www.vkt-gmbh.de

Auftraggeber:

GICON®
Gruppe

GICON - Großmann
Ingenieur Consult GmbH
Tiergartenstraße 48
01219 Dresden

VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Bamberger Straße 7
01187 Dresden
Telefon: +49 351 43639-0
Email: dresden@vkt-gmbh.de

Dresden, 12.05./17.08.2026

Industriegebiet
Schipkau-Schwarzheide

Konzept innere Verkehrserschließung

Schlussbericht

Industriegebiet Schipkau-Schwarzheide

Konzept innere Verkehrserschließung

Schlussbericht

Bearbeitung:

VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Bamberger Straße 7
01187 Dresden
Telefon: +49 351 43639-0
Email: dresden@vkt-gmbh.de
www.vkt-gmbh.de

Dipl.-Ing. Christoph Sommer (Projektleiter)
Dipl.-Ing. Andreas Gruner
Dipl.-Ing. Tobias Günther

Auftraggeber:

GICON
Großmann Ingenieur Consult GmbH
Tiergartenstraße 48
01219 Dresden

Dresden, 12.05./17.08.2026

Inhaltsverzeichnis **Seite**

1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung 2

2 Verkehrsführung im Planungsgebiet 3

3 Querschnittsgestaltung 4

4 Knotenpunktgestaltung 6

5 Straßenraumgestaltung 7

6 Kostenschätzung 8

7 Fazit und Empfehlungen 8

Bildverzeichnis

Abbildungsverzeichnis

1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung

Die GICON-Großmann Ingenieur Consult GmbH entwickelt auf dem ehemaligen Standort des Flugplatzes Schwarzheide / Schipkau in Schipkau das Industriegebiet (IG) Schipkau-Schwarzheide.

Im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung[1] wurde die externe Verkehrsanbindung des Standortes hinsichtlich der Ausbaunotwendigkeiten der vorhandenen Infrastrukturen und ggf. notwendiger Ausrüstungen, getrennt nach einem ersten und zweiten Bauabschnitt, untersucht und bewertet. Der zweite Bauabschnitt umfasst die vollständige Erschließung des Industriegebiets, während der erste Bauabschnitt lediglich eine Teilerschließung des Plangebietes darstellt. Vor diesem Hintergrund ist ein Konzept für die innere Verkehrserschließung zu erarbeiten. Dabei sollen die Flächen, welche zur sicheren und leistungsfähigen Abwicklung aller Verkehre (Kfz-, Personennah-, Rad- und Fußverkehr) notwendig sind, ausreichend bemessen und im Querschnitt und Lageplan dargestellt werden. Weiterhin ist an die Verkehrsanlagen der externen Verkehrsanbindung anzuschließen. Zudem ist eine Kostenschätzung für den Bau der Flächen der verkehrlichen Erschließung für die beiden Bauabschnitte zu erstellen. Grundlage für die Planung des Straßennetzes innerhalb des Planungsgebietes ist der vom Projektentwickler entworfene Masterplan[2] (**vgl. Bild 1**).

