



Antwort der Landesregierung auf eine Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung

Abgeordneter Dietmar Weihrich (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Priorisierung der Anmeldungen zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015 durch die Landesregierung - Bereich Bundesfernstraßen

Kleine Anfrage - KA 6/8183

Vorbemerkung des Fragestellenden:

Die Landesregierung führt in der Liste der Anmeldungen zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2015 80 Projekte an, aus denen sich nach aktuellem Stand Kosten von über vier Milliarden Euro ergeben. Dem gegenüber stehen voraussichtlich circa eine Milliarde Euro an Mitteln aus dem BVWP zur Projektrealisierung. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) prüft nun die Vorschläge der Länder. In diesem Kontext ist es von zentraler Bedeutung, die angemeldeten Projekte zu priorisieren. Dabei hat nach den Veröffentlichungen des Bundes der Bedarf an Erhaltungsinvestitionen Vorrang vor Neu- und Ausbauvorhaben. Neu- und Ausbauvorhaben müssen darüber hinaus streng am Bedarf orientiert sein.

Antwort der Landesregierung erstellt vom Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr

- 1. Rechnet die Landesregierung damit, dass angesichts der knappen Mittel alle 80 für Sachsen-Anhalt angemeldeten Projekte im Zeitrahmen des nächsten BVWP durch den Bund realisiert werden können? Wenn nein, welche Projekte können aus Sicht der Landesregierung bei gleichbleibender oder sinkender Höhe des Haushaltsansatzes des Bundes für Aus- und Neubauprojekte an Bundesfernstraßen voraussichtlich nicht bis 2030 umgesetzt werden?**

Hinweis: Die Drucksache steht vollständig digital im Internet/Intranet zur Verfügung. Die Anlage ist in Word als Objekt beigefügt und öffnet durch Doppelklick den Acrobat Reader. Bei Bedarf kann Einsichtnahme in der Bibliothek des Landtages von Sachsen-Anhalt erfolgen oder die gedruckte Form abgefordert werden.

(Ausgegeben am 05.03.2014)

Die Landesregierung wird vor dem Hintergrund des beim Bund vorliegenden frühen Arbeitsstandes zur Überarbeitung des BVWP, der noch nicht erfolgten Bewertung der angemeldeten Einzelvorhaben sowie der bislang fehlenden Festlegungen zum Finanzrahmen des BVWP 2015 keine Spekulationen zu den Realisierungschancen von Einzelmaßnahmen vornehmen. Die Anmeldung der 80 Vorhaben für Sachsen-Anhalt erfolgte nach rein fachlichen Betrachtungen. Erst nach Vorlage eines entsprechenden Arbeitsstandes beim Bund sind hierzu Einschätzungen möglich.

- 2. Hat die Landesregierung prioritäre Projekte, die sie mit den vom Bund zu erwartenden Mitteln umsetzen will? Wenn ja, welche sind das und wie hat sie diese dem BMVBS kenntlich gemacht? Wenn nein, warum nicht? Erwartet die Landesregierung wie in den vorangegangenen Förderperioden auch für die Förderperiode 2014 bis 2020 ein Operationelles Programm (OP) Verkehr des Bundes, das aus EFRE-Mitteln finanziert wird? Falls ja, welche Projekte an Bundesfernstraßen und an Schienenwegen beabsichtigt die Landesregierung, anteilig mit diesem Operationellen Programm zu finanzieren?**

Die Landesregierung hat keine Prioritätensetzung vorgenommen, da erst mit der Bewertung durch den Bund die Voraussetzungen dafür geschaffen werden.

Die Landesregierung erwartet für die Förderperiode 2014 - 2020 kein operationelles Programm Verkehr des Bundes, das aus EFRE-Mitteln finanziert wird. Die Bundesregierung wird die EFRE-Mittel in vollem Umfang den Ländern zur Verfügung stellen.

- 3. Hat die Landesregierung im Rahmen der Fortschreibung des BVWPs ein Verfahren durchgeführt, das die Reihenfolge in Form eines Rankings von Bundesfernstraßen an einem Kriterienkatalog ausrichtet? Wenn ja, welche Kriterien sind das und wie wurde zwischen ihnen gewichtet? Wenn nein, warum nicht?**

Ein Ranking bzw. eine Priorisierung der anzumeldenden Maßnahmen untereinander erfolgte nicht.

Die Ermittlung des Bedarfs der für eine Prüfung im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2015 anzumeldenden Maßnahmen wurde auf der Grundlage einer Bestandserfassung der bestehenden Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen in Sachsen-Anhalt und einer Analyse der vorhandenen Situation unter Berücksichtigung verschiedener Faktoren durchgeführt. Es wurde eine Gesamtübersicht möglicher neuer Maßnahmen in Sachsen-Anhalt erstellt und einer Bewertung und Abschichtung unterzogen.

Die Bewertung der einzelnen Bundesfernstraßenmaßnahmen erfolgte anhand der folgenden Hauptkriterien:

- Verkehrsbelastung im Prognosejahr 2025/2030
- Entlastungspotenzial für Ortsdurchfahrten
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verbesserung der Erreichbarkeit
- Stärkung wirtschaftsschwacher Räume

Als Nebenkriterien flossen zusätzlich folgende Aspekte ein:

- Planungsstand der Maßnahme
- Einordnung im Bedarfsplan 2004
- zustimmende politische Beschlüsse der kommunalen Ebene
- Unterstützung der Maßnahme (Votum Dritter / IHK etc.)
- bisheriger Ressourceneinsatz/Baukosten

- 4. Wenn es kein landesinternes Bewertungsverfahren gab: Ist es zukünftig das Ziel der Landesregierung anhand von nachvollziehbaren Kriterien eine Entscheidungsgrundlage zu schaffen, um die landesseitigen Schwerpunkte gegenüber dem BMVBS zu verdeutlichen und die Projekte zu identifizieren, die vergleichsweise die größten Defizite beheben bzw. einen besonders hohen Wirkungsgrad erreichen? Wenn ja, welche Kriterien werden dies sein und wie wird zwischen ihnen gewichtet? Wenn nein, warum nicht?**

Ziel der Landesregierung ist es, dass der Bund nachvollziehbare Kriterien im Rahmen seiner Bewertungsmethodik schafft, um auf deren Grundlage landesbezogene Schwerpunkte zu benennen.

- 5. Hat die Landesregierung den Bedarf von Erhaltungsinvestitionen an Bundesfernstraßen in Sachsen-Anhalt bis zum Jahr 2030 ermittelt? Wenn ja, wie hoch ist der Bedarf und an welchen Strecken und an welchen Bauwerken (insbesondere Brücken) ist dieser vorhanden? Wenn nein, warum nicht?**

Nein. Eine Ermittlung des Investitionsbedarfs an Bundesfernstraßen wurde zwar im Rahmen des Erhaltungsmanagements durchgeführt, jedoch wurde bei der Betrachtung nicht auf das Jahr 2030 abgestellt.

Der Erhaltungsbedarf hängt von einer Vielzahl Unwägbarkeiten ab und ist insoweit nicht bis zum Jahr 2030 planbar. Zwar hat sich gezeigt, dass der Erhaltungsbedarf für die Maßnahmen gegen den normal auftretenden Verschleiß unter Berücksichtigung des Baupreisindex etwa konstant ist, er muss jedoch bei außergewöhnlichen Ereignissen (wie zum Beispiel Maßnahmen gegen die auf den Autobahnen aufgetretenen Alkali-Kieselsäure Reaktionen bei Zementbeton) angepasst werden. Außergewöhnliche Bauwerksprobleme, die einen besonderen längerfristigen Erhaltungsbedarf erwarten lassen, sind auf Bundesfernstraßen in Sachsen-Anhalt nicht bekannt.

- 6. Laut Internet-Veröffentlichung des BMVBS sind für alle (Teil-)Projekte u. a. folgende Informationen beizufügen:**
- **Nachvollziehbare Kostenschätzung mit Angabe der Kostendifferenzierung nach Baugruppen und unterteilt nach Neubau- und Erhaltungsanteilen,**
 - **die Projektbegründung bzw. die erwarteten Wirkungen,**
 - **die Projekthistorie,**
 - **die durchgeführten Alternativenprüfungen,**
 - **erwartete Wirkungen bezüglich des Abbaus raumordnerischer Defizite, der Schaffung städtebaulicher Potentiale und evtl. weitere erwartete Projektwirkungen sowie**

- **Hinweise auf bereits berücksichtigte umweltfachliche Gegebenheiten, Nennung wesentlicher Beeinträchtigungen.**

Hat die Landesregierung diese Informationen dem BMVBS bereits übermittelt? Wann wird die Landesregierung diese Daten dem Landtag übermitteln und veröffentlichen?

Die Übermittlung der Daten für die einzelnen Projekte an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI vormals BMVBS) ist abgeschlossen. Die Daten werden derzeit vom BMVI einer Plausibilitätsprüfung unterzogen und sollen dann von dort aus auf der Homepage des BMVI veröffentlicht werden. Sie sind damit auch für den Landtag einsehbar.

- 7. Welche Werte weisen die gemeldeten Projekte in den Bereichen Nutzen-Kosten- Verhältnis und Kosten (Kosten/Kilometer), Verkehrssicherheit (SIPO/Kilometer), Lärmemission, Auswirkungen auf Flora und Fauna (Flächenverluste, Verkehrslärm, Stoffeinträge), Verkehrsfluss, demographische Entwicklung sowie die Netzfunktion auf? Bitte für alle 80 Projekte auflühren.**

In Auswertung der Projektanmeldung sind die erhobenen Parameter Kosten, Lärmemissionen, Auswirkungen auf Flora und Fauna, Verkehrsfluss und Netzfunktion in der Anlage dargestellt. Für die Parameter Nutzen-Kosten-Verhältnis, Verkehrssicherheit und demografische Entwicklung sind keine Daten im Rahmen der vom Bund vorgegebenen Datenerfassung für die Anmeldung erhoben worden.

Zu den erfragten Daten sind folgende Erläuterungen zu geben:

Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV):

Das NKV wird nicht durch die Länder, sondern ausschließlich durch den Bund, auf der Grundlage der durch ihn definierten Bewertungsmodalitäten, für alle angemeldeten Vorhaben ermittelt. Die Bewertung des Bundes steht noch aus.

Verkehrssicherheit (SIPO/Kilometer):

Diesbezügliche Werte wurden im Zuge der Anmeldung nicht ermittelt. Die Verlagerung von Verkehren auf Verkehrswege mit höherer Verkehrssicherheit, wie dies mit den angemeldeten Projekten angestrebt wird, trägt diesem Belang grundsätzlich Rechnung.

Lärmemission:

Die Berücksichtigung der Lärmproblematik erfolgte in Abhängigkeit des jeweiligen Planungsstandes.

Für Vorhaben ohne Planung wurde zunächst eine vereinfachte Isophone gemäß Grenzwert der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung für die Variantenbetrachtung bzw. Ermittlung der konfliktarmen Korridore berücksichtigt. Zielsetzung war eine weitestgehende Vermeidung von Lärmbetroffenheiten.

In der Anlage wird deshalb eine grundsätzliche Aussage zur Betroffenheit im Sinne der Lärmvorsorge (Rechtsanspruch auf Lärmschutz bei Neuplanungen) getroffen.

Auswirkungen auf Flora und Fauna:

In der Anlage sind die dem Bund zu dieser Thematik übermittelten Informationen dargestellt. Hierbei ist festzustellen, dass sich bei keinem Vorhaben umweltfachliche Randbedingungen ergeben haben, die eine Umsetzbarkeit grundsätzlich in Frage stellen. Alle unvermeidlichen Beeinträchtigungen können durch eine entsprechende Maßnahmenplanung ausgeglichen und/oder ersetzt werden. Dies gilt nach derzeitiger Planungstiefe auch ausdrücklich für alle ggf. bestehenden FFH- und artenschutzrechtlichen Betroffenheiten.

Verkehrsfluss:

Die Ergebnisse der durch den Bund beauftragten deutschlandweiten Verflechtungsprognose 2030 liegen noch nicht vor.

In der Anlage sind als „Orientierung“ für Vorhaben ohne Planungsstand die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2010 des jeweiligen Bestandsnetzes angegeben.

Für Vorhaben mit Planungsstand wurden bei vorliegender verkehrstechnischer Untersuchung die jeweiligen Verkehrsbelegungen des Prognosejahres dargestellt.

demografische Entwicklung:

Die Berücksichtigung der demografischen Entwicklung erfolgt durch den Bund im Rahmen seiner gutachtlichen Bewertung (z. B. Risikobetrachtung des längerfristigen Nutzerpotentials, Verkehrsuntersuchung 2030).

Netzfunktion:

Hierzu wurden die gemäß der „Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN)“ des Bundes ermittelten Verbindungsfunktionsstufen benannt.

- 8. Sind die in Frage 7 aufgeführten Kriterien der Landesregierung zur Priorisierung der für den BVWP angemeldeten Straßenbauprojekte geeignet? Falls nicht, was wären aus der Sicht der Landesregierung Alternativen hierzu?**

Grundsätzlich sind die in Frage 7 aufgeführten Kriterien für eine Bewertung und Priorisierung von Projekten geeignet.

- 9. Laut Internet-Veröffentlichung des BMVBS soll der BVWP 2015 die neue Kategorie „VB+“ umfassen. Hat die Landesregierung dem Bund Vorschläge übermittelt, ob bzw. welche Projekte Sachsen-Anhalts in diese Kategorie eingeordnet werden sollen?**

Nein, die Festlegung von Dringlichkeitsreihungen erfolgt durch den Bund im Rahmen des Bewertungsverfahrens.

- 10. Hat die Landesregierung Kenntnis davon, nach welcher Methodik das BMVBS die angemeldeten Projekte bewertet und wie kann diese Methodik, ihre Kriterien und deren Wichtung beschrieben werden?**

Ja, die Bewertung erfolgt in Form von Nutzen-Kosten-Analysen sowie umwelt- und naturschutzfachlichen sowie raumordnerischen bzw. städtebaulichen Be-

urteilungen. Die Bewertungsergebnisse bilden, zusammen mit engpassbezogenen Analysen, die Grundlage für die Entscheidung, ob bzw. mit welcher Dringlichkeit Projekte in den BVWP 2015 eingehen.

11. Laut Bundestagsdrucksache 18/220 lief die Meldefrist für Schienenprojekte im September 2013 ab. Welche Projekte hat die Landesregierung für den Teilplan Schiene des BVWP angemeldet?

Folgende Projekte hat die Landesregierung beim Bund für den Teilplan Schiene des BVWP angemeldet:

Maßnahmen des BVWP 2003, die weiter vorgeschlagen wurden:

- Neubau- bzw. Ausbaustrecke Erfurt - Leipzig/Halle
- Neubau- bzw. Ausbaustrecke Erfurt - Leipzig/Halle, Südanbindung Halle
- Zugbildungsanlage Halle
- Ausbaustrecke Stendal - Uelzen (vollständiger zweigleisiger Ausbau)
- Ausbau Knoten Halle
- Ausbau Knoten Magdeburg
- Ausbaustrecke Hannover - Berlin („Stammstrecke“ Oebisfelde - Stendal und Stendal - Rathenow)
- Verbindungskurve zwischen den Strecken Erfurt - Sangerhausen und Sangerhausen - Nordhausen

Maßnahmen, die in den BVWP 2015 neu aufgenommen werden sollen:

Gewährleistung von Leistungsfähigkeit und Qualität aller Schienenverkehre im Güterverkehrskorridor Ost mit folgenden Teilprojekten:

- Ausbau der Strecke Magdeburg - Stendal - Wittenberge (Geschwindigkeit 160 km/h, Erhöhung der Durchlassfähigkeit insbesondere für den zunehmenden Güterverkehr)
- Erweiterter Ausbau des Knotens Magdeburg mit den Prioritäten:
 1. Umsetzung der Teilprojekte Buckau-Südost, Neustadt, Rothensee
 2. Erhöhung der Leistungsfähigkeit Magdeburg - Biederitz (viergleisige Elbquerung Magdeburg) **oder** alternativ Wiederinbetriebnahme der Strecke Güterglück - Barby - Abzw. Seehof einschließlich Elektrifizierung
- Ausbau Knoten Köthen (durchgehende Geschwindigkeit 160 km/h Magdeburg - Halle zur Sicherstellung des Fernverkehrskonzeptes)
- Ausbau der Strecke Biederitz - Roßlau (Geschwindigkeit 160 km/h, Erhöhung der Durchlässigkeit für den Güterverkehr im Abschnitt Biederitz - Güterglück)
- Ausbau der Strecke Halle/Leipzig - Naumburg - Großheringen (Geschwindigkeit 160 km/h, Erhöhung der Durchlässigkeit für den Güterverkehr)
- Ausbau der Strecke Dessau Hbf. - Lutherstadt Wittenberg - Falkenberg (Geschwindigkeit 120/160 km/h, Erhöhung der Durchlässigkeit für den Güterverkehr)

- Ausbau der Strecke Halle - Nordhausen (- Kassel), (Geschwindigkeit mindestens 140 km/h, Erhöhung der Durchlässigkeit für den Güterverkehr)
- Ausbau der Strecke Halle - Eilenburg - Falkenberg - Weglinec (Erhöhung der Kapazität für den Güterverkehr)

12. Laut o. g. BT-Drucksache lief die Meldefrist für Wasserstraßenprojekte im Frühjahr 2013 ab. Welche Wasserstraßenprojekte hat die Landesregierung angemeldet?

Das Land hat im Dezember 2012 den Saale-Seiten-Kanal sowie den Flussraum Binnenelbe für den BVWP 2015, Teil Bundeswasserstraße angemeldet. Der Flussraum Binnenelbe wurde vom Bund nicht angenommen, so dass im Zusammenhang mit der Aufstellung des BVWP 2015 nur eine Prüfung des Saale-Seiten-Kanals erfolgt.

13. Nach der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung („LuFV“) für das Bestandsbahnnetz sind die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) verpflichtet, 20 % des Infrastrukturbeitrags nach §2.1 der LuFV für Maßnahmen zu verwenden, die dem Schienenpersonennahverkehr dienen. Die EIU stimmen sich hierzu entsprechend der Anlage 8.7 mit dem jeweiligen Bundesland ab. Welche Maßnahmen des BVWP Teil Schiene und welche Ersatzinvestitionen sowie Verbesserungs- und Ausbaumaßnahmen für den Schienenpersonennahverkehr im Rahmen des Bestandsnetzes außerhalb des BVWP sind nach gegenwärtigem Stand der Abstimmung der Landesregierung mit den betreffenden EIU während der Laufzeit des BVWP 2015 umzusetzen, beabsichtigt? Bitte getrennt angeben.

Im Rahmen der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur sind die Instrumente des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) und der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zu unterscheiden. Der BVWP 2015 befindet sich derzeit im Aufstellungsverfahren und dient der Finanzierung der Infrastruktur für den Aus- und Neubau.

Die LuFV ist eine Vereinbarung des Bundes mit der Bahn, nach der Ersatzmaßnahmen sowie Verbesserungs- und Ausbaumaßnahmen finanziert werden sollen. Der Bund stellte hierfür zwischen 2009 und 2013 12,5 Mrd. Euro (2,5 Mrd. Euro jährlich) zur Verfügung, wovon für Ausbau- und Verbesserungsmaßnahmen 973 Mio. Euro zu verwenden waren. Auf Sachsen-Anhalt entfielen hiervon für den 5-jährigen Zeitraum bis 2013 54,561 Mio. Euro. Über diesen Anteil stimmt sich das Land mit der Bahn ab. Die Laufzeit der LuFV war ursprünglich bis 2013 befristet. Da sich Bund und Bahn bisher nicht auf eine Folge-LuFV einigen konnten, ist die gegenwärtige Vereinbarung auf längstens 2015 befristet worden - unter Aufstockung der Mittel um jährlich 184 Mio. Euro (= jährlich 10,91 Mio. Euro für Sachsen-Anhalt).

Vor diesem Hintergrund werden die Fragen wie folgt beantwortet:

- a) Die Maßnahmen des BVWP, Teil Schiene, befinden sich derzeit im Abstimmungsverfahren mit dem Bund. Über deren Umsetzungsabsicht kann erst nach Abschluss des Aufstellungsverfahrens berichtet werden.

- b) Reine Ersatzinvestitionen sind weder Teil des BVWP noch Teil der Anlage 8.7 der LuFV. Sie können von der Bahn aus dem ungebundenen Teil der LuFV finanziert werden. Für diese Maßnahmen in Verantwortung der Bahn ist eine Mitwirkung der Länder nicht vorgesehen.
- c) Folgend aufgeführte Verbesserungs- und Ausbaumaßnahmen sind beabsichtigt, im Rahmen der LuFV umzusetzen. Die Inbetriebnahmezeitpunkte der nachstehend aufgeführten Maßnahmen gemäß LuFV Anlage 8.7 liegen im Zeitraum des neu aufzustellenden BVWP.

