

## Machbarkeitsstudie

Anbindung des Industrie- und Gewerbeparks Burg  
über eine 2. Erschließungsstraße an das überregionale Verkehrsnetz



## Machbarkeitsstudie

**Anbindung des Industrie- und Gewerbeparks Burg  
über eine 2. Erschließungsstraße  
an das überregionale Verkehrsnetz**

Anlage 1 zu BV 075/2020

Auftraggeber: Stadt Burg  
In der Alten Kaserne 2  
39288 Burg

Erarbeitet von: Planungsbüro Magdeburg Ingenieurgesellschaft mbH  
Halberstädter Straße 10  
39112 Magdeburg  
Tel.: 0391 / 25 66 - 0  
E-Mail: info@pmi-md.de

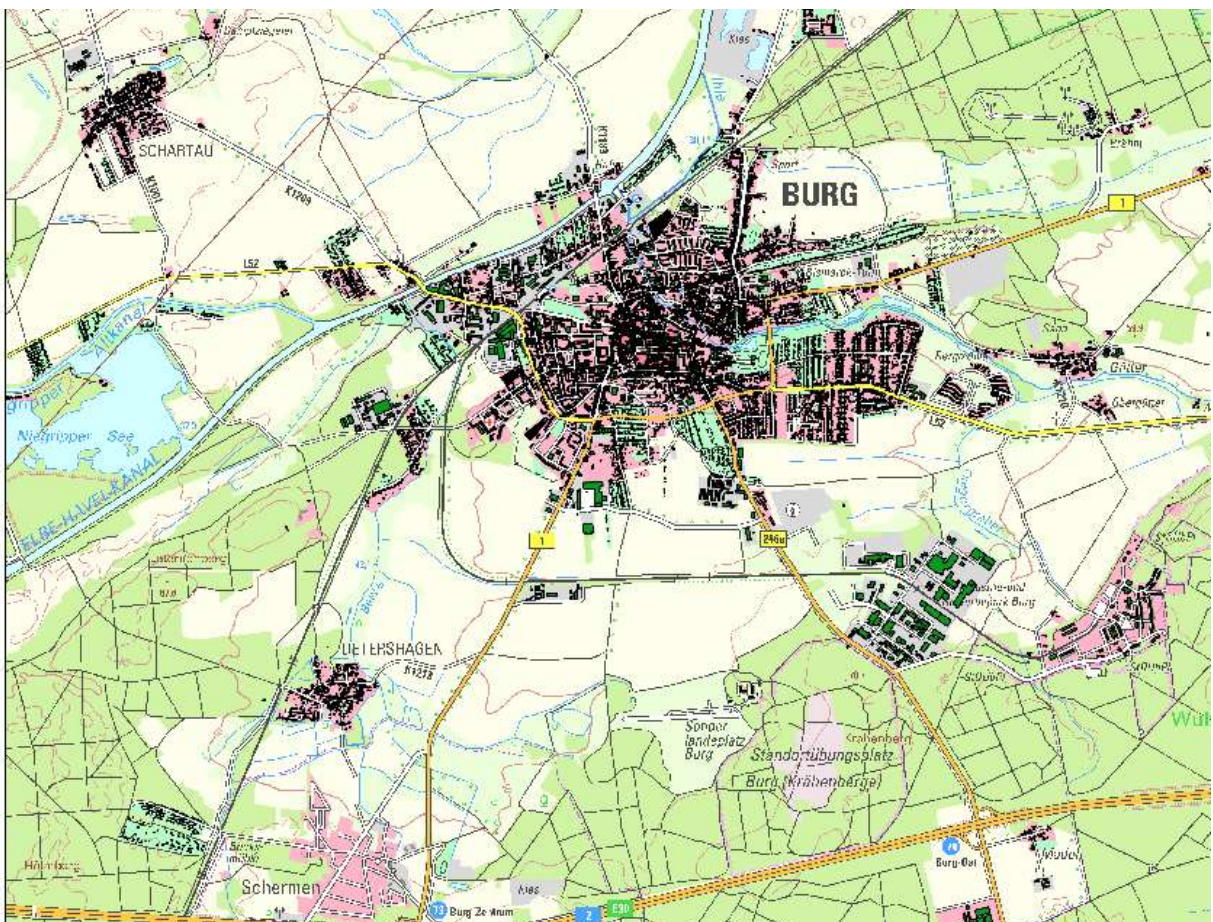
Bearbeitungsstand: Mai 2020

## Inhaltsübersicht

<b>1. Charakteristik des Industrie- und Gewerbeparks Burg .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Aufgabenstellung und Begründung des Bedarfs.....</b>	<b>5</b>
<b>3. Varianten.....</b>	<b>8</b>
<b>4. Planungsrechtliche Situation .....</b>	<b>11</b>
<b>5. Fachplanung / Behörden-Scoping .....</b>	<b>13</b>
<b>6. Gewerbetreibende .....</b>	<b>16</b>
<b>7. Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse .....</b>	<b>18</b>
<b>8. vorhandene Infrastruktur .....</b>	<b>19</b>
<b>9. Dimensionierung .....</b>	<b>20</b>
<b>10. Flächenbedarf der Varianten / Grunderwerb .....</b>	<b>24</b>
<b>11. Kostenübersicht / Finanzierbarkeit .....</b>	<b>25</b>
<b>12. Auswertung und Empfehlung.....</b>	<b>32</b>
<b>13. Vergleich der Trassenvarianten .....</b>	<b>37</b>
<b>14. Anlagen .....</b>	<b>43</b>

### 1. Charakteristik des Industrie- und Gewerbeparks Burg

Die Stadt Burg ist Kreisstadt des Landkreises Jerichower Land und in unmittelbarer Nähe zur Landeshauptstadt Magdeburg gelegen. Die geographische Lage mit der sich bietenden Infrastruktur eröffnet ein weites und interessantes Spektrum für geschäftliche Beziehungen und die Erschließung neuer Märkte. Der Standort Burg ist ein traditioneller Industriestandort, der im Laufe der Zeit jedoch eine wesentliche Veränderung erfahren hat. In Burg wird das Burger Knäckebrot seit 1931 in Deutschlands erster Knäckebrotfabrik produziert und macht als Markenzeichen die Stadt auch über ihre Grenzen hinaus bekannt. Prägende Branchen wie der Maschinenbau, die Metall- und Holzverarbeitung, die Nahrungsgüterindustrie, sowie die Papierherstellung und -verarbeitung sind im Landkreis etabliert.





## Machbarkeitsstudie

Anbindung des Industrie- und Gewerbeparks Burg  
über eine 2. Erschließungsstraße an das überregionale Verkehrsnetz

Seit dem ersten Spatenstich im Januar 1991 ist das Baugeschehen im neu konzipierten Industrie- und Gewerbepark Burg mit einer Größe von 109,4 ha nicht abgerissen und eine moderne Industrielandschaft ist entstanden. Hier lassen sich innovative Geschäftsideen verwirklichen. Die Region Burg verfügt über fähige und hochmotivierte Facharbeiter aus den verschiedensten Branchen.

Der Industrie- und Gewerbepark liegt im Südosten der Stadt Burg und ist aufgrund seiner Größe und exponierten Lage bestens für die Ansiedlung großer Industrieanlagen, aber auch klein- und mittelständischer Unternehmen geeignet.

39 Unternehmen der verschiedensten Branchen eröffnen Synergieeffekte und Kooperationsmöglichkeiten. Durch rechtskräftige Bebauungspläne ist die baurechtliche Sicherheit geboten und ein kurzfristiger Baubeginn ist möglich. Mit einer Erweiterung des bestehenden Industrie- und Gewerbeparks, welcher zu 90 % ausgelastet ist, stehen weitere 20 ha Nettobaulandfläche zur Verfügung.



Die infrastrukturelle Anbindung der Industrie- und Gewerbeparks Burg ist durch die im Umkreis von maximal fünf Kilometern vorhandene Autobahn A2, die Bundesstraße B246a, ein Gleisanschluss (Berlin-Hannover-Köln) und einen Bahnhof für Personen- und Güterverkehr Burg bestens gewährleistet. Des Weiteren sind der Elbe-Havel-Kanal, der Mittellandkanal und der Hafen Magdeburg mit einer maximalen Entfernung von 20 km gut zu erreichen.

### **2. Aufgabenstellung und Begründung des Bedarfs**

Regionale und noch stärker überregionale Verkehrsverbindungen gelten als wesentliche Voraussetzung für die Entwicklung der Wirtschaft an einem Standort. Für die Leistungsfähigkeit eines Standortes und im Weiteren der Region sind eine schnelle, flexible und zuverlässige Mobilität grundlegende und entscheidende Faktoren. Eine nachhaltige und zukunftsorientierte Infrastruktur ist für Unternehmen von existentieller Bedeutung und ein entscheidendes Standortkriterium.

In der vorliegenden Machbarkeitsstudie wird untersucht, inwieweit der Industrie- und Gewerbepark Burg durch eine neue 2. Erschließungsstraße an die vorhandene überregionale Infrastruktur angeschlossen werden kann. Die Machbarkeitsstudie soll im Ergebnis die Problemlagen beurteilen sowie generelle Optimierungsmöglichkeiten des Verkehrsablaufs mit Variantenuntersuchungen zur Schaffung möglicher weiterer Anbindungen der Lindenallee an die überregionalen Verkehrswege überprüfen und bewerten.

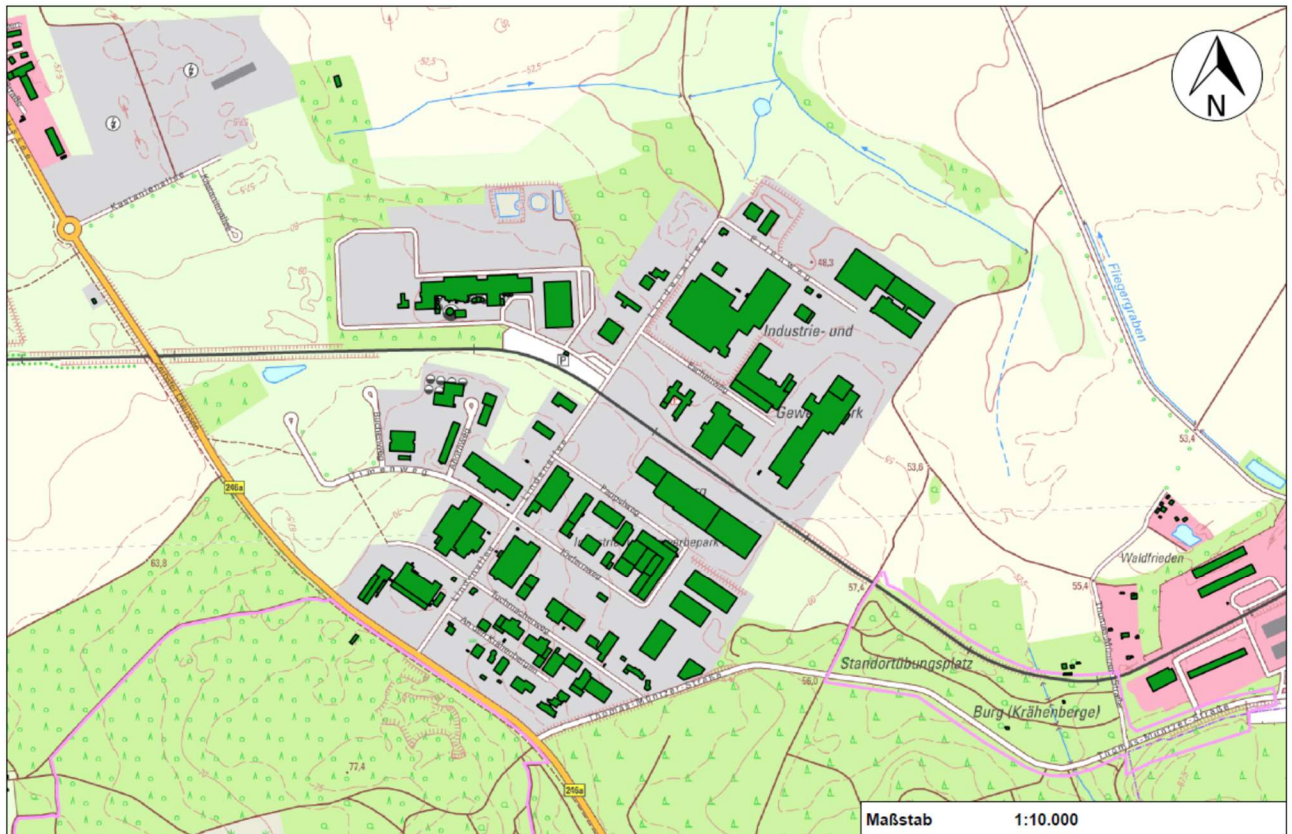
Auf Grund des Ansiedlungsgeschehens und der damit verbundenen Verkehrsentwicklungen hat sich gezeigt, dass das Erschließungskonzept mit der Hapterschließung über die Lindenallee und Wendehammer an den Erschließungsstraßen (Erlenweg und Eschenweg) in den Seitenstraßen im 2. Bauabschnitt zu Problemlagen führt.

