

Erläuterungsbericht

Vorplanung

B187 Coswig,
Anbindung B-Plan-Gebiet

Dr. Löber IGV mbH

Stand: 21.10.2026

Inhaltsverzeichnis

1. Darstellung der Baumaßnahme
 - 1.1 Planerische Beschreibung
 - 1.2. Straßenbauliche Beschreibung
 - 1.3 Streckengestaltung
2. Begründung der Baumaßnahme
 - 2.1 Vorgeschichte der Planung
 - 2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung
 - 2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag
 - 2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens
 - 2.4.1 Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung
 - 2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse
 - 2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit
 - 2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen
3. Wahl der Linie
 - 3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes
 - 3.2 Bisherige/zukünftige Straßennetzgestaltung
 - 3.3 Linienführung
 - 3.3.1 Beschreibung des Trassenverlaufs
 - 3.3.2 Zwangspunkte
 - 3.3.3 Linienführung im Lageplan
 - 3.3.4 Linienführung im Höhenplan
 - 3.3.5 Räumliche Linienführung und Sichtweiten
 - 3.4 Querschnittsgestaltung
 - 3.4.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung
 - 3.4.2 Fahrbahnbefestigung
 - 3.4.3 Böschungsgestaltung
 - 3.4.4 Hindernisse in den Seitenräumen
 - 3.5 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten
 - 3.6 Lärmschutzanlagen
 - 3.7 Öffentliche Verkehrsanlagen
 - 3.8 Leitungen
 - 3.9 Baugrund/Erdarbeiten
 - 3.10 Entwässerung
 - 3.11 Straßenausstattung
4. Kosten

1. Darstellung der Baumaßnahme

1.1 Planerische Beschreibung

Die LOGIOS Erste Grundstücksgesellschaft mbH plant den Bau eines Gewerbegebiets westlich der Stadt Coswig in Sachsen-Anhalt. Im Zuge dessen müssen die vorhandenen Knotenbereiche der B187 angepasst werden, um eine Durchgängigkeit des Verkehrs zu gewährleisten.

Baulastträger für den Ausbau des Knotenbereichs ist das Land Sachsen-Anhalt, vertreten durch die Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt. Vorhabenträger ist die Stadt Coswig.

Der Knotenpunktbereich liegt im Landkreis Wittenberg in Sachsen-Anhalt auf dem Gebiet der Stadt Coswig, Gemarkung Coswig.

Der Planungsbereich liegt zwischen den Netzknoten 4140 002 und 4140 004 im Zuge der B187, außerhalb bebauter Gebiete zwischen der AS Coswig (Anhalt) auf der BAB 9 und der Ortsdurchfahrt Coswig.

Die B187 fungiert im betroffenen Planungsbereich einerseits als Verbindung zwischen mehreren Mittel- und Grundzentren und als Zubringer zur BAB 9. Die B187 besitzt folglich hier eine überregionale Verbindungsfunktion der Stufe II. Somit ergibt sich nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN), Tabelle 5 die Einstufung in die Straßenkategorie LS II (Überregionalstraße).

Das Straßennetz wird durch den Knotenpunktausbau nicht geändert.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Die Ausbaulänge auf der B 187 beträgt 285 m.

Der Ausbau soll sich auf ein Minimum beschränken.

Ingenieurbauwerke sind nicht erforderlich.

Angestrebte Entwurfs- und Betriebsmerkmale:

Gemäß der Einstufung der B187 in die Straßenkategorie LS II (gemäß RIN) sind für die Bemessung der Straßenverkehrsanlage außerorts die Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) maßgebend.

Gemäß Tabelle 7 der RAL ist die B 187 in Abhängigkeit von der Straßenkategorie regulär die Entwurfsklasse EKL 2 zuzuordnen.

Nach Tabelle 9 der RAL wird der EKL 2 ein Regelquerschnitt 11 (RQ 11) zugeordnet.

Die Führung des Radverkehrs erfolgt bestandsgemäß weiterhin separat neben der Fahrbahn.

Die Linienführung erfolgt angepasst (Tabelle 9 der RAL). Es wird eine Planungsgeschwindigkeit von 90 km/h auf der knotenpunktfreien Strecke zu Grunde gelegt.