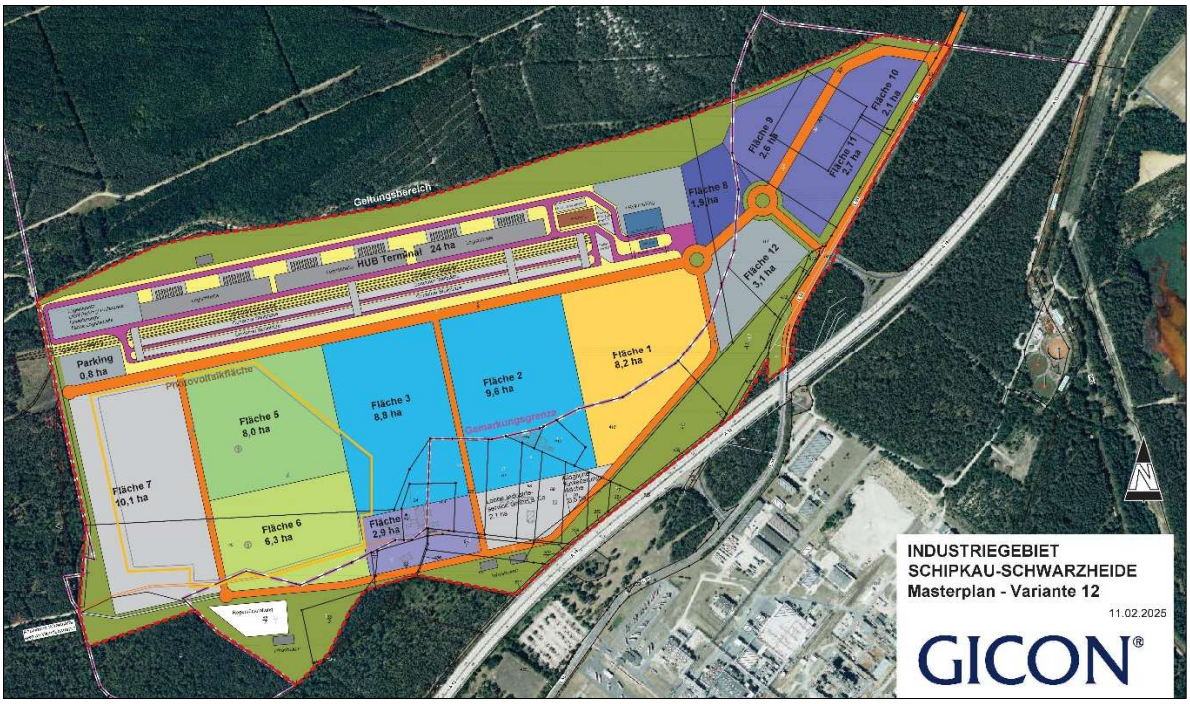


Bild 1: Planungsgebiet

[1] Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH i.A. der GICON GmbH, Verkehrsuntersuchung, Industriegebiet Schipkau-Schwarzheide, Schlussbericht, aktuellste Fassung wird noch erstellt

[2] GICON GmbH, Industriegebiet Schipkau-Schwarzheide, Masterplan, Variante 12, 11.02.2025

2 Verkehrsführung im Planungsgebiet

Externe Anbindung

Das geplante Industriegebiet Schipkau-Schwarzheide liegt unmittelbar westlich der BAB A 13 an der Anschlussstelle (AS) Schwarzheide. In einem ***ersten Bauabschnitt*** wird das Gebiet zunächst über eine vorfahrtgeregelte Anbindung an die Landesstraße (L) 55, ca. 450 m nördlich der AS Schwarzheide, verkehrlich erschlossen **(vgl. Abbildung 3)**, um u.a. die baulichen Anpassungen an der AS Schwarzheide zu minimieren. Perspektivisch sind mit Realisierung des ***zweiten Bauabschnittes*** jedoch zwei Anbindungen an das übergeordnete Straßennetz erforderlich. Die Hauptanbindung erfolgt dann an die L 55 gegenüber dem nördlichen Teilknoten der AS Schwarzheide als vierte Knotenpunktzufahrt **(vgl. Abbildung 6)**. Die nördliche Anbindung, welche bereits im ersten Bauabschnitt hergestellt wurde, bleibt unverändert bestehen.

Innere Erschließung

Innerhalb des geplanten Industriegebietes wird der Verkehr über eine von Westen nach Osten verlaufende Hauptachse (Hauptverkehrsstraße mit Sammel- und Erschließungsfunktion) geführt. Im ***ersten Bauabschnitt*** endet diese Hauptachse zunächst verkürzt in einem provisorischen Wendehammer **(vgl. Abbildung 1)**. Mit Realisierung des ***zweiten Bauabschnittes*** wird dieser zurückgebaut und die Hauptachse nach Westen fortgeführt. Am westlichen Ende der Hauptachse ist dann auch im ***zweiten Bauabschnitt*** eine Wendeanlage für Last- und Sattelzüge vorzusehen. Die Gestaltung der Wendeanlagen erfolgt nach Bild 60 der RASt. 06. Die Wendeanlagen weisen jeweils einen Außendurchmesser von 25 m auf (**vgl. Abb. 1 und 4**).

Im westlichen Abschnitt des Plangebietes erfolgt die Erschließung der südlich der Hauptachse gelegenen Bereiche über weitere Erschließungsstraßen (Nebenachsen mit überwiegender Erschließungsfunktion). Auch hier ist mit Realisierung des ***zweiten Bauabschnittes*** am westlichen Ende der südlichen Nebenachse eine Wendeanlage für Last- und Sattelzüge vorgesehen (**vgl. Abb. 1**).

Am Knotenpunkt zwischen der Hauptachse und der im ***zweiten Bauabschnitt*** zu realisierenden Anbindung an die L 55 in Höhe der AS Schwarzheide, ist ein Kreisverkehrsplatz vorgesehen. Alle anderen Knotenpunkte im Planungsgebiet werden als vorfahrtgeregelte Einmündungen geplant.

3 Querschnittsgestaltung

Bei der Dimensionierung der Straßenquerschnitte werden im Folgenden die Anforderungen der einzelnen Verkehrsarten dargestellt und aus diesen anschließend der gesamte Straßenquerschnitt abgeleitet. Dabei wird unterschieden zwischen den Anforderungen an die Hauptachse und an die Nebenachsen.

Kfz-Verkehr

Aufgrund der geplanten Nutzung als Industriegebiet ist mit einem hohen Schwerverkehrsaufkommen zu rechnen. Entsprechend Tabelle 7 der RASt[3] ist bei einer großen Begegnungshäufigkeit von Schwerverkehr eine Fahrbahnbreite von 7,00 m vorzusehen. Mit dieser Breite könnte auch ein eventuell vorgesehener Linienbusverkehr sicher abgewickelt werden. Die Fahrbahnbreite von 7,00 m wird dabei in allen Straßen (Haupt- und Nebenachsen) vorgesehen.