Mit dem Bau der Lindenallee im Jahr 1991 wurde dem damaligen Konzept und der wirtschaftlichen Entwicklung sowie Prognoselage entsprechend eine Basisinfrastruktur errichtet. Die gegebene Durchlassfähigkeit der vorhandenen Verkehrsanbindung an das überregionale Verkehrsnetz entspricht nicht mehr der Entwicklung der veränderten neuen, ständig zunehmenden Verkehrsströme in den letzten Jahren. Dies bildet sich u. a. auch im Zustand der vorhandenen Zufahrtsstraße zum Industrie- und Gewerbepark Burg, der

## Machbarkeitsstudie

Anbindung des Industrie- und Gewerbeparks Burg  
über eine 2. Erschließungsstraße an das überregionale Verkehrsnetz

Lindenallee, ab, die nach fast 30-jähriger Nutzung diverse Schäden erlitt. Diese sind zum einen den ständig wachsenden Achslasten und Achsübergängen geschuldet.



Die Lindenallee ist die einzige Zufahrtsstraße zu den Grundstücken des 2. und 3. Bauabschnittes des Industrie- und Gewerbeparks Burg. Die Anlieferung sowie der Abtransport der gefertigten Güter erfolgen ausschließlich über diese Zufahrtsstraße, insbesondere hieraus ergeben sich Hemmnisse aus einer fehlenden zweiten Anbindung des Industrie- und Gewerbeparks an das überregionale Verkehrsnetz. Um zukünftig die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen zu sichern bzw. Wettbewerbsnachteile abzubauen, ist es erforderlich, eine zweite zentrale Zufahrt bzw. Abfahrt zum Industrie- und Gewerbegebiet mit Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz zu installieren, um eine hohe Sicherheit für den Güterverkehr der Gewerbetreibenden zu gewährleisten sowie eine nachhaltige und zukunftsorientierte Infrastruktur im Areal anzubieten.

## Machbarkeitsstudie

### Anbindung des Industrie- und Gewerbeparks Burg über eine 2. Erschließungsstraße an das überregionale Verkehrsnetz

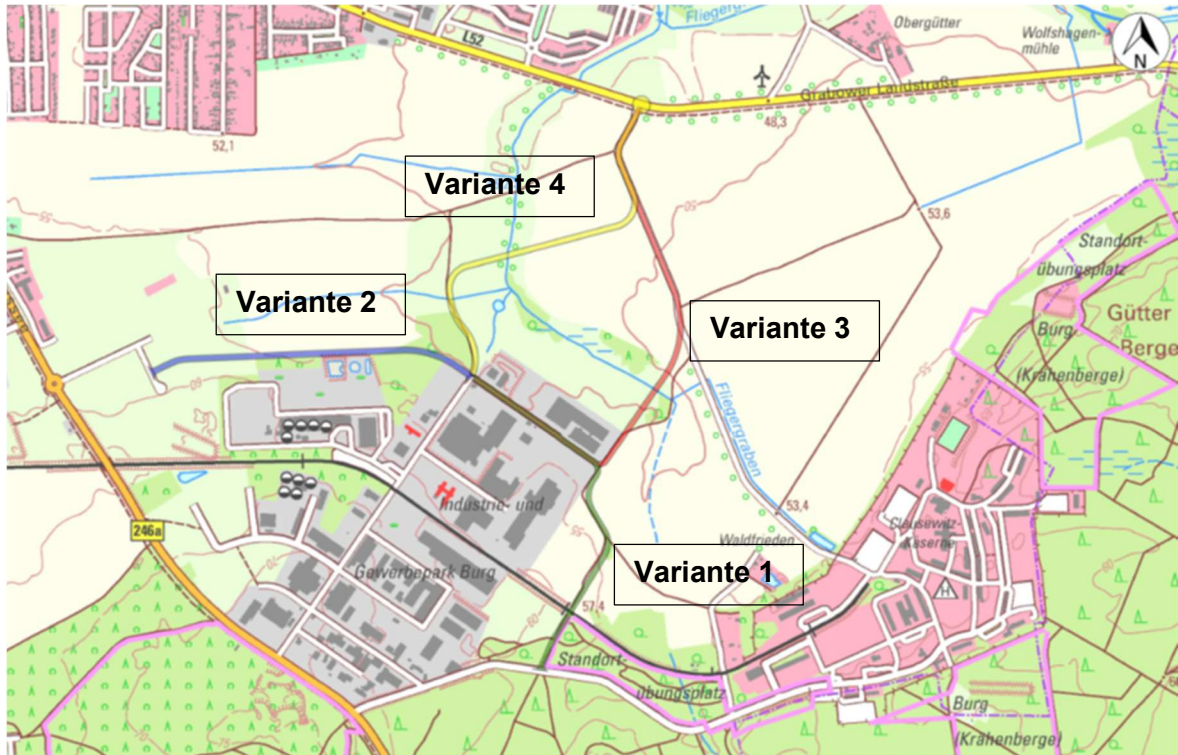
In der Machbarkeitsstudie werden also mehrere Varianten einer 2. Erschließungsstraße betrachtet und gegeneinander abgewogen. Dabei werden die technischen und finanziellen Anforderungen an die neue Straße in den verschiedenen Varianten analysiert und verglichen. Es wird auf die spezifischen verkehrstechnischen Anforderungen der Unternehmen im Industrie- und Gewerbepark eingegangen. Es erfolgen grundsätzliche Überlegungen zum Verkehrsablauf und zur Erschließung des Verkehrs innerhalb des Gewerbegebietes. Der Aufbau der Ausführungsvarianten wird bestimmt, Grundstücksfragen und naturschutzrechtliche Aspekte betrachtet.

Ziel ist die Verbesserung der Voraussetzungen für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Burg im Allgemeinen und durch die Maßnahmen „Ausbau/Qualitätsverbesserung Lindenallee“ sowie „Anbindung des Industrie- und Gewerbeparks Burg“ an das überregionale Straßennetz“ eine verbesserte Anbindung von Gewerbebetrieben zu erreichen.



### 3. Varianten

Im Vorfeld der Erstellung dieser Machbarkeitsstudie wurden zunächst verschiedene, prinzipiell mögliche Trassenführungen für eine 2. Erschließungsstraße über die Liegenschaftskarte und Luftbilder ermittelt und aufgetragen.



Diese Linienführungen sind in Unterlage 2.1 und 2.2 „Übersichtslageplan der Varianten“ dargestellt.

#### Variante 1

Diese mögliche Trasse verläuft von der Thomas-Müntzer-Straße über vorhandene Wege und den Erlenweg bis zur Lindenallee. Die Länge der Trasse beträgt 1.285 m. Mit dieser Trassenführung könnten noch freie Gewerbeflächen im südöstlichen Bereich des Industrie- und Gewerbeparks erschlossen werden. Sie verläuft durch eine Waldfläche und quert ein vorhandenes Anschlussgleis, welches durch die Clausewitz-Kaserne der Bundeswehr genutzt wird.



### Variante 2

Bei dieser Variante wurden zwei Trassenführungen ins Auge gefasst. Beide verlaufen von der Lindenallee Höhe Erlenweg zur vorhandenen Wendeanlage der Kastanienallee.

Variante 2.1 verläuft dabei an der nördlichen Grundstücksgrenze der Progroup Paper PM1 GmbH und eine vorhandene Waldfläche mit einer Länge von 1.107 m.

Die Trasse von Variante 2.2 verläuft auf den Grundstücken der Progroup Paper PM1 GmbH, parallel zu Variante 2.1, allerdings mit weniger Inanspruchnahme der vorhandenen Waldfläche, auf einer Länge von 1.019 m. Variante 2.2 wurde nach einem Gespräch mit der Standortleitung der PM1 verworfen, da Bedenken hinsichtlich des Brandschutzes aufgrund des zu geringen Abstandes der Straße zum Altpapierlagerplatz geäußert wurden. Außerdem braucht das Unternehmen leichten Zugriff auf die vorhandenen Versickerungsbecken und den Feuerlöschteich, der durch diese Trassenführung nicht mehr gegeben wäre.

### Variante 3

Auch bei Variante 3 gab es verschiedene Vorschläge zur Trassenführung. Variante 3.1 verläuft von der Lindenallee durch den Erlenweg zur Grabower Landstraße (L52). Die Länge beträgt 1.870 m bei einem Anschluss an die vorhandene Notausfahrt der Bundeswehr bzw. an die L52. Perspektivisch wäre hier ein Anschluss an die vorgesehene Anschlussstelle der in Planung befindlichen Ortsumgehung Burg. Um eine Verkürzung dieser Trasse zu erreichen (auf 633 m) wurde auch an einen direkten Anschluss an die geplante Ortsumgehung im Bereich eines vorhandenen ländlichen Weges gedacht.

Bei einem Gespräch mit der Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt wurde mitgeteilt, dass eine Zwischenanbindung an die Ortsumgehung nicht möglich ist. Diese Information hat zur Folge, dass diese Variante nicht weiterverfolgt wird.

Variante 3.2 hingegen verläuft von der Lindenallee durch den Erlenweg zur L52 auf einer Länge von 1.257 m. Auch hier soll die zukünftige Anschlussstelle genutzt werden bzw. erst einmal ein Anschluss an die Landstraße hergestellt werden. Ein Großteil dieser Trasse verläuft über die vorhandene Notausfahrt des Bundeswehrstandortes der Clausewitz-Kaserne.

Alternativ wurde die Nutzung der vorhandenen Fahrspuren der landwirtschaftlichen Fahrzeuge in Betracht gezogen, aufgrund der zu kleinen Radien und einer künstlichen Verlängerung der Trasse jedoch wieder verworfen.

## Machbarkeitsstudie

Anbindung des Industrie- und Gewerbeparks Burg  
über eine 2. Erschließungsstraße an das überregionale Verkehrsnetz

### Variante 4

Variante 4 mit einer Länge von 1.399 m verläuft ähnlich der angedachten Variante 3.1 von der Westseite des Erlenweges unter hauptsächlicher Nutzung eines bereits vorhandenen Weges zur L52 bzw. zur Notausfahrt der Bundeswehr. Im Gegensatz zur ursprünglichen Variante 3.1 biegt die Trasse deutlich südlicher Richtung Osten (zur Notausfahrt) ab.

Diese Variantenidee kam nach der ersten Vorstellung der in der Machbarkeitsstudie zu untersuchenden Varianten zu einer zweiten Erschließungsstraße zur Anbindung des Industrie- und Gewerbeparks Burg an das überregionale Verkehrsnetz im Bau- und Umweltausschuss und Finanzausschuss der Stadt Burg, am 17.11.2019, auf.

In der vorliegenden Machbarkeitsstudie zur Anbindung des Industrie- und Gewerbeparks Burg über eine 2. Erschließungsstraße an das überregionale Verkehrsnetz werden folgende vier Varianten genauer betrachtet:

**Variante 1 - Thomas-Müntzer-Straße bis Erlenweg 1.285 m,**

**Variante 2 - Lindenallee / Erlenweg bis Kastanienallee 1.107 m** (vorher Variante 2.1),

**Variante 3 - Erlenweg (West) bis L52 1.870 m** (vorher Variante 3.2).

**Variante 4 - Erlenweg (West) bis L52 1.399 m** (vorher Variante 3.1 / ähnlich)

Diese vier Varianten sind in Unterlage 2.3 und 2.4 dargestellt.

Sie werden im Folgenden hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit und Machbarkeit untersucht. Dabei wird auf bauplanungsrechtliche Aspekte eingegangen, planerisch-technische Belange werden geprüft, Umweltbelange werden betrachtet und ausgewertet und die Kostenfrage, auch hinsichtlich des Grunderwerbs beurteilt.