Die B 187 ist hinsichtlich ihrer Betriebsform bestandsgemäß auch weiterhin uneingeschränkt für den allgemeinen Verkehr bestimmt.

1.3 Streckengestaltung

Es ist kein Gestaltungskonzept vorgesehen.

Baukulturelle Aspekte sind für das Ausbauvorhaben nicht relevant.

Die B 187 hat im Streckenabschnitt den Charakter einer Landstraße mit beidseitigen Banketten sowie dahinter anschließenden Böschungen und Entwässerungseinrichtungen.

2. **Begründung der Baumaßnahme**

2.1 Vorgeschichte der Planung

Bei dem Vorhaben handelt es sich um die Knotenpunktanbindung der B 187 an den Bebauungsplan Nr. 50 „Am Brennickel“, in welchem sich die B 187 als übergeordneter Straßenzug und die Zufahrtsstraße zum Gewerbegebiet als untergeordneter Straßenzug darstellen. Ebenfalls wird das schon bestehende Gewerbegebiet „Am Wasserturm“ neu mit an die B 187 angeschlossen, damit der Verkehrsfluss gewährleistet bleibt.

Die vorliegende Planung basiert auf folgende Planungsgrundlagen:

- Entwurf Planzeichnung Bebauungsplan Nr. 50 "Am Brennickel" der Stadt Coswig (Anhalt) vom 14.10.2026 | Vermessung Stand 2025
- Entwurfsvermessung vom Mai 2026, Firma CIB Gutsche
- Geotechnischer Bericht vom Juni 2026, Firma GEOlogik Wilbers & Oeder GmbH
- Leitungsauskünfte der Versorgungsunternehmen
- Vorentwurfslageplan LOGAREA Coswig / Anhalt
- Verkehrsuntersuchung vom Mai 2026, Firma VSC Halle
- Verkehrszählung 2025/2026, Firma VSC Halle

Für die Beschreibung der geologischen und hydrogeologischen Verhältnisse im Plangebiet wurden teilweise Textpassagen oder Inhalte aus den o.g. Gutachten zu den Baugrundverhältnissen übernommen.

2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Da für das Vorhaben ein Bebauungsplan aufgestellt wird (§ 17b FStrG), sind die im Planverfahren zu erfassenden Belange des Umweltschutzes, des Naturschutzes und der Landschaftspflege gemäß § 2 Abs. 3 BauGB als Abwägungsmaterial zu ermitteln und zu bewerten. Dies erfolgt über eine planimmanente Umweltprüfung (§ 2 Abs. 4

BauGB), die im Umweltbericht des Bebauungsplanes dargelegt wird. Die Inhalte ergeben sich aus den Anforderungen der Anlage zu § 2 Abs. 4 BauGB. Im Ergebnis der Behördenbeteiligung zum Vorentwurf des Bebauungsplanes ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung für die Verkehrsanlage in separater Form nicht erforderlich.

2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag

Die Stadt Coswig (Anhalt) berücksichtigt bei der Planaufstellung des Bebauungsplanes die in den einschlägigen Fachgesetzen, Normen und Fachplänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes:

- Schutz, Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft¹
- Schutz vor und Vermeidung von schädlichen Umwelteinwirkungen^{2, 3}
- Schutz des Bodens^{4, 5}
- Schutz von Kulturgütern⁶

Schutzgebiete nach nationalem oder europäischem Recht sind in der Umgebung vorhanden, insbesondere an der Elbe. Wesentlicher Schutzzweck ist die Erhaltung der Elbauen-Landschaften mit ihren typischen Biotopstrukturen und den daran gebundenen Arten.

Der Plangeltungsbereich mit der hiesigen Verkehrsanlage befindet sich zu großen Teilen innerhalb der verordneten Grenzen des LSG "Mittel-elbe". Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes kommt es zum Normenwiderspruch mit den naturschutzrechtlichen Bestimmungen des generellen Bauverbots in Landschaftsschutzgebieten. Um diesen Konflikt zu lösen wird geprüft, ob eine Vereinbarkeitsfeststellung erfolgen oder ob das Areal aus dem Schutzgebiet ausgegliedert werden könnte.⁷ Dazu wird ein separates Verfahren begleitend zum Bebauungsplan geführt.

