



SACHSEN-ANHALT

#moderndenken

Landesstraßenbaubehörde

B 1 – Ortsumgehung Burg

Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt

“Weniger Verkehr und mehr
Sicherheit in der Stadt”

Ablauf der Informationsveranstaltung

- Vorstellung des Projektteams
- Ablauf eines Straßenbauprojektes
- Projektvorstellung B 1 – OU Burg
- Informationsmöglichkeit über das Projekt
- Zeit für Fragen und Diskussionen

Vorstellung des Projektteams

- obere Landesbehörde
- Planung , Bau und Unterhaltung von Bundes- und Landesstraßen
- Regionalbereich Mitte (Sitz in Magdeburg)
- Vorhabensträger



Landesstraßenbaubehörde

Straßenplanung



Sitz in Halle (Saale)

Umweltplanung



Sitz in Potsdam

Ablauf eines Straßenbauprojektes



Bedarfsplanung



Vorplanung



Entwurfsplanung



Genehmigungsplanung



Ausführungsplanung



Bauausführung

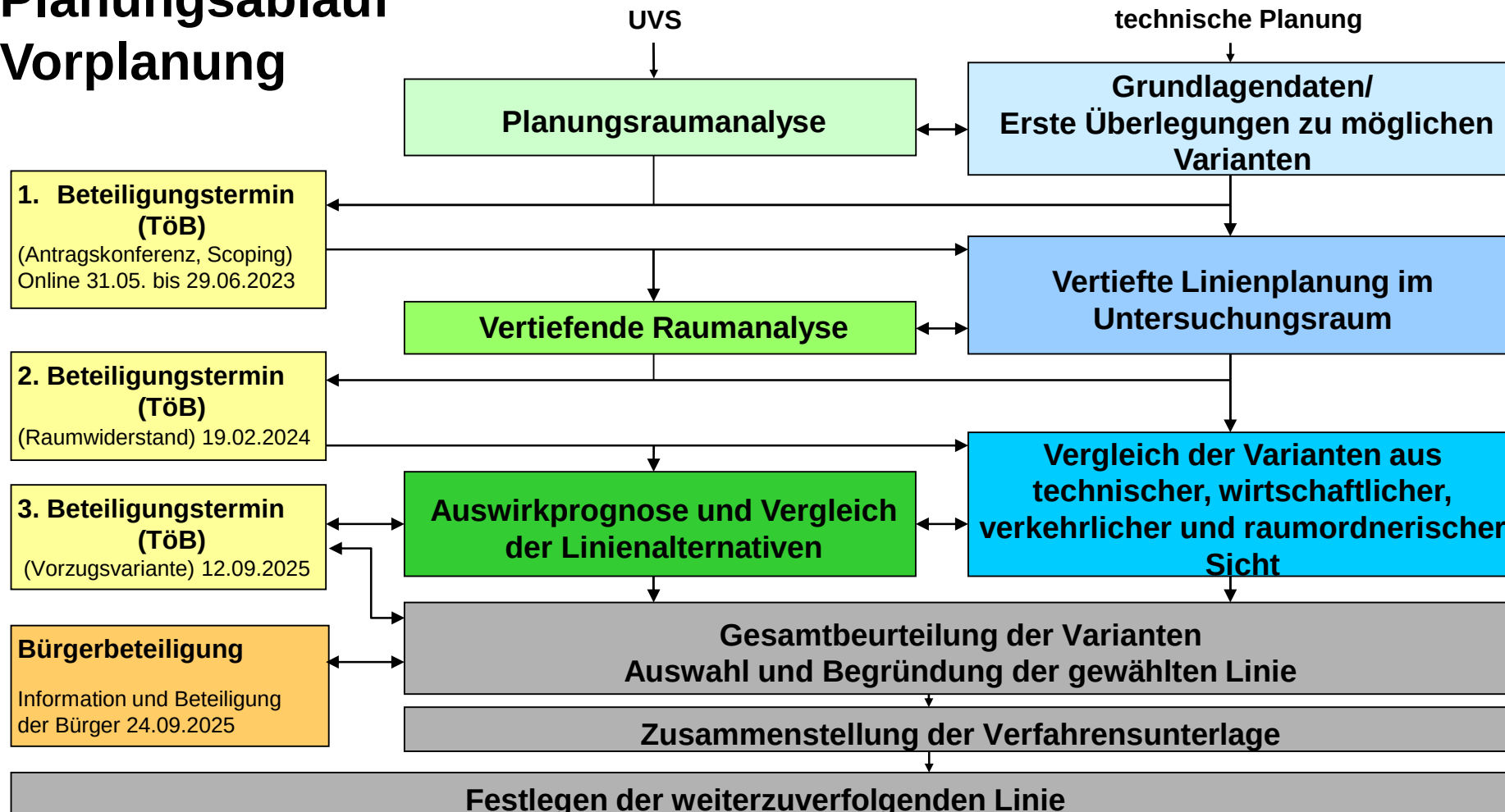


Verkehrsfreigabe

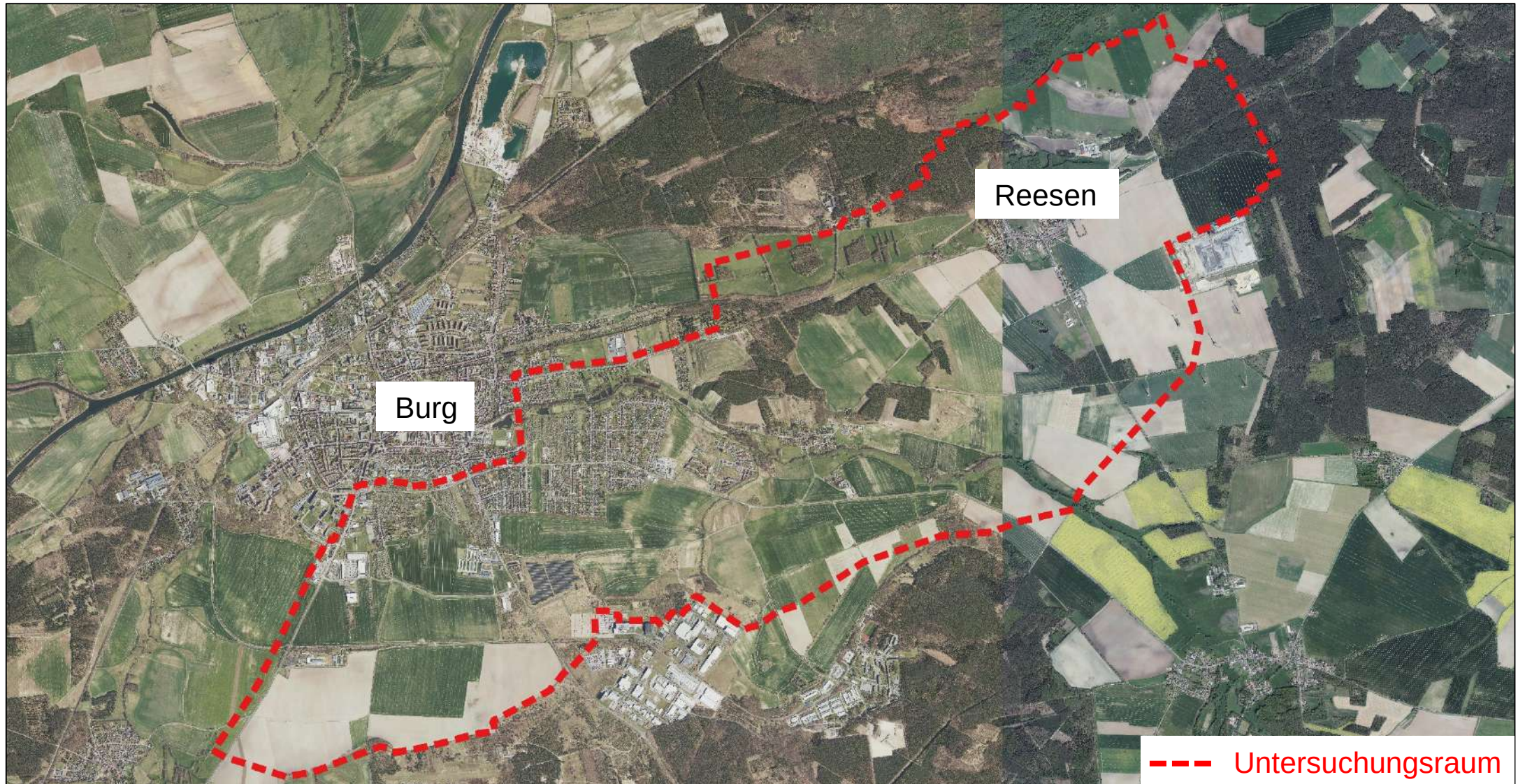
B1 OU Burg → derzeitiger Bearbeitungsstand