Radverkehr

Aufgrund der zu erwartenden höheren Verkehrsbelastung sind in der Hauptachse separate Radverkehrsanlagen vorgesehen. Der Radverkehr wird dabei entweder auf einem 2,00 Meter breiten Radfahrstreifen oder auf einem 3,50 Meter breiten gemeinsamen Geh- und Radweg geführt. In den Nebenachsen mit überwiegender Erschließungsfunktion erfolgt die Radverkehrsführung im Mischverkehr.

Fußverkehr

Wie bereits erläutert, erfolgt in der Hauptachse eine gemeinsame Führung des Rad- und Fußverkehrs auf einem 3,50 m breiten gemeinsamer Geh- und Radweg. Zur Erschließung der Industrieflächen über die Nebenachsen wird ein einseitiger 2,50 m breiter Gehweg vorgesehen.

Grünflächen, Entwässerung und Nebenanlagen

Neben den jeweiligen Verkehrsflächen wird beidseitig sowohl in den Haupt- als auch in den Nebenachsen ein 2,00 m breiter Grünstreifen vorgesehen. Dieser dient u.a. als Versickerungsfläche für das auf den nebenliegenden Geh- bzw. Geh- und Radwegen anfallende Oberflächenwasser. Die Entwässerung der Fahrbahnen erfolgt über ein Dachprofil der Fahrbahn und eine geschlossene Entwässerung. Baumpflanzungen werden nicht im öffentlichen Straßenraum, sondern in den nebenliegenden Grundstücken vorgesehen.

Die Anordnung der Beleuchtung erfolgt entweder im Bereich der Geh- bzw. Geh- und Radwege oder in den nebenliegenden Grünflächen.

---

[3] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006

Regelquerschnitt Hauptachse

Aus den zuvor erläuterten einzelnen Anforderungen ergibt sich der Regelquerschnitt für die Hauptachse im Industriegebiet wie folgt:

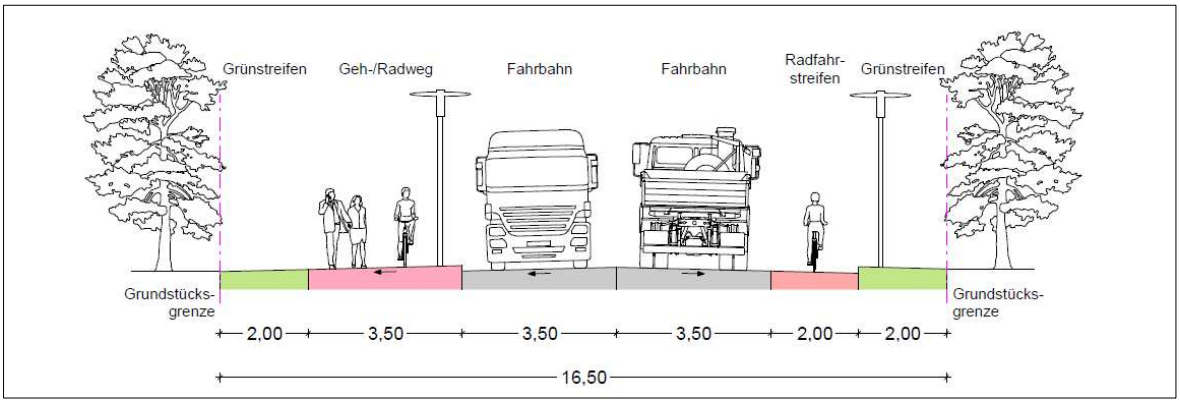


Bild 2: Regelquerschnitt Hauptachse

Regelquerschnitt Nebenachsen

Abgeleitet aus den einzelnen zuvor erläuterten Anforderungen ergibt sich der Regelquerschnitt für die Nebenachsen im Industriegebiet wie folgt:

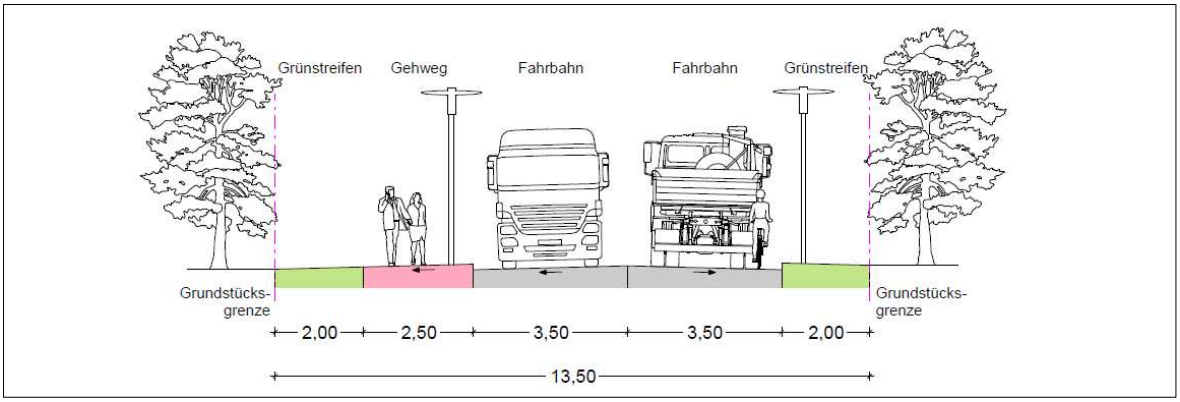


Bild 3: Regelquerschnitt Nebenachse

4 Knotenpunktgestaltung

Der Knotenpunkt zwischen der Hauptachse und der Zufahrt zur perspektivischen Hauptanbindung an die L 55 (vgl. zweiter Bauabschnitt) wird aufgrund seiner Bedeutung und der erwarteten Verkehrsbelastungen als Kreisverkehrsplatz geplant. Alle anderen Knotenpunkte werden als vorfahrtgeregelte Einmündungen gestaltet. Die detaillierte Knotenpunktgestaltung der beiden gewählten Knotenpunktformen wird im Folgenden einzeln beschrieben.

Kreisverkehrsplatz

Die Dimensionierung des Kreisverkehrs erfolgt aufgrund der Lage innerhalb bebauter Gebiete entsprechend den Vorgaben der RASt und des Merkblattes für die Anlage von Kreisverkehren[4].

Demnach wird ein Außendurchmesser von 35 m zugrunde gelegt, welcher auch die Befahrung durch den zu erwartenden Schwerverkehr sicherstellt. Die Breite des Kreisringes beträgt 7,00 m, wobei davon ein 1,75 m breiter Kreisinnenring abgetrennt wird. Die Knotenpunktzu- und ausfahrten werden hinsichtlich der Zufahrts- und Aufahrtsbreiten sowie bezüglich der Ausrundungsradien entsprechend den Vorgaben des Regelwerks gestaltet. In den weiteren Planungsphasen ist eine eventuelle Aufweitung anhand von Schleppkurven zu prüfen.

Weiterhin werden rundumlaufende und mindestens 2,50 m breite gemeinsame Geh- und Radwege vorgesehen. Die Querung der Zu- und Ausfahrten erfolgt über getrennte Furten für den Radverkehr (2,00 m breit) und Fußverkehr (4,00 m breit). Die Fußgängerquerung ist als Fußgängerüberweg auszuführen. Somit ist nach geltender Straßenverkehrsordnung (StVO) auch die Bevorrechtigung des Radverkehrs zwingend. Die Fahrbahnteiler sind im Querungsbereich der Fußgänger und Radfahrer mindestens 2,50 m breit ausgeführt, sodass auch ein Aufstellen für Fahrräder oder mit Kinderwagen auf der Mittelinsel problemlos möglich ist.

Mit den Annahmen aus der Verkehrsuntersuchung[5] ist der Kreisverkehrsplatz mit der Qualitätsstufe A nach HBS[6] vollumfänglich leistungsfähig.

Vorfahrtgeregelte Einmündungen

Die vorfahrtgeregelten Einmündungen werden aufgrund der Lage innerhalb bebauter Gebiete nach den Vorgaben der RASt gestaltet. Abbiegestreifen sind aufgrund der mit den Annahmen aus der Verkehrsuntersuchung zu erwartenden Verkehrsbelastungen keine erforderlich. Der Hauptbogenradius wurde an allen Ausrundungen mit 12 m angesetzt. In

---

4 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln, Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, Ausgabe 2006

5 Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH i.A. der GICON GmbH, Verkehrsuntersuchung, Industriegebiet Schipkau-Schwarzheide, Schlussbericht, Fassung vom 27.03.2025

6 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln, Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Ausgabe 2015

den weiteren Planungsphasen ist eine eventuelle Vergrößerung der Radien oder die Gestaltung als dreiteiliger Korbbogen anhand von Schleppkurven zu prüfen. Querungshilfen für Fußgänger sind keine erforderlich.

Mit den Annahmen aus der Verkehrsuntersuchung sind alle vorfahrtgeregelten Einmündungen nach HBS vollumfänglich leistungsfähig.

5 Straßenraumgestaltung

In der Überlagerung aus der dargestellten Querschnitts- und Knotenpunktgestaltung ergibt sich die wesentliche Gestaltung der Verkehrsflächen im geplanten Industriegebiet. Die Verkehrsanlagen sind in den **Abbildungen 1 bis 3** für den ***ersten Bauabschnitt*** und in den **Abbildungen 4 bis 6** für den ***zweiten Bauabschnitt*** entsprechend dargestellt.