Strecke / Bahnhof / Haltepunkt	verkehrliche / betriebliche Aspekte	geplanter Zeitraum der Projektrealisierung
Magdeburg - Halberstadt	Ausbau	geplante Realisierung während der Laufzeit des BVWP 2015
Glindenberg - Oebisfelde	Geschwindigkeitserhöhung/Ausbau (bis 120 km/h)	geplante Realisierung während der Laufzeit des BVWP 2015
Stendal Nord/FH	Neubau Haltepunkt	geplante Realisierung während der Laufzeit des BVWP 2015
Bernburg-Roschwitz	Neubau Haltepunkt	geplante Realisierung während der Laufzeit des BVWP 2015
Sangerhausen	Bf Sangerhausen, Errichtung Zwischensignal Gl.3	geplante Realisierung während der Laufzeit des BVWP 2015
Sennewitz	Neubau Haltepunkt	geplante Realisierung während der Laufzeit des BVWP 2015
Aschersleben - Dessau	Geschwindigkeitserhöhung/Ausbau (bis 120 km/h)	geplante Realisierung während der Laufzeit des BVWP 2015
Güsten - Sangerhausen	Geschwindigkeitserhöhung/Ausbau (bis 120 km/h)	geplante Realisierung während der Laufzeit des BVWP 2015
Dessau - Landesgr. - (Berlin)	Geschwindigkeitserhöhung (bis 160 km/h)	geplante Realisierung während der Laufzeit des BVWP 2015
Halle - Großkorbetha	Geschwindigkeitserhöhung (bis 160 km/h) auf der Strecke durch ESTW Merseburg	geplante Realisierung während der Laufzeit des BVWP 2015
Halle - Sangerhausen	Gleiserneuerung, Neubau Bahnsteig Rosengarten	geplante Realisierung während der Laufzeit des BVWP 2015
Bf Lutherstadt-Wittenberg	Herstellung von 2 Bahnsteigkanten LuWi Ostseite	geplante Realisierung während der Laufzeit des BVWP 2015
Knoten Köthen	Knoten Köthen, Komplexmaßnahme, Geschwindigkeitserhöhung	geplante Realisierung während der Laufzeit des BVWP 2015
Teuchern Stadt	Neubau Haltepunkt	geplante Realisierung während der Laufzeit des BVWP 2015
(Leipzig) - Landesgr. - Zeitz - Landesgr. - (Gera)	Streckenausbau	geplante Realisierung während der Laufzeit des BVWP 2015
Roßlau – Lu. Wittenberg	Ertüchtigung der Oberleitungsanlage für höhere Geschwindigkeit SPNV	geplante Realisierung während der Laufzeit des BVWP 2015
Halle - Sangerhausen	Gleiserneuerung, Neubau Bahnsteig Rosengarten	geplante Realisierung während der Laufzeit des BVWP 2015
Bf Halle	Modernisierung der Anlagen für Nahverkehrszüge	geplante Realisierung während der Laufzeit des BVWP 2015
Wolfen – Raguhn	Gleiserneuerung für bis zu 160 km/h	geplante Realisierung während der Laufzeit des BVWP 2015

An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass die Realisierung der Umsetzungsabsicht davon abhängig ist, ob und mit welcher Finanzausstattung eine Folge-LuFV zustande kommt. Ein rechtlicher Zusammenhang mit dem BVWP besteht nicht.

lfd. Nr.	Straße	Vorhaben	Gesamtkosten (Mio.€)	Achslänge Trasse (km)	Kosten pro km (Mio.€/km)	Lärmvorsorge notwendig	Auswirkung auf Flora und Fauna	Verbindungsstufungsfunktionstabelle	Verkehrsbelegung	
									Bestand (Straßenverkehrs-zählung 2010)	Prognose (Verkehrsuntersuchung)
1	A 14	Halle - Magdeburg Abschnitt AS Schönebeck bis A 2 46BB, Erweiterung von 4- auf 6-streifig mit beidseitigem Standstreifen	149,80	21,50	6,97	ja	Der Untersuchungsraum gehört naturräumlich zur Magdeburger Börde und ist durch seine weiten, strukturarmen landwirtschaftlichen Nutzflächen geprägt. Durch die vorhandenen Verkehrswege (insbesondere A 2 und A 14) bestehen im Ausbaubereich Vorbelastungen durch Lärm und Schadstoffe, Erschütterungen, Lichtemissionen sowie Trennwirkungen. Die im Untersuchungsraum dominierenden tschernosembetonten Lössböden sind bevorzugter Lebensraum verschiedener streng geschützter Tierarten. Stellvertretend für diese Tierarten sind der Feldhamster und der Rotmilan zu nennen. Nachgewiesene Schwerpunktorkommen des Feldhamsters gibt es im Untersuchungsraum jedoch nicht. Im Untersuchungsraum befindet sich das FFH-Gebiet „Sülzetal bei Sülldorf“ (DE 3935-301). Das Gebiet ist aufgrund des Vorkommens des Lebensraumtyp „Salzstellen des Binnenlandes“ von naturschutzfachlichem Wert. NSGs befinden sich nicht im Untersuchungsraum. Das LSG „Hohe Börde“ liegt nordöstlich des Autobahnkreuzes Magdeburg. Die Bodenwertzahlen der Böden liegen bei 70 bis 100. Die natürliche Ertragsfähigkeit wird mit sehr hoch bewertet. Die Ergiebigkeit und Qualität des Grundwasserleiters ist im überwiegenden Teil des Untersuchungsraumes hoch. Oberflächengewässer sind nur sehr vereinzelt und mit geringer Wasserführung vorhanden. Im Untersuchungsraum sind nur vereinzelt Siedlungsbereiche anzutreffen. Die Ausgleichbarkeit der durch Bauvorhaben entstehenden Eingriffe ist nach derzeitigem Planungsstand durch geeignete Maßnahmen in vollem Umfang gegeben.	0/I		Engpassanalyse BMVI Prognose 2025 75.000 Kfz/24h
2	A 14	Magdeburg - Lgr. ST/BB 04KB, Neubau 4-streifig mit beidseitigem Standstreifen	673,00	67,10	10,03	ja	Das Projektgebiet A 14 (Altmark) ist als ländlicher Raum typisiert u. stark durch Land-/Forstwirtschaft geprägt. Ausgedehnte geschlossene Waldgebiete sind Colbitz-Letzlinger Heide u. Stadforst Seehausen. Aufgrund zahlreicher ausgedehnter Wassergewinnungsgebiete besteht ein besonderer Stellenwert für die Trinkwasserversorgung. Die A 14 quert große Fließgewässer Ohre, Uchte, Biese, Aland u. Wasserstraßen Mittellandkanal u. Elbe. In ST sind 7 FFH-Gebiete u. 3 SPA auf Verträglichkeit zu prüfen. Mit Blick auf die geschützten Arten sind entsprechende Maßnahmen zur Minderung der Barriere- u. Zerschneidungswirkung der Trasse für Tiere zu berücksichtigen. Es bestehen hohe/sehr hohe Raumwiderstände in der Aland- Elbeniederung (2 FFH- u. ein SPA-Gebiet). Es erfolgen Schadensbegrenzungs- und Kohärenzsicherungsmaßnahmen. Konfliktvermeidung durch Trassenbündelung/Überbauung der B 189, Reduzierung der Beeinträchtigungen von Elbe/Elbauen u. Hochwasserschutz durch optimierte Bauwerksgestaltung. Das FFH-Gebiet „Aland-Elbeniederung nördlich Seehausen“ ist gemäß FFH-VP mit Erhaltungszielen verträglich.SPA „Aland-Elbeniederung“ mit 3 Schutzzielen und FFH "Elbaue Beuster-Wahrenberg" mit einem Schutzziel sind erheblich beeinträchtigt. Prioritäre Arten oder Lebensräume sind nicht erheblich betroffen. Die Ausnahmegründe sind gegeben. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände werden mit Schadensbegrenzungs- und CEF-Maßnahmen ausgeschlossen.	0/I		Prognose 2025 23.800 bis 39.400 Kfz/24h 6.600 bis 8.200 SV/24h
3	A 71	AD A 38/AS A 71 b. AD A 14/AS Plötzkau 04KB, Neubau 4-streifig mit beidseitigem Standstreifen	801,60	45,80	17,50	ja	Die Betroffenheiten stellen sich wie folgt dar: im FFH-Gebiet DE4534301 FFH0110LSA (Bau-km 7+900 bis 8+450): Tunnel geplant, um Zerschneidungen zu vermeiden, im FFH-Gebiet DE4434301 FFH0108LSA (Bau-km 9+600 bis 9+750): Tunnel geplant, um Zerschneidungen zu vermeiden und im Bereich Bau-km 13+990 bis 14+200 ist eine Brücke geplant, um Zerschneidungen zu vermeiden. Im FFH-Gebiet DE4434302 FFH0107LSA (Bau-km 21+000 bis 21+550): Zerschneidung, der verbleibende Umweltkonflikt konnte im Rahmen der Bedarfsplanung nicht vermieden werden. EineTrassenverschiebung aus dem FFH-Gebiet heraus ist in der weiteren Planung jedoch möglich. Wasserschutzzone (Bau-km 4+900 bis 10+700): Durchfahrung kann nicht vermieden werden. Die ökologische Durchlässigkeit z.B. bei FFH-Gebieten und Waldflächen ist durch geplante Fledermaus- und Grünbrücken gewährleistet. LSG (Bau-km 29+000 bis 30+750): Zerschneidung, der verbleibende Umweltkonflikt konnte im Rahmen der Bedarfsplanung nicht vermieden werden, Naturpark (Bau-km 45+400 bis 45+800): Anbindungsbereich an die A 14 befindet sich bereits derzeitig im Naturpark (AS Plötzkau), der verbleibende Umweltkonflikt konnte im Rahmen der Bedarfsplanung nicht vermieden werden.	0/I		Prognose 2025: 27.200 Kfz/24h 4.070 SV/24h

lfd. Nr.	Straße	Vorhaben	Gesamtkosten	Achslänge Trasse	Kosten pro km	Lärmvorsorge notwendig	Auswirkung auf Flora und Fauna	Verbindungsstufungsfunktionstiefe	Verkehrsbelegung	
			(Mio.€)	(km)	(Mio.€/km)				Bestand (Straßenverkehrs- zählung 2010)	Prognose (Verkehrs- untersuchung)
4	B 1	OU Burg 02KK, Neubau 2-streifig	31,40	9,70	3,24	ja	Die anzumeldende Linie verläuft vollständig außerhalb der Grenzen des FFH-Gebietes DE 3737-301, jedoch auf einer Länge von 1.350 m innerhalb des 1.000 m-Pufferbereiches zum Schutzgebiet (Abstand > 850 m). Erhebliche Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele sowie ihrer maßgeblichen Bestandteile sind jedoch auszuschließen. Einzig durch die anzumeldende Linie ist eine Entlastung des Stadtgebietes von Burg und Burg/Ortschaft (OS) Reesen vom Durchgangsverkehr möglich. Die Vorzugsvariante weist innerhalb ihres Streckenverlaufes 4 Konfliktschwerpunkte auf. Hier sind folgende schutzgutbezogenen Sachverhalte betroffen: potentielle lokale faunistische Funktionsbeziehungen, Böden mit sehr hohen Boden- und besonderen Standorteigenschaften, Überschwemmungsgebiet der "Ihle", Bereich mit hoher Vielfalt und Eigenart für das Landschaftsbild, siedlungsnah Freiräume von Burg, Ortsteil (OT) Gütter und Ortschaft OS Reesen, Baugebiete/-flächen mit besonderer Bedeutung für Wohnen gemäß BauNVO. Erhebliche Umweltauswirkungen der anzumeldende Linie sind durch geeignete landschaftspflegerische und artenschutzrechtliche Maßnahmen vermeid-/kompensierbar. Das Bauwerk im Bereich der "Ihle" wurde unter naturschutzfachlichen Kriterien dimensioniert. Im Bereich Burg/OT Gütter erfolgt die Errichtung einer Lärmschutzwand. Die umweltfachlichen Auswirkung wurden berücksichtigt.	II	15.135 Kfz/24h 931 SV/24h	nein
5	B 1	OU Genthin 02KK, Neubau 2-streifig	11,00	4,30	2,56	ja	Die B 1 OU Genthin verläuft vollständig außerhalb der Grenzen sowie der 1000m-Pufferbereiche zu NATURA 2000-Gebieten. Erhebliche Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele sowie ihrer maßgeblichen Bestandteile sind daher auszuschließen. Darüber hinaus ist durch die anzumeldende Linie eine Entlastung der Ortsdurchfahrt Genthin vom Durchgangsverkehr und dessen negativer Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch möglich (Lärm, Schadstoffe, Trenneffekte). Die B 1 OU Genthin weist innerhalb ihres Streckenverlaufes 3 Konfliktschwerpunkte auf. Hier sind folgende schutzgutbezogenen Sachverhalte betroffen: - Beeinträchtigung einzelner Siedlungsbereiche von Brettin und Altenplathow sowie siedlungsnaher Freiräume durch Lärm, - Zerschneidung von potenziellen Amphibienlebensräumen, - Beeinträchtigung eines geschützten Biotops nach § 22 NatSchG LSA i. V. mit § 30 BNatSchG, - Böden mit sehr hohen Bodeneigenschaften, - Beeinträchtigung von Bereichen mit besonderer Qualität des Landschaftsbildes. Erhebliche Umweltauswirkungen der anzumeldenden Linie sind durch geeignete landschaftspflegerische und artenschutzrechtliche Maßnahmen vermeid-/kompensierbar. Das Brückenbauwerk über den Roßdorfer Altkanal wird unter naturschutzfachlichen Kriterien dimensioniert. Für die von Verlärmung betroffenen Siedlungsbereiche von Brettin und Altenplathow sind Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.	II	8.385 Kfz/24h 629 SV/24h	nein
6	B 1	OU Eichenbarleben 02KK, Neubau 2-streifig	8,40	3,30	2,55	nein	Der Untersuchungsraum gehört naturräumlich zur Magdeburger Börde und ist durch eine starke landwirtschaftliche Nutzung geprägt. Die im Untersuchungsraum vorhandenen tschernosembetonten Lössböden sind potentieller Lebensraum einiger streng geschützter Tierarten (z. B. Feldhamster u. Rotmilan) und in der weiteren Planung zu berücksichtigen. Der subkontinentale Traubeneichen-Hainbuchen-Wald stellt die potentiell natürliche Vegetation der Magdeburger Börde dar. Im Untersuchungsraum befinden sich keine im Rahmen des NATURA 2000 Netzes ausgewiesenen Flächen. Als eine erhebliche Vorbelastung für das Schutzgut Mensch ist die Verkehrsbelastung durch die B 1 zu nennen. Hier sind sowohl Lärm- und Schadstoffbelastungen, Erschütterungen, Lichtemissionen, Gerüche als auch die Trennwirkung zu nennen. Die Böden im Untersuchungsraum haben eine sehr hohe bzw. hohe Ertragsfunktion. In der Raumwiderstandskarte konnte kein Konfliktschwerpunkt ausgewiesen werden. Die Ausgleichbarkeit der durch das Bauvorhaben zu erwartenden Eingriffe ist nach derzeitigem Planungsstand durch geeignete Maßnahmen in vollem Umfang gegeben.	III	4.115 Kfz/24h 652 SV/24h	nein

lfd. Nr.	Straße	Vorhaben	Gesamtkosten	Achslänge Trasse	Kosten pro km	Lärmvorsorge notwendig	Auswirkung auf Flora und Fauna	Verbindungsstufungsfunktionsstufe	Verkehrsbelegung	
			(Mio.€)	(km)	(Mio.€/km)				Bestand (Straßenverkehrs- zählung 2010)	Prognose (Verkehrs- untersuchung)
7	B 1	OU Irxleben 02KK, Neubau 2-streifig	9,30	3,40	2,74	nein	Der Untersuchungsraum gehört naturräumlich zur Magdeburger Börde und ist durch eine starke landwirtschaftliche Nutzung geprägt. Die im Untersuchungsraum vorhandenen tschernosembetonten Lössböden sind Lebensraum für einige besonders und streng geschützte Arten (z. B. Feldhamster und Rotmilan) für die im Rahmen der Planung geeignete Maßnahmen vorzusehen sind. Im Untersuchungsraum befinden sich keine NATURA 2000-Gebiete. Als eine erhebliche Vorbelastung für das Schutzgut Mensch ist die Verkehrsbelastung durch die B 1 zu nennen. Hier sind sowohl Lärm- und Schadstoffbelastungen, Erschütterungen, Lichtemissionen, Gerüche als auch die Trennwirkung zu erwähnen. Ein Konfliktschwerpunkt befindet sich südlich von Irxleben im Bereich der Sieggrabenquerung und ein zweiter im Bereich des Teufelsküchenberges. Die Konflikte bestehen jeweils in der möglichen bau- und betriebsbedingten Beeinträchtigung von Lebensräumen ausgewählter Tier- und Pflanzenarten sowie für deren Erhalt notwendigen faunistischen Funktionsbeziehungen und der Zerstörung sowie Zerschneidung landschaftsbildprägender Elemente. Die Ausgleichbarkeit der durch Bauvorhaben entstehenden Eingriffe ist nach derzeitigem Planungsstand durch geeignete Maßnahmen in vollem Umfang gegeben.	III	6.201 Kfz/24h 754 SV/24h	nein
8	B 2	OU Giebelroth 02KK, Neubau 2-streifig	4,70	2,50	1,88	nein	Die östliche Ausdehnung des im LEP festgesetzten Vorbehaltsgebietes für den Aufbau eines ökologischen Verbundsystems „Teile des Zeitzer Forstes“ (Z 12, G 90 Nr 24) erstreckt sich bis zur B 2. Die B 2 verläuft im Untersuchungsraum durch das im REP festgesetzte Vorbehaltsgebiet für den Aufbau eines ökologischen Verbundsystems „Aga-Elstertal und Elsteraue“ (zu 5.7.3). Das Biotop wird durch ökologisch durchlässige Bauwerke auf kurzer Strecke gequert. Sich ergebende Konflikte mit Schutzgütern wurden durch die gewählte Streckenführung weitgehend vermieden oder kompensiert, sodass die Trasse vorrangig im Bereich von Biotopstrukturen geringer Bedeutung verläuft. Diese Biotopflächen unterdurchschnittlicher Strukturvielfalt und Lebensraumqualität weisen eine hohe Ersetzbarkeit und Regenerationsfähigkeit auf. Lediglich auf kurzen Abschnitten werden Biotope am Gänsebach, jedoch mittels Brückenbauwerken (BW), gequert. Die Dimensionierung dieser BW wurde so gewählt, dass eine ausreichende ökologische Durchlässigkeit gemäß Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen 2008 (M AQ 2008) gewährleistet ist.	II	7.430 Kfz/24h 1.157 SV/24h	nein
9	B 2	OU Droßdorf 02KK, Neubau 2-streifig	9,30	2,90	3,21	nein	Der Planungsraum befindet sich vollständig im Naturpark „Saale-Unstrut-Triasland“. Die östliche Ausdehnung des im LEP-LSA (Z 120, G 90 Nr. 24) festgelegten Vorbehaltsgebietes für den Aufbau eines ökologischen Verbundsystems „Teile des Zeitzer Forstes“ erstreckt sich bis zur B 2. Die B 2 verläuft im Untersuchungsraum durch das im REP festgesetzte Vorbehaltsgebiet für den Aufbau eines ökologischen Verbundsystems „Aga-Elstertal und Elsteraue“. Nördlich des Ortes Droßdorf befindet sich das Vorbehaltsgebiet für Tourismus und Erholung „Kuhndorfthal“ (REP Halle), welches sich am geplanten Bauende bis an die B 2 ausdehnt. Sich ergebende Konflikte mit Schutzgütern wurden durch die gewählte Streckenführung weitgehend vermieden oder kompensiert, sodass die Trasse fast ausschließlich im Bereich von Biotopstrukturen geringer Bedeutung verläuft. Diese Biotopflächen unterdurchschnittlicher Strukturvielfalt und Lebensraumqualität weisen eine hohe Ersetzbarkeit und Regenerationsfähigkeit auf. Lediglich im Bereich der K 2219 werden wertvolle Biotope der Biotopverbundplanung LSA tangiert.	II	7.430 Kfz/24h 1.157 SV/24h	nein
10	B 2/B 100	OU Eutzsch 02KK, Neubau 2-streifig					Nach aktueller Abstimmung mit dem Bund keine Anmeldung erforderlich. Das Vorhaben ist durch Bund gesetzt!			