¹ Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)

² Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)

³ DIN 18005

⁴ Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG)

⁵ Baugesetzbuch (BauGB)

⁶ Denkmalschutzgesetz des Landes Sachsen-Anhalt (DenkmSchG LSA)

⁷ LPR Landschaftsplanung Dr. Reichhoff GmbH (Verf.): Fachbeitrag Herauslösung aus dem Landschaftsschutzgebiet bzw. Vereinbarkeitsfeststellung zum B-Plan Nr. 50 "Am Brennickel" Stadt Coswig (Anhalt)

2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

2.4.1 Ziele der Raumordnung/ Landesplanung und Bauleitplanung

Raumordnerische Ziele werden mit dem Ausbau des Knotenpunktes verfolgt. Es wird auf die Bebauungsplanbegründung Kapitel 2. ff verwiesen.

Derzeit ist für den Bereich der Bebauungsplan Nr. 50 „Am Brennickel“ in Aufstellung. Zu den verkehrlichen Auswirkungen liegt eine Verkehrsuntersuchung der Firma VSC vor.

2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

Nach dem vorliegenden Verkehrsgutachten sind aktuell folgende Verkehrszahlen nachgewiesen:

	B187 West	B187 Ost
Zählung 09/2025	9.620 (1.681)	9.777 (1.710)
Zählung 11/2025 bzw. 02/2026	12.075 (2.302)	11.403 (2.115)

Durch die Nutzung des Gebietes „Am Brennickel“ als Gewerbegebiet sind laut Verkehrsgutachten folgende zukünftige Verkehrszahlen zu erwarten:

Aus der aktuellen Planung gehen folgende Eingangsgrößen für die Berechnung der Verkehrserzeugung hervor.

- 9 Gebäude (Hallen) mit jeweils 10 Ladevorrichtungen (Rampen/ Tore)
- Gesamtnutzfläche (Geschossfläche) von etwa 80.000 m²
- 20 bis 30 Beschäftigte je 10.000 m² und Schicht (Ansatz: 3 Schichten)
- 2 bis 4 Lkw je Tor tagsüber (6:00 – 22:00 Uhr) und 1 bis 2 Lkw je Halle (nachts)

Ergänzend zu diesen Angaben wird angenommen, dass 90 % der Beschäftigten im Schichtbetrieb arbeiten, von denen aktuell 85 % anwesend sind (also keinen Urlaub haben und auch nicht krankheitsbedingt fehlen). Der Besetzungsgrad der Beschäftigten-Pkw wird nach den HSVG mit 1,1 angenommen. Es ist mit zwei Wegen der Beschäftigten (Hin- und Rückfahrt) zu rechnen.

Die Ermittlung des induzierten Verkehrs des Plangebiets erfolgt nach den „Hinweisen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen (HSVG)“.

Das im Bebauungsplan Nr. 50 betrachtete Areal soll als Gewerbegebiet mit Logistikfunktion festgesetzt werden.

Neben den angegebenen 2 bis 4 Lkw-Ankünften und -Abfahrten je Tor wird nach den HSVG außerdem ein externer Wirtschaftsverkehr (z. B. Ver- und Entsorgung sowie Kurierdienste) von 5 % bis 30 % des angegebenen internen Wirtschaftsverkehr (Lkw-Verkehrs) berücksichtigt. Hiervon ist die Hälfte als Schwerverkehr (Lkw) einzuordnen und die andere Hälfte als Leichtverkehr (Pkw). Da es am geplanten Logistikstandort keinen klassischen Kunden- und Besucherverkehr geben wird, werden die hier zu erwartenden 2 Pkw je Tag und Tor dem externen Quell- und Zielverkehr zugeschlagen.