Projektvorstellung - Allgemein

Planungsablauf Vorplanung



Projektvorstellung - Allgemein



Projektvorstellung - Allgemein

- Projektatlas



lsa.projectatlas.app/b1-ou-burg

Projektvorstellung - Allgemein

- Projektatlas

Über diesen Atlas Visualisierung Verkehrszahlen Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) ▾

Projektatlas

B1 Ortsumgehung Burg

Der Projektatlas

Auf dieser Internetseite finden Sie umfassende Informationen rund um die Ortsumgehung B1 bei Burg. Im interaktiven Projektatlas können Sie sich über den aktuellen Stand der Linienfindung informieren.

Im Rahmen der laufenden Planungen sind derzeit die untersuchten Trassenvarianten in der Karte visualisiert. Diese Darstellung zeigt den aktuellen Planungsstand im Verfahren zur Linienführung. Die endgültige Linienführung wird auf Grundlage verschiedener Kriterien, insbesondere der verkehrlichen, städtebaulichen und umweltfachlichen Bewertung, zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt.

Über das Projekt

Die geplante Ortsumgehung B1 bei Burg ist ein zentraler Bestandteil der Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Region. Ziel des Projekts ist es, die stark belastete Ortsdurchfahrt Burg vom Durchgangsverkehr zu entlasten, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Wohn- und Lebensqualität im Stadtgebiet zu verbessern.

Die neue Trassenführung soll den überregionalen Verkehr effizient an Burg vorbeiführen und gleichzeitig die innerstädtischen Verkehrsströme beruhigen. Mit dem Projekt werden somit auch wichtige Impulse für den regionalen Wirtschaftsstandort sowie den Umwelt- und Lärmschutz gesetzt.

Der Planungsprozess erfolgt in enger Abstimmung mit Fachbehörden, Kommunen und der Öffentlichkeit. Dabei wird großer Wert auf Transparenz und Beteiligung gelegt – sowohl bei der Trassenauswahl als auch im weiteren Verlauf der Planung.



Karten



Visualisierung

- + [Verkehrszahlen](#)
- + [Raumwiderstand](#)
- + [Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit, kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter](#)
- + [Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt](#)
- + [Boden und Wasser](#)
- + [Landschaft sowie Klima und Luft](#)

Wie Sie navigieren

-  Klicken Sie auf die Beschriftungen, um dieses Thema zu vergrößern.
-  Suchen Sie nach Adresse oder Postleitzahl, um die Karte zu vergrößern.
-  Die Erklärung in diesem Textfeld wird automatisch aktualisiert, wenn Sie auf der Karte navigieren.
-  Vergleichen Sie die alte und die zukünftige Situation auf der Karte.
-  Klicken Sie auf diese Markierungen, um 3D-Fotomontagen anzuzeigen.

Vertiefende Raumanalyse im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie

- Detaillierte Bestandserfassung und –bewertung der Schutzgüter des UVPG im Untersuchungsraum
 - Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit,
 - Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt,
 - Boden und Fläche,
 - Wasser,
 - Klima und Luft,
 - Landschaft,
 - Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter
- Ermittlung von Bereichen mit unterschiedlichem Konfliktpotenzial („Raumwiderstand“)
- Mitwirken bei der Linienoptimierung

Raumwiderstandsklasse I

Sachverhalt, der bei straßenbedingter Beeinträchtigung erhebliche Umweltauswirkungen erwarten lässt und der sich **zulassungshemmend** auswirken kann.

D. h., es ist ein Sachverhalt betroffen, der einer Zulassung des Vorhabens entgegenstehen kann, und sich i. d. R. auf eine rechtlich verbindliche Schutznorm gründet und erhebliche, für das Vorhaben sprechende Gründe erfordert (**z. T. Befreiung bzw. Ausnahme- oder Abweichungsverfahren erforderlich**).

Raumwiderstandsklasse II:

Sachverhalt, der bei straßenbedingter Beeinträchtigung ebenfalls zu erheblichen Umweltauswirkungen führen kann und der im Rahmen der Abwägung **entscheidungserheblich** ist.

D. h., es ist ein Sachverhalt betroffen, der sich aus gesetzlichen oder untergesetzlichen Normen oder gutachtlichen, umweltqualitätszielorientierten Bewertungen begründet.

Raumwiderstandsklasse III

Sachverhalt, der bei straßenbedingter Beeinträchtigung zu Umweltauswirkungen unterschiedlicher Erheblichkeit führt und der **bedingt entscheidungsrelevant** ist.

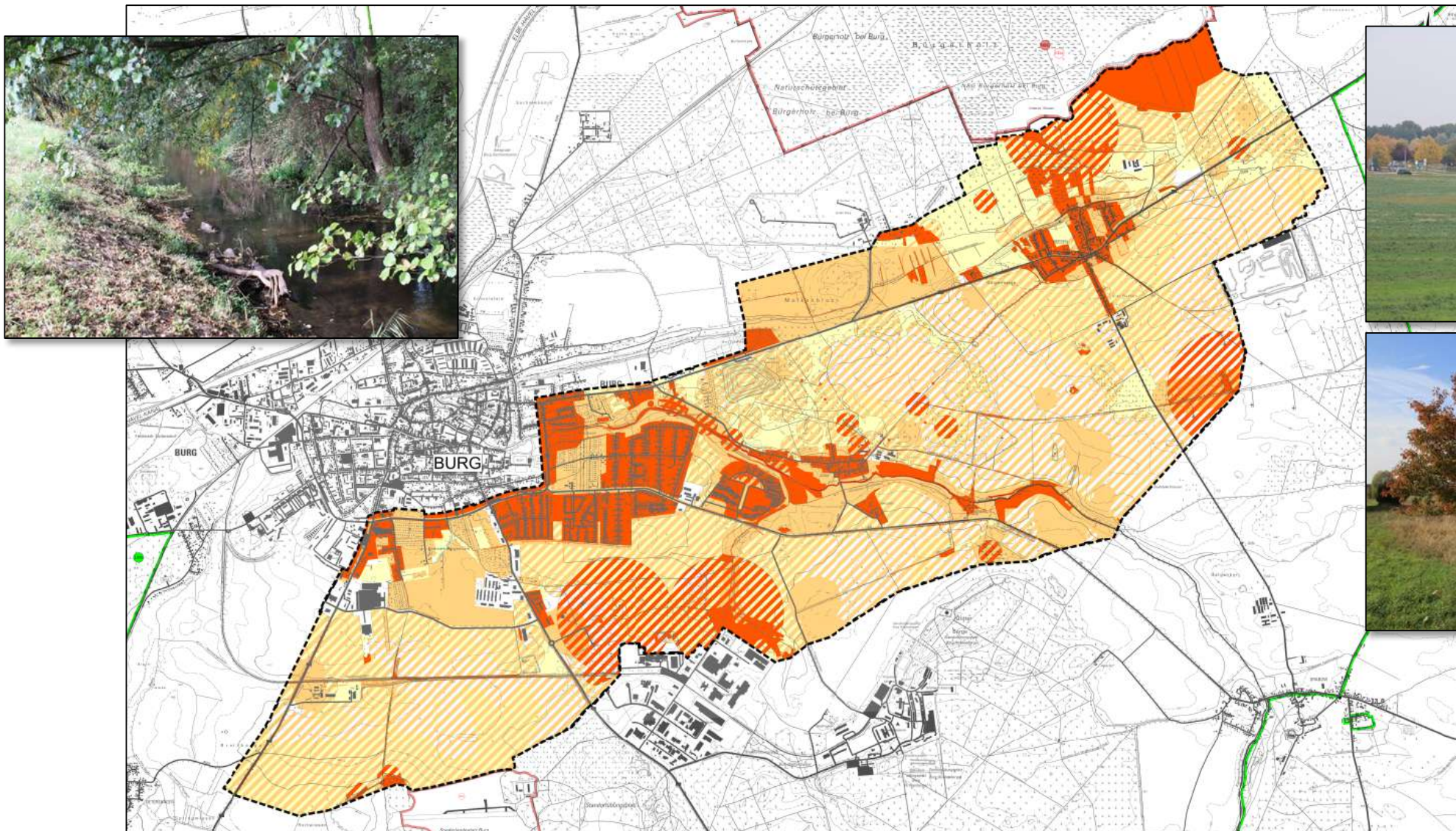
D. h., es ist ein Sachverhalt betroffen, der sich nicht aus rechtlichen Normen oder anderen verbindlichen Vorgaben ableitet, der aber i. S. der Umweltvorsorge in die Abwägung zur Linienbestimmung einfließt. Die Raumwiderstandsklasse kann ebenfalls sowohl aus der Sachebene als auch aus der gutachtlichen Bewertung resultieren.