lfd. Nr.	Straße	Vorhaben	Gesamt-kosten	Achs-länge Trasse	Kosten pro km	Lärmvor-sorge notwen-dig	Auswirkung auf Flora und Fauna	Verbin-dungsfunk-tionsstufe	Verkehrsbelegung	
			(Mio.€)	(km)	(Mio.€/km)	Bestand (Straßenverkehrs-zählung 2010)			Prognose (Verkehrs-untersuchung)	
11	B 6	OU Großkugel 02KK, Neubau 2-streifig	4,00	2,10	1,90	nein	Der betroffene Naturraum ist großflächig durch Landwirtschaft geprägt. Großkugel ist im Norden durch die Trassen der DB AG begrenzt. Die Biotopverbundachse Kabelskebachniederung ist ebenfalls im Norden des Ortes und nicht betroffen. NATURA 2000-Gebiete sind weder direkt noch indirekt betroffen. Bereiche mit hohen - sehr hohen Raumwiderständen werden nicht beansprucht. Lebensraumachsen der BfN-Lebensraumnetzwerke, NSG, LSG, FND und GLB liegen nicht im Untersuchungsraum. Die Niederung des Kabelskebachs, Ruderalfluren, Feldgehölze sowie Baumreihen und Alleen sind im Biotopverbund die wertvollsten Lebensräume. Eingriffe durch die Trassenführung wurden minimiert. Das Ertragspotential der Böden ist überwiegend hoch. Wasserschutzgebiete kommen nicht vor. Bodendenkmale werden nicht berührt. Auf Acker produzierte Kaltluft fließt entlang des Kabelskebachs (Ost-West) ab. Hohe Bedeutung zur Erholung hat die Kleingartenanlage im Osten von Großkugel. Konfliktschwerpunkte sind Versiegelung gewachsener Böden mit hohem Ertragspotential, Beeinträchtigung wertvoller Trockenlebensräume, Zerschneidung faunistischer Funktionsbeziehungen sowie Inanspruchnahme siedlungsnaher Erholungsräume. Durch die Minimierung der Trassenlänge wurde hier bereits aktiv Vermeidung bewirkt.	II	7.697 Kfz/24h 784 SV/24h	nein
12	B 6	OU Gröbers 02KK, Neubau 2-streifig	5,10	2,90	1,76	nein	Der betroffene Naturraum ist großflächig landwirtschaftlich geprägt. Südlich liegen Tagebaurestlöcher und Feldgehölze. Im Norden ist der Raum durch Bahntrassen begrenzt. NATURA 2000-Gebiete sind weder direkt noch indirekt betroffen. Bereiche hoher - sehr hoher Raumwiderstände werden nicht beansprucht. Östlicher Grubensee, ca. 100 m von geplanter Trasse entfernt, ist Kern- und Großraum von Feuchtlebensräumen der BfN-Lebensraumnetzwerke. Die Grubenseen sind wertvolle Rast- und Bruthabitate für Avifauna. Die Röhrichtbestände sind gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG. Ertragspotential der Böden ist überwiegend hoch. Lößböden können Lebensraum für Hamster sein. Auf Acker produzierte Kaltluft fließt entlang des Kabelskebachs (Ost-West) ab. Im Nordosten von Gröbers befinden sich Waldflächen mit hoher Bedeutung zur Frischluftproduktion. Wasserschutzgebiete kommen nicht vor. Bodendenkmale werden nicht berührt. Die für die Erholungsfunktion bedeutsame Kleingartenanlage wird durch die Trasse nicht zusätzlich belastet. Konfliktschwerpunkte sind Versiegelung gewachsener Böden mit überwiegend hohem Ertragspotenzial, Beeinträchtigung wertvoller Lebensräume (Biotopverbundsystem, Baumreihe an der L 168, Annäherung an Kernräume der BfN-LR-Netzwerke), Beeinträchtigung faunistische Funktionsbeziehungen sowie siedlungsnaher Erholungsräume.	II	10.311 Kfz/24h 838 SV 24h	nein
13	B 6	OU Halle, Bruckdorf 02KK, Neubau 2-streifig	16,50	2,20	7,50	ja	Landschaft ist im Norden durch Messehalle u. Einkaufspark, im Süden durch Acker, Bergbaufolgelandschaften mit Gehölz-, Wasser- und Sukzessionsfläche sowie Reideaue und im Südwesten sowie Osten durch Kleingartenanlagen geprägt. NATURA 2000-Gebiete sind nicht direkt betroffen. Bereiche mit hohem - sehr hohem Raumwiderstand werden nicht beansprucht. Die Reideaue als Kernraum von Feuchtlebensräumen der BfN-Lebensraumnetzwerke ist eine regional bedeutsame ökologische Verbundachse. Keine LSG im Untersuchungsraum. NSG in Planung sind ca. 200 m südlich der geplanten OU. Reideaue, Gehölze und trockene Bergbausukzessionsflächen sind wertvollste Lebensräume. Ertragspotential der Böden überwiegend hoch. Wasserschutzgebiete kommen nicht vor. Bodendenkmale sind im gesamten Untersuchungsraum verteilt. Waldflächen im Norden und Süden von Bruckdorf sind von Bedeutung für Frischluftentstehung. Dieskauer Park, Kleingartenanlage und Motocross-Off-Road Park sind von hoher Bedeutung für Erholung. Konfliktschwerpunkte sind die Versiegelung gewachsener Böden mit hohem Ertragspotential, die Beeinträchtigung wertvoller Lebensräume, die Zerschneidung von Kernräumen der BfN-Lebensraumnetzwerke , Zerschneidung faunistischer Funktionsbeziehungen, die Querung der Reideniederung u. Inanspruchnahme siedlungsnaher Erholungsräume. Die Überspannung der Reideaue mit einem Bauwerk zur ökolog. Durchgängigkeit ist vorgesehen.	II	10.311 Kfz/24h 838 SV 24h	nein

lfd. Nr.	Straße	Vorhaben	Gesamt-kosten	Achs-länge Trasse	Kosten pro km	Lärmvor-sorge notwen-dig	Auswirkung auf Flora und Fauna	Verbin-dungsfunk-tionsstufe	Verkehrsbelegung	
			(Mio.€)	(km)	(Mio.€/km)	Bestand (Straßenverkehrs-zählung 2010)			Prognose (Verkehrs-untersuchung)	
14 a	B 6n-Ost-Verlän-gerung	A 9/B 6n - Lgr. SN 02KK, Neubau 2-streifig	178,90	31,90	5,61	ja	Das Planungsgebiet gliedert sich in den Verdichtungsraum Bitterfeld-Wolfen (Wohn- und Industriegebiet), die Muldeaue (NATURA 2000/Überschwemmungsgebiet und Verbundkorridor) und ein zur „Dübener Heide“ gehörendes Waldgebiet. Gebietsteile gehören zur Bergbaufolgelandschaft mit mehreren Tagebaurestseen, die aus ökologischen Gründen oder als Naherholungsgebiete (z. B. "Goitzsche") sehr bedeutend sind und planungstechnische Zwangspunkte darstellen. Das Vorhaben ist mit Beeinträchtigungen bedeutender Schutzgüter wie der Zerschneidung von Verbundstrukturen und Überschwemmungsgebieten sowie Verlärmung von Wohngebieten verbunden, so dass technische Vermeidungsmaßnahmen wie eine Großbrücke über die Mulde, Grünbrücken nördl. der Ortslage (OL) Raguhn und südwestlich der OL Möhlau, Wilddurchlässe westlich der OL Zschornowitz und Krina sowie nördlich der OL Rösa und Lärmschutzwände für die OL Schmerz, Gossa und Schwemsal geplant wurden. Im Zuge der Trasse ergeben sich Konfliktpunkte mit dem gepl. NSG „Steilhang Raguhn-Schierau“, FFH-Gebiet „Untere Muldeaue“, gepl. NSG „Pöplitz“ mit „Möhlauer Mühlbach“ und „Pöplitz“, den Wohngebieten der OL Gossa u. Schmerz sowie der Mühlbachaue Rösa.	0/I		LEILA-Untersuchung Prognose 2025 A9 bis B184 24.700 Kfz/24h 6.500 SV/24 h B184 bis LGr.SN 14.600 Kfz/24h 2.830 SV/24h
14 b		A 9/B 6n-B 187 östl. Wittenberg 02KK, Neubau 2-streifig	100,3 ohne Um- und Ausbau	43,90	2,28	ja	Für das Planungsgebiet kennzeichnend sind der Verdichtungsraum Bitterfeld-Wolfen, die Muldeaue, die Bergbaufolgelandschaft bei Gräfenhainichen, die Waldgebiete der Dübener– und Oranienbaumer Heide, die Elbaue sowie der Siedlungsraum Wittenberg. Insbesondere die Flussauen und Waldgebiete besitzen eine sehr hohe ökologische Bedeutung oder sind bedeutende Naherholungsgebiete. Da eine Zerschneidung von Verbundstrukturen (z. B. BfN - Korridor Großsäuger südlich der Ortslage (OL) Bergwitz) und Überschwemmungsgebieten sowie Verlärmung von Wohnbauflächen unvermeidlich sind, wurden im Neubaubereich zahlreiche technische Vermeidungsmaßnahmen wie eine Muldegroßbrücke, Grün-/Wildbrücke nördl. der OL Radis, 4 Kleintierdurchlässe sowie Lärmschutzwände für die OL Radis und Pannigkau geplant und kostenseitig berücksichtigt. Konfliktpunkte ergeben sich im Neubaubereich mit dem gepl. NSG „Steilhang Raguhn-Schierau“, FFH-Gebiet „Untere Muldeaue“ und geplanten NSG „Pöplitz“ mit „Möhlauer Mühlbach“ und „Pöplitz“.	0/I		nein
15	B 27	TOU Hüttenrode 02KK, Neubau 2-streifig	7,60	2,50	3,04	nein	Nach Realisierung der landschaftspflegerischen Maßnahmen werden die vom Vorhaben verursachten unvermeidbaren Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes vollständig kompensiert und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt. Die FFH-Verträglichkeitsprüfung für das Gebiet Devonkalkgebiet bei Elbingerode und Rübeland kommt trotz ausgewiesener Maßnahme zur Schadensbegrenzung, aufgrund der anlagebedingten Flächenbeanspruchungen des Lebensraumtyps 6510 zu erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des Schutzgebietes. Es wurde eine FFH-Ausnahmeprüfung erstellt. Für das geplante Vorhaben liegen die Ausnahmegründe des § 34(3) BNatSchG vor. Das Vorhaben ist mit Realisierung einer entsprechenden Maßnahme zur Kohärenzsicherung zulassungsfähig. Im Artenschutzbeitrag wurden die zu erwartenden Störungs- und Schädigungstatbestände nach § 44 Abs.1 BNatSchG für die Vogelarten nach Artikel 1 VSchRL, sowie für die Tierarten nach Anhang IVa FFH-Richtlinie geprüft. Nach Umsetzung der aus dem Artenschutzbeitrag resultierenden Maßnahmen werden die artenschutzrechtlichen Konflikte vollständig kompensiert. Eine Verletzung von Verbotstatbeständen nach § 44 BNatSchG kann ausgeschlossen werden. Für besonders relevante Arten wurde eine entsprechende Maßnahme (Kleintierdurchlass) zur gefahrlosen Querung der Straße abgeleitet. Die Prüfung der Ausnahme nach § 45(7) BNatSchG ist für keine Art erforderlich.	III		SV-Verkehrskonzept Prognose VU 2025 4.030 Kfz/24h 489 SV/24h

lfd. Nr.	Straße	Vorhaben	Gesamtkosten	Achslänge Trasse	Kosten pro km	Lärmvorsorge notwendig	Auswirkung auf Flora und Fauna	Verbindungsstufungsfunktionsstufe	Verkehrsbelegung	
			(Mio.€)	(km)	(Mio.€/km)				Bestand (Straßenverkehrs-zählung 2010)	Prognose (Verkehrsuntersuchung)
16	B 71	OU Letzlingen 02KK, Neubau 2-streifig	17,20	4,00	4,30	nein	Zur Entwicklung umweltschonender Varianten erfolgte im Zuge der Vorbereitung der Projektanmeldung eine umfassende schutzgutbezogene Untersuchung der umweltfachlichen Gegebenheiten des Untersuchungsgebietes. Nach dem Variantenvergleich und der Auswahl der Vorzugsvariante bleiben zu erwartende Konfliktschwerpunkte auf die Querung des Wannegrabens bei Teerhütte reduziert. Betroffen sind hiervon die Schutzgüter Tiere und Pflanzen (Durchschneidung von Entwicklungsflächen des Ökologischen Verbundsystems) sowie Wasser (Querung eines Überschwemmungsgebietes). Demgegenüber sind Auswirkungen auf NATURA 2000-Gebiete nicht zu erwarten. Aufgrund der vorhandenen Lebensraumausstattung des Untersuchungsgebietes (Bäche, Gräben, Feuchtwiesen) und vor dem Hintergrund der starken Ausbreitung des Fischotter u. des Bibers in der Altmark wurden Querungen von Hauptgewässern (Bäche, höherrangige Gräben, hier: Wannegraben) fischotter- u. bibergerichtet dimensioniert u. in den Kosten berücksichtigt. Erhebliche Auswirkungen der Trasse sind durch geeignete landschaftspfl. Maßnahmen kompensierbar. Dabei ist besonderes Augenmerk der landschaftl. Einbindung des Straßenbauwerkes zu schenken.	II	6.293 Kfz/24h 1.284 SV/24h	nein
17	B 71	OU Estedt 02KK, Neubau 2-streifig	5,70	2,20	2,59	nein	Nach dem Variantenvergleich wurde die westliche Umfahrung von Estedt als Vorzugsvariante herausgearbeitet. Die Trasse befindet sich ausschließlich innerhalb des konfliktarmen Korridores. Konfliktschwerpunkte konnten gänzlich vermieden werden. Zu den wesentlichen Eingriffssachverhalten zählen die Flächeninanspruchnahme von Braunerde- sowie Braunerde-Fahlerdeböden unter intensiver Ackernutzung, sowie die Durchschneidung von Baumreihen als linienhafte Flurgehölze entlang von Wirtschaftswegen. Auswirkungen auf NATURA-2000-Gebiete wurden ausgeschlossen. Die Trassenlage im Nahbereich des Ortes führt zur Überschreitung des Orientierungswertes n. DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete. Mit einer Überschreitung des Grenzwertes der 16. BImSchV ist jedoch nicht zu rechnen. Erhebliche Auswirkungen der Trasse sind durch geeignete landschaftspfl. Maßnahmen kompensierbar. Da die Trasse vollständig innerhalb des LSG "Zichtauer Berge und Klötzer Forst" liegt, werden an ihre landschaftsgerechte Einbindung erhöhte Anforderungen gestellt, die in der Bearbeitung berücksichtigt wurden.	II	7.300 Kfz/24h 1.314 SV/24h	nein
18	B 71	OU Kakerbeck 02KK, Neubau 2-streifig	11,30	3,70	3,05	nein	Nach dem Variantenvergleich wurde die östliche Umfahrung von Kakerbeck als Vorzugsvariante herausgearbeitet. Die Trasse befindet sich ausschließlich innerhalb des konfliktarmen Korridores. Konfliktschwerpunkte konnten gänzlich vermieden werden. Zu den wesentlichen Eingriffssachverhalten zählen die Flächeninanspruchnahme von Braunerde-, Braunerde-Fahlerde- sowie im Nahbereich der Gräben nordöstlich des Ortes auch von Humusgleyböden. Diese stehen zumeist unter intensiver Ackernutzung. Weiterhin wird östlich Kakerbeck eine Waldfläche durchschnitten, die im Wesentlichen als monotoner Kiefernforst zu charakterisieren ist. Auswirkungen auf NATURA-2000-Gebiete wurden ausgeschlossen. Vor dem Hintergrund der starken Ausbreitung des Fischotter u. des Bibers in der Altmark wurden Querungen von Hauptgewässern (Bäche, höherrangige Gräben, hier: Mühlenbach) fischotter- u. bibergerichtet dimensioniert u. in den Kosten berücksichtigt. In den Bereichen der Ausschwenkung von der Bestandsstrasse der B 71 sind Überschreitungen des Orientierungswertes n. DIN 18005 für Allg. Wohngebiete zu erwarten. Mit einer Überschreitung des Grenzwertes der 16. BImSchV ist jedoch nicht zu rechnen. Die erheblichen Auswirkungen der Trasse sind durch geeignete landschaftspfl. Maßnahmen kompensierbar.	II	6.279 Kfz/24h 1.232 SV/24h	nein

lfd. Nr.	Straße	Vorhaben	Gesamtkosten	Achslänge Trasse	Kosten pro km	Lärmvorsorge notwendig	Auswirkung auf Flora und Fauna	Verbindungsstufungsfunktionsstufe	Verkehrsbelegung	
			(Mio.€)	(km)	(Mio.€/km)				Bestand (Straßenverkehrszählung 2010)	Prognose (Verkehrsuntersuchung)
19	B 71	OU Winterfeld 02KK, Neubau 2-streifig	12,00	3,30	3,64	nein	Nach dem Variantenvergleich wurde die östliche Umfahrung von Winterfeld als Vorzugsvariante herausgearbeitet. Die Trasse befindet sich ausschließlich innerhalb des konfliktarmen Korridores. Konfliktschwerpunkte konnten gänzlich vermieden werden. Zu den wesentlichen Eingriffssachverhalten zählen die Flächeninanspruchnahme von Braunerde- und Braunerde-Fahlerdeböden, die durchweg unter intensiver Ackernutzung stehen. Auswirkungen auf NATURA-2000-Gebiete wurden ausgeschlossen. Vor dem Hintergrund der starken Ausbreitung des Fischotters und des Bibers in der Altmark wurden Querungen von Hauptgewässern (Bäche, höherrangige Gräben, hier: Mühlengraben) fischotter- u. bibergerichtet dimensioniert u. in den Kosten berücksichtigt. Diese Maßnahme fördert auch die Biotopverbundfunktion dieser Gewässer für weitere Arten. Lokal treten Überschreitungen des Orientierungswertes n. DIN 18005 für Allg. Wohngebiete auf, mit einer Überschreitung des Grenzwertes der 16. BImSchV ist jedoch nicht zu rechnen. Die erheblichen Auswirkungen der Trasse sind durch geeignete landschaftspfl. Maßnahmen kompensierbar.	II	5.169 Kfz/24h 1.238 SV 24h	nein
20	B 71	OU Mahlsdorf 02KK, Neubau 2-streifig	10,30	2,20	4,68	nein	Nach dem Variantenvergleich wurde die westliche Umfahrung von Mahlsdorf als Vorzugsvariante herausgearbeitet. Die Trasse befindet sich nahezu durchgängig innerhalb des konfliktarmen Korridores. Einziger Konfliktschwerpunkt stellt die Querung des Grabensystems nordwestlich von Mahlsdorf dar, da damit eine Durchschneidung einer Kernfläche des Ökologischen Verbundsystems verbunden ist. Allerdings steht dieser Konfliktpunkt im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Einschleifen der neuen Trassenführung auf die alte Trasse der B 71, so dass Auswirkungen hinsichtlich einer Unterbrechung faunistischer Austauschbeziehungen auf ein minimales Maß reduziert bleiben. Zu den wesentlichen Eingriffssachverhalten zählen die Flächeninanspruchnahmen von intensiv genutztem Acker und Grünland. Letzteres unterliegt trotz naturgemäß grundwasserbestimmter Standortverhältnisse einer hohen Nutzungsintensität. Auswirkungen auf NATURA-2000-Gebiete wurden ausgeschlossen. Vor dem Hintergrund der starken Ausbreitung des Fischotters und des Bibers in der Altmark wurden Querungen von Hauptgewässern (Bäche, höherrangige Gräben, hier: Benkendorfer Vorfluter) fischotter- und bibergerichtet dimensioniert und in den Kosten berücksichtigt. Diese Maßnahme fördert auch die Biotopverbundfunktion dieser Gewässer für weitere Arten. Die erheblichen Auswirkungen der Trasse sind durch landschaftspfl. Maßnahmen kompensierbar.	II	4.892 Kfz/24h 886 SV/24 h	nein
21	B 71n	A 14 bis Haldensleben 02KK, Neubau einbahniger Querschnitt (RQ 15,5)	63,70	9,50	6,71	nein	Das Vorhabensgebiet befindet sich im Übergangsbereich zwischen Magdeburger Börde (Süden) und Ohreniederung (Norden). Die Magdeburger Börde ist durch hochoertragsfähige Böden und weitgehend strukturlose große Ackerflächen gekennzeichnet. Die Ohreniederung ist durch geringe Grundwasserflurabstände, kleinflächige und lineare Gehölzbestände an der Ohre selbst und deren Zuläufen sowie Acker- und Grünlandnutzung gekennzeichnet. Die Ohre ist lineares FFH-Gebiet (DE 3735-301) und als national bedeutsame Lebensraumachse zwischen Elbe und Drömling ausgewiesen. Sie hat ein ausgewiesenes Überschwemmungsgebiet. Im Nordwesten sind die Gewerbeansiedlungen der Kreisstadt Haldensleben prägend. Im Mittelteil befinden sich die beiden dörflichen Siedlungen Wedringen und Vahldorf. Im Süden bildet der Mittellandkanal (Dammlage) eine natürliche Grenze. Nördlich des Vorhabensgebietes befindet sich die Colbitz-Letzlinger Heide mit mehreren großflächigen NATURA-2000-Gebieten. Im Ergebnis der UVS-Raumempfindlichkeitsanalyse war eine Variante möglichst parallel zum Mittellandkanal unter Beachtung siedlungsnaher Erholungsbereiche und bei Einhaltung der Lärmvorsorgevorgaben zu finden. Die Ohreniederung war möglichst zu meiden. Die Ausgleichbarkeit der durch Bauvorhaben entstehenden Eingriffe ist nach derzeitigem Planungsstand durch geeignete Maßnahmen in vollem Umfang gegeben.	II		Prognose 2025 19.350 bis 19.700 Kfz/24h 3.670 bis 3.745 SV/24h