#### **4. Planungsrechtliche Situation**

Im Landesentwicklungsplan des Landes Sachsen-Anhalt (VERORDNUNG ÜBER DEN LANDESENTWICKLUNGSPLAN DES LANDES SACHSEN-ANHALT 2010 - LEP-LSA - vom 16. Februar 2011 (GVBl. LSA S. 160), gültig seit 12. März 2011) ist die Stadt Burg innerhalb des Kapitels 2 „Ziele und Grundsätze zur Entwicklung der Siedlungsstruktur“ im System der Zentralen Orte im Ziel 37 als Mittelzentrum eingeordnet.

Im Kapitel 3 „Ziele und Grundsätze zur Entwicklung der Standortpotenziale und der technischen Infrastruktur“ wird die Stadt Burg im Abschnitt 3.1 „Wirtschaft“ im Ziel 56 als bereits vorhandener Standort als Vorrangstandort für landesbedeutsame Industrie- und Gewerbeflächen eingeordnet, die entsprechend dem Bedarf weiter zu entwickeln sind.

Der 1. Entwurf des Regionalen Entwicklungsplanes für die Planungsregion Magdeburg (REP MD 2016 mit Stand vom 02.06.2016 ordnet im Kapitel 4 „Ziele und Grundsätze der Siedlungsstruktur“ im Abschnitt 4.1 „Zentrale Orte“ in Ziel 22 die Stadt Burg als Mittelzentrum ein. Hierzu gehören auch die im Rahmen einer geordneten städtebaulichen Entwicklung erfolgten Erweiterungen des im Zusammenhang bebauten Ortsteiles.

In Kapitel 5 „Ziele und Grundsätze zur Entwicklung der Standortpotenziale und der technischen Infrastruktur“ wird im Abschnitt 5.1 „Wirtschaft“ im Ziel 40 der bereits vorhandene Standort Burg als Vorrangstandort für landesbedeutsame Industrie- und Gewerbeflächen festgelegt.

Der Industrie- und Gewerbepark Burg ist bauplanungsrechtlich durch rechtsgültige Bebauungspläne gesichert.

Folgende Bebauungspläne sind von den verschiedenen Trassenvarianten betroffen:

Bebauungsplan Nr. 5 „Industrie- und Gewerbepark Burg“ 1. Bauabschnitt, 5. Änderung,  
Bebauungsplan Nr. 73 „Industrie- und Gewerbepark Burg“ Erweiterung 4. Bauabschnitt,  
Bebauungsplan Nr. 13 „2. Bauabschnitt Industrie- und Gewerbepark Burg“ 5. Änderungsverfahren.

## Machbarkeitsstudie

Anbindung des Industrie- und Gewerbeparks Burg  
über eine 2. Erschließungsstraße an das überregionale Verkehrsnetz

Die Trasse der Variante 1 tangiert auf der westlichen Seite der Trasse die Flurstücke 7 und 8 des Bebauungsplanes Nr. 5. Die Festsetzungen des Bebauungsplanes sollten dadurch nicht beeinflusst werden, die entsprechende Trassenplanung soll entlang der gewerblichen Nutzungen geführt werden.

Im Bereich des östlichen Teils des Erlenweges sind die im Bebauungsplan Nr. 13 festgesetzten Industriegebietsflächen und private Grünflächen betroffen.

Die Trasse der Variante 2 verläuft durch die Geltungsbereiche der Bebauungspläne Nr. 73 und Nr. 13.

Dabei sind festgesetzte Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft betroffen. Unter anderem sind die Flächen dort für die Entwicklung eines artenreichen Laubmischwaldes und einen gestuften Waldrand festgeschrieben.

Die Trasse der Varianten 3 und 4 liegen teilweise im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 13.

Durch die Trasse der Variante 3 sind im Verlauf des zu erweiternden Erlenweges Fußweg und Baumstandorte im öffentlichen Bereich sowie zu den Gewerbegrundstücken gehörende Pflanzgebietsflächen in Teilumfängen im östlichen Bereich des Erlenweges, wie bei der Trasse der Variante 1, Industriegebietsflächen und private Grünflächen betroffen.

Durch die Trasse der Variante 4 sind im westlichen Bereich der Lindenallee Straßenverkehrsflächen und festgesetzte Baumpflanzstandorte betroffen.

Bei der Variantenbetrachtung und -auswertung ist planungsrechtlich auch der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 zu beachten. Dieser ist ein wichtigstes Instrument der Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes und betrachtet sowohl die Bestandsnetze als auch Aus- und Neubauprojekte im Bereich der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße mit dem Kernanliegen des Erhalts der Bestandsnetze und der Beseitigung von Engpässen auf Hauptachsen und in wichtigen Verkehrsknoten.



Im BVWP 2030 ist auch der Neubau einer Ortsumgehung Burg der B1 enthalten.

Dies ist für die Trassenvarianten 2, 3 und 4 hinsichtlich ihrer Anschlussmöglichkeiten ein bedeutsames Kriterium.

Für die angestrebte 2. Erschließungsstraße für den Industrie- und Gewerbepark Burg zur Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz muss in jedem Fall Baurecht über die Aufstellung eines rechtsgültigen Bebauungsplanes erfolgen. Dabei sind die rechtsgültigen Bebauungspläne zu beachten sowie ggf. zu ändern. Auf der Basis der Abarbeitung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung sind innerhalb des Bebauungsplanverfahrens die nach Maßgabe der Abwägung notwendigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für das Projekt planerisch mit abzusichern.

### **5. Fachplanung / Behörden-Scoping**

Im Prozess zur Entscheidungsfindung spielen die Auswirkungen der verschiedenen Trassenvarianten für eine 2. Erschließungsstraße für den Industrie- und Gewerbepark Burg auf die Umgebung, Natur, Anlieger und sonstige Betroffene eine entscheidende Rolle.

Um notwendige Hinweise und Auflagen zu erfahren, die das Vorhaben aus Sicht der Behörden, Trägern öffentlicher Belange und Versorgungsträgern betreffen könnten, wurde diesen im Zeitraum 01.08.2019 bis 13.09.2019 und für die Variante 4 vom 28.11.2019 bis 10.01.2020 Gelegenheit gegeben, eine Stellungnahme abzugeben.

Insgesamt wurden 25 Träger öffentlicher Belange angeschrieben. Eine Stellungnahme abgegeben haben 24 (95 %).

Eine Zusammenstellung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange einschließlich der vollständigen Stellungnahmen ist in Unterlage 3 zu finden.

Folgende konkrete Hinweise zu einzelnen Varianten wurden durch die Träger öffentlicher Belange geäußert:

## Machbarkeitsstudie

Anbindung des Industrie- und Gewerbeparks Burg  
über eine 2. Erschließungsstraße an das überregionale Verkehrsnetz

**Variante 1** wird vom Sachgebiet Naturschutz des Fachbereichs Umwelt des Landkreises Jerichower Land präferiert, weil hier der Eingriff in Natur und Landschaft am geringsten gehalten wird.

Aus Sicht der Landesstraßenbaubehörde ist ebenfalls Variante 1 zu bevorzugen, da die beiden anderen Varianten im Zuge des Neubaus der Ortsumgebung umgebaut bzw. zurückgebaut werden müssten, da eine plangleiche Anbindung an die neue OU nicht möglich ist. Allerdings wäre bei Variante 1 die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes B246a / Thomas-Müntzer-Straße zu überprüfen.

Die untere Bodenschutzbehörde des Fachbereichs Umwelt des Landkreises Jerichower Land äußert erhebliche Bedenken zu **Variante 2**. Dort befindet sich die Altlastverdachtsfläche Nr. 30657 „Neue Kaserne Burg“. Hier ist mit Kontaminierung durch Müll- und Schrottablagerungen und ggf. Munitionsreste zu rechnen.

Das Amt für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten favorisiert Variante 2, weil hier am wenigsten landwirtschaftliche Nutzfläche betroffen ist.

Vom Landesamt für Geologie und Bergwesen Sachsen-Anhalt erfolgte für Variante 2 der Hinweis, dass in diesem Bereich überwiegend wasserstauende Schichten (Geschiebelehm) verbreitet sind.

Generell wird eine zweite Erschließungsstraße hinsichtlich der Möglichkeit einer zweiten Versorgungs- bzw. Entsorgungsleitung (Stichwort: Havarie) vom Wasserverband Burg begrüßt. Favorisiert wird Variante 2, da keine Querung der Bahntrasse notwendig wäre und bauliche Vorkehrungen für eine zweite Trinkwasserspeisung genutzt werden könnten.

Bei **Variante 3** wird durch das Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt die Gefahr gesehen, dass es während der sanierungsbedingten Sperrung der Lindenallee zu erheblichen Mehrbelastungen durch verkehrsbedingte Immissionen entlang der Grabower Landstraße / Conrad-Tack-Ring kommen wird.

Von der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben wurde mitgeteilt, dass sich Variante 3 die Liegenschaft WE 112003 (ehemaliges Klärwerk) teilt - bei Bodenaushub könnte es ggf. zu erhöhten Entsorgungskosten kommen. Außerdem sei das Gebiet eine Kampfmittelverdachtsfläche. Die Notausfahrt der Bundeswehr ist für Begegnungsverkehr durch Nutzkraftfahrzeuge nicht ausgelegt. Es befindet sich eine Gashochdruckleitung auf dem Flurstück 282/44 der Flur

## Machbarkeitsstudie

Anbindung des Industrie- und Gewerbeparks Burg  
über eine 2. Erschließungsstraße an das überregionale Verkehrsnetz

37. Von der Umsetzung der Variante 3 sollte also nach Meinung der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben abgesehen werden.

Variante 3 wird vom Sachgebiet Straßenverkehr des Fachbereichs Ordnung des Landkreises Jerichower Land aufgrund der zu erwartenden nachhaltigen Entlastung des Verkehrs in der Stadt Burg und der Schaffung einer Ausweich- und Umleitungsmöglichkeit favorisiert.

Vom Landesamt für Geologie und Bergwesen Sachsen-Anhalt erfolgte für Variante 3 der Hinweis, dass im Bereich des Fliegergrabens ist mit gering tragfähigen Schichten zu rechnen ist.

Der Unterhaltungsverband Stremme / Fiener Bruch gibt zur Querung des Fliegergrabens einzuhaltende Auflagen, bspw. Breite des Bearbeitungstreifens zur Gewässerunterhaltung, Tiefenlage von querenden Leitungen, usw. an.

Im Bereich der Variante 3 befindet sich eine Grundwassermessstelle (Pegel) der Trinkwasserversorgung Magdeburg GmbH. Hier müsste geprüft werden, ob und inwiefern Schutzmaßnahmen erforderlich werden.

Das Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie Sachsen-Anhalt gibt den Hinweis, dass im Bereich aller Varianten archäologische Denkmäler vorkommen - bei Variante 1 ein Brandbestattungsplatz der Bronzezeit, bei Variante 2 ein Brandbestattungsplatz der vorrömischen Eisenzeit und eine nicht näher datierte Siedlung und Variante 3 quert mehrere Siedlungen des Neolithikums und der Bronzezeit, sowie einen Brandbestattungsplatz der römischen Kaiserzeit bis Völkerwanderungszeit (Variante 3 führt zu erheblichen Eingriffen). Es kann allen drei Varianten zugestimmt werden, wenn die Sekundärerhaltungspflicht wahrgenommen wird (Antrag notwendig).

Bei **Variante 4** wird durch das Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt ebenfalls die Gefahr gesehen, dass es während der sanierungsbedingten Sperrung der Lindenallee zu erheblichen Mehrbelastungen durch verkehrsbedingte Immissionen entlang der Grabower Landstraße / Conrad-Tack-Ring kommen wird.

Die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben weist darauf hin, dass die Notausfahrt der Bundeswehr für den Begegnungsverkehr nicht ausgelegt ist.

## Machbarkeitsstudie

Anbindung des Industrie- und Gewerbeparks Burg  
über eine 2. Erschließungsstraße an das überregionale Verkehrsnetz

Durch den Landkreis Jerichower Land wird die Anpassung des B-Planes Nr. 13 mit einem Änderungsverfahren angezeigt. Das Sachgebiet Straßenverkehr hat keine Bedenken, favorisiert aber die Variante 3.

Der Wasserverband Burg stellt klar, dass bei der Variante 4 ein Ringschluss bei der Wasserversorgung zwischen L 52 und Lindenallee realisierbar ist. Weiterhin befindet sich im Bereich der Variante 4 eine Schmutzwasserdruckleitung.