Projektvorstellung - Raumwiderstand

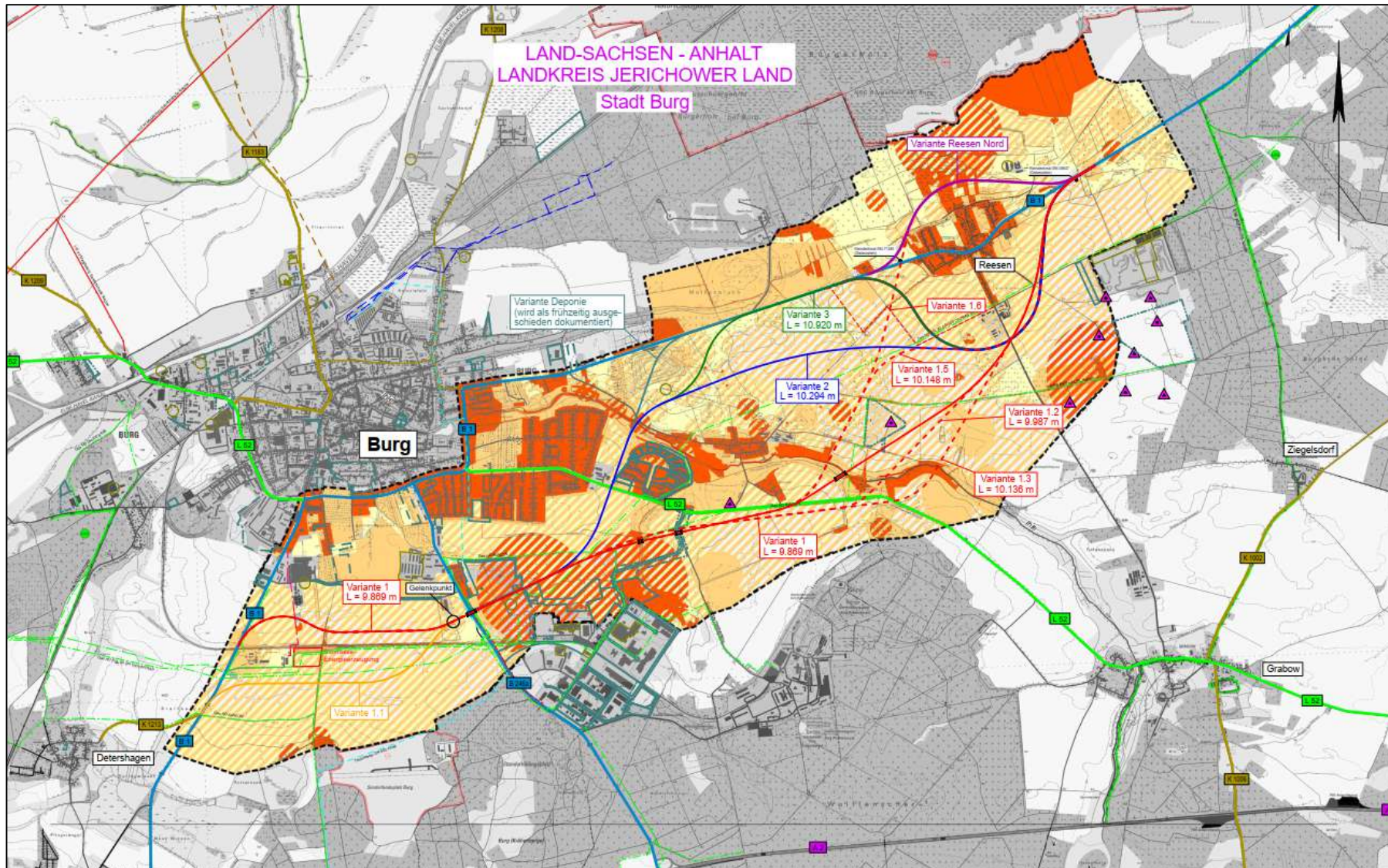


SACHSEN-ANHALT

#moderndenken



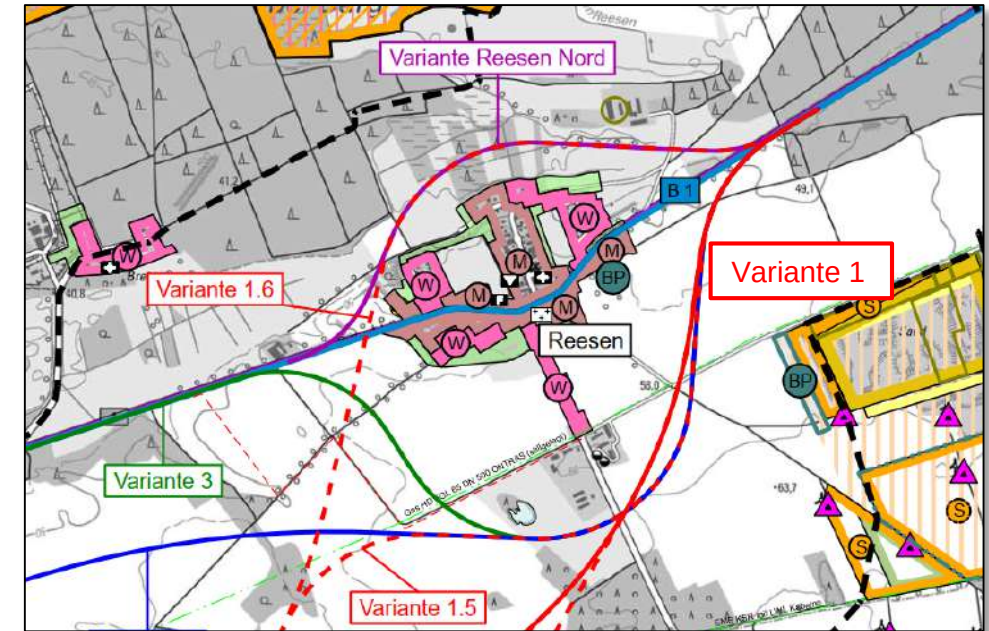
Projektvorstellung - Vorstellung der Varianten



alle untersuchten
Trassenvarianten

Untervariantenvergleich im Bereich Reesen (beispielhaft)