Für die Ermittlung des induzierten Verkehrs werden als Worst Case Szenario jeweils die Maximalwerte der angegebenen Strukturdaten sowie der Parameterspannbreiten nach den HSVG verwendet. Außerdem wird angenommen, dass der Schichtwechsel genau in die verkehrliche Spitzenstunde des Untersuchungsabschnitts fällt und der Lkw-Verkehr sich trotz möglicher Nachtfahrten zu gleichen Teilen ausschließlich über den Tageszeitraum (6:00 – 22:00 Uhr) verteilt. Im Ergebnis sind dann folgende Kfz-Mengen als zusätzliche Verkehrsbelastungen bei der Bewertung der Verkehrsknotenpunkte zu berücksichtigen.

Quell- bzw. Zielverkehr des Plangebiets

Verkehrszweck	Tagebelastung in Kfz/24h (SV > 3,5t)
Beschäftigte	894 (0)
Interner Wirtschaftsverkehr	1512 (1512)
Externer Wirtschaftsverkehr	468 (252)
Gesamtverkehr	2934 (1764)

2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Vorhandene Sicherheitsdefizite

Ein erhöhtes Unfallaufkommen liegt für den Baubereich nicht vor.

Dennoch stellen die Gesamtverkehrsstärken, der hohe Schwerverkehrsanteil sowie das hohe Geschwindigkeitsniveau erhebliche Risikofaktoren dar.

Der Straßenzug der B176 kennzeichnet im Planungsabschnitt eine sehr gestreckte, übersichtliche Linienführung im Grund- und Aufriss. Auf Grund dessen bestehen im Knotenpunktbereich neben dem hohen Geschwindigkeitsniveau auch über das erforderliche Maß hinaus Sichtweiten für jede Fahrtrichtung, in deren Folge u.a. Fahrzeugführer auf den untergeordneten Strecken die angeordnete Vorfahrtspflicht oftmals nicht ausreichend beachten bzw. unaufmerksam sind.

2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Eine Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen ist nicht das primäre Ausbauziel und auch nicht zu erwarten.

3. **Wahl der Linie**

3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Die B 187 ist im Planungsbereich eine anbaufreie Landstraße.

Die angrenzenden Bereiche sind durch intensive landwirtschaftliche Nutzung (Ackerflächen) und durch industrielle Bebauung gekennzeichnet. Der Straßenraum weist keine Straßenbäume auf. Die angrenzenden Ackerflächen schließen unmittelbar an den Straßenkörper an.

Gewässer sind im Planungsbereich nicht vorhanden. Entlang der B 187 verläuft im Untersuchungsgebiet die nördliche Grenze des LSG „Mittelelbe“ und des Biosphärenreservats „Mittlere Elbe“

Das unmittelbar östlich an den Knotenpunkt angrenzende, landwirtschaftlich genutzte Areal ist gemäß Entwurf des Ergänzungsflächennutzungsplanes Coswig (Anhalt) als Gewerbliche Baufläche dargestellt. Derzeit ist für diesen Bereich der Bebauungsplan „Am Brennickel“ in Aufstellung.

3.2 Bisherige/zukünftige Straßennetzgestaltung

Es erfolgen keine großen Änderungen am vorhandenen Straßen- und Wegenetz, lediglich die Zufahrtsstraße zum neu geplanten Gewerbegebiet wird verbreitert.

3.3 Linienführung

3.3.1 Beschreibung des Trassenverlaufs

Die Ausbaustrecke der B187 beginnt im Westen als Gerade bei Station 0+050,000, verläuft dann ab Station 0+087,000 in einem Radius von 750 m mit Ausrundungsbögen von je $R=250$ m. Bei Station 0+324,000 geht die Baustrecke wieder in eine Gerade über und endet dann bei Station 0+335,000.

Die Zufahrtsstraße zum Gewerbegebiet geht bei Station 0+230,203 in südlicher Richtung von der B187 ab, verläuft geradlinig bis zum Bauende bei Station 0+120,00.

Der versetzt anschließende Knotenpunkt in nördlicher Richtung zum Gewerbegebiet „Am Wasserturm“, geht bei Station 0+172,080 von der B 187 ab und verläuft geradlinig.

3.3.2 Zwangspunkte

Die Zwangspunkte sind die vorhandene Trasse der B 187, die beiden Knotenpunkte „Zum Wasserturm“ und zum Gewerbegebiet „Am Brennickel“ und die angrenzenden Privatgrundstücke.