Optionale Einordnung von Bushaltestellen

Im Zuge der L 55 verkehren derzeit die durch die Verkehrsgesellschaft Oberspreewald-Lausitz mbH betriebenen Buslinien 616 (Ruhland – Schwarzheide – Klettwitz – Großräschen) und 617 (Lauchhammer – Schipkau – Senftenberg). Zur Erschließung des geplanten Industriegebiets ist, vorbehaltlich der notwendigen Abstimmungen mit den zuständigen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen, geplant, den Linienverlauf durch das Industriegebiet zu führen und innerhalb dessen entsprechende Haltestellen vorzusehen.

Optional werden daher drei mögliche Standorte für Bushaltestellen vorgesehen:

- an der Hauptachse westlich der Hauptanbindung an die L 55 (Haltestelle am Fahrbahnrand, eine Richtungshaltestelle ausreichend, **vgl. Abb. 2 und 5**),
- an der südlichen Nebenachse im westlichen Teilbereich des Industriegebiets (Haltestelle am Fahrbahnrand, eine Richtungshaltestelle ausreichend, **vgl. Abb. 2 und 5**) und
- an der Hauptachse nördlich des Kreisverkehrsplatzes, welcher die Hauptzufahrt des Industriegebiets anbindet (beide Richtungshaltestellen als Haltestellen am Fahrbahnrand, ostseitig wird eine Verbeiterung der Verkehrsflächen zur Anordnung eines kurzen Gehweges vor u d hinter der Haltestelle empfohlen, **vgl. Abb. 3 und 6**).

Die Umsetzung der Befahrung des Industriegebietes durch den Linienbusverkehr kann sowohl im ersten als auch im zweiten Bauabschnitt erfolgen. Im ersten Bauabschnitt erfolgen sowohl die Zufahrt ins als auch die Ausfahrt aus dem Industriegebiet über die den nördlichen vorfahrtgeregelten Anbindungsknoten. Im zweiten Bauabschnitt kann die Zu- und Ausfahrt alternativ auch über die neu hergestellte Hauptanbindung an die L 55 erfolgen.

6 Kostenschätzung

Auf der Grundlage, der in den vorangestellten Kapiteln beschriebenen verkehrlichen Erschließung und unter Berücksichtigung des aktuellen Preisniveaus, wurde auf Basis einer Mengen-/Massenermittlung sowie anlagenspezifischer Einheitskostenansätze eine Kostenschätzung getrennt für die beiden Bauabschnitte erstellt.

Die erstellte Kostenschätzung beinhaltet einen Ansatz zur Abschätzung der Kosten für Kleinleistungen und Unvorhergesehenes in Höhe von 10 %. Darüber hinaus wird ein pauschaler Zuschlag in Höhe von 15 % zur Berücksichtigung des frühen Planungsstadiums angesetzt. Dieses Vorgehen zur Bildung eines Investitionsbudgets ist bei gegenwärtigem Kenntnistand hinreichend gut geeignet. Genauere Kenntnis über zu erwartende Kosten können nur über eine weiterführende Objektplanung erlangt werden.

In der Kostenschätzung sind die Kosten für Planung, die Umsetzung des Entwässerungskonzeptes (z.B. Versickerungs- und Rückhalteanlagen) und Grunderwerb nicht enthalten. Die Baukosten werden als Brutto-Baukosten mit der derzeit gültigen Mehrwertsteuer in Höhe von 19 % ausgewiesen. Die Kosten für den ersten Bauabschnitt können somit auf insgesamt 8,4 Mio. € (brutto) abgeschätzt werden. Bei Realisierung des zweiten Bauabschnitts ist mit weiteren 5,6 Mio. € (brutto) zu rechnen. Eine Aufstellung der Kostenschätzung ist in **Anlage 1** zu finden.

7 Fazit und Empfehlungen

Im Rahmen des vorliegenden erstellten Konzeptes zur inneren Verkehrserschließung des geplanten Industriegebiets Schipkau-Schwarzheide erfolgte die Dimensionierung und Ausgestaltung der Verkehrsanlagen an den Knotenpunkten sowie auf der freien Strecke. Die dadurch definierten Verkehrsflächen stellen eine geeignete Grundlage für die Ausweisung der Flächen des aufzustellenden Bebauungsplanes dar.

Im Laufe der weiteren Bearbeitung sind für die Verkehrsanlagen die entsprechenden Planungsstufen der Objektplanung zu erstellen und mit den Beteiligten abzustimmen.

i. A. Dipl.-Ing. Andreas Gruner

i. A. Dipl.-Ing. Tobias Günther Dresden, 12.05./17.08.2026

Bildverzeichnis

Bild 1: Planungsgebiet 2

Bild 2: Regelquerschnitt Hauptachse 5

Bild 3: Regelquerschnitt Nebenachse 5

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersichtslageplan 1. Bauabschnitt, Blatt 1

