anhalt** vor.

So wurden in den Kiesgruben Wallendorf/Schladebach mit den z. T. älteren Gehölzbeständen im nördlichen Gebietsteil vor ca. elf Jahren Fledermauskästen ausgebracht, welche insbesondere von der Rauhhautfledermaus, Mückenfledermaus und Mopsfledermaus angenommen werden. Umfangreiche Netzfänge belegen u. a. durch Fledermausmarkierungen, dass die Kiesgruben Wallendorf/Schladebach ein überregional bedeutendes Reproduktionsgebiet und ein essentieller Trittstein während des Fledermauszuges in der weiträumig ausgeräumten Agrarlandschaft sind (Tab. 1). Für zahlreiche Arten wurde – in vielfacher Ergänzung zur in den Planunterlagen erfolgten Darstellung der Artstati (Artenschutzfachbeitrag der RVP) – die Fortpflanzung vieler Arten im Planungsraum, gerade auch im Bereich der Vorzugsvariante, belegt. Folgende im Untersuchungszeitraum nachgewiesene Arten möchten wir konkret benennen.

Tab. 1: Nachweise von Fledermausarten im Planungsraum, Bereich Kiesgruben Wallendorf/Schladebach (AK Fledermäuse Sachsen-Anhalt)

Rep. = Reproduktion. Mig. = vor allem während der Migrationszeit, Männchen meist dauerhaft im Gebiet. ? = Status nicht bekannt / unsicher
Häufigkeit: X = selten. XX = häufig. XXX = sehr häufig.

Nr.	Art	Häufigkeit	Status
1	Gr. Abendsegler	XX	Rep.?, Mig., Schl.
2	Kl. Abendsegler	XXX	Rep., Mig.
3	Breitflügel fledermaus	XXX	Rep.
4	Wasserfledermaus	XXX	Rep.
5	Fransenfledermaus	X	?
6	Gr. Bartfledermaus	XXX	Rep.
7	Kl. Bartfledermaus	X	?
8	Gr. Mausohr	X	?
9	Zwergfledermaus	XXX	Rep.
10	Mückenfledermaus	XXX	Rep., Mig.
11	Rauhhaufledermaus	XXX	Rep.?, Mig.
12	Mopsfledermaus	XXX	Rep.
13	Braunes Langohr	XXX	Rep.
14	Graues Langohr	X	?
15	Zweifarb fledermaus	X	Mig.

Alle vorstehenden Fledermausarten sind im Anhang IV der FFH-Richtlinie gelistet und gelten daher nach BNatSchG als „streng geschützt“. Die orange dargestellten Arten sind zusätzlich im Anhang II der FFH-Richtlinie aufgeführt, für welche Schutzgebiete (FFH-Gebiete) auszuweisen sind. Sie können daher bei der Beurteilung der FFH-Verträglichkeit eine entscheidende Rolle spielen, aufgrund der Aktionsraumgrößen auch im Hinblick auf die FFH-Gebiete Saale-Elster-Aue südlich Halle und ggf. Elster-Luppe-Aue.

Infolge der bei jeder der betrachteten Trassenvarianten entstehenden Barrierewirkung zwischen essenziellen Nahrungsflächen (z. B. Saale-Elster-Kanal und südliche Kiesgrubengebiete und Staubecken Schladebach) und den bekannten Wochenstuben (z. T. im nördlichen Kiesgrubengebiet, in Fledermauskästen, in der Saaleaue), werden entlang der Gesamttrasse zahllose erhebliche Beeinträchtigungen von Lokalpopulationen und das Eintreten von Verbotstatbeständen durch systematisch auftretende Kollisionsopfer infolge der Querung von Transfer- und Leitlinien bei vielen der o. a. Arten als

wahrscheinlich erachtet. Eine Heilung durch einfache, anlagenbezogene Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen (Schutzwände etc.) ist nicht zu erwarten, vielmehr wären bei Fortsetzung der Planung zahlreiche Ausnahmeprüfungen und umfangreiche Ersatzmaßnahmen im gesamten Planungsraum zwischen Leuna und Günthersdorf erforderlich.