lfd. Nr.	Straße	Vorhaben	Gesamtkosten	Achslänge Trasse	Kosten pro km	Lärmvorsorge notwendig	Auswirkung auf Flora und Fauna	Verbindungsstufungsfunktionsstufe	Verkehrsbelegung	
			(Mio.€)	(km)	(Mio.€/km)				Bestand (Straßenverkehrszählung 2010)	Prognose (Verkehrsuntersuchung)
22	B 79	OU Halberstadt/Harsleben 02KK, Neubau 2-streifig	32,70	7,30	4,48		Im Ergebnis der Landschaftspflegerischen Begleitplanung werden die unvermeidbaren Beeinträchtigungen in Natur und Landschaft durch die geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen vollständig kompensiert. Im Artenschutzbeitrag wurden die zu erwartenden bau-, anlage- u. betriebsbedingten Störungs- u. Schädigungstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG für die europäischen wildlebenden Vogelarten nach Artikel 1 VSchRL, sowie für die streng geschützten wild lebenden Tierarten (Anhang IVa FFH-RL) geprüft. Sofern Schädigungen u. erhebliche Störungen prognostiziert wurden oder anzunehmen waren, wurde begutachtet, inwiefern durch artspezifische Vermeidungsmaßnahmen sowie zeitlich vorgezogen umzusetzende CEF-Maßnahmen Verbotstatbestände vermieden werden und somit die ökologische Funktionalität der betroffenen Lebensräume bewahrt werden konnte. Für besonders relevante Arten wie den Feldhamster und bestimmte Fledermäuse wurden entsprechende Maßnahmen wie Leiteinrichtungen mit Durchlässen bzw. Fledermausüberflughilfen abgeleitet. Nach Umsetzung der aus dem Artenschutzbeitrag resultierenden Maßnahmen werden die artenschutzrechtlichen Konflikte vollständig kompensiert.	II		VU Prognose 2025: B79/79a 17.130 Kfz/24h 1.010 SV/24h HBS Ost bis KP B81 4.760 Kfz/24h 320 SV/24h
23	B 79	OU Athenstedt 02KK, Neubau 2-streifig	4,50	2,80	1,61	nein	Mögliche Betroffenheiten sind für das FFH-Gebiet „Huy nördlich von Halberstadt“ und das gleichnamige Vogelschutzgebiet (SPA) zu beachten. Die flächeniden-tischen Gebiete werden durch das Vorhaben nicht gequert. Die bestehende B 79 und die geplante Nordumfahrung liegen im 1.000 m –Puffer um das Schutzgebiet. Es ist von keiner erheblichen Beeinträchtigung der maßgeblichen Bestandteile auszugehen. Es sind Artenschutzmaßnahmen für Fledermäuse, Vögel, potenziell auch für Reptilien, Amphibien und Wirbellose sowie ggf. weitere Säugetiere beachtet und in den Kosten berücksichtigt worden. Bei ihrer Berücksichtigung ist keine Verletzung der Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG zu erwarten. Der vom Vorhaben betroffene Natur- und Landschaftsraum (überwiegend Ackerflächen) stellt keinen unzerschnittenen verkehrsarmen Raum über 100 km² Größe dar. Die gewählte Linie weist keine besonderen Konfliktpunkte auf. Für alle Eingriffe sind entsprechende Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen möglich.	II	4.385 Kfz/24h 361 SV/24h	nein
24	B 80	OU Aseleben 02KK, Neubau 2-streifig	8,80	3,30	2,67	ja	Die B 80 verläuft auf der hügeligen Hochfläche zwischen dem Süßen See im Norden und dem ehemaligen Salzigen See im Süden. Auf fruchtbaren Lössstandorten (Schwarzerde, Pararendzina) sind Acker und Erwerbsgartenbau (Obstplantagen) die großflächig dominierende Nutzungsform. Naturschutzvorrangflächen konzentrieren sich auf die Uferbereiche des Süßen Sees im Norden (FFH-Gebiet DE 4536-301, zugleich NSG) sowie das Gebiet des ehemaligen Salzigen Sees im Südosten (FFH-Gebiet DE 4536-302, zugleich NSG: SPA DE 4536-401). Der Süße See ist von besonderer Bedeutung für die Erholungsnutzung. Die Vorzugsvariante führt zu keiner Inanspruchnahme von Naturschutzvorrangflächen. Vermieden wird auch die Inanspruchnahme oder Zerschneidung von Biotopverbundflächen überregionaler Bedeutung. Auf 1.500 m Länge wird randlich das LSG „Süßer und Salziger See“ gequert. Erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets DE 4536-302 und des SPA DE 4536-401 können aufgrund der Entfernung (>250 m) nicht sicher ausgeschlossen werden. Hinweise: FFH-Verträglichkeitsprüfung erforderlich, ggf. weitere Optimierung in Abwägung mit Belangen des Lärmschutzes (Annäherung an Ortslage Aseleben), durch Optimierung und ggf. Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen ist Minderung der Beeinträchtigungen unter die Erheblichkeit wahrscheinlich.	II	9.020 Kfz/24h 753 SV/24h	nein

lfd. Nr.	Straße	Vorhaben	Gesamtkosten	Achslänge Trasse	Kosten pro km	Lärmvorsorge notwendig	Auswirkung auf Flora und Fauna	Verbindungsstufungsfunktionsstufe	Verkehrsbelegung	
			(Mio.€)	(km)	(Mio.€/km)				Bestand (Straßenverkehrs-zählung 2010)	Prognose (Verkehrsuntersuchung)
25	B 81/ B 242	OU Hasselfelde 02KK, Neubau 2-streifig	41,20	4,60	8,96	ja	Die B 81/B 242 OU Hasselfelde verläuft vollständig außerhalb der Grenzen der NATURA 2000-Gebiete DE 4231-303 sowie DE 4232-401, jedoch auf einer Länge von 1.050 m innerhalb des 1.000 m-Pufferbereiches. Erhebliche Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele sowie ihrer maßgeblichen Bestandteile sind weitestgehend auszuschließen, da die OU innerhalb des Pufferbereiches bestandsnah verläuft und außerhalb der Schutzgebietsgrenzen in die B 81alt einschleift. Durch die B 81/B 242 OU Hasselfelde ist eine vollständige Entlastung des Stadtgebietes von Hasselfelde vom Durchgangsverkehr möglich. Die B 81/ B 242 OU Hasselfelde weist innerhalb ihres Streckenverlaufes 3 Konfliktschwerpunkte auf. Hier sind folgende schutzgutbezogenen Sachverhalte betroffen: Querung von Kernräumen eines Feuchtlebensraum, Tangieren von potenziellen Amphibienlebensräumen, siedlungsnahen Freiräumen (Lärm, Zerschneidung) und Baugebieten/ -flächen mit besonderer Bedeutung für Wohnen gemäß BauNVO (Lärm) sowie einem archäologischen Bodendenkmal. Erhebliche Umweltauswirkungen der B 81/B 242 OU Hasselfelde sind durch geeignete landschaftspflegerische und artenschutzrechtliche Maßnahmen vermeid-/kompensierbar. Die Brückenbauwerke über die Gewässer – insbesondere über die Hassel - werden unter naturschutzfachlichen Kriterien dimensioniert. Südlich Hasselfelde erfolgt die Errichtung von zwei Lärmschutzwänden.	II	6.645 Kfz/24h 678 SV/24h	nein
26	B 81	OU Blankenburg 02KK, Neubau 2-streifig	61,20	5,40	11,33	ja	Im Ergebnis der Landschaftspflegerischen Begleitplanung werden die unvermeidbaren Beeinträchtigungen in Natur und Landschaft durch die geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen vollständig kompensiert. Die FFH-Vorprüfungen zu den hier relevanten Gebieten kamen zu dem Ergebnis, dass nach Prüfung der Beeinträchtigungen des Vorhabens auf die jeweils relevanten Lebensraumtypen und Arten keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele abgeleitet werden konnten. Eine FFH-AP war demnach bei keinem FFH-Gebiet erforderlich. Im Artenschutzbeitrag wurden die zu erwartenden bau-, anlage- und betriebsbedingten Störungs- und Schädigungstatbestände nach §44 Abs.1 BNatSchG für die europäischen wildlebenden Vogelarten nach Artikel 1 VSchRL, sowie für die streng geschützten wild lebenden Tierarten (Anhang IVa FFH-RL) geprüft. Verbotstatbestände können durch artspezifische Vermeidungsmaßnahmen sowie zeitlich vorgezogen umzusetzende CEF-Maßnahmen vermieden werden. Nach Umsetzung der aus dem Artenschutzbeitrag resultierenden Maßnahmen, werden die artenschutzrechtlichen Konflikte vollständig kompensiert. Für besonders relevante Arten, wie Amphibien und Fledermäuse wurden entsprechende Maßnahmen wie Leiteinrichtungen mit Durchlässen und Fledermausüberflughilfen vorgesehen.	II	13.531 Kfz/24h 556 SV/24h	VU Prognose 2025: 9.760 Kfz/24h 980 SV/24h
27	B 81	OU Halberstadt 02KK, Neubau 2-streifig	42,00	10,70	3,93	ja	Die Vorzugsvariante ist eine Kombination aus zwei Nordvarianten. Durch diese Kombination können einzelne Umweltauswirkungen vermieden/gemindert werden. Die Vorzugsvariante verläuft vollständig außerhalb von NATURA 2000-Gebieten einschließlich des 1.000 m-Pufferbereiches. Erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungszustände sind auszuschließen. Innerhalb ihres Streckenverlaufes weist die Vorzugsvariante Konfliktschwerpunkte auf. Hier sind folgende schutzgutbezogenen Sachverhalte betroffen: - archäologische Bodendenkmale, - geschützte Baumreihen nach §21 NatSchG LSA, - BfN-Kernraum Feuchtlebensraum, - Böden mit sehr hohen Bodeneigenschaften, - Altlastenstandorte, - Überschwemmungsgebiet der Holtemme, - siedlungsnah Freiräume Halberstadt, Klein Quenstedt, Wehrstedt. Erhebliche Umweltauswirkungen sind durch geeignete landschaftspflegerische und artenschutzrechtliche Maßnahmen vermeid-/kompensierbar. Insgesamt sind alle untersuchten Varianten ähnlich zu bewerten. Ein höheres/geringeres Konfliktpotenzial der einzelnen Varianten resultiert überwiegend aus den Streckenlängen (Neuversiegelung), der Betroffenheit von Altstandorten, Denkmalbereichen und Gewässerquerungen. Sachverhalte mit zulassungshemmenden Umweltauswirkungen sind mit Ausnahme einzelner geschützter Biotope durch keine Variante betroffen.	II	Ost: 9.796 Kfz/24h 940 SV/24h Süd: 14.328 Kfz/24h 977 SV/24h	nein

Ifd. Nr.	Straße	Vorhaben	Gesamt- kosten (Mio.€)	Achs- länge Trasse (km)	Kosten pro km (Mio.€/km)	Lärmvor- sorge notwen- dig	Auswirkung auf Flora und Fauna	Verbin- dungsfun- ktionsstufe	Verkehrsbelegung	
									Bestand (Straßenverkehrs- zählung 2010)	Prognose (Verkehrs- untersuchung)
28	B 81	B 6n - Halberstadt 24KK, Erweiterung von 2- auf 4- streifig ohne Standstreifen	40,80	10,50	3,89	nein	Der Ausbau der B 81 von Halberstadt bis zur B 6n verläuft vollständig außerhalb der Schutzgebietsgrenzen von NATURA 2000-Gebieten, jedoch innerhalb der 1.000 m-Pufferzone zu den FFH Gebieten 4231-301 und DE 4131-302. Erhebliche Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele sowie ihrer maßgeblichen Bestandteile sind auszuschließen, da sich die Trasse am Verlauf der bestehenden Bundesstraße orientiert und geringfügig von der Schutzgebietskulisse abrückt. Die B 81 zwischen der B 6n AS Heimbürg und Halberstadt weist innerhalb ihres Streckenverlaufes 4 Konfliktschwerpunkte auf. Hier sind folgende schutzgutbezogenen Sachverhalte betroffen: -geschütztes Biotop/Baumreihe nach § 21-22 NatSchG LSA, - Böden mit sehr hohen Bodeneigenschaften, - Biotope mit hoher Bedeutung/ potentielle Lebensräume streng geschützter Arten, Bereich zur Wiedervernetzung von Großsäugerlebensräumen mit höchster Prioritätenklasse. Erhebliche Umweltauswirkungen der anzumeldenden Linie sind durch geeignete landschaftspflegerische und artenschutzrechtliche Maßnahmen vermeid-/kompensierbar. Zur Wiedervernetzung von Großsäugerlebensräumen und Verbundbeziehungen (im Bestand zerschnittene nationale Lebensraumachse/ -korridor) wird eine Grünbrücke mit einer nutzbaren Breite von 50 m nach MAQ vorgesehen.	II	14.328 Kfz/24h 977 SV/24h	nein
29	B 85	OU Kelbra-Berga 02KK, Neubau 2-streifig	38,50	5,70	6,75	nein	Die Schutzgüter Boden (landwirtschaftliche Nutzfläche/Bodentypen hoher Funktionsbewertung), Landschaft (Erholungsfunktion/ Landschaftsbildqualität mehrerer Landschaftsräume) und Mensch (siedlungsnaher Freiraum) werden beeinträchtigt. Wirkungen auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen, Biotope ergeben sich durch Zerschneidungen des FFH-Gebietes an der Helme, faunistischer Funktionsbeziehungen und des vom BfN ausgewiesenen UFR der Trockenlebensräume sowie der Beanspruchung des FFH-/ SPA-Gebietes am Kyffhäuser. Weiterhin werden hochwertige Biotope und das LSG „Kyffhäuser“ sowie potentielle Feldhamsterhabitate beansprucht. Das Schutzgut Wasser ist durch Querung des Überschwemmungsgebietes der Helme sowie von Fließgewässern mit hoher/sehr hoher Strukturgüte betroffen. Zur Querung der Helmeniederung ist ein Brückenbauwerk geplant (bereits bei Baukosten berücksichtigt), das den Bereich weiträumig überspannt. Somit bleibt die Durchgängigkeit des Niederungsbereiches sowie des UFR erhalten. Zum Ausgleich der anderen Beanspruchungen der Schutzgüter werden weitere Maßnahmen (z.B. Feldhamsterdurchlässe) notwendig, die jedoch in den oben aufgeführten Kosten für Naturschutz und Landschaftspflege überschlägig mit berücksichtigt sind. Eine ausgewiesene Gewerbefläche nördlich Berga ist durch die Überschreitung der Werte der DIN 18005 betroffen, Lärmvorsorgemaßnahmen sind jedoch nicht erforderlich.	III	3.485 Kfz/24h 389 SV/24h	nein

lfd. Nr.	Straße	Vorhaben	Gesamtkosten	Achslänge Trasse	Kosten pro km	Lärmvorsorge notwendig	Auswirkung auf Flora und Fauna	Verbindungsstufungsfunktionsstufe	Verkehrsbelegung	
			(Mio.€)	(km)	(Mio.€/km)				Bestand (Straßenverkehrs- zählung 2010)	Prognose (Verkehrs- untersuchung)
30	B 86	OU Annarode-Siebiggerode-Mansfeld 02KK, Neubau 2-streifig	31,60	9,90	3,19		Der Untersuchungsraum (UR) gehört naturräumlich zum Unterharz, liegt südlich von Mansfeld u. ist durch d. Hinterlassenschaften des ehemaligen Kupferschieferbergbaus sowie land- u. forstwirtschaftliche Nutzflächen geprägt. Aufgrund des Verkehrs sind innerhalb d. Ortschaften für d. Menschen erhebliche Vorbelastungen durch Lärm u. Schadstoffe, Erschütterungen, Lichtemissionen sowie Trennwirkungen vorhanden. Einer in besonderem Maße naturbetonten Erholung dient der im nördlichen Teil des Untersuchungsgebiets liegende Naturpark Harz. Innerhalb des URs sind die Ausläufer des Harzes u. die „Wipper“ (Gewässer 1. Ordnung) als überregionale Verbundeinheiten ausgewiesen. Innerhalb des URs befinden sich vier NATURA 2000-Gebiete, zwei NSGs u. ein LSG. Zu den wertgebenden Floren- u. Faunenelementen zählen die Kupfer-Grasnelke als Charakterart des Lebensraumtypes Schwermetallrasen u. die Europäische Wildkatze. Im Rahmen der Planung muss durch geeignete Maßnahmen eine Verschlechterung der Erhaltungszustände der vorkommenden Lebensraumtypen einschließlich der charakteristischen Arten sichergestellt werden. Die Bodenwertzahlen im UR liegen bei 60 bis 80. Die natürliche Ertragsfähigkeit wird mit hoch u. sehr hoch bewertet. Der UR liegt im Einzugsgebiet der „Wipper“. Die Wipper mündet bei Bernburg in die Saale. Neben dieser gibt es im UR eine Vielzahl weiterer kleiner Fließgewässer. Die Ausgleichbarkeit der durch Bauvorhaben entstehenden Eingriffe ist nach derzeitigem Planungsstand durch geeignete Maßnahmen in vollem Umfang gegeben.	II		VU Prognose 2025: 9.200 bis 10.200 Kfz/24h 2.290 bis 2.330 SV/24h
31	B 87	OU Weißenfels (Südtangente) 02KK, Neubau 2-streifig	24,50	6,20	3,95	nein	Der Untersuchungsraum gehört naturräumlich zur Lützen-Hohenmölsener Platte, liegt südlich der Stadt Weißenfels und ist durch ist durch wenig strukturierte landwirtschaftliche Nutzflächen, gewerblicher Nutzung und durch Verkehrswege (insbesondere die A 9 und B 87) geprägt. Aufgrund der Verkehrsbelastung sind innerhalb der Ortschaften für den Menschen erhebliche Vorbelastungen durch Lärm und Schadstoffe, Erschütterungen, Lichtemissionen sowie erheblichen Trennwirkungen vorhanden. Auf den großflächig landwirtschaftlich genutzten Flächen sind einige besonders und streng geschützte Arten, wie z. B. Feldhamster und Rotmilan, nachgewiesen. Für diese Arten sind im Rahmen der Planung entsprechende Maßnahmen vorzusehen. Innerhalb des Untersuchungsraumes befinden sich keine NATURA 2000-Gebiete und keine NSG's. Die überwiegend landwirtschaftlich genutzten Flächen südlich von Langendorf sind Teil des LSG's „Saaletal“. Die Bodenwertzahlen der Böden liegen bei 60 bis 80 (Lössböden). Die natürliche Ertragsfähigkeit wird mit hoch und sehr hoch bewertet. Die Ergiebigkeit und Qualität des Grundwasserleiters ist im überwiegenden Teil des Untersuchungsraumes hoch bis sehr hoch. Lokale Grundwasservorkommen mit wasserwirtschaftlicher Bedeutung sind großflächig vorhanden. Im Untersuchungsraum gibt es nur wenige, kleine Fließgewässer.	II	11.370 Kfz/24h 603 SV/24h	nein
32	B 87/ B 180	OU Wethau 02KK, Neubau 2-streifig	37,90	4,60	8,24	ja	Den Naturraum charakterisiert der Wechsel zwischen agrarisch geprägter Hochfläche und Taleinschnitt der Wethau. Kennzeichnend ist ferner ein hoher Zersiedelungsgrad. Das Gebiet berührt einen zur Aufnahme in die UNESCO-Welterbeliste vorgesehenen Raum. Besondere Landschaftsbildqualitäten besitzt dabei das Kropptal nördlich Wethau. Der Planungsraum liegt im LSG „Saale“ sowie im Naturpark „Saale-Unstrut-Triasland“. Im Süden liegt das FFH-Gebiet DE 4837-302, zugleich NSG. Das Wethautal und angrenzende Bereiche (Halbberge, Wälder südwestlich Wethau, Seitentäler) sind von überregionaler Bedeutung für den Biotopverbund. Zur Vermeidung/Minderung von Beeinträchtigungen des überregionalen Biotop- und Lebensraumverbunds erfolgt die Querung des Wethautals mittels Talbrücke. Erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets DE 4837-302 können aufgrund der Entfernung (>220 m) nicht sicher ausgeschlossen werden. FFH-Verträglichkeitsprüfung erforderlich. Bei weiterer Optimierung in Abwägung mit Lärmschutz und ggf. Vermeidungs- sowie CEF-Maßnahmen ist Minderung der Beeinträchtigungen unter die Erheblichkeit wahrscheinlich. Angesichts der UNESCO-Welterbeproblematik meidet die vorgeschlagene Variante die besonders sensible Kulturlandschaft des Kropptals.	II	14.644 Kfz/24h 1.034 SV/24h	nein