3.3.3 Linienführung im Lageplan

Die Länge der Baustrecke der B 187 beträgt $L = 285$ m. Die Trassierungselemente orientieren sich an der EKL 2 nach RAL (Tabelle 9).

Die Trassenverläufe können der Unterlage 5 (Lagepläne) entnommen werden.

3.3.4 Linienführung im Höhenplan

Die Gradienten orientiert sich im Wesentlichen am Bestand. Die Trassierungselemente orientieren sich an der EKL 2 nach RAL (Tabelle 9).

Der Höhenverlauf kann der Unterlage 6 (Höhenpläne) entnommen werden.

3.3.5 Räumliche Linienführung und Sichtweiten

Die Erkennbarkeit des Fahrbahnverlaufes der B187 und die Sichtverhältnisse in den Einmündungsbereichen, sowie der optische Gesamteindruck aus der Überlagerung der Entwurfselemente in Lage und Höhe bleiben in vorhandener Form erhalten beziehungsweise werden verbessert.

3.4 Querschnittsgestaltung

3.4.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung

Der Havelkanalweg wird gemäß den Richtlinien für Integrierte Netzgestaltung (RIN) als überregionale Landstraße LS II eingestuft.

Als Regelquerschnitt wird hier also der RQ 11 gemäß RAL angesetzt.

Der geplante Regelquerschnitt SQ setzt sich wie folgt zusammen:

- 1,50 m Bankett
- 8,00 m Fahrbahnbreite
- 1,50 m Bankett

3.4.2 Fahrbahnbefestigung

Die Belastungsklasse wurde anhand der vorliegenden Verkehrszahlen berechnet und wurde auf Bk 10 festgelegt.

Der grundsätzliche Ausbau der B 187 und der Knotenarme ist entsprechend der RStO 12 Tafel 1, Zeile 3 vorgesehen.

Die Verkehrsflächen erhalten folgenden Oberbau:

B 187/ Knotenarme

Stärke	Schicht
4 cm	Asphaltdeckschicht
8 cm	Asphaltbinderschicht
10 cm	Asphalttragschicht
15 cm	Schottertragschicht
30 cm	Frostschuttschicht 0/45
67 cm	Frostsicherer Aufbau

3.4.3 Böschungsgestaltung

Die Bankette, die die Fahrbahn entwässern erhalten jeweils eine Querneigung von 12 %. Die anderen Bankette eine Querneigung von 6%. Hinter den Banketten werden Böschungen mit einer Neigung von 1:2 gemäß der Richtlinie und Mulden angelegt und mit Oberboden angedeckt.

3.4.4 Hindernisse in den Seitenräume

In den Seitenräumen befinden sich Schachtanlagen, die durch die Verbreiterung der Straßen verlegt/ angepasst werden müssen.

3.5 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten

Der Knotenpunkt B187/Zufahrt Gewerbegebiet „Am Brennickel“ wird als symmetrische Aufweitung mit separaten Linksabbiegestreifen ausgebildet. Übergeordneter Straßenzug ist die B 187. Der untergeordnete Straßenzug ist die Zufahrt zum Gewerbegebiet.

Der Knotenpunkt B187/Zufahrt Gewerbegebiet „Am Wasserturm“ wird als symmetrische Aufweitung mit separaten Linksabbiegestreifen ausgebildet. Übergeordneter Straßenzug ist die B 187. Der untergeordnete Straßenzug ist die Zufahrt zum Gewerbegebiet.

Die Fahrbahn der B 187 erhält eine Breite von 11,25 m im Aufweitungsbereich. Die Neigung der Fahrbahn beträgt 2,5 % nach innen.

Die Zufahrtsstraße zum Gewerbegebiet „Am Brennickel“ wird mit einer Breite von 7,35 m angelegt. Die Zufahrtsradien betragen $R = 15$ und die Ausfahrtsradien $R = 24$. Die Fahrbahnteiler berücksichtigen Ein- und Ausfädelungsmöglichkeiten für fahrbahn-nutzende Fahrzeuge im Zuge des Gewerbegebiets.