- Die Artengruppe der **Libellen** wurde in der UVS nicht betrachtet, obwohl gerade das großflächig gequerte Kiesgrubengebiet bei Wallendorf/Schladebach landesweit als Schwerpunktgebiet für das Vorkommen von Libellen, darunter auch von FFH-Arten, wie *Leucorrhinia pectoralis* und *Leucorrhinia caudalis*, bekannt ist. Die Artengruppe stellt auch eine wesentliche Nahrungsgrundlage für die hier konzentriert auftretenden Baumfalken sowie Bienenfresser dar.
- Die FFH-VP ist ungenügend und stellt weitgehend darauf ab, auch bei starker Isolation dem Schutzzweck weiter gerecht zu werden. Dieser Ansatz verkennt die Wirkung von Isolation und Barriere auf das Arteninventar und die Einflüsse einer Straße auf kleine FFH-Gebiete durch Schadstoffeinträge, Verlärmung, optische Reize, Einwanderung von Neophyten und hydrologische Einwirkungen. Entsprechend sind die Beurteilungen im Falle der Saale-Elster-Aue sowie der Schafhufe unvollständig und unkritisch. Beide FFH-Gebiete werden durch die Vorzugsvariante stark beeinträchtigt durch Zerschneidung und Tangierung.
- In der SPA-VP wird für keine Art die Notwendigkeit einer Ausnahmeprüfung prognostiziert, wenn Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen oder CEF-Maßnahmen realisiert werden (Karte 2b_RVP_UL 19.4.2). Dieser Einschätzung stimmt der NABU nicht zu. Bspw. sind für Sperbergrasmücke und Raubwürger keine Ersatzlebensräume zeitnah herstellbar (> 20 Jahre Vorlaufzeit nötig), zumal wird die Flächenverfügbarkeit im räumlichen Zusammenhang bezweifelt. Die Lokalpopulationen beider Arten sind zudem in einem schlechten Erhaltungszustand und sehr klein + räumlich isoliert.
- Die Bedeutung der im SPA „Saale-Elster-Aue“ liegenden Rastflächen der Tundrasaatgans und Blässgans wird offenbar

nicht anerkannt; jedenfalls ist entsprechender Karte kein Label zu entnehmen. Mit dem Bau der Saalebrücke wird der Fläche im SPA die Funktion weitgehend entzogen, da die Arten große Abstände zu vertikalen Strukturen einhalten. Diese negative Wirkung ist erheblich vor dem Hintergrund des Schutzzweckes und der LandesVO Natura2000.

3. Fazit

Wegen der erläuterten Defizite in der Verkehrsanalytik, fehlerhafter Prognosen im BVWP, der Vernachlässigung veränderter Mobilitätsbedürfnisse sowie ökonomischer Bedenken hinsichtlich Nutzen-Kosten-Verhältnis des Projekts hält der NABU Sachsen-Anhalt die vorgelegten Unterlagen der RVP bzgl. Bedarfsprüfung, Wirkungsprognose, Trassenvarianten-Auswahl, Verkehrsströmen sowie Wirtschaftlichkeitsprüfung für fehlerhaft und veraltet.

Aufgrund der Überalterung der Daten zu den Managementplänen und Arterfassungen, der Nichtberücksichtigung relevanter Arten und Artengruppen sowie der Nichteinbeziehung aktuellerer Daten sind die vorgelegten FFH-VP und der Artenschutzfachbeitrag überholt und nicht geeignet für eine nachvollziehbare Variantenauswahl. Mit den vorhandenen Daten lässt sich die verträglichste Trassenvariante nicht bestimmen.

Unabhängig davon ist auf Grundlage der bisherigen Planungsunterlagen und der verkehrlichen Unwirksamkeit der Varianten der B 181n für den NABU Sachsen-Anhalt aus ökonomischer, klima- und naturschutzfachlicher Sicht und wegen des erheblichen Konfliktpotenzials, das sich im Zusammenhang mit den beschriebenen Umweltbeeinträchtigungen für alle vorgestellten Trassenalternativen ergibt, die sogenannte Null+ - Variante die einzig vertretbare Variante.