Ifd. Nr.	Straße	Vorhaben	Gesamtkosten	Achslänge Trasse	Kosten pro km	Lärmvorsorge notwendig	Auswirkung auf Flora und Fauna	Verbindungsstufungsfunktionstiefe	Verkehrsbelegung	
			(Mio.€)	(km)	(Mio.€/km)				Bestand (Straßenverkehrs- zählung 2010)	Prognose (Verkehrs- untersuchung)
33	B 87	OU Naumburg 02KK, Neubau 2-streifig	13,50	5,00	2,70	nein	Die geplante OU Naumburg verläuft südlich von Naumburg über landwirtschaftlich geprägte Hochflächen in entsprechendem Abstand zu wertvolleren Biotopstrukturen, wie dem Buchholz, dem Komplex der Streitweiden sowie dem Wethauer- und Weichauer Grund. Entsprechend dieser Biotopstrukturen sind insbesondere folgende Artengruppen von Bedeutung: Vögel, Fledermäuse und Wild. Europäische Schutzgebiete (NATURA 2000) werden vom Vorhaben weder berührt noch tangiert. Die vorherrschende Bodenart ist Lösslehm, mit einer Mächtigkeit zwischen 0 und 6 m. Oberflächengewässer befinden sich nicht im Planungsraum. Oberflächennahe Grundwasserleiter sind im Planungsraum nicht anzutreffen. Folgende erhebliche Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes sind durch den Bau der OU Naumburg zu erwarten: Flächeninanspruchnahme durch Überbauung, Verlust von Gehölzen und Zerschneidungswirkungen. Zur Kompensation der unvermeidbaren Eingriffe wurde ein Maßnahmenkonzept, welches Rückbau und Rekultivierung versiegelter Straßenabschnitte, Gehölzpflanzungen, Extensivierung von Ackerflächen und die Anlage von Grünland beinhaltet, erarbeitet. Mit diesen Maßnahmen verbleiben keine erheblichen und nachhaltigen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes.	II		VU Prognose 2020: 6.500 Kfz/24h 650 SV/24h
34	B 87	OU Bad Kösen 02KK, Neubau 2-streifig	76,90	13,60	5,65	nein	Hauptkonflikt ist die Querung des Saaletals, die mit erheblichen Veränderungen des Landschaftsbildes (Saalebrücke, Einschnitt in den Wachthügel) verbunden ist. FFH-Verträglichkeitsprüfungen: Das Vorhaben führt bis ca. 500 m an das FFH-Gebiet DE 4836-306 „Himmelreich bei Bad Kösen“ heran, quert das FFH-Gebiet DE 4836-304 „Saale-Ilm-Platten bei Bad Kösen“ im Bereich der Saale und tangiert bis ca. 300 m heran das FFH-Gebiet DE 4936-301 „Saalehänge bei Tultewitz südlich Bad Kösen“. Im Ergebnis der FFH - Verträglichkeitsprüfungen sind unter Berücksichtigung von Maßnahmen zur Schadensbegrenzung keine erheblichen Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen dieser FFH-Gebiete und damit der Kohärenz des Netzes NATURA 2000 zu erwarten. Artenschutz/FSU: Von 2005 bis 2007 fanden faunistische Sonderuntersuchungen statt, deren Ergebnisse v. a. in die nach Abschluss des Vorentwurfs noch nachzuarbeitende artenschutzrechtliche Bewertung einfließen. Neben Vermeidungsmaßnahmen wurden 12 artspezifische, vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen nach § 44 Abs. 1 BNatSchG (ACEF) vorgesehen.	II		VU Prognose 2020: 6.500 Kfz/24h 650 SV/24h
35	B 87	OU Taugwitz-Poppel-Gernstedt 02KK, Neubau 2-streifig	4,70	3,60	1,31	nein	Schutzgut Mensch: Die Erholungsnutzung spielt eine untergeordnete Rolle, sodass Veränderungen des Naturerlebens bzw. der Sichtbeziehungen als nachrangig bewertet werden. Südlich von Taugwitz trennt der Trassenverlauf den Sportplatz von der eigentlichen OD. Es kommt zu großen Flächenverlusten bei landwirtschaftlichen Nutzflächen. Es erfolgt eine Entlastung der Ortschaften von Lärm- und Schadstoffimmissionen sowie eine Verringerung der Unfallgefährdung. Schutzgut Tiere und Pflanzen: Durch überwiegende Nutzung von Intensivackerflächen, erfolgen nur kleinflächige Eingriffe in höherwertige Biotope. Die Querung eines Gewässers (Lißbach) des regionalen Biotopverbunds ist notwendig. Schutzgut Boden: Es herrschen Böden mit hohen und sehr hohen Ertragszahlen vor, einige Rückbaupotenziale bei den Altfahrbahnen der B 87 bestehen. Schutzgut Wasser: Die Querung eines Vorbehaltsgebietes für Wassergewinnung ist erforderlich. Schutzgut Landschaft: Die Trassenführung verläuft zumeist über Intensivackerflächen mit wenig landschaftsgliedernden Strukturen, Ausnahme bildet der Bereich südlich Taugwitz. Schutzgebiete: Der Naturpark wird durchquert sowie der 500 m-Puffer eines FFH-Gebietes tangiert.	II	4.584 Kfz/24h 384 SV/24h	nein

lfd. Nr.	Straße	Vorhaben	Gesamtkosten	Achslänge Trasse	Kosten pro km	Lärmvorsorge notwendig	Auswirkung auf Flora und Fauna	Verbindungsstufungsfunktionstiefe	Verkehrsbelegung	
			(Mio.€)	(km)	(Mio.€/km)				Bestand (Straßenverkehrs- zählung 2010)	Prognose (Verkehrs- untersuchung)
36	B 87	OU Eckartsberga 02KK, Neubau 2-streifig	7,70	1,90	4,05	nein	Schutzgut Mensch: Die Planungstrasse verläuft ortsnah, in unmittelbarer Nähe des Erholungsgebietes am östlichen Stadtrand von Eckartsberga. Es werden teils landwirtschaftliche Nutzflächen in Anspruch genommen. Schutzgut Tiere und Pflanzen: Die Trasse quert im südlichen Bereich Ackerflächen, ehe sie im Bereich des Finne-Höhenzuges mehrere hochwertige und sehr hochwertige Biotop (teils geschützte Biotop), wie Mischwald, Streuobstwiese, Gehölze sowie Grünländer und Staudenfluren quert bzw. tangiert. Es kommt zur Querung von unzerschnittenen Großräumen sowie von national bedeutsamen Lebensraumachsen lt. BfN. Ein Artenschutzbeitrag ist erforderlich. Schutzgüter Boden u. Wasser: Es werden keine Altlastflächen, Fließgewässer, Wasserschutz- und Überschwemmungsgebiete gequert sowie Vorbehaltsgebiete für Wassergewinnung beeinträchtigt. Schutzgut Landschaft: Es ist ein Eingriff in den landschaftlich hochwertigen Finne-Höhenrücken notwendig, die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und des Erlebniswertes der Landschaft soll durch die geländeangepasste Linien- und Gradientenführung gemindert werden. Schutzgebiete: Die Trasse verläuft durch einen Naturpark sowie ein Landschaftsschutzgebiet. Das nahegelegene FFH-Gebiet "Finne-Hänge bei Auerstedt" wurde planungs- und kostenseitig berücksichtigt.	II	5.685 Kfz/24h 522 SV/24h	nein
37	B 91	OU Theißen 02KK, Neubau 2-streifig	25,50	3,90	6,54	nein	Das Plangebiet wird überwiegend von monotonen, sehr strukturarmen landwirtschaftlichen Nutzflächen geprägt. Gehölzbestände konzentrieren sich vorrangig auf die Bereiche der Hochkippe, wobei Monokulturen aus Pappel, Birke, Kiefer und Schwarzerle vorherrschen. Entlang der Bahngleise finden sich Ruderalfluren. Die faunistische Ausstattung umfasst eine Vielzahl an gefährdeten und geschützten Arten. Von besonderer Bedeutung sind die Vorkommen von Rohrweihe, Rebhuhn, Kammmolch, Knoblauchkröte, Zauneidechse und verschiedene Fledermausarten. Europäische Schutzgebiete (NATURA 2000) werden vom Vorhaben weder berührt noch tangiert. Durch zahlreiche technische Minderungs-, Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen konnten die Eingriffe auf das unvermeidbare Maß beschränkt werden. Aus Artenschutzgründen sind spezifische Vermeidungs- und vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen erforderlich. Zur Kompensation der unvermeidbaren Eingriffe wurden Komplexmaßnahmen im Bereich der „Senkungsmulde der Schachtanlage Paul II“ und Aufforstungen geplant. Durch diese Maßnahmen verbleiben keine erheblichen und nachhaltigen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes.	II		VU Prognose 2025: 9.900 Kfz/24h 1.800 SV/24h
38	B 91	OU Naundorf 02KK, Neubau 2-streifig	8,90	1,30	6,85	ja	Die Kulturlandschaft ist maßgeblich von der Braunkohlengewinnung und –verarbeitung geprägt. Im Gebiet haben sich z. T. vielgestaltige Sekundärbiotop an Restlöchern oder in kleinflächig reliefierten Tiefbaubereichen (Grube Naundorf) und auf aufgeforsteten plateauartigen Kippen (Hochkippe Deuben) entwickelt. In der relativ gehölzarmen Bergbaufolgelandschaft sind die flächig oder linienhaft ausgebildeten Feldgehölzinseln insbesondere für Vögel und Fledermäuse von hoher Bedeutung. Besonnte Halden- und Kippenbereiche bieten der Zauneidechse Lebensraum. Infolge des Bergbaus haben sich in Geländeabsenkungen Feuchtbiotop gebildet. Der Nödlitzbach als Gewässer II. Ordnung besteht aus zwei wasserführenden Quellarmen und ist größtenteils verrohrt. Europäische Schutzgebiete (NATURA 2000) bestehen nicht. Aus Artenschutzgründen sind spezifische Vermeidungs- und vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen erforderlich. Zur Kompensation von Eingriffen wurden Entsiegelungen, Baum- und Strauchpflanzungen und der Umbau eines stillgelegten Brunnenhauses zu einem Artenschutzhaus geplant.	II		Prognose 2025 9.900 Kfz/24h 1.310 SV/24h

Ifd. Nr.	Straße	Vorhaben	Gesamt-kosten	Achs-länge Trasse	Kosten pro km	Lärmvor-sorge notwen-dig	Auswirkung auf Flora und Fauna	Verbin-dungsfunk-tionsstufe	Verkehrsbelegung	
			(Mio.€)	(km)	(Mio.€/km)				Bestand (Straßenverkehrs-zählung 2010)	Prognose (Verkehrs-untersuchung)
39	B 91	OU Deuben 02KK, Neubau 2-streifig	14,30	1,30	11,00	nein	Die Kulturlandschaft ist maßgeblich von der Braunkohlengewinnung und –verarbeitung geprägt. Im Gebiet haben sich z. T. vielgestaltige Sekundärbiotope an Restlöchern oder in kleinflächig reliefierten Tiefbaubereichen (Grube Naundorf) und auf aufgeforsteten plateauartigen Kippen (Hochkippe Deuben) entwickelt. In der relativ gehölzarmen Bergbaufolgelandschaft sind die flächig oder linienhaft ausgebildeten Feldgehölzinseln insbesondere für Vögel und Fledermäuse von hoher Bedeutung. Besonnte Halden- und Kippenbereiche bieten der Zauneidechse Lebensraum. Infolge des Bergbaus haben sich in Geländeabsenkungen Feuchtbiotope gebildet. Der Nödlitzbach als Gewässer II. Ordnung besteht aus zwei wasserführenden Quellarmen und ist größtenteils verrohrt. Europäische Schutzgebiete (NATURA 2000) bestehen nicht. Aus Artenschutzgründen sind spezifische Vermeidungs- und vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen erforderlich. Zur Kompensation von Eingriffen wurden Entsiegelungen, Baum- und Strauchpflanzungen und der Umbau eines stillgelegten Brunnenhauses zu einem Artenschutzhaus geplant.	II		Prognose 2025 9.900 Kfz/24h 1.310 SV/24h
40	B 100	Brehna-Bitterfeld 24KK, Erweiterung von 2- auf 4-streifig ohne Standstreifen	13,40	5,20	2,58	ja	NATURA 2000-Gebiete werden durch das Vorhaben nicht gequert oder berührt. Das Ausbauende liegt im Umfeld eines Naturschutzgebietes („Restloch Freiheit IV“), das aber nicht beeinträchtigt wird. Das Vorhaben liegt zudem im Nahbereich von rekultivierten Braunkohletagebauen, davon ein Kernraum des Lebensraumnetzwerkes. An einem Feldweg werden Gehölzbestände gequert. Es sind Artenschutzmaßnahmen für Vögel, potenziell auch für Fledermäuse, Amphibien, Reptilien und ggf. Fischotter (Querung über Land in die Restlöcher) beachtet und in den Kosten berücksichtigt worden. Bei ihrer Berücksichtigung ist keine Verletzung der Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG zu erwarten. Der vom Vorhaben betroffene Natur- und Landschaftsraum (überwiegend Straßenrandflächen, Acker und rekultivierte Bodenabbauflächen) stellt keinen unzerschnittenen verkehrsarmen Raum über 100 km ² Größe dar. Das Vorhaben weist keine besonderen Konfliktpunkte auf. Für alle Eingriffe sind entsprechende Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen möglich.	II	10.725 Kfz/24h 873 SV/24h	nein
41	B 107	OU Jerichow 02KK, Neubau 2-streifig	11,10	4,70	2,36	nein	Die anzumeldende Linie verläuft vollständig außerhalb der Grenzen des FFH-Gebietes DE 3437-302 sowie des SPA DE 3437-401. Die bestehende B 107 befindet sich gegenwärtig komplett innerhalb der 1.000m-Pufferzone zu den NATURA 2000-Gebieten. Mit der Errichtung der B 107 OU Jerichow rückt die Bundesstraße jedoch in östliche Richtung von der europäischen Schutzgebietskulisse ab. Erhebliche Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele sowie ihrer maßgeblichen Bestandteile sind daher durch die B 107 OU Jerichow auszuschließen. Ferner ist einzig durch die anzumeldende Linie eine Entlastung der Ortsdurchfahrt Jerichow vom Durchgangsverkehr und dessen negativer Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch möglich (Lärm, Schadstoffe, Trenneffekte). Die anzumeldende Linie weist innerhalb ihres Streckenverlaufes 3 Konfliktschwerpunkte auf. Hier sind folgende schutzgutbezogenen Sachverhalte betroffen: gesetzlich geschützte Baumreihen nach § 21 NatSchG LSA, Beeinträchtigung durch Lärm des Randsiedlungsbereiches von Jerichow sowie siedlungsnaher Freiräume, Beeinträchtigung von Böden mit sehr hohen Bodeneigenschaften und eines archäologischen Bodendenkmals. Erhebliche Umweltauswirkungen der anzumeldenden Linie sind durch geeignete landschaftspflegerische und artenschutzrechtliche Maßnahmen vermeid-/ kompensierbar.	II	6.204 Kfz/24h 750 SV/24h	nein

lfd. Nr.	Straße	Vorhaben	Gesamtkosten	Achslänge Trasse	Kosten pro km	Lärmvorsorge notwendig	Auswirkung auf Flora und Fauna	Verbindungs-funktionsstufe	Verkehrsbelegung	
			(Mio.€)	(km)	(Mio.€/km)				Bestand (Straßenverkehrs-zählung 2010)	Prognose (Verkehrs-untersuchung)
42	B 107	OU Fischbeck 02KK, Neubau 2-streifig	12,80	4,50	2,84	nein	Die anzumeldende Linie verläuft vollständig außerhalb den Grenzen des FFH-Gebietes DE 3437-302 sowie des SPA DE 3437-401. Innerhalb des 1.000 m-Pufferbereiches zu den NATURA 2000-Gebieten verläuft die Trasse lediglich südlich Fischbeck beim Ausschleifen aus dem Bestand. Erhebliche Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele sowie ihrer maßgeblichen Bestandteile sind auszuschließen, da die Bundesstraße mit der anzumeldenden Linie in östliche Richtung von der europäischen Schutzgebietskulisse abrückt. Weiterhin ist einzig durch die anzumeldende Linie eine Entlastung der Ortsdurchfahrt Fischbeck vom Durchgangsverkehr und dessen negativer Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch möglich (Lärm, Schadstoffe, Trenneffekte). Die B 107 OU Fischbeck weist innerhalb ihres Streckenverlaufes 2 Konfliktschwerpunkte auf. Hier sind die schutzgutbezogenen Sachverhalte Beeinträchtigung durch Lärm - Mischgebiet im Süden Fischbecks und siedlungsnaher Freiräume sowie ein Biotop nach § 22 NatSchG LSA und ein archäologisches Bodendenkmal betroffen. Erhebliche Umweltauswirkungen der anzumeldenden Linie sind durch geeignete landschaftspflegerische und artenschutzrechtliche Maßnahmen vermeid-/ kompensierbar.	II	6.204 Kfz/24h 750 SV/24h	nein
43	B 107	OU Sandau (Elbe) 02KK, Neubau 2-streifig	7,30	3,60	2,03	nein	Wirkungen auf das Schutzgut Boden ergeben sich durch die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzfläche und auf das Schutzgut Landschaft durch die Beeinträchtigung der Erholungsnutzung des LSG "Untere Havel". Das Schutzgut Tiere, Pflanzen, Biotope ist durch die Querung hochwertiger Biotope, wie das LSG „Untere Havel“, Grünländer und gut strukturierte Gräben, betroffen. Aus diesen Betroffenheiten resultieren landschaftspflegerische Ausgleichsmaßnahmen. Weiterhin werden durch die OU vom BfN ausgewiesene unzerschnittene Feuchtlebensräume gequert, so dass hier Maßnahmen zur Wahrung der Durchgängigkeit der Feuchtlebensräume notwendig werden (Durchlässe etc.). Das Schutzgut Mensch ist bei Bau-km 2+200 durch die Überschreitung des Orientierungswertes der DIN 18005 für Gewerbegebiete betroffen. Lärmvorsorgemaßnahmen resultieren daraus jedoch nicht.	II	5.248 Kfz/24h 657 SV/24h	nein
44	B 107	OU Oranienbaum 02KK, Neubau 2-streifig	12,60	4,20	3,00	ja	Die bestehende B 107 und die geplante Westumfahrung liegen im 1.000 m –Puffer um das FFH-Gebiet „Mittlere Oranienbaumer Heide“ sowie für das gleichnamige Vogelschutzgebiet (SPA) und ein gleichnamiges NSG. Die gewählte Linie verläuft über mehrere Kilometer parallel zur ihrer Ostgrenze. Da zwischen der gewählten Linie und den Schutzgebieten eine Erlebnisbahntrasse liegt, sind erhebliche Beeinträchtigungen der maßgeblichen Bestandteile nicht zwingend zu erwarten. Es sind Artenschutzmaßnahmen für Fledermäuse, Vögel, potenziell auch für sonstige Säugetiere, Reptilien und Wirbellose beachtet und in den Kosten berücksichtigt worden. Bei ihrer Berücksichtigung ist keine Verletzung der Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG zu erwarten. Der vom Vorhaben betroffene Natur- u. Landschaftsraum (überwiegend Wald) stellt keinen unzerschnittenen verkehrsarmen Raum über 100 km² Größe dar. Es wird jedoch der Rand eines Biosphärenreservates gequert. Die gewählte Linie weist durch die Überbrückung der Bahn (Fernwirkung für Schutzgüter Mensch u. Kultur- und Sachgüter) die Parallellage zur Ostgrenze der Schutzgebiete mit Querung des Biosphärenreservates (Schutzgut Biotope u. Tiere) und die Querung des Vorranggebietes für Trinkwassergewinnung (Schutzgut Wasser) besondere Konfliktpunkte auf. Für alle Eingriffe sind entsprechende Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen möglich.	II	5.050 Kfz/24h 438 SV/24h bis 7.704 Kfz/24h 547 SV/24h	nein