Projektvorstellung - Vorstellung der Varianten



Variante Reesen Nord und Variante 1.6

- Variante Reesen Nord und Variante 1.6 wurden als Nordumgehung von Reesen mit den Varianten südlich von Reesen verglichen
- im Ergebnis des Untervariantenvergleiches wurde die Südumgehung von Reesen als Vorzugsvariante ermittelt
- Variante Reesen Nord und Variante 1.6 werden im Hauptvariantenvergleich nicht weiter verfolgt

Gründe für den Variantenentscheid zu Gunsten der Südumgehung:

- deutliche Vorteile aus umweltfachlicher Sicht
- Raumstrukturelle und verkehrliche Vorteile

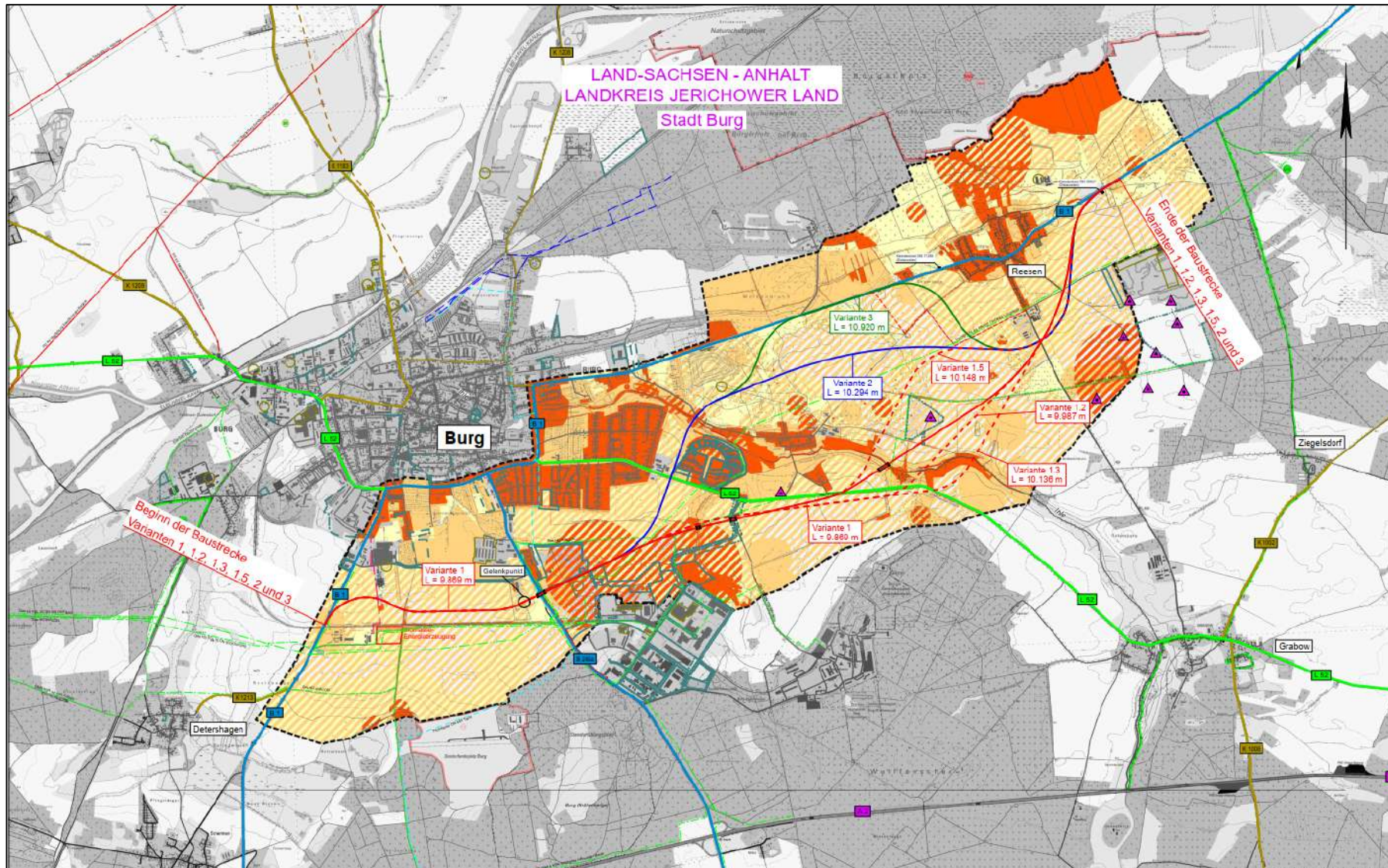
Projektvorstellung - Vorstellung der Varianten

- Hauptvarianten
 - unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Untervariantenvergleiche am Beginn der Baustrecke und Reesen-Nord ergeben sich:

**Variante 1, 1.2, 1.3, 1.5 sowie Varianten 2 und 3
(6 Hauptvarianten)**

- Linienvarianten (Hauptvarianten)
 - alle Trassenvarianten beginnen an der vorhandenen B 1 südwestlich von Burg und enden östlich der Ortslage Reesen an der B 1 und verlaufen südlich von Burg
 - alle Trassenvarianten sind mit einem zweistreifigen Querschnitt mit 8,50 m Fahrbahnbreite geplant, der abschnittsweise auf drei Fahrstreifen mit 12,00 m Breite aufgeweitet wird (Überholfahrstreifen auf 20 % der Strecke je Richtung)
 - Bei allen Varianten sind Verknüpfungen im Bereich:
 - der B 1 südwestlich von Burg
 - der B 246a südlich von Burg
 - der L 52 südöstlich von Burg und
 - der B 1 östlich von Reesenvorgesehen.

Projektvorstellung - Vorstellung der Varianten



6 Hauptvarianten

Variante 1
Variante 1.2
Variante 1.3
Variante 1.5

Variante 2

Variante 3



Ergebnisse der Auswirkungsprognose und des Hauptvariantenvergleichs

Projektvorstellung - Hauptvariantenvergleich

- Vergleich auf Basis von 5 maßgebenden Kriterien
 1. Raumstrukturelle Wirkungen
 2. Verkehrliche Beurteilung
 3. Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung
 4. Wirtschaftlichkeit
 5. Umweltfachliche Beurteilung

Projektvorstellung - Hauptvariantenvergleich

1. Raumstrukturelle Wirkungen

- Siedlungsentwicklung
- Gewerbegebietsentwicklung / Entwicklung von Sondernutzungsgebieten
- Vorbehalts- und Vorranggebiete
- Infrastruktureinrichtungen
- Eigentumsverhältnisse

Ergebnis:

Variante	Variante 1	Variante 1.2	Variante 1.3	Variante 1.5	Variante 2	Variante 3
Rang	3	2	1	4	5	6

Projektvorstellung - Hauptvariantenvergleich

2. Verkehrliche Beurteilung

- Entlastungswirkungen
- Prognostizierte Verkehrsstärken
- Verknüpfung mit dem nachgeordneten Netz
- Einhaltung des Knotenpunktabstandes



Ergebnis:

Variante	Variante 1	Variante 1.2	Variante 1.3	Variante 1.5	Variante 2	Variante 3
Rang	2	2	2	2	1	6

Projektvorstellung - Hauptvariantenvergleich

3. Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung

- Streckenlänge
- Linienführung nach RAL
- Bauwerke
- Erdmassenbilanz
- Baugrund

Ergebnis:

Variante	Variante 1	Variante 1.2	Variante 1.3	Variante 1.5	Variante 2	Variante 3
Rang	5	3	1	6	4	2

Projektvorstellung - Hauptvariantenvergleich

4. Wirtschaftlichkeit

- Investitionskosten

Ergebnis:

Variante	Variante 1	Variante 1.2	Variante 1.3	Variante 1.5	Variante 2	Variante 3
Rang	6	2	1	2	4	5

5. Umweltfachliche Beurteilung

- Ermittlung der Auswirkungen der Varianten auf die einzelnen Schutzgüter anhand besonders entscheidungserheblicher Kriterien
- Wichtung der Kriterien nach Auswirkungsklassen