Die Zufahrtsstraße zum Gewerbegebiet „Am Wasserturm“ wird mit einer Breite von 11,80 m angelegt. Die Zufahrtsradien betragen $R = 14$ und die Ausfahrtsradien $R = 20$. Die Fahrbahnteiler berücksichtigen Ein- und Ausfädelungsmöglichkeiten für fahrbahn-nutzende Fahrzeuge im Zuge des Gewerbegebiets.

Beide Fahrbahnaufweitungen der B 187 werden nach RAL mit dem Linksabbiegetyp LA2 ausgebildet, bestehend aus Linksabbiegestreifen mit Aufstellstrecke l_A , Verzögerungsstrecke l_v und Verziegungsstrecke l_z :

- Breite der Linksabbiegestreifen 3,25 m

- Länge der Aufstellstrecke $l_A = 20$ m
- Länge der Verzögerungsstrecke $l_V = 20$ m
- Länge der Verziegungsstrecken $l_Z = 50$ m (beidseitige Aufweitung)

Beide Knotenpunkte werden nach RAL mit dem Rechtsabbiegetyp RA5 und dem Zufahrtstyp KE5 ausgebildet:

- Eckausrundung mit dreiteiliger Kreisbogenfolge und Hauptbogenradius $R_2 = 15$ m
- kleiner Tropfen mit Breite $\leq 3,00$ m

Die Eckausrundungen für die Rechtseinbieger erfolgen mit dreiteiliger Kreisbogenfolge und einem Hauptbogenradius $R_2 = 10$ m.

3.6 Lärmschutzanlagen

Lärmschutzanlagen sind im Baubereich weder vorhanden noch im Rahmen dieser Baumaßnahme vorgesehen.

3.7 Öffentliche Verkehrsanlagen

Öffentliche Verkehrsanlagen sind im Baubereich nicht vorhanden.

3.8 Leitungen

Vorhandene Leitungen im Baubereich sind im Zuge der Baumaßnahme in Absprache mit dem Betreiber zu sichern/ umzuverlegen.

Im Bereich der Ausbaustrecke befinden sich Anlagen folgender Leitungsbetreiber:

- ABWG Coswig/ Anhalt (Schmutzwasser)
- Stadt Coswig (Straßenbeleuchtung)
- Telekom (Fernmeldeleitungen)
- Stadt Coswig (Trinkwasser)
- Stadt Coswig (Brauchwasser)
- Stadt Coswig (Regenwasser)

Die genaue Lage und der Verlauf der Leitungen sind in jedem Fall während der Bauausführung durch fachgerechte Erkundungsmaßnahmen (Ortung, Querschlüsse, Suchschachtungen) festzustellen. Die Dienstbarkeit der in Betrieb befindlichen Leitungen darf zu keiner Zeit beeinträchtigt werden.

Die Bestandsleitungen sind in Unterlage 16 enthalten.

3.9 Baugrund/Erdarbeiten

Für die Baumaßnahme wurde ein „Geotechnischer Bericht – Bewertung des Straßenzuges“ von GEOlogik Wilbers & Oeder GmbH in Münster verfasst. Dieser Bericht ist vom 12.08.2026.

Folgende Aussagen des Gutachtens sind besonders herauszustellen.

Nach der geologischen Karte von Sachsen-Anhalt, 4140 Coswig (Anhalt), M. = 1: 25.000 liegt die Untersuchungsfläche innerhalb des oberflächennahen Verbreitungsbereiches von Sanden, welche in den nördlichen Hochflächen gebildet wurden und schwach lehmige Bestandteile aufweisen können. Zur Tiefe folgen im südlichen Bereich Talsande Richtung Elbe.

Gemäß Grundwassergleichenplänen des Landesbetriebs für Hochwasserschutz und Wasserwirtschaft Sachsen-Anhalt werden Grundwasserstände zwischen rd. 64,0 m NHN an der südlichen Grundstücksgrenze und rd. 68,0 m NHN an der nördlichen Grundstücksgrenze beschrieben. Die Abstromrichtung des Grundwassers erfolgt naturbedingt Richtung der südlich gelegenen Elbe. Diese Grundwasserstände werden hier auch als Bemessungswasserstand angesetzt.