Abbildung 2: Übersichtslageplan 1. Bauabschnitt, Blatt 2

Abbildung 3: Übersichtslageplan 1. Bauabschnitt, Blatt 3

Abbildung 4: Übersichtslageplan 2. Bauabschnitt, Blatt 1

Abbildung 5: Übersichtslageplan 2. Bauabschnitt, Blatt 2

Abbildung 6: Übersichtslageplan 2. Bauabschnitt, Blatt 3

Anlagenverzeichnis

Anlage 1: Kostenschätzung

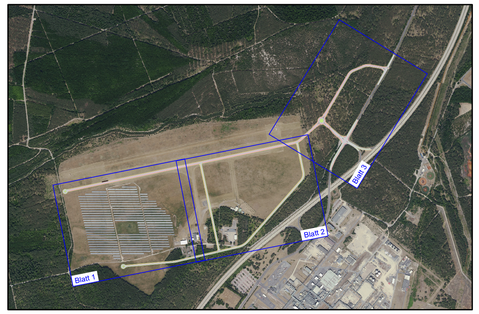
Abbildungen



Zeichenerklärung

Planung

- Planung (Fahrbahnrand, Markierung, usw.)
- Kreisinnenring (überfahrbar)
- Gehweg
- Radfahrstreifen / Radweg
- Grünfläche
- Dammböschung
- Fahrbahn
- Fahrbahnteiler, Mittelinsel
- gemeinsamer Geh- / Radweg
- Bankett
- Einschnittsböschung
- Flurstücksgrenze



1 2 3

VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH
Bamberger Straße 7
01187 Dresden
Tel.: +49 351 43639-0
E-Mail: dresden@vkt-gmbh.de

Projekt-Nr.:	V122418	
bearbeitet:	17.08.26	Günther
gezeichnet:	17.08.26	Günther
geprüft:		

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen
C			
B			
A			

VERKEHRSERSCHLIEßUNG

GICON® Gruppe
GICON - Großmann Ingenieur Consult GmbH
Tiergartenstraße 48, 01219 Dresden

Abbildung: 1

Übersichtslageplan
Verkehrsanlagen
1. Bauabschnitt

Maßstab: 1 : 1.000

Industriegebiet Schipkau-Schwarzheide
Konzept innere Verkehrserschließung

Aufgestellt:

Dresden, den

Datei: U03_01.PLT *PLOT: 17.08.26*

möglicher Standort
Bushaltestelle
(am Fahrbahnrand)

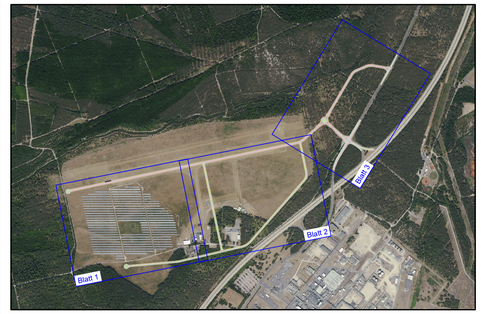
möglicher Standort
Bushaltestelle
(am Fahrbahnrand)

B 183

Zeichenerklärung

Planung

- Planung (Fahrbahnrand, Markierung, usw.)
- Kreisinnenring (überfahrbar)
- Gehweg
- Radfahrstreifen / Radweg
- Grünfläche
- Dammböschung
- Fahrbahn
- Fahrbahnteiler, Mittelinsel
- gemeinsamer Geh- / Radweg
- Bankett
- Einschnittsböschung
- Flurstücksgrenze



1 2 3

VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH
Bamberger Straße 7
01187 Dresden
Tel.: +49 351 43639-0
E-Mail: dresden@vkt-gmbh.de

Projekt-Nr.:	V122418	
bearbeitet:	17.08.26	Günther
gezeichnet:	17.08.26	Günther
geprüft:		

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen
C			
B			
A			

VERKEHRSERSCHLIEßUNG

GICON®
Gruppe
GICON - Großmann Ingenieur Consult GmbH
Tiergartenstraße 48, 01219 Dresden

Abbildung: 2
Übersichtslageplan
Verkehrsanlagen
1. Bauabschnitt
Maßstab: 1 : 1.000

Industriegebiet Schipkau-Schwarzheide
Konzept innere Verkehrserschließung

Aufgestellt:

Dresden, den

Datei: U03_02.PLT *PLOT: 17.08.26*

möglicher Standort Bushaltestelle (am Fahrbahnrand)

Verbreiterung der Verkehrsflächen für Bushaltestelle erforderlich, Empfehlung: Verbreiterung auf ca. 100m Länge zur späteren variablen Einordnung der Haltestelle