Weiterhin quert die Gashochdruckleitung Detershagen-Schopisdorf die Trasse der Variante 4. Bei weiteren Planungen sind eventuelle Schutzmaßnahmen mit der AVACON AG für die Gasleitung abzustimmen.

### **6. Gewerbetreibende**

Folgende 39 Unternehmen sind derzeit im Industrie- und Gewerbepark ansässig:

Aalberts Surface Treatment GmbH
AMAS GmbH
Autohaus Müller
BITZEK Arbeitsschutz GmbH & Co KG
Burger Stahl- und Metallbau GmbH
CIV Präzisionstechnik GmbH
Constellium extrusions Burg GmbH
Damiflex GmbH
Deutsche Post AG
E.H. Spedition GmbH
Eismann- Tiefkühlservice GmbH & Co. KG
EKO Edelstahlverarbeitung GmbH
ENGEL-KRANE Ernst Engel OHG
F.G. Conzen Leisten und Rahmen GmbH
FTZ Landkreis Jerichower Land
G.M.W. PRÄMAB GmbH & Co.KG
HASA GmbH



## Machbarkeitsstudie

Anbindung des Industrie- und Gewerbeparks Burg  
über eine 2. Erschließungsstraße an das überregionale Verkehrsnetz

High-Tech-Color GmbH
Hotel "Wittekind"
Ing. Holzbau Schnoor GmbH & Co. KG
Krimphoff & Schulte Mineralölservice und Logistik GmbH
Laukien Produktion GmbH
Lenneper GmbH & Co. KG
Luxury Car Cleaning UG
Mundt Energie & Service
Nutzfahrzeugservice Burg GmbH
Pabst Apparatebau GmbH & Co. KG
Pabst Apparatebau GmbH & Co. KG Servicecenter
PHM Industrieranlagen GmbH
pro-beam AG & Co.KGaA
Progroup Board GmbH
Progroup Logistics GmbH
Progroup Paper PM1 GmbH
Sanitätshaus Burg GmbH
Schulz Systemtechnik GmbH
Sunshine Werbetechnik GmbH
Tricor Packaging &Logistik AG
Wäscherei Edelweiß Ordel OHG & Co.
Wiedemann Industrie- und Haustechnik GmbH

## **7. Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse**

Alle im Industrie- und Gewerbepark Burg ansässigen Unternehmen wurden gebeten zur Ermittlung und Abschätzung der bestehenden Verkehrsverhältnisse einen Fragebogen zur Verkehrserhebung auszufüllen.

Der Fragebogen enthielt Fragen zum Verkehrsaufkommen, zu Anzahl und Nutzungshäufigkeit von Eigen- und Fremdfahrzeugen, zu Verkehrszeiten und der vorhandenen Parksituation.

Außerdem wurde den Unternehmen in diesem Zuge die Möglichkeit gegeben, Hinweise und Anregungen zu geben und ggf. vorhandene Missstände anzusprechen.

Alle angeschriebenen Unternehmen haben sich an der Befragung beteiligt.

Der Fragebogen zur Verkehrserhebung mit zusammengefassten Zahlen aller Unternehmen ist in Unterlage 4 zu finden.

Es bleibt festzuhalten, dass die Belastung des Industrie- und Gewerbegebietes Burg bei ca. 700 täglichen Anfahrten / Abfahrten von Fahrzeugen des Schwerverkehrs liegt. Davon sind ca. 70 % Fremdfahrzeuge, also Fahrzeuge, die nicht auf die ansässigen Unternehmen zugelassen sind (bspw. Zulieferer).

Stellplätze sind laut der angegebenen Zahlen bei den Unternehmen auf den Gewerbegrundstücken ausreichend vorhanden.

Hauptverkehrszeiten konnten durch den betriebsbedingten Verkehr nicht festgestellt werden. Dieser findet über den ganzen Tag verteilt statt.

Zu Beginn und zum Ende der Arbeitszeiten der Angestellten im Gewerbegebiet, also im Bereich 6:00 Uhr - 7:30 Uhr und 13:30 - 16:00 Uhr kommt es zu einer starken Belastung der Ein- bzw. Ausfahrt von der Lindenallee auf die B246a.

Folgende Hinweise und Anregungen wurden durch die Unternehmen gegeben:

- bis zu 20 parkende und rangierende LKW in der Lindenallee → gefährlich auch für Fahrradfahrer / Motorradfahrer, Behinderung der Verkehrsteilnehmer, Wartezeiten;

## Machbarkeitsstudie

Anbindung des Industrie- und Gewerbeparks Burg  
über eine 2. Erschließungsstraße an das überregionale Verkehrsnetz

- Bitte um einseitiges Parkverbot in der Lindenallee;
- fast täglich Schwertransporte und Überbreitetransporte aus dem Industrie- und Gewerbepark heraus;
- parkende LKW, welche keine Anlieger sind, nachts in der Lindenallee und
- gerade nachmittags starke Beanspruchung der Ausfahrt auf die B246a.

Die von den ansässigen Unternehmen in der Befragung gegebenen Hinweise sind im Zuge der zukünftigen Planungen zu berücksichtigen.

### **8. Vorhandene Infrastruktur**

Derzeit ist der Industrie- und Gewerbepark durch eine zentrale Zufahrtsstraße, die Lindenallee, erschlossen. Über die Lindenallee sind die Nebenstraßen (Tuchmacherweg, Kiefernweg, Ulmenweg, Pappelweg, Eschenweg und Erlenweg) zu erreichen.

Dabei sind der Ulmenweg, Eschenweg und Erlenweg als Sackgassen mit Wendemöglichkeit ausgebildet.

An das überregionale Verkehrsnetz ist der Industrie- und Gewerbepark über die Lindenallee direkt an die Bundesstraße B246a angebunden.

Darüber sind folgende weitere Anbindungen gut erreichbar:

Autobahn A2	- 1,5 km
Gleisanschluss Berlin-Hannover-Köln Anschlussgleis der Bundeswehr	- 5 km
Bahnhof Burg Personenverkehr	- 5 km
Bahnhof Güterverkehr	- 5 km
Wasserstraße Elbe-Havel-Kanal mit Anlege- und Umschlagstelle Uferstraße	- 7 km
Wasserstraße Mittellandkanal	- 20 km
Hafen Magdeburg	- 20 km

Durch den öffentlichen Personennahverkehr kann der Industrie- und Gewerbepark ebenfalls gut erreicht werden.

Auch Flughäfen sind schnell erreichbar - der internationale Flughafen Leipzig-Halle in 110 km und der internationale Flughafen Berlin in 130 km. Burg selbst verfügt über einen Sonderlandeplatz in den Burger Krähenbergen.

### 9. Dimensionierung

Für die geplante zweite Erschließungsstraße wurde für die Machbarkeitsstudie eine Trassenbreite von 20,00 m festgelegt.

Die Fahrbahn soll lt. RAL 2012 in der Entwurfsklasse 3 8,00 m breit (RQ 11) in Asphaltbauweise hergestellt werden. Ein kombinierter Geh- und Radweg mit einer Breite von 2,50 m soll fahrbahnbegleitend ausgebaut werden. Vorgesehen ist die Fahrbahn und den Geh- / Radweg durch einen Grünstreifen, der ggf. genügend Platz für eine Versickerungsmulde vorhält, zu trennen.

Der Querschnitt ist in Unterlage 2.6 zeichnerisch dargestellt.

Zur Festlegung des detaillierten und notwendigen Aufbaus des Oberbaus der neuen Straße wurde zunächst die **Belastungsklasse** ermittelt.

Zur Festlegung der Belastungsklasse wird die dimensionierungsrelevante Beanspruchung auf der Grundlage des DTV<sup>(SV)</sup> unter Zuhilfenahme von straßenklassenspezifischen Lastkollektivquotienten nach RStO 12 ermittelt.

Der für die Berechnung benötigte Anteil des Schwerverkehrs wurde aus der durchgeführten Verkehrserhebung abgeleitet. Dazu wurden die Angaben der befragten Unternehmen in der Rubrik „Mobilitätsverhalten“ zur Nutzungshäufigkeit der Eigenfahrzeuge und der Fremdfahrzeuge herangezogen. Die angegebenen Zahlen ab der Kategorie LKW > 3,5 t wurden mit der Nutzungshäufigkeit „täglich“ komplett in Ansatz gebracht und die Zahlen mit der Nutzungshäufigkeit „an 1-3 Tagen pro Woche“ halbiert angesetzt. Damit ergibt sich ein Schwerverkehrsanteil (SV) von 705.



## Machbarkeitsstudie

Anbindung des Industrie- und Gewerbeparks Burg  
über eine 2. Erschließungsstraße an das überregionale Verkehrsnetz

$$B = N * DTA^{(SV)} * q_{Bm} * f_1 * f_2 * f_3 * f_z * 365$$

$$\text{mit } DTA^{(SV)} = DTV^{(SV)} * f_A$$

Für die Zunahme des Schwerverkehrs in den Folgejahren gilt:

$$f_z = \frac{(1+p)^N - 1}{p \cdot N}$$

Darin bedeuten:

- B Summe der gewichteten äquivalenten 10-t-Achsübergänge im zugrunde gelegten Nutzungszeitraum
- N Anzahl der Jahre des zugrunde gelegten Nutzungszeitraumes
- $DTA^{(SV)}$  durchschnittliche Anzahl der täglichen Achsübergänge des Schwerverkehrs
- $DTV^{(SV)}$  durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke des Schwerverkehrs
- $f_A$  Achszahlfaktor (Tabelle A 1.1)
- $q_{Bm}$  mittlerer Lastkollektivquotient zum Ausdruck der straßenklassenspezifischen mittleren Beanspruchung der jeweiligen tatsächlichen Achsübergänge (Tabelle A 1.2)
- $f_1$  Fahrstreifenfaktor (Tabelle A 1.3)
- $f_2$  Fahrstreifenbreitenfaktor (Tabelle A 1.4)
- $f_3$  Steigungsfaktor (Tabelle A 1.5)
- $f_z$  mittlerer jährlicher Zuwachsfaktor des Schwerverkehrs (Tabelle A 1.7)
- p mittlere jährliche Zunahme des Schwerverkehrs (Tabelle A 1.6)

Der Berechnung liegen folgende Parameter zugrunde:

- **N = 30 Jahre Nutzungsdauer**
- **$DTV^{(SV)} = 705 \text{ SV} / 24 \text{ h}$  mit  $f_A = 4,5$**
- **$q_{Bm} = 0,33$  für Straßen mit SV-Anteil > 6 %**
- **$f_1 = 1,0$  für je einen Fahrstreifen für jede Fahrtrichtung**
- **$f_2 = 1,10$  für eine Fahrstreifenbreite von 3,25 m**
- **$f_3 = 1,02$  für eine Höchstlängsneigung von 2 - 4 %**
- **$f_z = 1,352$  für N = 30 Jahre mit p = 0,02**

$$B = 30 * 705 * 4,5 * 0,33 * 1,0 * 1,10 * 1,02 * 1,352 * 365 = 17.389.986,24 \approx \underline{\underline{17,4 \text{ Mio.}}}$$

## Machbarkeitsstudie

Anbindung des Industrie- und Gewerbeparks Burg  
über eine 2. Erschließungsstraße an das überregionale Verkehrsnetz

Aus der berechneten dimensionierungsrelevanten Beanspruchung von 17,4 Mio. äquivalenten 10-t-Achsübergängen ergibt sich nach Tabelle 1 der Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO 12) die Belastungsklasse **Bk32**.

In der Berechnung wurde der Anteil des Schwerverkehrs des Bundeswehrstandortes „Clausewitzkaserne Burg Logistikbatalillon 171“ nicht berücksichtigt. Dieser Verkehrsanteil betrifft nicht die Erschließungsstraße des Gewerbe- und Industrieparks Burg.

Bei Ausführung der Variante 3 und 4, welche auf einem Teil der Trasse die vorhandene Notausfahrt des Bundeswehrstandortes nutzt, würde sich entsprechend des Anteiles des Schwerverkehrs erhöhen.

Der angegebene Schwerverkehrsanteil liegt bei 192 Fahrzeugen. Damit würde sich die dimensionierungsrelevante Beanspruchung für die zweite Erschließungsstraße des IGP deutlich erhöhen. Die ermittelte Belastungsklasse würde sich jedoch nicht ändern.