Auswirkungsklasse	Definition
I	Überschreitung von Zulässigkeitsschwellen, gesetzlichen Grenzwerten <i>Erhebliche Umweltauswirkungen, die sich zulassungshemmend auswirken können</i>
II	Überschreitung von Richt-, Vorsorge- und Orientierungswerte aus untergesetzlichen Regelungen <i>Erhebliche Umweltauswirkungen, die im Rahmen der Abwägung entscheidungserheblich sind</i>
III	gutachtliche Fachkonventionen, fachliche Umweltstandards <i>Umweltauswirkungen unterschiedlicher Erheblichkeit, die bedingt entscheidungsrelevant sind, aber im Sinne der Umweltvorsorge in die Abwägung einfließen</i>

- Vergleich der Auswirkungen der Varianten
- Bestimmung einer aus Umweltsicht zu empfehlenden und genehmigungsfähigen Variante

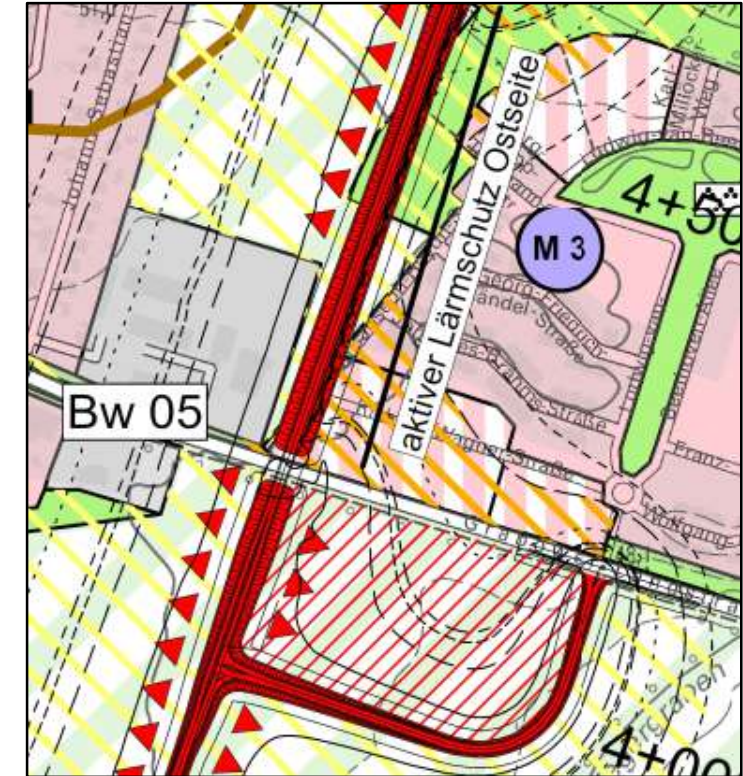
Projektvorstellung - Hauptvariantenvergleich

5. Umweltfachliche Beurteilung

Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit

Beurteilungskriterien

- Überschreitung von Lärm-Grenzwerten (16. BImSchV) in Wohnbauflächen
- Überschreitung von Lärm-Orientierungswerten (DIN 18005) in Wohnbauflächen und öffentlichen Grünanlagen
- Verlust von geplanten Wohnbauflächen und von öffentlichen Grünflächen
- Verlust und Zerschneidung siedlungsnaher Freiräume
- Überschreitung gutachterlicher Vorsorgewerte für Lärm in öffentlichen Grünflächen und in siedlungsnahen Freiräumen



Variante	Variante 1	Variante 1.2	Variante 1.3	Variante 1.5	Variante 2	Variante 3
Rang	3 ⁼	2	1 ⁼	4 ^{>}	5	6

= geringer Abstand zur nächstschlechteren Linienalternative

> sehr deutlicher Abstand zur nächstschlechteren Linienalternative





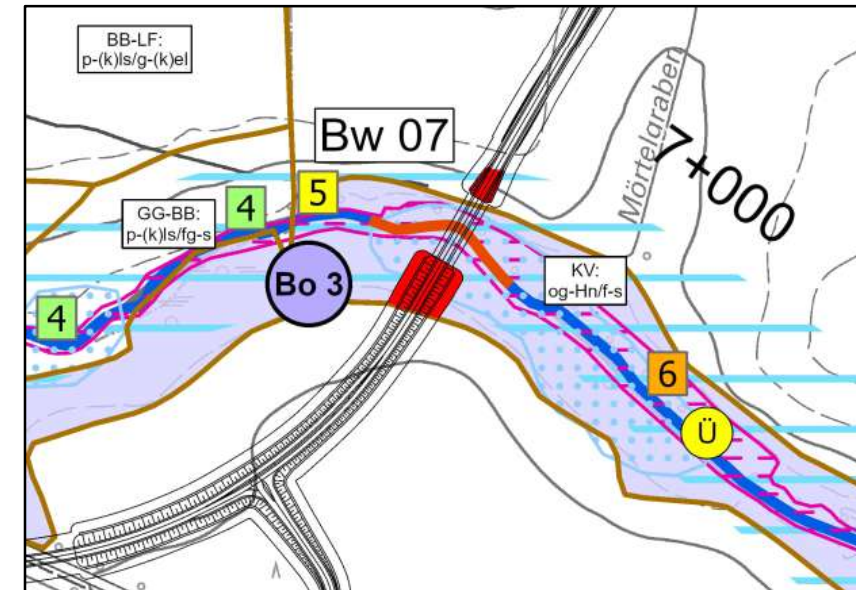
Projektvorstellung - Hauptvariantenvergleich

5. Umweltfachliche Beurteilung

Schutzgut Boden und Fläche

Beurteilungskriterien

- Flächenverbrauch, gesamt
- Neuversiegelung
- Verlust von Böden mit besonderer Funktionsausprägung (natürliches Ertragspotential, Biotopentwicklungspotential)



Variante	Variante 1	Variante 1.2	Variante 1.3	Variante 1.5	Variante 2	Variante 3
Rang	1	3 ⁼	4 ⁼	2 ⁼	6	5 ⁼

= geringer Abstand zur nächstschlechteren Linienalternative

> sehr deutlicher Abstand zur nächstschlechteren Linienalternative



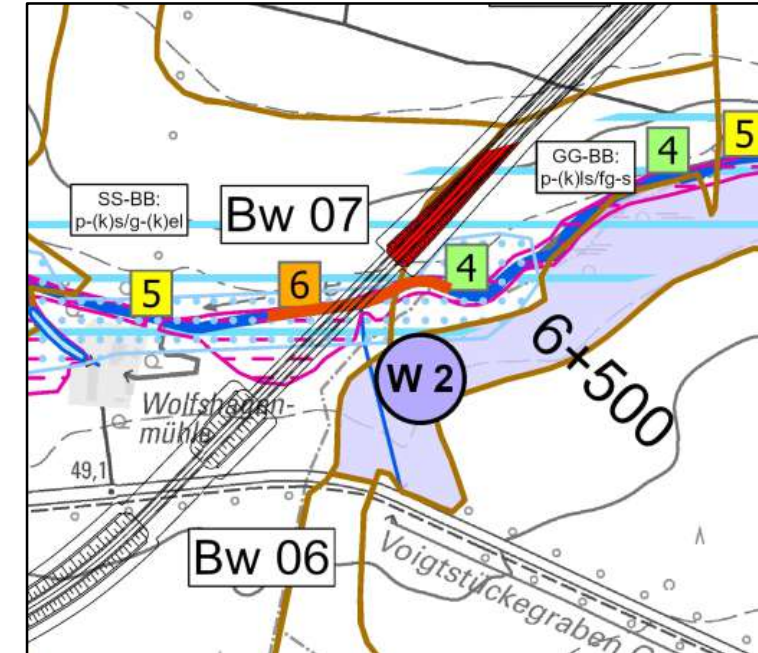
Projektvorstellung - Hauptvariantenvergleich