lfd. Nr.	Straße	Vorhaben	Gesamtkosten	Achslänge Trasse	Kosten pro km	Lärmvorsorge notwendig	Auswirkung auf Flora und Fauna	Verbindungsstufefunktionsstufe	Verkehrsbelegung	
			(Mio.€)	(km)	(Mio.€/km)				Bestand (Straßenverkehrszählung 2010)	Prognose (Verkehrsuntersuchung)
45	B 180	OU Kretzschau-Döschwitz 02KK, Neubau 2-streifig	24,70	4,30	5,74	nein	Der Untersuchungsraum (UR) befindet sich westl. von Zeitz u. ist stark anthropogen geprägt. Wenig strukturierte landwirtschaftliche Nutzflächen u. Flächen mit gewerblicher Nutzung dominieren den Untersuchungsraum (UR), der darüber hinaus durch Verkehrswege zerschnitten ist. Innerhalb der Ortschaften besteht eine erhebliche Vorbelastungen durch Lärm u. Schadstoffe, Erschütterungen, Lichtemissionen sowie eine erheblichen Trennwirkungen für die ansässige Bevölkerung. Bereiche mit überregionaler Bedeutung für Erholungssuchende sind die Jugendherberge u. der Kretzschauser See. Innerhalb des UR ist ein Vorbehaltsgebiet für den Aufbau eines ökol. Verbundsystems ausgewiesen. Von Bedeutung für das Schutzgut Arten Biotop sind die Randbereiche der vorhandenen Fließ- u. Stillgewässer. Hier befinden sich teilweise wertvolle Feucht- u. Nassbiotop. Große Teile des UR sind Bestandteil des Naturparks „Saale-Unstrut-Triasland“, wobei keine NATURA 2000-Gebiete, Natur- bzw. Landschaftsschutzgebiete ausgewiesen sind. Die Bodenwertzahlen sind hoch u. liegen zw. 60 bis 80. Die natürliche Ertragsfähigkeit wird mit hoch u. sehr hoch bewertet, was die intensive landwirtschaftliche Nutzung begründet. In dem Bereich in dem die geplante OU Kretzschau das Vorbehaltsgebiet für den Aufbau eines ökol. Verbundsystems quert, wird der Biotopverbund durch die Planung 2er Großbrücken von 200 bzw. 300 m Länge sichergestellt.	II	5.319 Kfz/24h 706 SV/24h	nein
46	B 180	OU Pretzsch 02KK, Neubau 2-streifig	6,40	1,90	3,37	ja	Die B 180 verläuft im Untersuchungsraum durch das gemäß REP festgesetzte Vorbehaltsgebiet für Landwirtschaft „Gebiete der Lützen-Hohenmölsener Platte“. Sich ergebende Konflikte mit Schutzgütern wurden durch die gewählte Streckenführung weitgehend vermieden oder kompensiert. Auf Grund der ortsnahe Streckenführung ist jedoch mit Lärmimmissionen zu rechnen, was dazu führt, dass am westlichen Ortsrand Pretzschs Lärmschutzwände erforderlich werden.	II	9.416 Kfz/24h 930 SV/24h	nein
47	B 180	OU Naumburg 02KK, Neubau 2-streifig	59,20	8,30	7,13	nein	Die Vorzugsvariante ist aus naturschutzfachlicher Sicht die umweltverträglichste Variante. Sie verläuft vollständig außerhalb der Schutzgebietsgrenzen von NATURA 2000-Gebieten einschließlich des 1.000 m-Pufferbereiches. Erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungszustände der benachbarten FFH-Gebiete sind auszuschließen. Die Vorzugsvariante weist innerhalb ihres Streckenverlaufes 4 Konfliktschwerpunkte (KSP) auf. Innerhalb der KSP sind folgende schutzgutbezogenen Sachverhalte betroffen: - archäologische Bodendenkmale, - geschützte Baumreihen und Biotop nach § 21-22 NatSchG LSA, - FND Kiesgrube GroßJena, - UFR Kernraum Waldlebensraum/ UFR Kernraum Trockenlebensraum (BfN), - Böden mit sehr hohen Bodeneigenschaften, - ein Altlastenstandort, - Überschwemmungsgebiet der Saale (§ 76 WHG), - Landschaftsbild innerhalb des LSG „Saale“, - siedlungsnah Freiräume Höhe Ortslage Schellsitz. Erhebliche Umweltauswirkungen der Vorzugsvariante sind durch geeignete landschaftspflegerische und artenschutzrechtliche Maßnahmen vermeid-/ kompensierbar.	II	16.224 Kfz/24h 724 SV/24h	nein

lfd. Nr.	Straße	Vorhaben	Gesamtkosten	Achslänge Trasse	Kosten pro km	Lärmvorsorge notwendig	Auswirkung auf Flora und Fauna	Verbindungsstufungsfunktionstiefe	Verkehrsbelegung	
			(Mio.€)	(km)	(Mio.€/km)				Bestand (Straßenverkehrszählung 2010)	Prognose (Verkehrsuntersuchung)
48	B 180	OU Farnstädt 02KK, Neubau 2-streifig	8,40	3,20	2,63	nein	Die Umweltbeeinträchtigungen stellen sich wie folgt dar: Naturschutzgebiete nach NatSchG LSA § 15 Pkt. 2 a), Nationales Naturmonument nach § 15 Pkt. 2 b) und Biosphärenreservat nach § 15 Pkt. 2 c) sind nicht vorhanden. Landschaftsschutzgebiet (LSG) nach NatSchG LSA § 15 Pkt. 2 d): LSG0073MQ_Weitschkerbachtal (638 ha Gesamtfläche): Das LSG liegt westlich der Gemeinde Schraplau und verläuft entlang des Weitschkerbaches bis südwestlich von Farnstädt. Der geringste Abstand durch die Trasse beträgt ca. 100 m, Auswirkungen sind nicht erkennbar. Geschützte Alleen nach § 21 NatSchG LSA und gesetzlich geschützte Biotop nach § 22 NatSchG LSA sind nicht vorhanden. Gebiete "NATURA 2000" nach § 23 NatSchG LSA sind nicht vorhanden. Schutzgebiete nach der Naturschutzrichtlinie der EU/Flora-Fauna-Habitat-Gebiete (92/43/EWG): Im Referenzraum befindet sich das FFH-Gebiet 0026DE4535 304 Stollen und Trockenrasen bei Unterfarnstädt in ca. 1 km Entfernung zur Trassenführung. Das FFH-Gebiet befindet sich vollständig innerhalb des LSG 0073MQ. Auswirkungen sind durch die Trassenführung nicht zu erkennen. Schutzgebiete nach dem Wassergesetz LSA (Wasserschutzgebiete) befinden sich nicht im Vorhabensgebiet, auch keine Schutzgebiete nach dem Waldgesetz LSA. Die Trasse berührt keine Schutzgebiete nach anderen Gesetzen. Vorliegende Umweltbelange stellen keine Hindernisse für dieTrassenführung dar.	II	5.304 Kfz/24h 618 SV/25h	nein
49	B 180	OU Aschersleben/Süd - Quenstedt 02KK, Neubau 2-streifig	24,20	8,40	2,88	nein	Charakteristisch für den Untersuchungsraum (UR) sind die weiträumigen,waldfreien Acherlandschaften und das tief eingeschnittene Eine-Tal mit vereinzelt Grünländern. Aus diesem Grund kommt den wenigen vorwiegend linienhaften Gehölzen und Feldgehölzen (z.B. Baum- und Strauchreihen an Fließgewässern, Hecken und Gebüschstrukturen an Wegen und Gleistrassen) eine besondere Bedeutung zu. Abgesehen vom streng geschützten Feldhamster konzentrieren sich die Lebensräume für die Fauna (hauptsächlich Vögel und Kleinsäuger) vorwiegend auf die o. g. Gehölzstrukturen. Der Raum weist Schutzgebiete bzw. Objekte gemäß nationalen bzw.europ.Recht auf. Das LSG Harz reicht z. T. in den UR hinein. Außerhalb des UR sind das FFH-Geb. "Brummtal bei Quenstedt" und "Kupferschieferhalden bei Hettstedt" ausgewiesen. Beeinträchtigungen werden vermieden bzw. kompensiert.	II		VU Prognose 2020: 5.900 bis 7.100 Kfz/24h 1.000 bis 1.150 SV/24h
50	B 180	OU Schneidlingen 02KK, Neubau 2-streifig	20,30	4,50	4,51	nein	Der Planungsraum ist durch eine intensive landwirtschaftliche Nutzung geprägt. Aus diesem Grund kommt den wenigen vorwiegend linienhaften Gehölzen und Feldgehölzen (z.B. Baum- und Strauchreihen an Fließgewässern, Hecken und Gebüschstrukturen an Wegen und Gleistrassen) eine besondere Bedeutung zu. Abgesehen vom streng geschützten Feldhamster konzentrieren sich die Lebensräume für die Fauna (hauptsächlich Vögel und Kleinsäuger) vorwiegend auf die o.g. Gehölzstrukturen. Da sich in der Nähe des geplanten Vorhabens „NATURA 2000“- Gebiete („Hakel“ und „Hakel südlich Kroppenstedt“) befinden, wurden, um Beeinträchtigungen ausschließen zu können, entsprechende Verträglichkeitsuntersuchungen durchgeführt.	II		VU Prognose 2020: 7.000 bis 7.600 Kfz/24h 1.050 bis 1.064 SV/24h
51 a	B 181	OU Zöschen-Wallendorf-Merseburg 02KK, Neubau 2-streifig	89,30	11,80	7,57	ja	Den Naturraum prägt die Agrarlandschaft der Lützen-Hohenmölsener Platte begrenzt von der Elster-Luppe-Aue im Norden und der Saaleaue im Westen. Kleinteilige Folgelandschaften des Kiesabbaus prägen den mittleren Teil des Gebietes. Eine landschaftliche Zäsur bildet ferner der Saale-Elster-Kanal (SEK). Naturschutzvorrangflächen konzentrieren sich auf die Saaleaue (SPA „Saale-Elster-Aue südlich Halle“, „Saale-, Elster-, Luppe-Aue zwischen Merseburg und Halle“). Bedeutung für den Biotop- und Lebensraumverbund kommt ferner den in unterschiedlichen Sukzessionsstadien befindlichen Kiesabbaufächen und dem SEK (inkl. FFH-Gebiet „Schafhufe“) zu. Mögliche Beeinträchtigung des FFH-Gebiets „Schafhufe“ (Entfernung > 120 m): ggf. FFH-VP erforderlich, ggf. weitere Optimierung der Trassenführung. Durch Optimierung und ggf. Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen ist Minderung der Beeinträchtigungen unter die Erheblichkeitsschwelle wahrscheinlich. Querung des SEK: Erhalt des Lebensraumverbunds durch vorgesehenes Brückenbauwerk	II	8.870 Kfz/24h 723 SV/24h bis 14.364 Kfz/24h 953 SV/24h	nein

lfd. Nr.	Straße	Vorhaben	Gesamtkosten	Achslänge Trasse	Kosten pro km	Lärmvorsorge notwendig	Auswirkung auf Flora und Fauna	Verbindungs-funktionsstufe	Verkehrsbelegung	
			(Mio.€)	(km)	(Mio.€/km)				Bestand (Straßenverkehrs-zählung 2010)	Prognose (Verkehrs-untersuchung)
51 b		OU Zöschen-Wallendorf 02KK, Neubau 2-streifig	43,30	10,90	3,97	nein	Den Naturraum prägt die Agrarlandschaft der Lützen-Hohenmölsener Platte begrenzt von der Elster-Luppe-Aue im Norden und der Saaleaue im Westen. Kleinteilige Folgelandschaften des Kiesabbaus prägen den mittleren Teil des Gebietes. Eine landschaftliche Zäsur bildet ferner der Saale-Elster-Kanal (SEK). Naturschutzvorrangflächen konzentrieren sich auf die Saaleaue (SPA „Saale-Elster-Aue südlich Halle“, „Saale- Elster- Luppe-Aue zwischen Merseburg und Halle“). Bedeutung für den Biotop- und Lebensraumverbund kommt ferner den in unterschiedlichen Sukzessionsstadien befindlichen Kiesabbauflächen und dem SEK (inkl. FFH-Gebiet „Schafhufe“) zu. Verbleibende Beeinträchtigungen sind mögliche Beeinträchtigung des FFH-Gebiets „Schafhufe“ (Entfernung > 120 m), FFH-VP erforderlich, ggf. weitere Optimierung der Trassenführung durch Optimierung und ggf. Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen ist Minderung der Beeinträchtigungen unter die Erheblichkeitsschwelle wahrscheinlich. Querung SEK mit Erhalt des Lebensraumverbunds durch vorgesehenes Brückenbauwerk	II	8.870 Kfz/24h 723 SV/24h bis 9.614 Kfz/24h 875 SV/24h	nein
52	B 183	OU Bitterfeld 02KK, Neubau 2-streifig	81,40	6,90	11,80	ja	Den Planungsraum prägen Wohn- und Mischgebiete sowie im Südteil großflächige Gewerbe-/ Industrieansiedlungen. Die relevanten OD sind Bitterfeld, Wolfen Altstadt/-Nord/-Süd, Reuden, Thalheim, Sandersdorf, Wachtendorf und Greppin. Die ökologisch wertvollen, teils als Schutzgebiete ausgewiesenen, Flächen der Muldeaue mit dem Erholungsraum Salegaster Forst (FFH/SPA-Gebiet, Verbundkorridor und Überschwemmungsgebiet) und der Fuhneaue reichen z. T. bis unmittelbar an die Siedlungen heran. Im Südosten des Gebietes, im Bereich der Alten Mulde, schließt sich das Naherholungsgebiet an der Goitzsche (Tagebaurestsee) an. Da eine Beeinträchtigung bedeutender Schutzgüter wie die Zerschneidung von Verbundstrukturen oder Verlärmung von Wohnbauflächen nicht vollständig zu vermeiden ist, wurden technische Vermeidungsmaßnahmen wie ökologisch gestaltete Brücken über die Fließgewässer Leine und Alte Mulde sowie Lärmschutzwände für die OL Wolfen Süd (Thalheimer Str.), Greppin (Karl-Liebknecht-Str.) und Bitterfeld (Lindenthalstraße) kostenseitig berücksichtigt. Konfliktpunkte ergeben vor allem im Bereich der Wohnbauflächen in Greppin sowie der Querungen der Fließgewässer Leine, Gelbes Wasser und Altarm Alte Mulde.	II	12.738 Kfz/24h 717 SV/24h	nein
53	B 183	OU Gnetzschesch 02KK, Neubau 2-streifig	2,00	3,10	0,65	nein	NATURA 2000-Gebiete werden durch das Vorhaben nicht gequert oder berührt. Die bestehende B 183 und die geplante Ostumfahrung liegen nicht im Bereich von Schutzgebieten. Die gewählte Linie liegt jedoch im Nahbereich von zwei Feuchtgebieten, davon ein Kernraum des Lebensraumnetzwerkes. An einem Feldweg werden Gehölzbestände gequert. Es sind Artenschutzmaßnahmen für Amphibien, Vögel, potenziell auch für Fledermäuse ggf. Fischotter (Querung über Land vom Landgraben zum Feuchtgebiet bei Cosa) beachtet und in den Kosten berücksichtigt worden. Bei ihrer Berücksichtigung ist keine Verletzung der Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG zu erwarten. Der vom Vorhaben betroffene Natur- und Landschaftsraum (überwiegend Ackerflächen) stellt keinen unzerschnittenen verkehrsarmen Raum über 100 km² Größe dar. Die gewählte Linie weist keine besonderen Konfliktpunkte auf. Für alle Eingriffe sind entsprechende Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen möglich.	II	6.710 Kfz/24h 840 SV/24h	nein
54	B 183	OU Prosigk 02KK, Neubau 2-streifig	2,50	5,00	0,50	nein	NATURA 2000-Gebiete werden durch das Vorhaben nicht gequert oder berührt. Die bestehende B 183 und die geplante Ostumfahrung liegen nicht im Bereich von Schutzgebieten. Die gewählte Linie liegt jedoch im Nahbereich von zwei Feuchtgebieten, davon ein Kernraum des Lebensraumnetzwerkes. An einem Feldweg werden Gehölzbestände gequert. Es sind Artenschutzmaßnahmen für Amphibien, Vögel, potenziell auch für Fledermäuse beachtet und in den Kosten berücksichtigt worden. Bei ihrer Berücksichtigung ist keine Verletzung der Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG zu erwarten. Der vom Vorhaben betroffene Natur- und Landschaftsraum (überwiegend Ackerflächen) stellt keinen unzerschnittenen verkehrsarmen Raum über 100 km² Größe dar. Die gewählte Linie weist keine besonderen Konfliktpunkte auf. Für alle Eingriffe sind entsprechende Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen möglich.	II	6.710 Kfz/24h 840 SV/24h	nein

lfd. Nr.	Straße	Vorhaben	Gesamt-kosten	Achs-länge Trasse	Kosten pro km	Lärmvor-sorge notwen-dig	Auswirkung auf Flora und Fauna	Verbin-dungsfunk-tionsstufe	Verkehrsbelegung	
			(Mio.€)	(km)	(Mio.€/km)				Bestand (Straßenverkehrs-zählung 2010)	Prognose (Verkehrs-untersuchung)
55	B 184	TOU Roßlau/Tornau 02KK, Neubau 2-streifig	34,50	3,70	9,32	ja	Das Vorhaben berührt das südliche Stadtgebiet von Roßlau (Gewerbe-, Wohn- und Mischgebiete) und das durch landwirtschaftliche Nutzung geprägte westliche Umland, damit einen Raum mit insgesamt geringem naturschutzfachlichen Konfliktpotential. Zu beachten ist das Waldgebiet der Biethe am westlichen Stadtrand mit Bedeutung für die Naherholung und die klimatische Ausgleichsfunktion. Für die südlich des Vorhabens in der Elbaue gelegenen FFH-Gebiete DE 4138-301 und 4140-304 sowie das SPA 4139-401 sind keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten (Ergebnis der FFH-Vorprüfungen im Zuge der Vorplanung). Es verbleiben Konflikte mit dem Schutzgut Mensch (Lärm) im südlichen Stadtgebiet.	0/I		VU Prognose 2025: 11.370 Kfz/24h 830 SV/24h
56	B 184	OU Zerbst 02KK, Neubau 2-streifig	28,40	8,40	3,38	nein	Von den FFH- und Vogelschutzgebieten im Umfeld wird der 1.000 m-Puffer um das SPA-Gebiet „Zerbster Land“ am Bauanfang berührt (FFH-Vorprüfung erforderlich). Für das innerstädtische FFH-Gebiet „Keller Schloßruine Zerbst“ (mit Flugrouten um das Fledermausquartier) ist eine Vorprüfung anzuraten. Es sind Artenschutzmaßnahmen für Fischotter, Biber, Fledermäuse sowie Vögel, potenziell auch für Reptilien, Amphibien u. wirbellose sowie ggf. weitere Säugetiere erforderlich. Bei ihrer Berücksichtigung werden voraussichtlich keine Verbotstatbestände (§ 44 BNatSchG) erfüllt. Die Vorzugslösung beansprucht nur wenige faunistisch bedeutsame Biotope. Der vom Vorhaben betroffene Natur- und Landschaftsraum stellt keinen unzerschnittenen verkehrsarmen Raum über 100 km² dar. Die gewählte Linie weist durch die relative Nähe zum westlichen und südlichen Stadtrand von Zerbst sowie die verhältnismäßig kurze Streckenlänge nur wenige Konfliktpunkte auf (durch entsprechende Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen bewältigbar: u. a. ausreichende Dimensionierung der Brücken über Hauptnuthe und Werder Nuthe als regionale Vernetzungselemente).	0/I	10.797 Kfz/24h 912 SV/24h	nein
57	B 184	OU Wahlitz-Menz-Königsborn-Heyrothsberge 02KK, Neubau 2-streifig	34,10	10,70	3,19	nein	Die Vorzugslinie verläuft vollständig außerhalb der Grenzen der FFH-Gebiete DE 3936-301 u. DE 3837-301, jedoch teilw. innerhalb des 1.000m-Pufferbereiches zu den Schutzgebieten. Hier verläuft sie zum einen auf einer Länge von 1.200m auf der bestehenden B 1 bzw. zum anderen in einem Mindestabstand > 630m zum FFH-Gebiet DE 3936-301. Erhebl. Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele sowie ihrer maßgeblichen Bestandteile sind auszuschließen. Einzig durch die anzumeldende Linie ist eine Entlastung der Ortsdurchfahrten Wahlitz, Menz, Königsborn und Heyrothsberge vom Durchgangsverkehr und dessen negativer Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch möglich (Lärm, Schadstoffe, Trenneffekte). Die Ortsumgehung weist innerhalb ihres Streckenverlaufes 4 Konfliktschwerpunkte auf. Hier sind folgende schutzgutbezogenen Sachverhalte betroffen: pot. lokale faunistische Funktionsbeziehungen, geschützte Baumreihe nach § 21 NatSchG LSA, archäolog. Bodendenkmale sowie siedlungsnah Freiräume von Königsborn und Baugebiete/Bauflächen mit besonderer Bedeutung für Wohnen gemäß BauNVO. Erhebliche Umweltauswirkungen der anzumeldenden Linie sind durch geeignete landschaftspflegerische und artenschutzrechtliche Maßnahmen vermeid-/kompensierbar. Im Ergebnis der Konfliktanalyse sind in Höhe des Ortsteils Königsborn, der Ortschaft Menz und der Ortschaft Wahlitz passive Maßnahmen zum Lärmschutz erforderlich.	0/I	8.366 Kfz/24h 799 SV/24h bis 12.794 Kfz/24h 985 SV/24h	nein
58	B 185	OU Mosigkau 02KK, Neubau 2-streifig	9,90	5,20	1,90	ja	Es sind Artenschutzmaßnahmen für Fledermäuse, Vögel, potenziell auch für Reptilien, Amphibien und wirbellose sowie ggf. weitere Säugetiere erforderlich. Bei Berücksichtigung von Schutzmaßnahmen sind keine Verletzungen der Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG zu erwarten. Der vom Vorhaben betroffene Natur- und Landschaftsraum stellt keinen unzerschnittenen verkehrsarmen Raum über 100 km² Größe dar. Die gewählte Linie weist durch die relative Nähe zum südlichen Ortsrand von Mosigkau und die verhältnismäßig kurze Streckenlänge mit einer frühen Einbindung in die vorhandene B 185 nur wenige Konfliktpunkte auf, die durch entsprechende Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen bewältigbar sind. Hierzu gehört die ausreichende Dimensionierung der Brücke über die Zietheniederung/den Libbesdorfer Landgraben als regionales Vernetzungselement für Feuchtlebensräume und Waldlebensräume.	II	6.673 Kfz/24h 590 SV/24h	nein