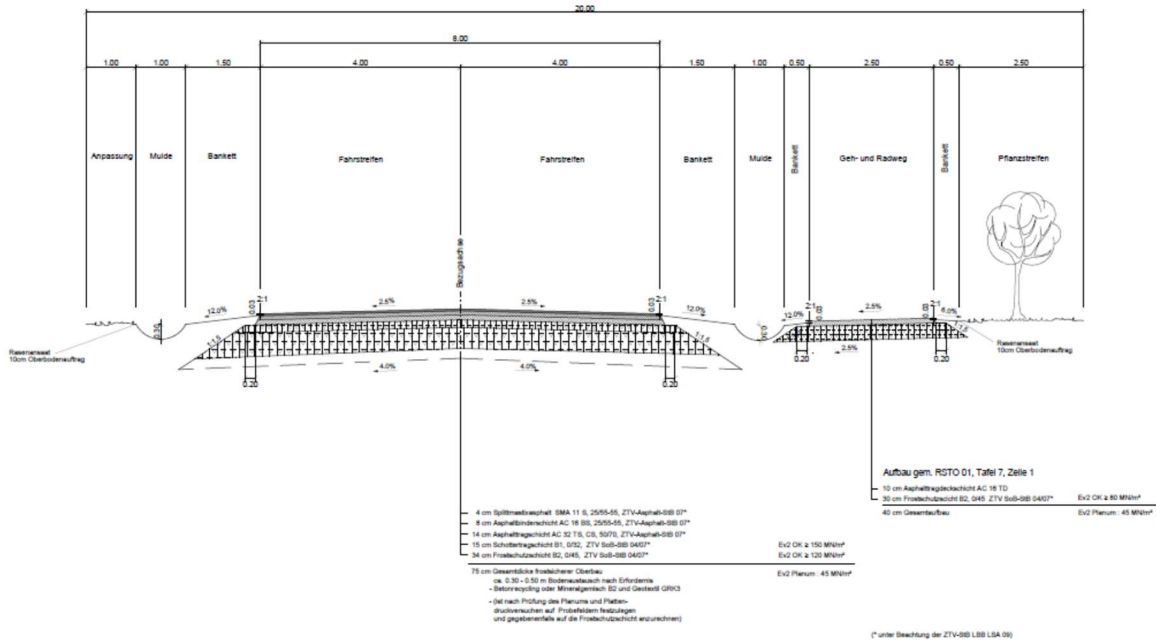
Abgeleitet aus der ermittelten Belastungsklasse und Erfahrungswerten wird die Mindestdicke des frostsicheren Oberbaus nach den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO 12) mit 75 cm angesetzt.

Daraus ergibt sich der mögliche frostsichere **Oberbau** für die Fahrbahn wie folgt:

### Fahrbahn Bk32 - RSTO12 Tafel 1, Zeile 3

4 cm Asphaltdeckschicht	nach ZTV - Asphalt StB 07/13	
8 cm Asphaltbinderschicht	nach ZTV - Asphalt StB 07/13	
14 cm Asphalttragschicht	nach ZTV - Asphalt StB 07/13	
15 cm Schottertragschicht	nach ZTV SoB - StB 04/07*	$E_{v2} \text{ OK} \geq 150 \text{ MPa}$
34 cm Frostschuttschicht	nach ZTV SoB - StB 04/07*	$E_{v2} \text{ OK} \geq 120 \text{ MPa}$
<u>75 cm Gesamtaufbau</u>		<u><math>E_{v2} \text{ Planum} \geq 45 \text{ MPa}</math></u>

Regelquerschnitt der vorgeschlagenen Anbindung



Die notwendige **Regenentwässerung** der Fahrbahn und des Geh-/Radweges sollte idealer Weise über Versickerungsmulden erfolgen. Wenn ein noch zu erstellendes Baugrundgutachten die Möglichkeit einer Versickerung des anfallenden Regenwassers ausschließt, sind folgende Alternativen möglich:

Variante 1 - Entwässerung durch einen Regenwasserkanal mit Anschluss an das vorhandene System im Gewerbegebiet (Erlenweg);

Variante 2 - Entwässerung durch einen Regenwasserkanal mit Anschluss an die Regenrückhaltebecken des Unternehmens Progroup Paper PM1 GmbH;

Variante 3 - Entwässerung durch ein Rigolensystem mit Anschluss an den Fliegergraben sowie Entwässerung durch einen Regenwasserkanal mit Anschluss an das vorhandene System im Gewerbegebiet (Erlenweg)

und

## Machbarkeitsstudie

Anbindung des Industrie- und Gewerbeparks Burg  
über eine 2. Erschließungsstraße an das überregionale Verkehrsnetz

Variante 4 - teilweise Entwässerung durch ein Rigolensystem mit Anschluss an den Fliegergraben sowie der Einleitung in das Regenrückhaltebecken nördlich der Lindenallee.

Die in diesem Abschnitt vorgeschlagenen Parameter der Dimensionierung der 2. Erschließungsstraße für den Industrie- und Gewerbeparks Burg sind in den weiteren Planungsphasen auf technische Realisierbarkeit aufgrund der örtlichen Gegebenheiten zu überprüfen.

### **10. Flächenbedarf der Varianten / Grunderwerb**

Die zu betrachtenden vier Varianten einer zweiten Erschließungsstraße wurden auch hinsichtlich ihres Flächenbedarfs und des notwendigen Grunderwerbs betrachtet.

	<b>Flächenbedarf gesamt</b>	<b>Eigentümer „Stadt Burg“</b>	<b>Notwendiger Grunderwerb</b>
<b>Variante 1</b>	27.700 m <sup>2</sup>	12.778 m <sup>2</sup>	14.922 m <sup>2</sup>
<b>Variante 2</b>	22.140 m <sup>2</sup>	18.019 m <sup>2</sup>	4.121 m <sup>2</sup>
<b>Variante 3</b>	40.180 m <sup>2</sup>	16.192 m <sup>2</sup>	23.988 m <sup>2</sup>
<b>Variante 4</b>	30.760 m <sup>2</sup>	10.113 m <sup>2</sup>	20.647 m <sup>2</sup>

## Machbarkeitsstudie

Anbindung des Industrie- und Gewerbeparks Burg  
über eine 2. Erschließungsstraße an das überregionale Verkehrsnetz

### 11. Kostenübersicht / Finanzierbarkeit

Zur ersten Einschätzung der Kosten für die zu betrachtenden Varianten werden folgende Kostenansätze zugrunde gelegt:

Straßenfläche	8,00 m <sup>2</sup>	a	150,00 €	1.200,00 €
Geh- und Radweg	2,50 m <sup>2</sup>	a	120,00 €	300,00 €
Grünflächen	7,50 m <sup>2</sup>	a	40,00 €	300,00 €
Versickerungsmulde	2,00 m <sup>2</sup>	a	70,00 €	140,00 €
<b>Kosten gesamt für 1,00 m Straßenlänge bei 20,00 m Straßenbreite</b>				<b>1.940,00 €</b>
Verrohrung eines Grabens mit einem Durchlassbauwerk Baulänge 20,00 m				40.000,00 €
Regenentwässerung Kanal				413,00 € / m
Regenentwässerung Rigolensystem				300,00 € / m
Bahnübergang				250.000,00 € / Stück
Entsorgungskosten für belasteten Boden > Z2				45,00 € / m <sup>3</sup>
Kostenpauschale für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach BNatSchG für den Eingriff der Flächeninanspruchnahme für den Straßenneubau der 2. Anbindung				50.000,00 €
Grunderwerb				5,00 € / m <sup>2</sup>
<b>Kreisverkehr</b>				
Straßenfläche	1,00 m <sup>2</sup>	a	150,00 €	150,00 €
Nebenflächen	1,00 m <sup>2</sup>	a	120,00 €	120,00 €

## Machbarkeitsstudie

Anbindung des Industrie- und Gewerbeparks Burg  
über eine 2. Erschließungsstraße an das überregionale Verkehrsnetz

### Flächenannahme Kreisverkehr

Durchmesser Kreisverkehr  $\approx 64$  m

=> Gesamtfläche 3.220 m<sup>2</sup>  
davon Straßenfläche 2.100 m<sup>2</sup>  
davon Nebenfläche 1.120 m<sup>2</sup>

Auf dieser Grundlage ermitteln sich die Kosten für die einzelnen Varianten wie folgt:

#### Variante 1

##### Flächenbedarf

1.285 m lang

Straßenfläche 1.285 m x 20,00 m breit = **27.700 m<sup>2</sup>**

	<b>Flächenbedarf gesamt</b>	<b>Eigentümer „Stadt Burg“</b>	<b>Notwendiger Grunderwerb</b>
<b>Variante 1</b>	27.700 m <sup>2</sup>	12.778 m <sup>2</sup>	14.922 m <sup>2</sup>

#### Kosteneinschätzung

<b>Variante 1</b>	Baulänge: 1.285 m	
Straße	1.940,00 € / m * 1.285 m	2.492.900,00 €
Regenentwässerung Kanal	413,00 € / m * 1.285 m	530.705,00 €
Bahnübergang	1 Stück	250.000,00 €
Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen		50.000,00 €
Grunderwerb	5,00 € / m <sup>2</sup> * 14.922 m <sup>2</sup>	74.610,00 €



## Machbarkeitsstudie

Anbindung des Industrie- und Gewerbeparks Burg  
über eine 2. Erschließungsstraße an das überregionale Verkehrsnetz

	netto	3.398.215,00 €
Baunebenkosten	18,0 v.H. von 3.398.215,00 €	611.678,70 €
	gesamt netto	4.009.893,70 €
	MwSt 19 %	761.879,80 €
	<b>Gesamt brutto</b>	<b>4.771.773,50 €</b>
	zuzügl. Index 2021 von 7 v.H.	5.105.797,65 €
	zuzügl. Index 2022 von 7 v.H.	5.463.203,48 €
	Zuzügl. Index 2023 von 7 v.H.	5.845.627,73 €
anteilige Kosten für BE in den Gesamtkosten enthalten		474.610,79 €

### Variante 2

#### Flächenbedarf

1.107 m lang

Straßenfläche            1.107 m x 20,00 m breit            = **22.140 m<sup>2</sup>**

	<b>Flächenbedarf gesamt</b>	<b>Eigentümer „Stadt Burg“</b>	<b>Notwendiger Grunderwerb</b>
<b>Variante 2</b>	22.140 m <sup>2</sup>	18.019 m <sup>2</sup>	4.121 m <sup>2</sup>

#### Kosteneinschätzung

<b>Variante 2</b>	Baulänge: 1.107 m	
Straße	1.940,00 € / m * 1.107 m	2.147.580,00 €
Regenentwässerung Kanal	413,00 € / m * 1.107 m	457.191,00 €

## Machbarkeitsstudie

Anbindung des Industrie- und Gewerbeparks Burg  
über eine 2. Erschließungsstraße an das überregionale Verkehrsnetz

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen		50.000,00 €
Grunderwerb	5,00 € / m <sup>2</sup> * 4.121 m <sup>2</sup>	20.605,00 €
	netto	2.675.376,00 €
Baunebenkosten	18,0 v.H. von 2.675.376,00 €	481.567,68 €
	gesamt netto	3.156.943,68 €
	MwSt 19 %	599.819,30 €
	<b>Gesamt brutto</b>	<b>3.756.762,98 €</b>
	zuzügl. Index 2021 von 7 v.H.	4.019.736,39 €
	zuzügl. Index 2022 von 7 v.H.	4.301.117,93 €
	Zuzügl. Index 2023 von 7 v.H.	4.602.196,19 €
anteilige Kosten für BE in den Gesamtkosten enthalten		379.101,30 €

### Variante 3

#### Flächenbedarf

1.870 m lang abzüglich 22 m vom Kreisverkehr L 52	= 1.848 m
Straßenfläche 1.848 m x 20,00 m breit	= 36.960 m <sup>2</sup>
Kreisverkehr L 52	= 3.220 m <sup>2</sup>
<b>gesamt</b>	<b>= 40.180 m<sup>2</sup></b>

	Flächenbedarf gesamt	Eigentümer „Stadt Burg“	Notwendiger Grunderwerb
<b>Variante 3</b>	40.180 m <sup>2</sup>	16.192 m <sup>2</sup>	23.988 m <sup>2</sup>

## Machbarkeitsstudie

Anbindung des Industrie- und Gewerbeparks Burg  
über eine 2. Erschließungsstraße an das überregionale Verkehrsnetz