5. Umweltfachliche Beurteilung

Schutzgut Wasser

Beurteilungskriterien

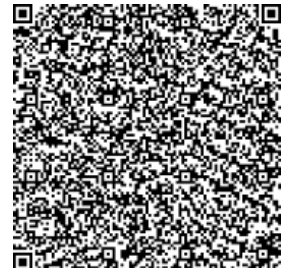
- Flächenverlust in Überschwemmungsgebieten
- Querung berichtspflichtiger Oberflächengewässer nach WRRL
- Querung sonstiger Fließgewässer
- Querung von Flächen mit oberflächennahem Grundwasser
- Querung von Flächen mit ungeschütztem Grundwasser



Variante	Variante 1	Variante 1.2	Variante 1.3	Variante 1.5	Variante 2	Variante 3
Rang	3	5 ⁼	6	3	1 ^{>}	1 ^{>}

= geringer Abstand zur nächstschlechteren Linienalternative

> sehr deutlicher Abstand zur nächstschlechteren Linienalternative



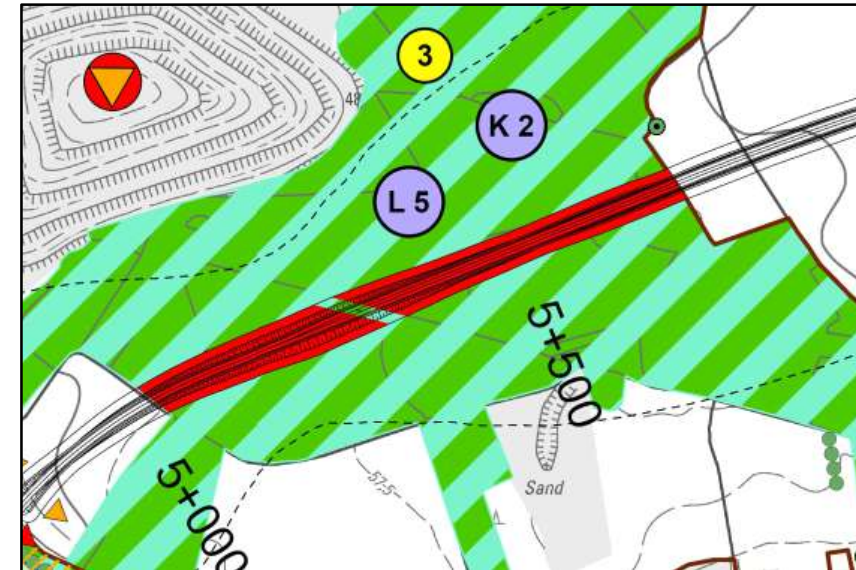
Projektvorstellung - Hauptvariantenvergleich

5. Umweltfachliche Beurteilung

Schutzgut Klima und Luft

Beurteilungskriterien

- Verlust von Treibhausgassenken (Moorböden, Wälder)
- Zunahme verkehrsbedingter Treibhausgasemissionen
- Treibhausgasemissionen durch Bau und Unterhaltung der Straße (Lebenszyklusemissionen)
- Verlust und Beeinträchtigung von siedlungsnahen Flächen mit besonderer Bedeutung für die klimatische und lufthygienische Ausgleichsfunktion
- Querung von Frischluftschneisen



Variante	Variante 1	Variante 1.2	Variante 1.3	Variante 1.5	Variante 2	Variante 3
Rang	1 ⁼	2	3 ⁼	4	5 ^{>}	6

= geringer Abstand zur nächstschlechteren Linienalternative

> sehr deutlicher Abstand zur nächstschlechteren Linienalternative

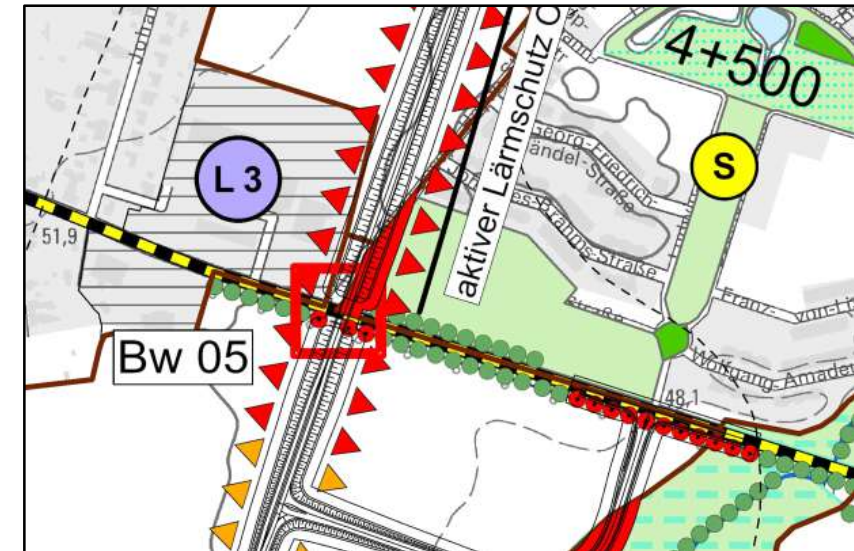


5. Umweltfachliche Beurteilung

Schutzgut Landschaft

Beurteilungskriterien

- Verlust von landschaftsprägenden Vegetationsstrukturen (Alleen und Baumreihen, Wald und sonstige Gehölze)
- Visuelle Störung des Landschaftsbildes durch Bauwerke und Dammlagen
- Verlust und Beeinträchtigung von Räumen mit besonderer Qualität des Landschaftsbildes



Variante	Variante 1	Variante 1.2	Variante 1.3	Variante 1.5	Variante 2	Variante 3
Rang	1 ⁼	2 ⁼	3 ⁼	5	4	6

= geringer Abstand zur nächstschlechteren Linienalternative

> sehr deutlicher Abstand zur nächstschlechteren Linienalternative

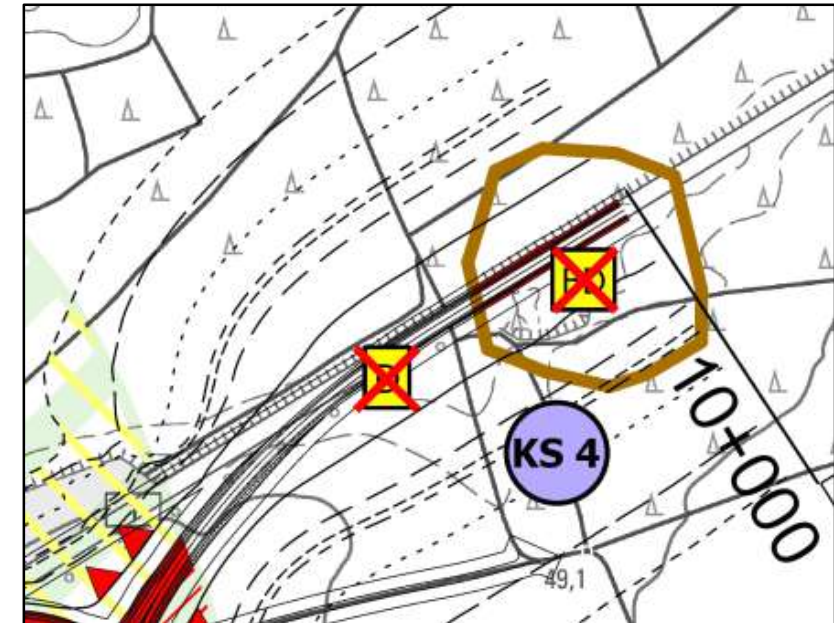


5. Umweltfachliche Beurteilung

Schutzgut Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Beurteilungskriterien

- Verlust von Baudenkmalen
- Verlust von bekannten Bodendenkmalen



Variante	Variante 1	Variante 1.2	Variante 1.3	Variante 1.5	Variante 2	Variante 3
Rang	3 ⁼	5 ^{>}	6	1	1	3 ⁼