lfd. Nr.	Straße	Vorhaben	Gesamtkosten	Achslänge Trasse	Kosten pro km	Lärmvorsorge notwendig	Auswirkung auf Flora und Fauna	Verbindungs-funktionsstufe	Verkehrsbelegung	
			(Mio.€)	(km)	(Mio.€/km)				Bestand (Straßenverkehrs-zählung 2010)	Prognose (Verkehrs-untersuchung)
59	B 185	OU Köthen 02KK, Neubau 2-streifig	13,10	4,30	3,05	ja	Die untersuchten Varianten sind hinsichtlich qualitativer umweltfachlicher Wertungsaspekte wie folgt einzuschätzen: Alle untersuchten Varianten sind aus Sicht der Schutzgüter der UVPG als ungünstig zu betrachten. Unter Berücksichtigung von ausreichend dimensionierten Brücken kann eine erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele ausgeschlossen werden. Im Bereich der Zietheniederung bei Zehringen wird ein Vorbehaltsgebiet für den Aufbau eines ökologischen Verbindungssystems gequert. Es sind Artenschutzmaßnahmen für Fledermäuse, Vögel, potenziell auch für Reptilien, Amphibien, wirbellose sowie ggf. weitere Säugetiere erforderlich. Bei ihrer Berücksichtigung ist keine Verletzung der Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG zu erwarten. Der vom Vorhaben betroffene Natur- und Landschaftsraum stellt keinen unzerschnittenen verkehrsarmen Raum über 100 km² Größe dar. Durch die Trassennähe zu den Orten Zehringen und Mezien ist in der weiteren Planung die Erforderlichkeit von Lärmschutzmaßnahmen zu prüfen.	II	12.512 Kfz/24h 906 SV/24h	nein
60	B 185	OU Ballenstedt 02KK, Neubau 2-streifig	14,60	4,50	3,24	nein	Das Plangebiet wird durch überwiegend strukturarme landwirtschaftliche Nutzflächen geprägt. Entlang des Höhenzuges der Schier- und Steinberge erstrecken sich Halbtrockenrasen, Ruderalfluren und Streuobstwiesen. Es wurden verschiedene Fledermausarten, der Feldhamster und zahlreiche Brut- und Zugvögel nachgewiesen. Im Planungsraum verläuft die Getel, ein Gewässer II. Ordnung, welches jedoch als relativ naturfern einzustufen ist. Im Planungsraum bzw. daran angrenzend befinden sich 2 FFH-Gebiete und ein SPA- Gebiet. Die durchgeführten VP'en kamen zu dem Ergebnis, dass erhebliche Beeinträchtigungen dieser Gebiete durch das Vorhaben ausgeschlossen werden können. Aus Artenschutzgründen sind spezifische Vermeidungs- und vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen wie bspw. die Umsiedlung von Feldhamstern auf eine hamsterfreundlich bewirtschaftete Fläche erforderlich. Als Kompensationsmaßnahmen wurden Entsiegelungen, Pflanzung von Feldgehölzen und Baumreihen und die Renaturierung eines verrohrten Abschnittes der Getel geplant. Nach Umsetzung dieser Maßnahmen verbleiben keine nicht ausgeglichenen oder ersetzten Eingriffe in Natur und Landschaft.	III	5.761 Kfz/24h 179 SV/24h	ja
61	B 185	OU Hoym 02KK, Neubau 2-streifig	15,40	4,20	3,67	nein	Das Schutzgut Tiere, Pflanzen, Biotope wird durch die Querung des FFH-Gebietes "Bode und Selke im Harzvorland" (Lebensraum für z.B. Vögel, Fledermäuse), des Wanderkorridors entlang der Selke (großräumige faunistische Funktionsbeziehung hoher Wertigkeit) sowie durch Querung der vom BfN als unzerschnittener Funktionsraum der Feuchtlebensräume ausgewiesenen Selkeniederung beeinträchtigt. Daher werden Maßnahmen notwendig, die die Durchgängigkeit der Selkeniederung gewährleisten. Dies wurde im Rahmen der Planung eines entsprechend dimensionierten Bauwerkes in den Kosten zur OU Hoym bereits berücksichtigt. Dennoch können weitere Maßnahmen wie z.B. Fledermausleitpflanzungen etc. erforderlich werden. Hinzu kommen durch die Querung von Feldhamsterhabitaten mögliche Leiteinrichtungen oder die Einrichtung von Schonflächen. Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden ergeben sich durch die Überformung landwirtschaftlicher Nutzfläche sowie von Böden mit hoher bzw. sehr hoher Funktionsbewertung. Im Zuge der Querung der Selkeniederung werden die Landschaftsbildqualität und die Erholungsnutzung dieser eingeschränkt. Für diese Schutzgüter können ebenfalls landschaftspflegerische Maßnahmen notwendig werden. Alle erforderlichen Maßnahmen, einschl. das bereits berücksichtigte Brückenbauwerk über das Selke-Tal, wurden überschlägig in die oben benannten Kosten für Natur und Landschaft mit einbezogen.	III	6.540 Kfz/24h 463 SV/24h	nein
62	B 187	OU Holzdorf 02KK, Neubau 2-streifig	11,90	3,80	3,13		Im Wirkbereich des Projektes liegen keine FFH- oder Vogelschutzgebiete. Es sind Artenschutzmaßnahmen für Fischotter, Fledermäuse, Vögel, potenziell auch für Reptilien, Amphibien und wirbellose sowie ggf. weitere Säugetiere erforderlich. Bei ihrer Berücksichtigung sind keine Verletzungen der Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG zu erwarten. Der vom Vorhaben betroffene Natur- und Landschaftsraum stellt keinen unzerschnittenen verkehrsarmen Raum über 100 km² Größe dar.	II	3.060 Kfz/24h 462 SV/24h	nein

lfd. Nr.	Straße	Vorhaben	Gesamtkosten	Achslänge Trasse	Kosten pro km	Lärmvorsorge notwendig	Auswirkung auf Flora und Fauna	Verbindungsstufungsstufe	Verkehrsbelegung	
			(Mio.€)	(km)	(Mio.€/km)				Bestand (Straßenverkehrs-zählung 2010)	Prognose (Verkehrs-untersuchung)
63 a	B 187	OU Jessen 02KK, Neubau 2-streifig	13,40	5,50	2,44		Der Naturraum ist von Kieferwäldern und Äckern geprägt. Im Osten befindet sich an Hanglagen Wein- und Obstanbau. Im Süden findet man strukturreiches Grünland in der Aue der Schwarzen Elster. Im Norden liegt die Glücksburger Heide. NATURA 2000 Gebiete sind bei der Ortsumfahrung weder indirekt noch direkt betroffen. Es kommt zur Querung des LSG „Arnsdorfer-Jessener-Schweinitzter Berge“ und zur Beanspruchung von Bereichen mittlerer bis sehr hoher Raumwiderstände. Die südexponierten Obst- und Weinbauflächen sind wertvolle Lebensräume. Vorkommen wertvoller Arten vor allem in xerothermen Lebensräumen sind zu erwarten. Das Ertragspotential der Böden ist mittel bis sehr hoch. Im Trasseverlauf befinden sich Bereiche mit sehr hohen Grundwasser-Neubildungsraten und geringem Pufferungsvermögen. Wasserschutzgebiete kommen nicht vor. Das Waldgebiet im Norden von Jessen hat hohe Bedeutung für die Lufthygiene. Die Niederungen der Elbe und Schwarzen Elster sind grundwasserbeeinflusst (Konfliktpotential für Wasser, Boden). Konflikträchtig sind auch die Wein- und Obstbauflächen im Norden von Jessen und Annäherungen an Siedlungsflächen entlang der „Alten Wittenberger Straße“. Die Ausgleichbarkeit der durch Bauvorhaben entstehenden Eingriffe ist nach derzeitigem Planungsstand durch geeignete Maßnahmen in vollem Umfang gegeben.	II	8.121 Kfz/24h 786 SV/24h	nein
63 b	B 187	OU Listerferda-Elster-Iserbergka-Mühlanger 02KK, Neubau 2-streifig	28,60	13,10	2,18		Der Naturraum des Vorfläming ist von Kieferwäldern und Äckern geprägt, Eine Zäsur erfolgt durch der Elbe zufließende Bachtälchen. Im Süden befindet sich strukturreiches Grünland in der Aue der Schwarzen Elster. Im Osten sind an Hanglagen Wein- und Obstanbaugebiete vorhanden. NATURA 2000 Gebiete sind bei der Ortsumgehung weder indirekt noch direkt betroffen. Der NP „Fläming“ sowie das LSG „Wittenberger Vorfläming und Zahnabachtal“ werden gequert. Bereiche mittlerer bis sehr hoher Raumwiderstände werden beansprucht. Ein Gutachten zur Flora und Fauna wird bei der weiteren Planung erforderlich. Das Ertragspotential der Böden ist mittel und im Trassenverlauf befinden sich Bereiche mit sehr hohen GW-Neubildung und geringem Pufferungsvermögen. Wasserschutzgebiete kommen nicht vor. Der Wald im Norden von Elster hat hohe Bedeutung für die Lufthygiene. Konflikträchtig sind Gräben und Bäche als potentielle Ausbreitungskorridore für Biber und Fischotter.	II	6.382 Kfz/24h 970 SV/24h	nein
64	B 187	OU Coswig-Griebo 02KK, Neubau 2-streifig	57,20	11,40	5,02	ja	Das Vorhaben berührt den südl. Teil des Naturschutzgebietes „Pfaffenheide – Wörpener Bach“, welches gleichzeitig FFH-Gebiet „Pfaffenheide – Wörpener Bach nördlich Coswig“ ist. Da die Ortslage von Coswig bis unmittelbar an das Gebiet reicht und südl. die überregional bedeutsame Verbundachse des Elbtales verläuft, sind erhebliche Beeinträchtigungen nicht vermeidbar. Weiter östlich muss das lineare FFH-Gebiet „Grieboer Bach östlich Coswig“ gequert werden. Hier konnte eine Linienführung gefunden werden, die erhebliche Beeinträchtigungen vermeidet. Im Osten des Plangebietes verläuft die Trasse innerhalb des LSG „Roßlauer Vorfläming“. In östl. Richtung schließt sich das LSG „Wittenberger Vorfläming und Zahnabachtal“ an. Nur einen geringen Flächenanteil im Plangebiet weist das LSG „Elbtal zwischen Wittenberg und Bösewig“ auf, welches den südöstlichen Planungsraum tangiert. Das gesamte Plangebiet nördl. der B 187 liegt innerhalb des NP „Fläming/ Sachsen-Anhalt“. Südl. der B 187 grenzt das BR „Mittelbe“ an. Ein Abschnitt des Grieboer Baches, einschließlich des einmündenden Mühlgrabens ist als FND „Grieboer Bach II (nördl. Waldbad)“ gesetzl. geschützt. Der Wiesenbereich am westlichen Hangfuß des Apollensberges ist als FND „Pechnelkenwiese am Apollensberg“ ausgewiesen. Aufgrund der Bestandssituation sind Maßnahmen zum Amphibien- und Fledermausschutz erforderlich.	II		Prognose 2025 8.900 bis 11.200 Kfz/24h 1.400 bis 1.850 SV/24h

lfd. Nr.	Straße	Vorhaben	Gesamtkosten (Mio.€)	Achslänge Trasse (km)	Kosten pro km (Mio.€/km)	Lärmvorsorge notwendig	Auswirkung auf Flora und Fauna	Verbindungsstufungsfunktionststufe	Verkehrsbelegung	
									Bestand (Straßenverkehrszählung 2010)	Prognose (Verkehrsuntersuchung)
65	B 187	N-OU Lutherstadt Wittenberg 02KK, Neubau 2-streifig	37,10	12,50	2,97	ja	Landschaftlich wird der Vorfläming von Kieferwäldern und Äckern geprägt, die von der Elbe zufließenden Bachtälchen gegliedert werden. Die Bachniederungen werden als Wiesen und Weiden genutzt, landschaftstypische Erlenwälder säumen Bäche. · nordöstl. von Wittenberg erwerbsgärtnerische Nutzung („Wittenberger Gartenbaukulturlandschaft“) · Agrochemiepark und SKW befinden sich westl. der Lutherstadt · südl. liegt die Niederung der Elbe mit hohem Strukturreichtum und NATURA 2000 Gebieten · die Niederungen der Elbe und Bäche, Trockenbiotope sowie naturnahe Wälder sind wertvollste Lebensräume · Ertragspotential der Böden variiert von gering - sehr hoch · keine Wasserschutzgebiete · Stadtwald und WASAG-Wald haben hohe Bedeutung zum lufthygienischen Ausgleich : Waldflächen um Griebo, am Apollensdorfer Bach und am Apollensberg sind Klimaschutzwälder · Querung des siedlungsnahen Erholungsraumes und der LSG „Wittenberger Vorfläming und Zahnabachtal“, „Roßlauer Vorfläming“, „Elbtal - zwischen Wittenberg und Bösewig“ sowie NP „Fläming“ nicht vermeidbar · Konfliktschwerpunkte: Versiegelung von Böden, Inanspruchnahme wertvoller Lebensräume trocken-feuchter Ausprägung, Zerschneidung von Wald und faunistischen Funktionsbeziehungen sowie Inanspruchnahme siedlungsnaher Erholungsräume · Bodendenkmale: im Volkspark Piesteritz, Schlossvorstadt zur Stadtrandsiedlung, am Weinberg und in Teuchel.Die Ausgleichbarkeit der durch Bauvorhaben entstehenden Eingriffe ist nach derzeitigem Planungsstand durch geeignete Maßnahmen in vollem Umfang gegeben.	II		Prognose 2025 6.500 bis 11.000 Kfz/24h 15% SV
66	B 187	OU Roßlau 02KK, Neubau 2-streifig	93,80	9,90	9,47	ja	Auf Grund der Raumstruktur des Untersuchungsraum und der Vielzahl vorhandener Schutzgebiete (FFH-Gebiete, NSG, LSG, SPA, Naturpark, Bodendenkmale, Trinkwasserschutzgebiet, Weltkulturerbe, Hochwasserschutz etc.) können Konflikte mit Schutzgütern nicht vermieden werden. Auch die abschnittsweise Streckenführung der OU im Zuge bestehender Wald- und Forstwege (Schneisen) kann die ökologischen Eingriffe nicht gänzlich vermeiden. Das großflächige Waldgebiet nördlich und östlich von Roßlau ist Bestandteil der national bedeutsamen Biotopverbundplanung (BfN-Lebensraumnetzwerk). Die vorgeschlagene Trassenvariante quert die BfN-Lebensraumachse für waldbewohnende Großsäuger. Im Bereich der BfN-Lebensraumachse ist zur Gewährleistung der ökologischen Durchlässigkeit eine Grünbrücke vorgesehen. Die in Richtung Süden verlaufenden Bachtäler innerhalb des Waldgebietes sind Teil der Gebietskulisse NATURA 2000. Die vorgeschlagene Trassenvariante quert ein FFH-Gebiet (DE 4039-301) entlang des Bachtals der Rossel. Die Brücke über die Rossel ist für terrestrisch wandernde Tiere und Fledermäuse/Vögel ökologisch durchlässig zu gestalten. Auf der Brücke sind beidseitig Kollisions-/Irritationsschutzwände (Höhe > 2,5 m) vorgesehen (kostenseitig berücksichtigt). Der Verlust von Waldflächen ist im Sinne des § 8 WaldG LSA durch Erstaufforstungen im Verhältnis von mind. 1:1 auszugleichen.	II	5.717 Kfz/24h 832 SV/24h	nein
67	B 187	OU Aken mit Elbquerung - B 184 02KK, Neubau 2-streifig	103,00	9,60	10,73	nein	Der Naturraum ist durch strukturreiche, charakteristische Elbaue und steiler Hangkante zum Hochplateau im Norden gekennzeichnet. Die Stadt Aken ist mittelalterlich geprägt. Im UR sind Elbeaue mit Auwäldern, Gewässern und Grünland sowie strukturreiche Offenländer wertvollste Lebensräume. Die Elbaue ist durch mehrere FFH- und SPA-Gebiete geschützt. Die geplante OU quert das Naturschutzgroßprojekt des Bundes „Mittlere Elbe“ zur großflächigen Wiedervernässung der Auenlandschaft. In Elbeaue bestehen Vorkommen zahlreicher gefährdeter und geschützter Arten mit europarechtlichem und nationalem Schutz. Entsprechende Gutachten zur Fauna und Flora sind bei der weiteren Planung vorzusehen. Im Bereich Geologie liegen Talsandinseln und Vernässungsbereiche als Bodensonderstandorte sowie Vorkommen von Böden mittlerer bis hoher Ertragsfunktion vor. Wasserschutzgebiete sind nicht betroffen. Die Elbeniederung ist mit ihren siedlungsnahen Auwäldern ein Überschwemmungsgebiet und hat hohe Bedeutung für die Lufthygiene. im Elbegebiet sind archäol. Bodendenkmale vorhanden. Durch die 2,2 km lange Talbrücke kommt es zu einer Verminderung des Konfliktpotentials auf Bodenpotentiale und Schutzgüter, insbesondere Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Boden (geringerer Flächenbedarf), Klima (Erhaltung von Frischluftbahnen) und Wasser (Erhalt von Retentionsräumen).	II	2.175 Kfz/24h 49 SV/24h bis 4.785 Kfz/24h 270 SV/24h	nein

lfd. Nr.	Straße	Vorhaben	Gesamtkosten	Achslänge Trasse	Kosten pro km	Lärmvorsorge notwendig	Auswirkung auf Flora und Fauna	Verbindungs-funktionsstufe	Verkehrsbelegung	
			(Mio.€)	(km)	(Mio.€/km)				Bestand (Straßenverkehrs-zählung 2010)	Prognose (Verkehrs-untersuchung)
68	B 187a	OU Miesterhorst 02KK, Neubau 2-streifig	13,40	5,80	2,31	nein	Im Planungsraum befinden sich 2 geschützte Bereiche auf EU-Ebene: FFH DE 3532-301 Grabensystem Drömling u. SPA DE 3532-401 VSG Drömling. Wirkungen durch das geplante Bauvorhaben sind allenfalls gering. Vorhabensspezifische Maßnahmen zur Schadensbegrenzung hinsichtlich der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes sind nicht notwendig. Die im Drömling befindlichen NSG (§23 BNatSchG) und ein LSG (§26 BNatSchG) von zentraler Bedeutung sind als Naturpark Drömling (§27 BNatSchG) festgesetzt. Insgesamt beträgt die Versiegelung 5,42 ha. Im Bereich der Gewässerquerungen von Bullengraben und Friedrichskanal bestehen Betroffenheiten von Fischotter, Biber, Wasserfledermaus und Amphibien. Bei Einhaltung der artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen, u.a. fischotter-/bibergerichte Querungsbauwerke (Bullengraben u. Friedrichskanal), 4 m hohe Irritations-/Kollisionsschutzwand (Fledermaus- u. Eisvogelschutz), sind keine Beeinträchtigungen zu erwarten. Trassenbündelung mit den vorhandenen ICE u. DB-Bahnstrecken. Die CEF- u. Artenschutz-Maßnahmen dienen der Vernetzung von Biotopen mit Verbindungs- und Leitstrukturenfunktion.	II		VU Prognose 2025: 4.580 Kfz/24h 500 SV/24h
69	B 188	OU Solpke 02KK, Neubau 2-streifig	5,90	3,60	1,64	nein	Das Schutzgut Tiere, Pflanzen, Biotope wird durch die Inanspruchnahme hochwertiger Biotope und des LSG "Gardelegen-Letzlinger Forst" beeinträchtigt. Zudem werden Habitate und Flugkorridore der Fledermäuse sowie Wanderbeziehungen der Amphibien zerschnitten. Zur Sicherung der Wanderkorridore bzw. -beziehungen werden Maßnahmen notwendig (z. B. Schutzzäune und Überflughilfen, Leitpflanzungen, Leiteinrichtungen). Weiterhin werden durch die OU vom BfN ausgewiesene unzerschnittene Großsäugerlebensräume sowie im Randbereich ein Großraum der Trockenlebensräume gequert. Da die OU jedoch mit einem Brückenbauwerk den Hauptwirtschaftsweg überspannt, bleibt die Durchgängigkeit der Großsäuger- und Trockenlebensräume erhalten. Gesonderte Maßnahmen zur Wiedervernetzung werden nicht notwendig, jedoch sollten Wildschutzzäune und -leiteinrichtungen vorgesehen werden. Auch die Schutzgüter Mensch (Beeinträchtigung siedlungsnaher Freiraum), Boden (Inanspruchnahme landwirtschaftliche Nutzfläche), Wasser (Querung Trinkwasserschutzzone III) und Landschaft (Beeinträchtigung Erholungsfunktion & Landschaftsbildqualität) werden durch die Trasse beeinträchtigt, so dass hier ebenfalls Ausgleichsmaßnahmen erforderlich werden können.	II	4.654 Kfz/24h 462 SV/24h	nein
70	B 188	OU Kloster Neuendorf-Jävenitz-Hottendorf 02KK, Neubau 2-streifig	16,60	7,30	2,27	nein	Im näheren Umfeld des PR befinden sich 5 geschützte Bereiche auf EU-Ebene: FFH-DE 3434-302, 3535-301, 3435-301, 3434-301 und SPA DE 3635-401 VSG. Bei Umsetzung v. Maßn zur Schadensbegrenzung sind keine erheblichen Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen der NATURA-2000-Gebiete zu erwarten. Geschützte Bereiche sind n. NatSchG LSA das NSG 0152 Mooswiese Hottendorf, das LSG 0010 Uchte-Tangerquelle und Waldgebiet sowie das LSG 0011 Gardelegen-Letzlinger Forst. Im Planungsraumes befinden sich weiterhin einzelne geschützte Alleen und geschützte Biotope n. §§ 21/22 NatSchG LSA. Baubedingte Flächeninanspruchnahme ca.18,8ha, ca. 8,0ha davon Neuversiegelung. Für den Eingriff in den vorhandenen Waldbestand (ca.13,7ha) sind ca.18,5ha Wald durch Neuaufforstungen zu kompensieren. 10 CEF- u. Artenschutzmaßnahmen dienen der Vermeidung, dem Schutz u., der Vernetzg. von Biotopen mit Verbindungs- u. Leitstrukturenfunktion. Im Konfliktschwerpunkt für Fledermäuse, Amphibien und Wild (Ihlenpuler Wald) werden eine Grünbrücke (multifunktional), Irritations-/Kollisionsschutzwände, Wildschutzzäune und Amphibien-Leiteinrichtungen angeordnet.	II		VU Prognose 2025: 7.800 Kfz/24h 705 SV/24h