### Kosteneinschätzung

<b>Variante 3</b>	Baulänge: 1.848 m	
Straße	1.940,00 € / m * 1.848 m	3.585.120,00 €
Entsorgung belasteter Boden	45,00 € / m <sup>3</sup> * 160 m * 20,00 m *0,75 m	108.000,00 €
Regenentwässerung Rigole	300,00 € / m * 1.848 m	554.400,00 €
Durchlassbauwerk	1 Stück	40.000,00 €
Straßenfläche Kreisverkehr	150,00 € / m <sup>2</sup> * 2.100 m <sup>2</sup>	315.000,00 €
Nebenfläche Kreisverkehr	120,00 € / m <sup>2</sup> * 1.120 m <sup>2</sup>	134.400,00 €
Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen		50.000,00 €
Grunderwerb	5,00 € / m <sup>2</sup> * 23.988 m <sup>2</sup>	119.940,00 €
	netto	4.906.860,00 €
Baunebenkosten	18,0 v.H. von 4.906.860,00 €	883.234,80 €
	gesamt netto	5.790.094,80 €
	MwSt 19 %	1.100.118,01 €
	<b>Gesamt brutto</b>	<b>6.890.212,81 €</b>
	zuzügl. Index 2021 von 7 v.H.	7.372.527,71 €
	zuzügl. Index 2022 von 7 v.H.	7.888.604,65 €
	Zuzügl. Index 2023 von 7 v.H.	8.440.806,97 €
anteilige Kosten für BE in den Gesamtkosten enthalten		683.572,18 €

## Machbarkeitsstudie

Anbindung des Industrie- und Gewerbeparks Burg  
über eine 2. Erschließungsstraße an das überregionale Verkehrsnetz

### Variante 4

#### Flächenbedarf

1.399 m lang abzüglich 22 m vom Kreisverkehr L 52	= 1.377 m
Straßenfläche 1.377 m x 20,00 m breit	= 27.540 m <sup>2</sup>
Kreisverkehr L 52	= 3.220 m <sup>2</sup>
<b>gesamt</b>	<b>= 30.760 m<sup>2</sup></b>

	Flächenbedarf gesamt	Eigentümer „Stadt Burg“	Notwendiger Grunderwerb
<b>Variante 4</b>	30.760 m <sup>2</sup>	10.113 m <sup>2</sup>	20.647 m <sup>2</sup>

#### Kosteneinschätzung

<b>Variante 4</b>	Baulänge: 1.377 m	
Straße	1.940,00 € / m * 1.377 m	2.671.380,00 €
Regenentwässerung Rigole	300,00 € / m * 1.377 m	413.100,00 €
Durchlassbauwerk	1 Stück	40.000,00 €
Straßenfläche Kreisverkehr	150,00 € / m <sup>2</sup> * 2.100 m <sup>2</sup>	315.000,00 €
Nebenfläche Kreisverkehr	120,00 € / m <sup>2</sup> * 1.120 m <sup>2</sup>	134.400,00 €
Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen		50.000,00 €
Grunderwerb	5,00 € / m <sup>2</sup> * 20.647 m <sup>2</sup>	103.235,00 €
	<b>netto</b>	<b>3.727.115,00 €</b>

## Machbarkeitsstudie

Anbindung des Industrie- und Gewerbeparks Burg  
über eine 2. Erschließungsstraße an das überregionale Verkehrsnetz

Baunebenkosten	18,0 v.H. von 3.727.115,00 €	670.880,70 €
davon Planungshonorar		(370.000,00 €)
Gutachten für Baugrund, Vermessung, Wasserecht, Statik und sonstige besondere Leistungen		(300.880,70 €)
gesamt netto		4.397.995,70 €
MwSt 19 %		835.619,18 €
<b>Gesamt brutto</b>		<b>5.233.614,88 €</b>
zuzügl. Index 2021 von 7 v.H.		5.599.967,92 €
zuzügl. Index 2022 von 7 v.H.		5.991.965,68 €
Zuzügl. Index 2023 von 7 v.H.		6.411.403,28 €
anteilige Kosten für BE in den Gesamtkosten enthalten		517.490,06 €

### zusammenfassende Übersicht der Kostenannahmen der einzelnen Varianten

	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
Länge	1.285 m	1.107 m	1.870 m	1.399 m
Herstellungskosten netto	3.273.605,00 €	2.604.771,00 €	4.736.920,00 €	3.573.880,00 €
Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	50.000,00 €	50.000,00 €	50.000,00 €	50.000,00 €
Grunderwerb	74.610,00 €	20.605,00 €	119.940,00 €	103.235,00 €
Baunebenkosten	611.678,70 €	481.567,68 €	883.234,80 €	670.880,70 €
Gesamtkosten netto	4.009.893,70 €	3.156.943,68 €	5.790.094,80 €	4.397.995,70 €
MwSt. 19 v.H.	761.879,80 €	599.819,30 €	1.100.118,01 €	835.619,18 €
<b>Gesamtkosten brutto</b>	<b>4.771.773,50 €</b>	<b>3.756.762,98 €</b>	<b>6.890.212,81 €</b>	<b>5.233.614,88 €</b>
Anteilige Kosten für BE brutto	474.610,79 €	379.101,30 €	683.572,18 €	517.490,06 €

Diese vorläufige Kostenannahme stellt nur eine grobe Übersicht der zu erwartenden Kosten dar. Sie erhebt keinen Anspruch auf Bestätigung in den nachfolgenden Planungsphasen.

Der Ausbau einer zweiten Erschließungsstraße und damit die Schaffung einer zusätzlichen Anbindung des Industrie- und Gewerbeparks Burg an das überregionale Verkehrsnetz soll über Fördermittel finanziert werden.

## **12. Auswertung und Empfehlung**

In der vorliegenden Machbarkeitsstudie wurde untersucht, in wie weit der Industrie- und Gewerbepark Burg durch eine neue 2. Erschließungsstraße an die vorhandene Infrastruktur angeschlossen werden kann.

Hauptziel einer zweiten Erschließungsstraße ist die funktionale Entlastung der Straße „Lindenallee“ als Hauptverkehrsader, sowie die Schaffung einer zweiten Zufahrtsmöglichkeit in das Industrie- und Gewerbegebiet (auch in Fällen einer Havarie), welche an das überregionale Straßennetz angebunden ist.

Weitere wichtige Ziele im Zuge einer Anbindung des IGP über eine 2. Erschließungsstraße an das überregionale Verkehrsnetz sind die Entwicklung des Gebietes, bessere Vermarktungsmöglichkeiten der noch freien Flächen und eine erhebliche Erleichterung für die Aufrechterhaltung des laufenden Betriebes der ansässigen Gewerbetreibenden im Sanierungszeitraum der Lindenallee.

Die **Variante 1 (Thomas-Müntzer-Straße bis Erlenweg)** bietet den Vorteil einer Erschließung neuer Gewerbeflächen mit direkter Anbindung über die neue Straße. Diese Variante hat eine kurze Ausbaulänge von 1.285 m.

Nachteilig bei der Trasse der Variante 1 ist der zu kompensierende Verlauf durch ein Stück Waldgebiet, die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Nutzflächen, der erhebliche Zeitfaktor zur Planung und Umsetzung des notwendigerweise zu errichtenden Bahnübergangs am Anschlussgleis der Bundeswehr und die zusätzliche Verkehrsbelastung durch das



## Machbarkeitsstudie

### Anbindung des Industrie- und Gewerbeparks Burg über eine 2. Erschließungsstraße an das überregionale Verkehrsnetz

Personal des Bundeswehrstandortes der Clausewitz-Kaserne, vor allem zu den Stoßzeiten , welche über die Thomas-Müntzer-Straße wieder auf die B246a trifft.

Außerdem ist zu bedenken, dass die vorhandene Thomas-Müntzer-Straße bezüglich ihres Zustandes und Ausbaugrades zu untersuchen ist und im entsprechenden Umfang gegebenenfalls ertüchtigt und im Querschnitt erweitert werden müsste, was einen weiteren Kostenfaktor und Zeitfaktor bedingt.

Weiterhin ist der Anschluss ins Gewerbegebiet nur mit einem Ausbau des Erlenweges möglich. Es ist im weiteren Planungsverlauf zu prüfen ob und inwiefern eine Ertüchtigung des Erlenweges bzw. alternativ des Eschenweges zweckdienlich wäre. Die Anbindung erfolgt bei dieser Variante jedoch nur auf die B 246a. Eine Entlastung für die B 246a ist nicht gewährleistet.

Die **Variante 2 (Lindenallee / Erlenweg bis Kastanienallee)** bietet den Vorteil eines vorhandenen direkten Anschlusses im Bereich des Wendehammers der Straße „Kastanienallee“. Zudem könnte die Entwässerung der neuen Erschließungsstraße in Kooperation mit der Propapier PM1 GmbH in deren vorhandene Versickerungsbecken erfolgen. Auch könnte diese Variante seitens des Wasserverbandes Burg zur Erweiterung/Sicherung der Trinkwasserspeisung des Industrie- und Gewerbeparkes Burg genutzt werden.

Nachteilig bei dieser Variante ist der Verlauf durch eine mit Fördermitteln finanzierte und im vorhandenen Bebauungsplan festgesetzte vor ca. 12 Jahren neu angelegte Waldfläche. Zudem wäre bei diesem Trassenverlauf der 2.Erschließungsstraße eine Umverlegung der vorhandenen Ferngasleitung notwendig. Weiterhin ist der Anschluss der Trasse an den vorhandenen Wendehammer der Straße „Kastanienallee“ fraglich. Beim Ausbau der Ortsumgehung Burg müsste dieser Anschluss geändert werden, da ein direkter Anschluss an die Ortsumgehung nicht möglich ist.

Zur Planung des Ausbaus sind bei dieser Variante zur technischen Umsetzung der flurnahe Grundwasserstand und die überwiegend wasserstauenden Schichten (Geschiebelehm) zu beachten. Bei der aufgeführten Variante 2 erfolgt ebenfalls die Anbindung komplett an die B 246a, die dadurch weiterhin stark belastet wird.

## Machbarkeitsstudie

Anbindung des Industrie- und Gewerbeparks Burg  
über eine 2. Erschließungsstraße an das überregionale Verkehrsnetz

Die **Variante 3 (Erlenweg bis L52)** bietet den Vorteil des vorhandenen Anschlusses an die Grabower Landstraße, welche als L 52 klassifiziert ist. (Im Zuge des Ausbaus der Ortsumgehung Burg B1n könnte die Trasse über die vorgesehene Anschlussstelle in der Nähe des Burger Wohngebietes „Ehletal“ angebunden werden). Der Trassenverlauf nutzt auf einem langen Abschnitt der Strecke die Notausfahrt des Bundeswehrstandortes Clausewitz-Kaserne, sodass der Grad einer Neuversiegelung geringer ausfällt. Allerdings ist die Bundeswehr gegen eine lange Nutzungsunterbrechung während der Bauphase ihrer Notzufahrt, da diese im Ernstfall für militärische Transporte benötigt wird. Diese Variante bietet zudem eine Zu- bzw. Ausfahrt in das bzw. aus dem Gewerbegebiet, die nicht auf die B246a mündet und bietet so eine tatsächliche Entlastung der Hauptverkehrsader und eine Verteilung des Verkehrsaufkommens.

Nachteilig bei der Trasse der Variante 3 ist die notwendige Querung des Fliegergrabens und die in diesem Bereich gering tragfähigen Schichten und der flurnahe Grundwasserstand.

Die Trasse verläuft in einem Bereich von 150 m über die Fläche eines ehemaligen Klärwerkes. Hier ist mit einer Belastung des Bodens und den damit verbundenen erhöhten Kosten für die Entsorgung des Bodenaushubs zu rechnen.

Diese Trassenvariante nimmt außerdem landwirtschaftliche Nutzfläche in Anspruch.

Im Bereich 160 m vor der Anbindung an die L52 wird die Trasse von einer Gashochdruck- und einer Fernwärmeleitung gequert. Beide wären umzuverlegen.

Zum Ausbau dieser Trassenvariante ist eine Ertüchtigung und ggf. Verbreiterung der vorhandenen Notausfahrt der Bundeswehr notwendig. Wie bei Variante 1 ist der Anschluss ins Gewerbegebiet nur mit einem Ausbau des Anschlussbereichs im Erlenweg möglich. Perspektivisch ist mit Behinderungen im Zuge des Ausbaus der Ortsumgehung Burg zu rechnen (Anbindung an die Anschlussstelle).