= geringer Abstand zur nächstschlechteren Linienalternative

> sehr deutlicher Abstand zur nächstschlechteren Linienalternative



Projektvorstellung - Hauptvariantenvergleich

5. Umweltfachliche Beurteilung

Schutzgutübergreifender Variantenvergleich

Schutzgut mit Auswirkungen maximal der Auswirkungsklasse I
Schutzgut mit Auswirkungen maximal der Auswirkungsklasse II
Schutzgut mit Auswirkungen maximal der Auswirkungsklasse III

	Varianten					
	1	1.2	1.3	1.5	2	3
Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit	3 ⁼	2	1 ⁼	4 ^{>}	5	6
Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt	1 ⁼	2	3 ^{>}	5	4	6
Boden und Fläche	1	3 ⁼	4 ⁼	2 ⁼	6	5 ⁼
Wasser	3	5 ⁼	6	3	1 ^{>}	1 ^{>}
Klima und Luft	1 ⁼	2	3 ⁼	4	5 ^{>}	6
Landschaft	1 ⁼	2 ⁼	3	5	4	6
Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	3 ⁼	5 ^{>}	6	1	1	3 ⁼
Rang	1	2	3	5	4⁼	6

= geringer Abstand zur nächstschlechteren Linienalternative

> sehr deutlicher Abstand zur nächstschlechteren Linienalternative

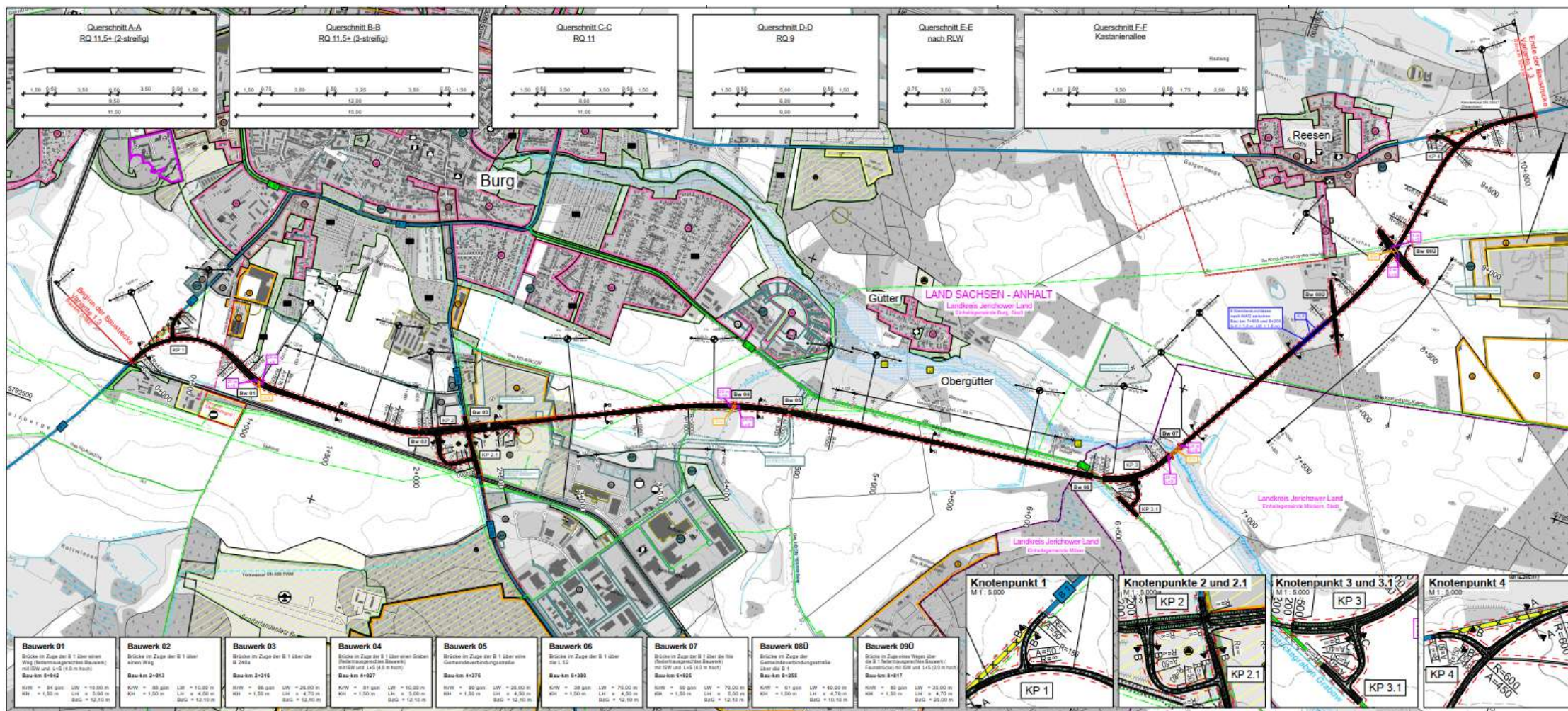
Projektvorstellung - Hauptvariantenvergleich

- Gesamtergebnis

Variante	Variante 1	Variante 1.2	Variante 1.3	Variante 1.5	Variante 2	Variante 3
Raumstrukturelle Wirkung	3	2	1	4	5	6
Verkehrliche Beurteilung	2	2	2	2	1	6
Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung	5	3	1	6	4	2
Wirtschaftlichkeit	6	2	1	2	4	5
Umweltfachliche Beurteilung	1	2	3	5	4	6
Gesamtrangfolge	3	2	1	4	5	6

Ergebnis: Variante 1.3 ist die vorläufige Vorzugsvariante

Projektvorstellung vorl. Vorzugsvariante



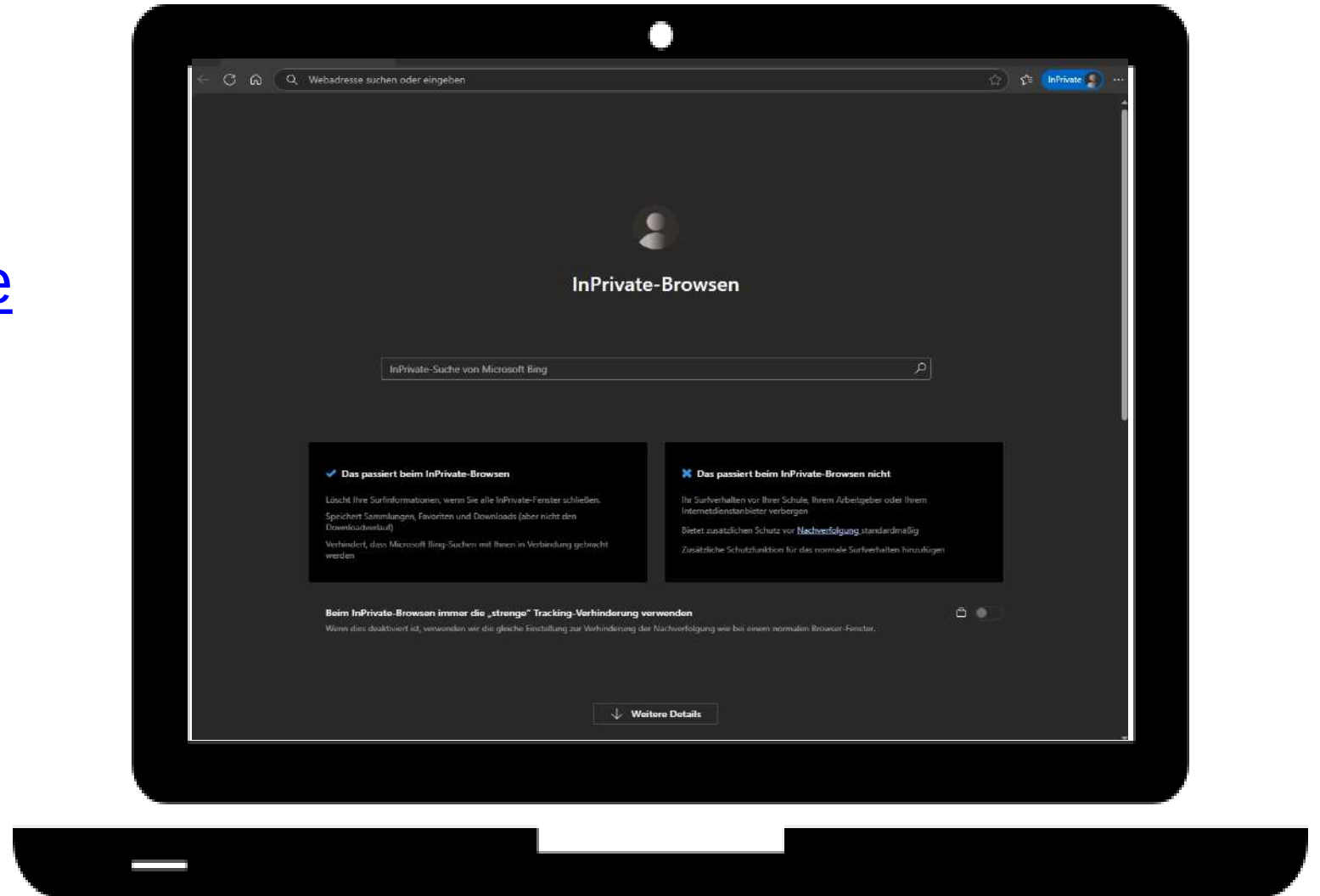
Projektvorstellung – vorl. Vorzugsvariante