Ende BA 1

Knotenpunkt im 1. Bauabschnitt mit LSA ausrüsten

Anpassung der Böschung notwendig

Anschluss an bestand

Anschluss an Bestand

L 40,00

L 42,00

L 70,00

L 20,00

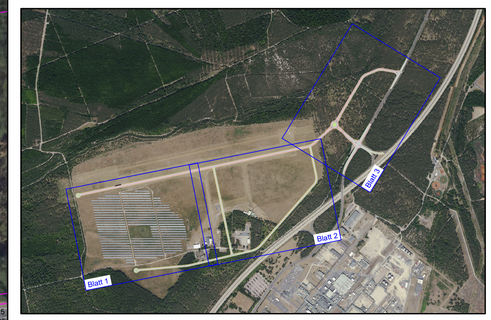
L 70,00

L 70,00

Zeichenerklärung

Planung

- Planung (Fahrbahnrand, Markierung, usw.)
- Kreisinnenring (überfahrbar)
- Gehweg
- Radfahrstreifen / Radweg
- Grünfläche
- Dammböschung
- Fahrbahn
- Fahrbahnteiler, Mittelinsel
- gemeinsamer Geh- / Radweg
- Bankett
- Einschnittsböschung
- Flurstücksgrenze



1 2 3

VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH
Bamberger Straße 7
01187 Dresden
Tel.: +49 351 43639-0
E-Mail: dresden@vkt-gmbh.de

Projekt-Nr.:	V122418	
bearbeitet:	17.08.26	Günther
gezeichnet:	17.08.26	Günther
geprüft:		

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen
C			
B			
A			

VERKEHRSERSCHLIEßUNG

GICON® Gruppe

GICON - Großmann Ingenieur Consult GmbH
Tiergartenstraße 48, 01219 Dresden

Abbildung: 3

Übersichtslageplan Verkehrsanlagen 1. Bauabschnitt

Maßstab: 1 : 1.000

Industriegebiet Schipkau-Schwarzheide
Konzept innere Verkehrserschließung

Aufgestellt:

Dresden, den

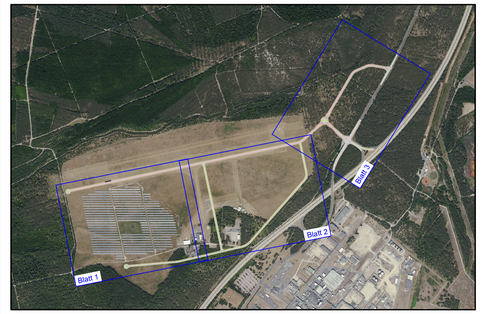
Datei: U03_03.PLT *PLOT: 17.08.26*



Zeichenerklärung

Planung

- Planung (Fahrbahnrand, Markierung, usw.)
- Kreisinnenring (überfahrbar)
- Gehweg
- Radfahrstreifen / Radweg
- Grünfläche
- Dammböschung
- Fahrbahn
- Fahrbahnteiler, Mittelinsel
- gemeinsamer Geh- / Radweg
- Bankett
- Einschnittsböschung
- Flurstücksgrenze



1 2 3

VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH
Bamberger Straße 7
01187 Dresden
Tel.: +49 351 43839-0
E-Mail: dresden@vkt-gmbh.de

Projekt-Nr.:	V122418
bearbeitet:	17.08.26 Günther
gezeichnet:	17.08.26 Günther
geprüft:	

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen
C			
B			
A			

VERKEHRSERSCHLIEßUNG

GICON® Gruppe
GICON - Großmann Ingenieur Consult GmbH
Tiergartenstraße 48, 01219 Dresden

Abbildung: 4

Übersichtslageplan Verkehrsanlagen
2. Bauabschnitt

Maßstab: 1 : 1.000

Industriegebiet Schipkau-Schwarzheide
Konzept innere Verkehrserschließung

Aufgestellt:

Dresden, den

Datei: U03_04.PLT *PLOT: 17.08.26*

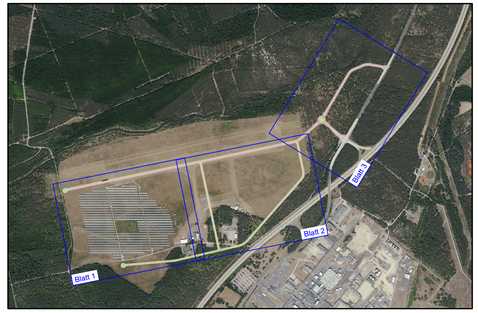
möglicher Standort Bushaltestelle (am Fahrbahnrand)

möglicher Standort Bushaltestelle (am Fahrbahnrand)

Zeichenerklärung

Planung

- Planung (Fahrbahnrand, Markierung, usw.)
- Kreisinnenring (überfahrbar)
- Gehweg
- Radfahrstreifen / Radweg
- Grünfläche
- Dammböschung
- Fahrbahn
- Fahrbahnteiler, Mittelinsel
- gemeinsamer Geh- / Radweg
- Bankett
- Einschnittsböschung
- Flurstücksgrenze



1 2 3

VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH
Bamberger Straße 7
01187 Dresden
Tel.: +49 351 43639-0
E-Mail: dresden@vkt-gmbh.de

Projekt-Nr.:	V122418	
bearbeitet:	17.08.26	Günther
gezeichnet:	17.08.26	Günther
geprüft:		