Die **Variante 4 (Erlenweg (West) bis L52)** bietet ebenfalls die Vorteile eines direkten vorhandenen Anschlusses an die Grabower Landstraße (L 52) und der Zu- bzw. Ausfahrt in das bzw. aus dem Gewerbegebiet, die nicht auf die B246a mündet und bietet so eine tatsächliche Entlastung der Hauptverkehrsader und eine Verteilung des Verkehrsaufkommens.

Die Nachteile der Variante 3 werden bei Variante 4 um die Problematiken des eventuell belasteten Bodenaushubs im Bereich des ehemaligen Klärwerks reduziert.

## Machbarkeitsstudie

Anbindung des Industrie- und Gewerbeparks Burg  
über eine 2. Erschließungsstraße an das überregionale Verkehrsnetz

Allerdings quert die Trasse der Variante 4 die Altlastenverdachtsfläche KVS 46 "ehemalige Übungsfläche" und tangiert die sogenannte "ehemalige Deponie". Für die "ehemalige Übungsfläche" wird eine fachliche Begleitung der Tiefbauleistungen sowie die nachweisliche Entsorgung durch ein fachlich geeignetes Ingenieurbüro als ausreichend eingeschätzt. In Bezug auf die Fläche "ehemalige Deponie" tangiert die geplante Variante 4 nur die Altlastenverdachtsfläche. Der berührte Bereich der Altlastenfläche "alte Deponie" ist grundsätzlich zu untersuchen und der anfallende Bodenaushub im Sinne der technischen Regeln für die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen zu analysieren ist.

Die vorhandene Notausfahrt wäre nur auf einem geringeren Streckenabschnitt zu ertüchtigen und da nur ein geringerer Abschnitt der vorhandenen Notausfahrt der Bundeswehr genutzt werden würde, sind deutlich weniger Konfliktpunkte mit der Bundeswehr zu erwarten.

Dafür würden mehr landwirtschaftliche Flächen in Anspruch genommen werden und auch ein kleiner Teil der im Bebauungsplan festgesetzten Waldfläche wäre betroffen. Die Anbindung im Gewerbegebiet wäre bei dieser Variante mit weniger der bereits vorhandenen Erschließungsstraßen innerhalb des Gebietes verbunden.

Es besteht die Notwendigkeit, innerhalb des für die Sicherung des Baurechts notwendigen Bebauungsplanverfahrens für die Variante 4 auch die Auswirkungen hinsichtlich der zu erwartenden Emissionen durch die veränderte Verkehrsführung auf die in räumlicher Nähe liegenden Wohngebiete entlang der Grabower Landstraße zu untersuchen.

Die Ertüchtigung des Erlenweges zur Hapterschließungsstraße, wie in Variante 3 erforderlich, ist für die Variante 4 nicht notwendig. Aus der vorläufigen Kosteneinschätzung geht hervor, dass Kosten für die Variante 3 rund 35 Prozent höher sind als für die Variante 4.

Hauptaugenmerk bei der Wahl eines geeigneten Trassenverlaufs einer 2. Erschließungsstraße zur Anbindung des Industrie- und Gewerbeparks Burg an das überregionale Verkehrsnetz ist die funktionale Entlastung der Hauptverkehrsader und Schaffung einer Ausweich- und Umleitungsmöglichkeit. Diese Anforderungen werden nur durch die Varianten 3 und 4 erfüllt.

## Machbarkeitsstudie

Anbindung des Industrie- und Gewerbeparks Burg  
über eine 2. Erschließungsstraße an das überregionale Verkehrsnetz

Der Trassenverlauf der **Variante 4** weist weniger Nachteile gegenüber der Variante 3 auf und die auftretenden Konflikte sind sowohl technisch (Durchlassbauwerk zur Querung des Fliegergrabens, baugrundverbessernde Maßnahmen, Leitungsumverlegung), als auch planungsrechtlich (bspw. Kompensations- und Ersatzmaßnahmen für die Umnutzung der landwirtschaftlichen Flächen) gut lösbar.

Der Vergleich der einzelnen Varianten ist nachfolgend als Bewertungsmatrix in einer übersichtlichen Tabellenform in Auswertung der bis jetzt bekannte und bewertete Faktoren für die Entscheidungsfindung dargestellt. Die Bewertung erfolgt über ein Punktesystem, wobei 1 Punkt für sehr schlecht bzw. gering und 10 Punkte für sehr gut bzw. hoch vergeben werden.

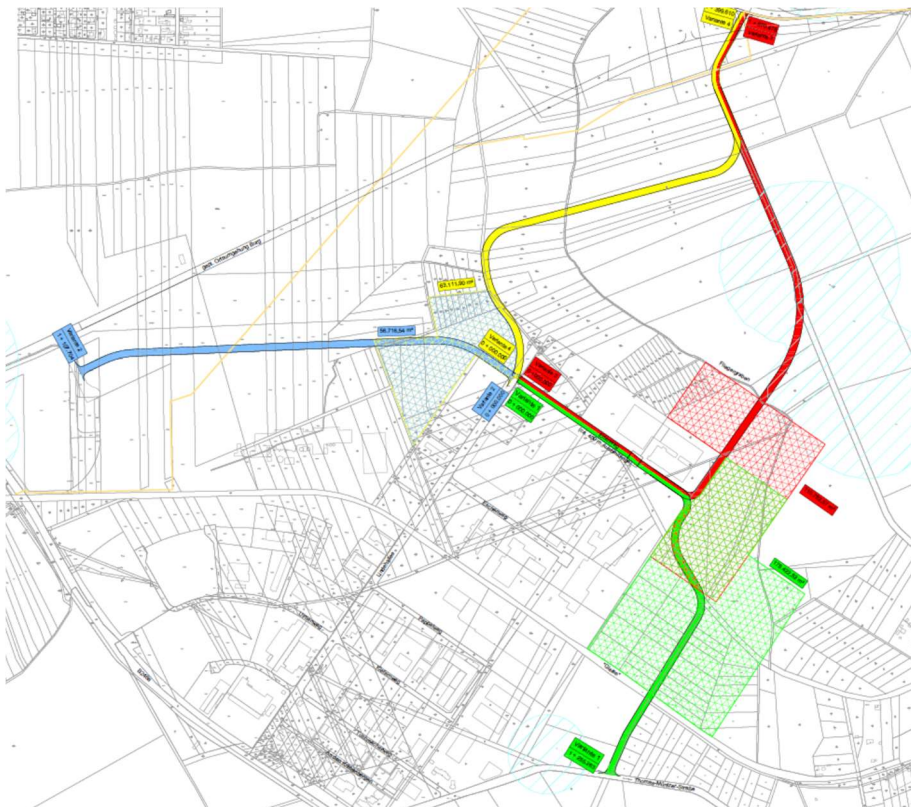
<b>13. Vergleich der Trassenvarianten</b>	1 Punkt schlecht (gering) bis 10 Punkte sehr gut (hoch)
---	---

Kapitel 1		Bewertung Trassenvariante				Bemerkungen
Nr.	Sachverhalt	1	2	3	4	
<b>1</b>	<b>Infrastruktur und örtliche Gegebenheiten</b>					
1.1	Erschließung neuer Gewerbeflächen	10	3	8	3	In allen Varianten können neue Gewerbeflächen erschlossen werden, welche sich jedoch in unterschiedlicher räumlicher Ausprägung unterscheiden. Allen neuen Gewerbeflächen ist gemeinsam, dass eine ggf. erforderliche Regelung der Lärmemissionen untersucht werden muss. Die Bewertung berücksichtigt daher die flächenmäßige Ausprägung (siehe hierzu Planauszug am Tabellenende)
1.2	Nutzung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur	3	5	10	10	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Variante 1 Anbindung an Thomas-Müntzer-Straße (BW) durch Anschluss an den Erlenweg</li> <li>- Variante 2 Anbindung B 246a (wie Lindenallee)</li> <li>- Variante 3 und 4 Anbindung an L 52 durch Anschluss an den Erlenweg (zweite Ausfahrt an bisher nicht angeschlossene überörtliche Straße)</li> <li>- Variante 4 Anbindung an L 52 (zweite Ausfahrt an bisher nicht angeschlossene überörtliche Straße)</li> </ul>
1.3	Einfluss auf die regionale Verkehrsplanung und -infrastruktur	3	0	10	10	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Variante 1 Beeinflussung BW-Standort durch Anbindung an Hauptzufahrt</li> <li>- Variante 2 Anbindung an zukünftige Ortsumgehung nicht Möglich, somit keine kurze Anbindung an zukünftiges überregionales Verkehrsnetz möglich</li> </ul>
1.3.1	Zukünftige Auswirkungen von ggf. verkehrstechnisch notwendigen Umleitungen und sich einstellende Ausweichstrecken nach Fertigstellung der neuen Anbindung	5	10	0	7	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Variante 1 keine räumlichen Auswirkungen</li> <li>- Variante 2 keine räumlichen Auswirkungen</li> <li>- Variante 3 in Bauphase Behinderungen im Erlenweg nach Bauphase Umleitung/Ausweichstrecke überörtlicher Verkehr sehr wahrscheinlich möglich</li> <li>- Variante 4 nach Bauphase Umleitung/Ausweichstrecke überörtlicher Verkehr sehr wahrscheinlich möglich</li> </ul>
1.3.2	Auswirkung auf die Erreichbarkeit der Firmen während der Bauphase sowie durch AN mit ÖPNV bzw. Individualverkehr	5	10	5	10	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Variante 1 Ausbau Erlenweg Auswirkung auf anliegende Firmen</li> <li>- Variante 2 keine Auswirkungen</li> <li>- Variante 3 Ausbau Erlenweg Auswirkung auf anliegende Firmen</li> <li>- Variante 4 keine Auswirkungen</li> </ul>
1.3.3	Auswirkung auf die Bahnstrecke, Errichtung Bahnübergang	0	10	10	10	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Variante 1 Bahnübergang muss ausgebaut werden</li> <li>- Variante 2 keine Auswirkungen</li> <li>- Variante 3 keine Auswirkungen</li> <li>- Variante 4 keine Auswirkungen</li> </ul>
1.4	Auswirkungen auf den Bundeswehrstandort	0	10	5	7	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Variante 1 Auswirkung auf Hauptzufahrt zum Bundeswehrstandort</li> <li>- Variante 2 keine Auswirkung</li> <li>- Variante 3 Auswirkung auf Notausfahrt</li> <li>- Variante 4 Auswirkung auf Notausfahrt (kürzere Strecke wird überbaut, daher kürzere Einschränkungen der Nutzbarkeit während Bauzeitraum)</li> </ul>
1.4.1	Auswirkung auf die zweite Zufahrt zum Bundeswehrstandort	10	10	7	5	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Variante 1 keine</li> <li>- Variante 2 keine</li> <li>- Variante 3 Notausfahrt wird durch Ausbau auf größerer Länge (ca. 800 m) verbessert</li> <li>- Variante 4 Notausfahrt wird durch Ausbau auf kürzerer Länge (ca. 350 m) verbessert</li> </ul>

## Machbarkeitsstudie

Anbindung des Industrie- und Gewerbeparks Burg  
über eine 2. Erschließungsstraße an das überregionale Verkehrsnetz

1.4.2	Auswirkungen auf den Bundeswehrstandort während der Bauphase	5	10	5	8	- Variante 1 Anbindung an Thomas-Müntzer-Straße - Variante 2 keine Auswirkung - Variante 3 längere Überdeckung Trasse ergibt längere Bauzeit und damit Sperrung der Notausfahrt BW - Variante 4 kürzere Überdeckung Trasse ergibt kürzere Bauzeit und damit Sperrung der Notausfahrt BW
1.5	bestehende Versorgungsleitungen Wasser, Umverlegung bzw. Erweiterung	0	10	5	8	- Variante 1 keine Aussage WVB - Variante 2 Vorzug durch WVB kurzer Ringschluss - Variante 3 Ringschluss möglich? - Variante 4 langer Ringschluss notwendig Anmerkung: grundsätzliches Ziel des WVB ist die Herstellung eines Ringschlusses
1.6	bestehende Versorgungsleitungen Erdgas, Umverlegung bzw. Erweiterung	10	0	6	6	- Variante 1 keine Umverlegungen - Variante 2 Umbau Station und evtl. Umverlegung - Variante 3 evtl. Umverlegung - Variante 4 evtl. Umverlegung, gegebenenfalls Ertüchtigung des Überdeckungsbereiches
1.7	bestehende Versorgungsleitungen Strom, Umverlegung bzw. Erweiterung	10	10	10	10	Bei allen 4 Varianten keine Probleme bekannt
1.8	vorhandene Vorbelastungen (Altlasten, Munition, Bebauung)	10	5	4	6	- Variante 1 keine Erkenntnisse - Variante 2 erhebliche Bedenken wegen Altlasten - Variante 3 Kampfmittelverdacht und Altlast Klärwerk - Variante 4 Kampfmittelverdacht
	<b>Zwischensumme Kapitel 1</b>	<b>71</b>	<b>93</b>	<b>85</b>	<b>100</b>	