Die Null+-Variante lässt einen nachhaltigen, klimaresilienten, verkehrsgerechten Ausbau und Unterhalt der bestehenden B 181 zu, deren verbesserte ökologische Durchlässigkeit, die Vermeidung von Eingriffen in hochrangige Schutzgebiete, darunter NATURA 2000-, Natur- und Landschaftsschutzgebiete sowie das IBA als „faktisches Vogelschutzgebiet“.

Diese Forderung deckt sich im Übrigen auch mit dem übergeordneten Ziel des BVWP 2030. Dort heißt es konkret: „Daher



konzentriert sich der Bund bei seinen Investitionen vorrangig auf die Bereiche Erhaltung bzw. Ersatz [...]“ [vgl. BVWP 2016, S. 4]. Eine Weiternutzung und –entwicklung vorhandener Infrastruktur ist dem Neubau daher vorzuziehen.

Die Null+-Variante ist die einzige Variante, die nicht gegen die Ziele des Klimaschutzes, des Ressourcenschutzes, der Biodiversitätsstrategie und des Artenschutzes, der Schutzgebietsverordnungen sowie die Interessen zahlreicher Anrainer, regionaler Gewerbetreibender und betroffener Landwirte verstößt.

Der NABU lehnt das Vorhaben B 181n in der aktuellen Form ab und fordert Land und Bund zur Entlassung des Vorhabens B 181n aus dem BVWP und zur sofortigen Einstellung aller weiteren Planungen zur B 181n auf.

Mit freundlichen Grüßen

Katja Alsleben

Vorsitzende

NABU Sachsen-Anhalt

Literatur/Quellen

[1] Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030: Projekt B181-G10-ST (OU Zöschen – Wallendorf – Merseburg). <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/B181-G10-ST/B181-G10-ST.html>, abgerufen am 07.02.2024

[2] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Verkehrsverflechtungsprognose 2030 (Schlussbericht) - Los 3: Erstellung der Prognose des deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen unter Berücksichtigung des Luftverkehrs. 2014.

[3] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Verkehrserhebungen – EVE. Arbeitsgruppe Verkehrsplanung, Köln 2012.

[4] G. Steierwald, H.-D. Künne, W. Vogt: Stadtverkehrsplanung: Grundlagen, Methoden, Ziele. Springer-Verlag, Berlin/Heidelberg 2005, S. 80–139.

[5] Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV): Verkehrsprognose 2040 – Teil 2: Wirtschafts- und Verkehrsentwicklungsprognose 2040. Prognoseprämissen, Prognosefall 1 „Basisprognose 2040“, 25.08.2022

[6] Bundes-Klimaschutzgesetz vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2513), geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. August 2021 (BGBl. I S. 3905).

[7] Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV): Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030. Karlsruhe, Berlin, Waldkirch, München 2016, Tabelle 63, S. 160.

[8] Öko-Institut: Treibhausgasemissionen durch Infrastruktur und Fahrzeuge des Straßen-, Schienen- und Luftverkehrs sowie der Binnenschifffahrt in Deutschland, im Auftrag des Umweltbundesamtes. 2014.

[9] Schulze, M., Michalak, I, & S. Fischer (2022): Bedeutende Rastvogelgebiete in Sachsen-Anhalt. - Berichte des Landesamtes für Umweltschutz Sachsen-Anhalt 2022(1): 67-100.

[10] Schulze, M. & D. Tolkmitt (2022): Europäische Vogelschutzgebiete in den Bergbaufolgelandschaften Sachsen-Anhalts – Defizite und Handlungsempfehlungen. - Apus 27: 7-23.



[11] Sudfeldt, C., D. Doer, H. Hötker, C. Mayr, C. Unselt, A.v. Lindeiner & H.-G. Bauer: Important Bird Areas in Germany – revised updated and completed list (state of 1 st July 2002). - Ber. Vogelschutz 38: 17-109.

[12] PROGNOSE (2023): Alternatives Verkehrsszenario für Deutschland. Prämissen für eine klimafreundlichere Verkehrsentwicklung als Grundlage für die Infrastrukturplanung. – Studie im Auftrag von greenpeace.

[13] https://www.greenpeace.de/publikationen/Greenpeace_Alternatives_Verkehrsszenario.pdf, abgerufen am 11.02.2024

[14] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Bundesverkehrswegeplan 2030 (Zusammenfassung). 2016.