Auf Grundlage der Untersuchungsergebnisse werden die anstehenden Böden bzgl. ihrer Tragfähigkeit wie folgt eingeschätzt:

Unterlagernd (unter dem Straßenaufbau) befindet sich die ungebundene Schottertragschicht, welche ca. 0,3 - 0,65 m mächtig ausgeprägt ist. Aufgrund hoher Schlagzahlen musste, für ein weiteres Vordringen, das Material vorgebohrt werden. Dies spricht für eine dichte bis sehr dichte Lagerung. Es liegt eine gute Tragfähigkeit der Schottertragschicht vor.

Die unter der Schottertragschicht lagernden Schichten bestehen aus aufgefüllten Sanden und geogenen Sanden. Die Tragfähigkeit beider Schichten wird als gut eingestuft. Bei stellenweise niedrigeren Schlagzahlen sollte der Boden nachverdichtet werden, bevor eine neue Tragschicht eingebaut wird.

Im Aushubniveau ist von Böden der Frostempfindlichkeitsklasse F1 – F2 auszugehen. Vorsorglich ist ganzheitlich ein F2-Untergrund anzusetzen.

Nach geotechnischen Erkenntnissen ist bis zu einer Tiefe von 3,0 m u GOK nicht mit Grundwasser zu rechnen. Ebenso konnte kein Stauwasser registriert werden. Aufgrund der ermittelten Durchlässigkeiten von bis zu 10-5 m/s ist im Baufeld eine offene Wasserhaltung vorzuhalten.

Es ist davon auszugehen, dass die Asphaltversiegelung nicht sauber von der Tragschicht zu trennen ist. Entsprechend werden im Tragschichtmaterial voraussichtlich Asphaltrückstände verbleiben. Aufgrund der festgestellten PAK-Gehalte wird von einem Wiedereinbau als STS/FSS daher abgeraten.

Bei den sandigen Auffüllungen unterhalb der Schottertragschicht wurde keine Verunreinigung festgestellt.

3.10 Entwässerung

Die Fahrbahnflächen werden über die Langs- und Querneigung entwässert. Eine geschlossene Entwässerung mittels Straßenabläufe und Entwässerungsleitungen ist im Bereich des nordöstlichen Baufeldes erforderlich. Eine genaue Berechnung dieser geschlossenen Entwässerung wird in der nächsten Leistungsphase angestrebt.

Das anfallende Regenwasser wird in den anderen Bereichen des Baufeldes breitflächig über die Bankette und Böschungen in die angrenzenden Mulden abgeleitet. Auch die Berechnung dieser Mulden wird in der folgenden Leistungsphase angestrebt.

Eine Versickerung des Niederschlagswassers z.B. in Mulden oder Gräben setzt versickerungsfähige Böden voraus. Gemäß dem vorliegenden geotechnischen Bericht liegt die Durchlässigkeit der im Planungsbereich in Frage kommenden, oberflächennahen Bodenschichten in einer Größenordnung, die für eine Versickerung eventuell nicht ausreichend ist.

3.11 Straßenausstattung

Die Knotenpunkte B 187/ „Am Brennickel“ und B 187/ „Am Wasserturm“ sind mit einer leistungsfähigen Lichtsignalanlage zu versehen.

Diese wird separat geplant und steht mit der nächsten Leistungsphase zur Verfügung.

4. **Kosten**

Für die geplante Baumaßnahme wurde eine Kostenschätzung auf Grundlage der AKVS angefertigt. Sie beinhaltet die wichtigsten Positionen zu Arbeiten an Straßen und Nebenanlagen unter Berücksichtigung der derzeit bekannten Randbedingungen sowie die derzeit erkennbaren anderen Leistungen wie Maßnahmen zur Baufeldfreimachung wie Rodung etc.

Die Baukosten betragen 2,316 Mio. EUR einschließlich 19 % MwSt.



Aufgestellt: Leipzig, 20.10.2026
Dipl.-Geogr. Henriette Aßmann