### mögliche erschließbare Gewerbefläche

**Variante 1**  
**178.422,82 m<sup>2</sup>**

**Variante 2**  
**56.716,54 m<sup>2</sup>**

**Variante 3**  
**115.782,57 m<sup>2</sup>**

**Variante 4**  
**63.111,90 m<sup>2</sup>**



## Machbarkeitsstudie

Anbindung des Industrie- und Gewerbeparks Burg  
über eine 2. Erschließungsstraße an das überregionale Verkehrsnetz

Kapitel 2		Bewertung Trassenvariante				Bemerkungen
Nr.	Sachverhalt	1	2	3	4	
<b>2.</b>	<b>Kommunale Aufwendungen</b>					
2.1	Erwerb von Grundstücken durch die Stadt Burg für die Trasse der neuen Erschließungsstraße	8	10	4	4	Beurteilung auf Grund der Tabellen in der Machbarkeitsstudie
2.2	Kosten für die neue Erschließungsstraße	7	10	3	8	Beurteilung auf Grund der Tabellen in der Machbarkeitsstudie
2.3	Grunderwerb zur Arrondierung und Vermeidung von Anschmittenschädigungen sowie Durchführung von A/E Maßnahmen					kann erst nach B-Plan und LBP-Planung ausgesagt werden
2.4	Maßnahmekosten für nach Maßgabe der Abwägung erforderliche A/E Maßnahmen					kann erst nach B-Plan und LBP-Planung ausgesagt werden
	<b>Zwischensumme Kapitel 2</b>	<b>15</b>	<b>20</b>	<b>7</b>	<b>12</b>	

Kapitel 3		Bewertung Trassenvariante				Bemerkungen
Nr.	Sachverhalt	1	2	3	4	
<b>3</b>	<b>Überörtliche und örtliche Planungen</b>					
3.1	Grundsätze und Ziele der Raumordnung und Landesplanung	10	7	10	10	Für Variante 2 grundsätzliches Problem der Anbindung der Kastanienallee an die zukünftige B1n wg. Anbau- und Anbindefreiheit der B1n zwischen den Kreuzungspunkten mit B- bzw. L-Straßen
3.2	Natura 2000 Gebiete nach § 7 Abs. 1 Nr. 8 BNatSchG, Landschaftsschutzgebiete gem. § 26 BNatSchG,	10	10	10	10	es sind in den Untersuchungsräumen keine entsprechenden Gebiete ausgewiesen bzw. wirkungsnah (Abstand < 1000 m vorhanden (Abstand FFH Gebiet „Heide südlich Burg“ von Anbindepunkt Variante 1 an Thomas-Müntzer-Str. ca. 1.730 m, von Anbindepunkt Variante 2 an Kastanienallee ca. 1.270 m entfernt)
3.3	gesetzlich geschützte Biotop gem. § 30 BNatSchG	10	10	10	10	kann erst nach B-Plan und LBP-Planung ausgesagt werden
3.4	Auswirkungen durch und auf den Bundesverkehrswegeplan 2030 OU Burg B 1n	10	0	7	7	- Variante 1 keine Auswirkungen - Variante 2 laut LSBB keine Anbindung an neue OU möglich - Variante 3 Anbindung der Notausfahrt BW im Bundesverkehrswegeplan schon vorgesehen - Variante 4 Anbindung der Notausfahrt BW im Bundesverkehrswegeplan schon vorgesehen

## Machbarkeitsstudie

### Anbindung des Industrie- und Gewerbeparks Burg über eine 2. Erschließungsstraße an das überregionale Verkehrsnetz

3.5	Anpassungsbedarf der kommunalen Bauleitplanung	5	10	5	5	- Variante 1 bis 4 widersprechen in Teilen den aktuell bestehenden B-Plänen, Änderung der B-Pläne notwendig Alle Varianten sind in den vorliegenden Bauleitplänen nicht enthalten, die aktuell geltenden Pläne müssen partiell geändert und angepasst werden, Variante 2 bedeutet den umfangreichsten Anpassungsbedarf vorhandener Pläne, da vollständig im Plangebiet B 85 und B 73 liegend. Für die aktuell außerhalb der vorhandenen B-Pläne liegenden Bereiche der Varianten müssen neue B-Pläne aufgestellt werden. Eine Anpassung des F-Planes (wichtige innerörtliche Straßenverbindung) ist ebenfalls erforderlich.
<b>Zwischensumme Kapitel 3</b>		<b>45</b>	<b>37</b>	<b>42</b>	<b>42</b>	

Kapitel 4		Bewertung Trassenvariante				Bemerkungen
Nr.	Sachverhalt	1	2	3	4	
<b>4.</b>	<b>Umwelt und ihre Bestandteile</b>					
4.1	Mensch einschl. der menschlichen Gesundheit	6	0	6	4	<ul style="list-style-type: none"> <li>• vorhandene Siedlungsflächen (Wohngebiete, Gewerbe- und Industriegebiete, Splittersiedlungen)</li> <li>• Auswirkungen auf Wohn- und Arbeitsumfeld, nutzungsbedingte Konflikte (Lufthygiene, Verkehrslärm)</li> <li>• Erholungsfunktionen</li> <li>• Variante 4 punktuell am nächsten zur Wohnbebauung</li> </ul>
4.2	Auswirkungen auf Natur und Landschaft	8	5	6	7	<ul style="list-style-type: none"> <li>• vorhandene Bodennutzung wird verändert</li> <li>• Landschaftsgliederung und Zerschneidungswirkung</li> </ul>
4.2.1	Flora / Fauna	10	2	8	8	<ul style="list-style-type: none"> <li>• vorhandene Biotopausstattung wird verändert</li> <li>• Beseitigung vorhandener Biotope</li> <li>• Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden erforderlich</li> <li>• Variante 2 quer neu angelegte Aufforstungsfläche (A/E-Maßnahme für B 73)</li> </ul>
4.2.2	Boden	8	4	6	6	<ul style="list-style-type: none"> <li>• vorhandene Bodentypen (ALFF) werden verändert</li> <li>• Inanspruchnahme landwirtschaftliche Nutzfläche</li> <li>• Entsorgung Bodenaushub Altlasten in Variante 2</li> </ul>
4.2.3	Wasser	8	8	6	6	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Oberflächengewässer (UWB)</li> <li>• Wasserwirtschaft /Hochwasserschutz</li> <li>• Grundwasser</li> <li>• Auswirkungen geplante Straßenentwässerung</li> <li>• Auswirkungen geplante Gewässerquerung „Fliegergraben“ in Variante 3 und 4</li> </ul>
4.2.4	Klima und Luft	9	7	9	7	<ul style="list-style-type: none"> <li>• vorhandene Lärm- und sonstige Emissionen</li> </ul>
4.2.5	Landschaft	7	7	5	5	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zerschneidungswirkungen in Nutzungen und Landschaftserleben</li> </ul>
4.2.6	Kultur- und sonstige Sachgüter	8	8	6	10	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Betroffenheit für Archäologie und Bauwerke insbesondere bei Variante 3</li> </ul>

## Machbarkeitsstudie

Anbindung des Industrie- und Gewerbeparks Burg  
über eine 2. Erschließungsstraße an das überregionale Verkehrsnetz

4.3	allgemeine Bewertungen der Eingriffe in Natur und Umwelt					<ul style="list-style-type: none"> <li>• kann erst nach B-Plan und LBP-Planung ausgesagt werden</li> </ul>
	<b>Zwischensumme Kapitel 4</b>	<b>64</b>	<b>41</b>	<b>52</b>	<b>53</b>	

Kapitel 5		Bewertung Trassenvariante				
Nr.	Sachverhalt	1	2	3	4	Bemerkungen
5.	<b>Maßnahmen zur Bewertung und gegebenenfalls Minderung der Betroffenheiten</b>					
	Lärmemissionen auf Umgebung (Lärmprognosen)					insbesondere für die Varianten 2 und 4 erforderlich, da relativ wohngebietsnah geführt; Varianten 3 und 1 belasten ggf. Bundeswehrstandort und Streubebauung im Außenbereich
	Auswirkungen auf Verkehrsfluss im überörtlichen Straßennetz (Verkehrstrommodell)					insbesondere für Varianten 3 und 4 erforderlich, da tatsächlich Verbindung des überörtlichen Straßennetzes realisiert wird
	<b>Zwischensumme Kapitel 5</b>					

	Bewertung Trassenvariante				
	1	2	3	4	
<b>Zwischensumme Kapitel 1</b>	71	93	85	100	
<b>Zwischensumme Kapitel 2</b>	15	20	7	12	
<b>Zwischensumme Kapitel 3</b>	45	37	42	42	
<b>Zwischensumme Kapitel 4</b>	64	41	52	53	
<b>Zwischensumme Kapitel 5</b>					
<b>Gesamt</b>	195	191	186	207	

## Machbarkeitsstudie

Anbindung des Industrie- und Gewerbeparks Burg  
über eine 2. Erschließungsstraße an das überregionale Verkehrsnetz

Das Hauptaugenmerk bei der Wahl eines geeigneten Trassenverlaufs einer 2. Erschließungsstraße zur Anbindung des Industrie- und Gewerbeparks Burg an das überregionale Verkehrsnetz ist die funktionale Entlastung der Hauptverkehrsader (Lindenallee) und Schaffung einer Ausweich- und Umleitungsmöglichkeit sowie einer zusätzlichen Anbindung auch der hinter der Bahn liegenden Teile des Gewerbegebietes im Havariefall. Diese Aufgabe lässt sich mit der Variante 4 am besten lösen.

Bei der Vorstellung der verschiedenen Varianten im Bürger Industrie- und Gewerbeverein war ebenfalls für die Variante 4 die größte Akzeptanz zu verzeichnen. Des Weiteren wird mit der Variante 4 eine weitere Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit der Thomas-Müntzer-Straße vermieden. Bei einem zukünftigen Ausbau der B1n ist die Anbindung der Variante 4 bzw. der Notausfahrt der Bundeswehr schon mit vorgesehen.


Wie auch bei den anderen 3 Varianten werden mit der Variante 4 in erheblichen Umfang neue Gewerbeflächen erschlossen.

Trotz der erheblichen Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen und der damit verbundenen Umweltbeeinträchtigungen sowie den erhöhten Kosten gegenüber den Varianten 1 und 2 empfehlen wir unter Abwägung von allen bis jetzt bekannten Bedingungen die Variante 4 als Vorzugsvariante für eine 2. Erschließungsstraße zur Anbindung des Industrie- und Gewerbeparks Burg an das überregionale Verkehrsnetz.

Aus unserer Sicht ist die Variante 4 eine zukunftsfähige Erschließungsmaßnahme zur weiteren Entwicklung und Sicherung des Industrie- und Gewerbeparkes Burg auf der eine Seite und einer weiter verbesserten Infrastrukturentwicklung der Stadt Burg als Gesamtheit auf der anderen Seite.

aufgestellt:

Magdeburg, 19.05.2020

  
\_\_\_\_\_  
Michael Jahn

## Machbarkeitsstudie

Anbindung des Industrie- und Gewerbeparks Burg  
über eine 2. Erschließungsstraße an das überregionale Verkehrsnetz

### **14. Anlagen**

Unterlage 2.1 - 2.2:	Übersichtslageplan aller Varianten
Unterlage 2.3 - 2.4:	Übersichtslageplan der ausgewählten Varianten
Unterlage 2.5:	Übersichtsplan der Erschließungswirkung
Unterlage 2.6:	Regelquerschnitt
Unterlage 2.7 - 2.11:	Umleitungskonzept Ausbau Lindenallee BA 1 bis BA 5
Unterlage 3:	Zusammenfassung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange
Unterlage 4:	Zusammenfassung der Verkehrserhebung im IGP Burg