lfd. Nr.	Straße	Vorhaben	Gesamt-kosten	Achs-länge Trasse	Kosten pro km	Lärmvor-sorge notwen-dig	Auswirkung auf Flora und Fauna	Verbin-dungsfunk-tionsstufe	Verkehrsbelegung	
			(Mio.€)	(km)	(Mio.€/km)	Bestand (Straßenverkehrs-zählung 2010)			Prognose (Verkehrs-untersuchung)	
71	B 190n	A 39/NI bis A 14 03KK, Neubau einbahniger Querschnitt (RQ 15,5) (für T1)	244,30	69,70	3,51	nein	Die Trasse verläuft auf ca. 109 km zwischen den LG zu NI und BB. Im näheren Umfeld des PR befinden sich eine Vielzahl auf EU- und Landesebene geschützter Bereiche. Der UR ist durch hohe Grünland- und Waldanteile, insb. zusammenhängende Forste, unzerschn. LR (Fledermausvorkommen, Wild) gekennzeichnet. Ökologisch wertvolle Bereiche sind zudem die Niederungen von Dumme, Beeke, Jeetze, Flötgraben und Zehrengaben. Bedeutend sind hier die Avifauna, Fischotter, Biber, Fisch- und Amphibienvorkommen in Sachsen-Anhalt. Für die verschiedenen vorh. Wildeinstandsgebiete und deren Migrationsachsen im Untersuchungsraum (Rot-, Dammwild, Wolferwartung) sowie zur Aufrechterhaltg. von Biotopverbundeinheiten und der Einhaltung des Artenschutzes (Fledermäuse) werden effektive Querungshilfen bzw. -möglichkeiten in Form von Grünbrücken, Amphibienleiteinrichtungen, Schutzwänden unabdingbarer Bestandteil der Planung.	0/I		VUNO Prognose 2025 DTVW 13.000 bis 17.000 Kfz/24h
72	B 190n	A 14 bis LGR BB 02KK, Neubau 2-streifig (für T1)	200,80	38,60	5,20	nein	Die Trasse verläuft auf ca. 109 km zwischen den LG zu NI und BB. Im näheren Umfeld des PR befinden sich eine Vielzahl auf EU- und Landesebene geschützter Bereiche. Konfliktschwerpunkt stellt dabei der gesamte Elbquerungsbereich durch die NATURA-2000-Betroffenheit dar, auch unter artenschutzrechtlichen Gesichtspunkten (Häufung an Brutvorkommen stark gefährdeter Vogelarten). Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass die artenschutzrechtliche Verbotstatbestände der VogelschutzRL in der Elbniederung erfüllt werden. In der näheren Planung sind weitergehende Maßnahmen zur Schadensbegrenzung aufzuzeigen. Der Untersuchungsraum ist durch hohe Grünland- und Waldanteile, insbesondere zusammenhängende Forste, unzerschnittene Lebensräume (Fledermausvorkommen, Wild) gekennzeichnet. Ökologisch wertvolle Bereiche sind zudem die Niederungen von Havel, Dumme, Beeke, Jeetze, Flötgraben, Zehrengaben und Teile der Wische. Bedeutend sind hier die Avifauna, Fischotter, Biber, Fisch- und Amphibienvorkommen in Sachsen-Anhalt. Für die verschieden vorhandene Wildeinstandsgebiete und deren Migrationsachsen im Untersuchungsraum (Rot-, Dammwild, Wolferwartung) sowie zur Aufrechterhaltg. von Biotopverbundeinheiten und der Einhaltung des Artenschutzes (Fledermäuse) werden effektive Querungshilfen bzw. -möglichkeiten in Form von Grünbrücken, Amphibienleiteinrichtungen, Schutzwänden unabdingbarer Bestandteil.	0/I		VUNO Prognose 2025 DTVW 10.000 Kfz/24h
73	B 242	OU Mansfeld 02KK, Neubau 2-streifig	16,90	7,10	2,38	nein	Der Untersuchungsraum (UR) gehört naturräumlich zum Unterharz. Östlich des Untersuchungsraums geht dieser in das Östliche Harzvorland über. Große Teile der Landschaft sind durch landwirtschaftliche Nutzflächen und die Hinterlassenschaften der ehemaligen Bergbautätigkeit geprägt. Aufgrund der Verkehrsbelastung kommt es innerhalb der Stadt Mansfeld für den Menschen zu erheblichen Vorbelastungen durch Lärm u. Luftschadstoffe, Erschütterungen sowie Lichtemissionen. Darüber hinaus sind erheblichen Trennwirkungen vorhanden. Im UR befinden sich vier FFH-Gebiete: „Langes Holz und Steinberg westlich Hettstedt“, „Weinfeld nordwestlich Mansfeld“, „Kupferschieferhalden bei Klostermansfeld“ u. „Wipper unterhalb Wippra“. Die gewählte Linie verläuft vollständig außerhalb der als FFH-Gebiet ausgewiesenen Flächen. Innerhalb des URs sind die Ausläufer des Harzes u. die „Wipper“ als überregionale Verbundeinheiten ausgewiesen. Die dort vorhandenen Biotope haben eine potentielle Eignung für eine Vielzahl von geschützten und gefährdeten Pflanzen- und Tierarten, welche in der Planung zu berücksichtigen sind. Die Bodenwertzahlen liegen bei 60 bis 80. Die natürliche Ertragsfähigkeit wird mit hoch u. sehr hoch bewertet. Der UR liegt im Einzugsgebiet der „Wipper“. Neben dieser gibt es im UR eine Vielzahl weiterer kleiner Fließgewässer. Die Ausgleichbarkeit der durch Bauvorhaben entstehenden Eingriffe ist nach derzeitigem Planungsstand durch geeignete Maßnahmen in vollem Umfang gegeben.	II	7.991 Kfz/24h 476 SV/24h	nein

lfd. Nr.	Straße	Vorhaben	Gesamt-kosten	Achs-länge Trasse	Kosten pro km	Lärmvor-sorge notwen-dig	Auswirkung auf Flora und Fauna	Verbin-dungs-funktionsstufe	Verkehrsbelegung	
			(Mio.€)	(km)	(Mio.€/km)				Bestand (Straßenverkehrs-zählung 2010)	Prognose (Verkehrs-untersuchung)
74	B 244	OU Wernigerode 02KK, Neubau 2-streifig	90,40	3,90	23,18	nein	Die Vorzugsvariante weist innerhalb ihres Verlaufes 3 Konfliktschwerpunkte (KSP) auf. Im KSP 1 verläuft sie im Nahbereich des FFH-Geb. DE 4131-301 in einem Abstand von ca. 23 m. Erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungszustände (EHZ) sind möglich. Weitere Konflikte bestehen hier durch die anlagebedingte Beeinträchtigung des Landschaftsbildes innerhalb des LSG „Harz und Vorländer“ mit Dammhöhen von bis 7 m sowie die randliche Zerschneidung und Verlärmung von siedlungsnahen Freiräumen von Wernigerode. Im KSP 2 erfolgt die Untertunnelung des FFH-Geb. DE 4231-301/ SPA DE 4231-401 mittels BW in bergmännischer Bauweise. Erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele durch baubedingte Wirkungen sind möglich. Im KSP 3 sind erhebliche betriebsbedingte Beeinträchtigung des FFH-Geb. DE 4130-301 möglich und die Zerschneidung siedlungsnaher Freiräume gegeben. Im Ergebnis der Untersuchung ist die Vorzugsvariante aufgrund der geringeren Streckenlänge mit geringeren Flächeninanspruchnahme und Auswirkungen auf die Schutzgüter als umweltverträglichste Variante einzustufen. Durch die Errichtung eines Tunnels als kostenintensive Maßnahme werden erhebliche anlage- und baubedingte Beeinträchtigung der NATURA 2000-Gebiete, artenschutzrechtliche Verbotstatbestände u. erhebliche Auswirkungen auf die Schutzgüter vermieden.	II	11.199 Kfz/24h 333 SV/24h	nein
75	B 245	OU Groß Quenstedt 02KK, Neubau 2-streifig	17,60	4,40	4,00	nein	Die Vorzugsvariante ist aus naturschutzfachlicher Sicht die umweltverträglichste Lösung. Sie weist die kürzeste Streckenführung auf und verläuft vollständig außerhalb der Schutzgebietsgrenzen von NATURA 2000-Gebieten einschließlich des 1.000 m-Pufferbereiches zu Gebieten gemeinschaftlicher Bedeutung. Erhebliche Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele der benachbarten FFH-Gebiete sowie ihrer maßgeblichen Bestandteile sind somit auszuschließen. Die Trasse weist innerhalb ihres Streckenverlaufes 3 Konfliktschwerpunkte (KSP) auf. Innerhalb der KSP sind folgende schutzgutbezogenen Sachverhalte betroffen: - archäologische Bodendenkmale, - geschützte Baumreihen nach § 21 NatSchG LSA, - Böden mit sehr hohen Bodeneigenschaften, - Überschwemmungsgebiet der Holtemme und - Lebensräume streng geschützter Arten. Erhebliche Umweltauswirkungen der OU sind durch geeignete landschaftspflegerische und artenschutzrechtliche Maßnahmen vermeid-/ kompensierbar.	II	4.112 Kfz/24h 354 SV/24h	nein
76	B 245	OU Schwanebeck 02KK, Neubau 2-streifig	12,50	4,70	2,66	nein	Der Untersuchungsraum gehört naturräumlich zur Magdeburger Börde und ist durch eine starke landwirtschaftliche Nutzung geprägt. Die im Untersuchungsraum vorhandenen tschernosembetonten Lössböden sind Lebensraum einiger streng geschützter Tierarten (z. B. Feldhamster und Rotmilan). Die potentielle Eignung der Lössböden im Untersuchungsraum als Lebensraum des Feldhamsters ist hoch und muss in der weiteren Planung Beachtung finden. Die Altgehölzbestände des Untersuchungsraums sind bevorzugte Nistplätze für Greifvögel und müssen ebenfalls in der Planung berücksichtigt werden. Der subkontinentale Traubeneichen-Hainbuchen-Wald stellt die potentiell natürliche Vegetation der Magdeburger Börde dar. NATURA 2000-Gebiete sind im Untersuchungsraum nicht ausgewiesen. Als eine erhebliche Vorbelastung für das Schutzgut Mensch ist die Verkehrsbelastung durch die B 245 zu nennen. Hier sind sowohl Lärm- und Schadstoffbelastungen, Erschütterungen, Lichtemissionen, Gerüche als auch die Trennwirkung aufzulisten. Die Ausgleichbarkeit der durch Bauvorhaben entstehenden Eingriffe ist zum jetzigen Planungsstand durch geeignete Maßnahmen in vollem Umfang gegeben.	II	4.112 Kfz/24h 354 SV/24h	nein

lfd. Nr.	Straße	Vorhaben	Gesamtkosten	Achslänge Trasse	Kosten pro km	Lärmvorsorge notwendig	Auswirkung auf Flora und Fauna	Verbindungsstufungsfunktionstiefe	Verkehrsbelegung	
			(Mio.€)	(km)	(Mio.€/km)				Bestand (Straßenverkehrs- zählung 2010)	Prognose (Verkehrs- untersuchung)
77	B 246/ B 246a	OU Wanzleben 02KK, Neubau 2-streifig	20,00	5,00	4,00	ja	Die anzumeldende Linie verläuft vollständig außerhalb der Grenzen des FFH-Gebietes DE 3933 302, Kloster in Remkersleben, sowie außerhalb der 1.000 m-Pufferzone zum Schutzgebiet. Erhebliche Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele sowie ihrer maßgeblichen Bestandteile sind daher auszuschließen. Einzig durch die anzumeldende Linie ist eine Entlastung des Stadtgebietes von Wanzleben vom Durchgangsverkehr und dessen negativer Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch möglich (Lärm, Schadstoffe, Trenneffekte). Die beiden Teilabschnitte der B 246/246a OU Wanzleben weisen innerhalb ihres Streckenverlaufes 3 Konfliktschwerpunkte auf. Hier sind folgende schutzgutbezogenen Sachverhalte betroffen: geschützte Baumreihen nach § 21 NatSchG LSA, Lebensräume streng geschützter Arten nach Anh. IV FFH-RL, siedlungsnah Freiräume und Baugebiete/-flächen mit besonderer Bedeutung für Wohnen gemäß BauNVO, archäologisches Bodendenkmal sowie ein Altlastenstandort. Erhebliche Umweltauswirkungen der B 246/ 246a OU Wanzleben sind durch geeignete landschaftspflegerische und artenschutzrechtliche Maßnahmen vermeid-/kompensierbar. Zur Vermeidung von Lärmemissionen auf Wohngebiete erfolgt die Errichtung einer Lärmschutzwand.	II	3.332 Kfz/24h 322 SV/24h bis 10.526 Kfz/24h 422 SV/24h	nein
78	B 246/ B 246a	OU Möckern 02KK, Neubau 2-streifig	25,80	7,00	3,69	nein	Das Untersuchungsgebiet gehört naturräumlich zum Zerbster Ackerland. Im östlichen Teil des Untersuchungsraums (UR) geht dieses in den Burger Vorfläming (Waldlandschaft) über. Der UR ist stark land- u. forstwirtschaftlich geprägt. Die Ackerflächen zwischen Möckern und Gommern sind als Vorbehaltsgebiet zum Aufbau eines ökologischen Verbundsystems ausgewiesen (REP 2006). Im UR befindet sich das linienhafte NATURA 2000-Gebiet „Ehle zwischen Möckern und Elbe“ (DE 3837-301). Der gesamte östliche Teil des URs ist Bestandteil des LSG „Möckern-Magdeburgerforth“. Im Bereich der Ehlequerung südwestlich von Möckern werden Teile des FFH Gebietes „Ehle zwischen Möckern und Elbe“ sowie das gesetzlich festgesetzte Überschwemmungsgebiet der Ehle mittels zweier Brückenbauwerke gequert. Durch die konzipierte Linienführung werden die möglichen bau- und betriebsbedingten Beeinträchtigung von Lebensräumen ausgewählter Tier- und Pflanzenarten auf ein Minimum reduziert u. bleiben die für deren Erhalt notwendigen Funktionsbeziehungen gewahrt. Die Flächeninanspruchnahme innerhalb des ÜSG wurde ebenfalls auf ein Minimum reduziert. Die Ausgleichbarkeit der durch das Bauvorhaben entstehenden Eingriffe ist durch geeignete Maßnahmen in vollem Umfang gegeben.	II	2.940 Kfz/24h 288 SV/24h bis 5.434 Kfz/24h 440 SV/24h	nein
79	B 246a	OU Plötzky-Gommern 02KK, Neubau 2-streifig	50,60	6,10	8,30	nein	Im Trassenverlauf wird die Elbeumflut auf 800 m gequert, welche in diesem Bereich durch großflächige Grünlandflächen, lineare Gehölzbereiche und dem Lauf der Alten Elbe innerhalb des FFH 0050LSA Elbaue zwischen Saalemündung und Magdeburg geprägt ist. Der Bereich wird mittels einer Großbrücke überspannt, so dass die ökologischen Funktionen und die Durchlässigkeit weiterhin gewährleistet wird. Weiterhin werden über 200 m mesophiles Grünland und 200 m Feuchtgrünland der Ehleau, zugleich Überschwemmungsgebiet, sowie das Fließgewässer Ehle mittels einer Großbrücke gequert. 5.997 m des Trassenverlauf befinden sich innerhalb des ausgewiesenen Landschaftsschutzgebietes LSG0023JL Mittlere Elbe, 2.300 m innerhalb des Biosphärenreservates BR004LSA Mittelelbe. Das FFH-Gebiet 050 Elbaue zwischen Saalemündung und Magdeburg wird auf 700 m, das FFH-Gebiet 0199 Ehle zwischen Möckern und Elbe auf ca. 10 m und das dort befindliche ausgewiesene ökologische Verbundsystem auf ca. 20 m beansprucht. Das ÜSG der Elbe wird auf 1.050 m, das der Ehle auf 340 m Trassenlänge gequert. Klimatisch betrachtet zerschneidet die Variante auf 2.050 m zusammenhängende Acker- und Grünlandflächen mit Funktion als Kaltluftproduzent und 3.450 m Waldfläche als Fischluftproduzent. Durch die Trassenführung wurden bereits die Gebote der Vermeidung und Minimierung des Eingriffs berücksichtigt und kostenmäßig erfasst.	II	4.564 Kfz/24h 229 SV/24h bis 6.142 Kfz/24h 327 SV/24h	nein

lfd. Nr.	Straße	Vorhaben	Gesamt-kosten	Achs-länge Trasse	Kosten pro km	Lärmvor-sorge notwen-dig	Auswirkung auf Flora und Fauna	Verbin-dungsfunk-tionsstufe	Verkehrsbelegung	
			(Mio.€)	(km)	(Mio.€/km)				Bestand (Straßenverkehrs-zählung 2010)	Prognose (Verkehrs-untersuchung)
80	B 246a	OU Altenweddingen 02KK, Neubau 2-streifig	10,80	3,80	2,84	nein	Der Untersuchungsraum gehört naturräumlich zur Magdeburger Börde und ist durch eine starke landwirtschaftliche Nutzung geprägt. Die im Untersuchungsraum vorhandenen tschernosembetonten Lössböden sind Lebensraum verschiedener streng geschützter Tierarten, wie z. B. Feldhamster und Rotmilan. Im Untersuchungsraum befinden sich keine im Rahmen des NATURA 2000 Netzes ausgewiesenen Flächen. Als eine erhebliche Vorbelastung für das Schutzgut Mensch ist die Verkehrsbelastung durch die B 246a zu nennen. Hier sind sowohl Lärm- und Schadstoffbelastungen, Erschütterungen, Lichtemissionen, Gerüche als auch die Trennwirkung zu beachten. Nördlich von Altenweddingen wird der Röthegraben mittels Brückenbauwerk gequert. Durch die konzipierte Linienführung werden die möglichen bau- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen von Lebensräumen ausgewählter Tier- und Pflanzenarten auf ein Minimum reduziert und bleiben die für deren Erhalt notwendigen Funktionsbeziehungen gewahrt. Nach derzeitigem Planungsstand ist die Ausgleichbarkeit der durch Bauvorhaben entstehenden Eingriffe durch geeignete Maßnahmen in vollem Umfang gegeben.	III	4.129 Kfz/24h 250 SV/24h	nein

Legende:

02/04/46
KK/KB/BB

OU
TOU
SV
Lgr
AD
AS
LEP
REP
ST
NI
BB
NSG
LSG
FND
GLB
FFH
SPA
UFR
NP
UVS
LRT
CEF
BfN
BW
LR
M AQ 2008
DTVW

Anzahl der Fahrstreifen (Bestand/geplant)
Standstreifen (1. Buchstabe: Bestand, 2. Buchstabe: zukünftig,
K=kein, B= beidseitig)
Ortsumgehung
Teilortsumgehung
Schwerverkehr
Landesgrenze
Autobahndreieck
Anschlussstelle
Landesentwicklungsplan des Landes Sachsen-Anhalt
Regionaler Entwicklungsplan
Sachsen-Anhalt
Niedersachsen
Brandenburg
Naturschutzgebiet
Landschaftsschutzgebiet
Flächennaturdenkmal
Geschützter Landschaftsbestandteil
Flora-Fauna-Habitat
Special Protection Area
Unzerschnittene Funktionsräume
Naturpark
Umweltverträglichkeitsstudie
Lebensraumtyp
continued ecological functionality
Bundesamt für Naturschutz
Bauwerk
Lebensraum
Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen
Durchschnittlicher täglicher Verkehr werktags

Verbindungsfunktionsstufen (VFS):

Stufe 0 - kontinentale Verbindungsfunktion

Stufe I - großräumige Verbindungsfunktion

Stufe II - überregionale Verbindungsfunktion

Stufe III - regionale Verbindungsfunktion

Stufe IV - nahräumige Verbindungsfunktion