Länge der Baustrecke:	10,136 km
Querschnitt:	2-streifiger Querschnitt mit 8,50 m Fahrbahnbreite, abschnittsweise 3-streifiger Querschnitt mit 12,00 m Fahrbahnbreite (Überholstrecken)
Anzahl der Bauwerke:	9 Bauwerke, davon eine Grünbrücke
Kosten:	ca. 70 Mio. EUR.
Sonstiges:	4 Knotenpunkte, Ihlequerung mit Überschwemmungsgebiet, Fliegergrabenquerung Berücksichtigung der Anbindung der Lindenallee an die L 52 Berücksichtigung der Radwegverbindung zwischen Burg und Reesen

Informationsmöglichkeit über das Projekt



lsbb.sachsen-anhalt.de

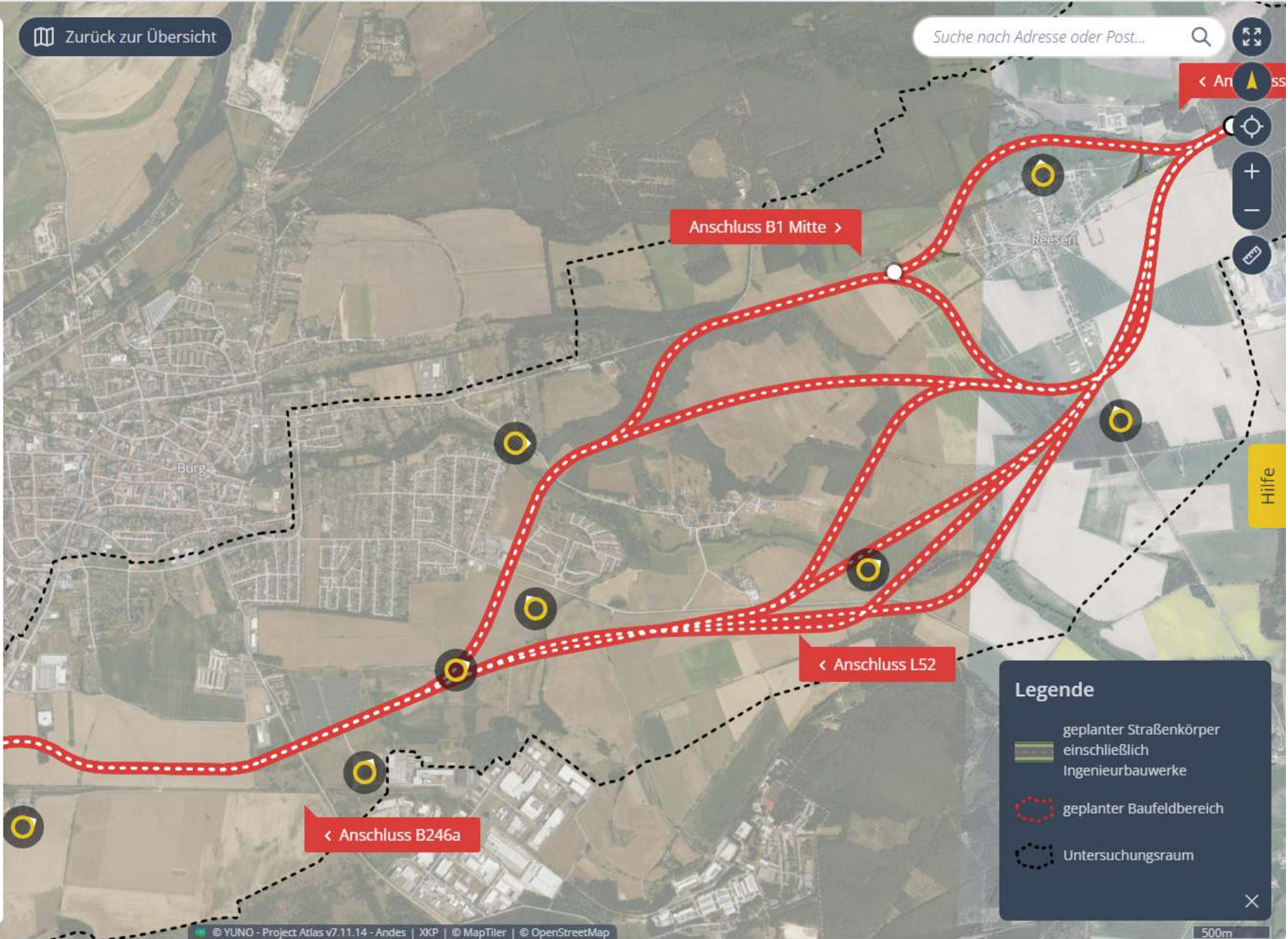


Projektkarte

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed do eiusmod tempor incididunt ut labore et dolore magna aliqua. Ut enim ad minim veniam, quis nostrud exercitation ullamco laboris nisi ut aliquip ex ea commodo consequat. Duis aute irure dolor in reprehenderit in voluptate velit esse cillum dolore eu fugiat nulla pariatur. Excepteur sint occaecat cupidatat non proident, sunt in culpa qui officia deserunt mollit anim id est laborum.

Trassenvarianten

- Variante 1
- Variante 1.2
- Variante 1.3
- Variante 1.5
- Variante 2
- Variante 3
- Variante Reesen Nord



Hinweise, Anmerkungen

Möglichkeit der Beteiligung bis zum 30.11.2025



Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt
Regionalbereich Mitte
„B1 OU Burg“
Tessenowstraße 12
39114 Magdeburg



B1OUBurg@lsbb.sachsen-anhalt.de

Die nächsten Schritte



Abschluss der Vorplanung

- Einarbeitung der Hinweise
- Zusammenstellung aller Unterlagen
- Beantragung eines Linienzustimmungsverfahrens
- Prüfung der Unterlagen durch MID, FBA
- Linienbestätigung durch Fernstraßenbundesamt



SACHSEN-ANHALT

#moderndenken

Landesstraßenbaubehörde

B 1 – Ortsumgehung Burg

Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt

“Weniger Verkehr und mehr
Sicherheit in der Stadt”

Impressum

Bürgerinformationsveranstaltung zur B1 Ortsumfahrung Burg

Vorstellung der aktuellen Planung am 24.09.2025

Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt
Regionalbereich Mitte

Fachbereich Planung und Entwurf