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen
C			
B			
A			

VERKEHRSERSCHLIEßUNG

GICON® Gruppe
GICON - Großmann Ingenieur Consult GmbH
Tiergartenstraße 48, 01219 Dresden

Abbildung: 5
Übersichtslageplan
Verkehrsanlagen
2. Bauabschnitt
Maßstab: 1 : 1.000

Industriegebiet Schipkau-Schwarzheide
Konzept innere Verkehrserschließung

Aufgestellt:

Dresden, den

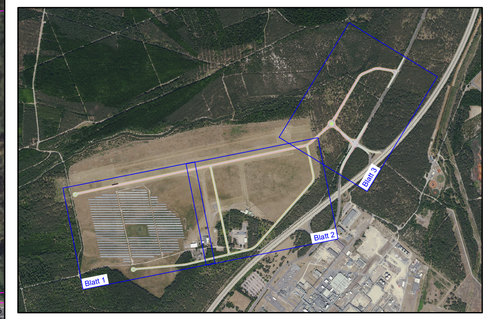
Datei: U03_05.PLT *PLOT: 17.08.26*



Zeichenerklärung

Planung

Planung (Fahrbahnrand, Markierung, usw.)	Fahrbahn
Kreisinnenring (überfahrbar)	Fahrbahnteiler, Mittelinsel
Gehweg	gemeinsamer Geh- / Radweg
Radfahrstreifen / Radweg	Bankett
Grünfläche	Einschnittsböschung
Dammböschung	Flurstücksgrenze



1 2 3

VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH
Bamberger Straße 7
01187 Dresden
Tel.: +49 351 43639-0
E-Mail: dresden@vkt-gmbh.de

Projekt-Nr.:	V122418	
bearbeitet:	17.08.26	Günther
gezeichnet:	17.08.26	Günther
geprüft:		

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen
C			
B			
A			

VERKEHRSERSCHLIEßUNG

GICON® Gruppe
GICON - Großmann Ingenieur Consult GmbH
Tiergartenstraße 48, 01219 Dresden

Abbildung: 6
Übersichtslageplan Verkehrsanlagen
2. Bauabschnitt
Maßstab: 1 : 1.000

Industriegebiet Schipkau-Schwarzheide
Konzept innere Verkehrserschließung

Aufgestellt:

Dresden, den

Datei: U03_06.PLT *PLOT: 17.08.26*

card.

Anlagen

Kostenschätzung für den 1. Bauabschnitt

Pos.	Beschreibung		Menge	Ein-heit	EP (netto)	GP (netto)
100	**Rückbau und Entsorgung/Verwertung**					
101	Verkehrsflächen und sonst. befestigte Flächen		3.210	m^2	50 €	160.500 €
200	**Neubau - Verkehrsflächen** (Erdbau, Planum, Unterbau, Oberbau, Entwässerung)					
201	Verkehrsflächen in Asphaltbauweise		26.020	m^2	150 €	3.903.000 €
202	Verkehrsflächen in Pflasterbauweise (Gehwege, gemeinsamer Geh- und Radwege, Radwege)		9.210	m^2	120 €	1.105.200 €
203	Verkehrsflächen in Pflasterbauweise (Fahrbahnteiler, Mittelinseln, Kreisinnenring)		190	m^2	100 €	19.000 €
204	Bankett		330	m^2	75 €	24.750 €
300	**Grünflächen / Landschaftsbau**					
301	Straßennebenflächen (Grünstreifen)		11.960	m^2	15 €	179.400 €
302	Bestandsanpassung Mulde			pschl.		400 €
400	**Ausstattung**					
401	Markierung/Beschilderung (innerorts)		26.020	m^2	5 €	130.100 €
402	KP mit LSA ausrüsten			pschl.		52.100 €
	Zwischensumme					**5.574.450 €**
500	**Zuschläge / Sicherheiten**					
501	Kleinleistungen und Unvorhergesehenes	10%				557.445 €
	Zwischensumme					**6.131.895 €**
600	**Sicherheitsreserve/Risikoaufschlag**					
601	zur Berücksichtigung des frühen Planungstadiums	15%				919.784 €
	Zwischensumme					**919.784 €**
	Baukosten (netto)					**7.051.679 €**
	Umsatzsteuer	19%				1.339.819 €
	Baukosten - aufgerundet (brutto)					**8.400.000 €**

Kostenschätzung für den 2. Bauabschnitt

Pos.	Beschreibung		Menge	Einheit	EP (netto)	GP (netto)
100	**Rückbau und Entsorgung/Verwertung**					
101	Verkehrsflächen und sonst. befestigte Flächen		8.390	m^2	50 €	419.500 €
200	**Neubau - Verkehrsflächen** (Erdbau, Planum, Unterbau, Oberbau, Entwässerung)					
201	Verkehrsflächen in Asphaltbauweise		16.070	m^2	150 €	2.410.500 €
202	Verkehrsflächen in Pflasterbauweise (Gehwege, gemeinsamer Geh- und Radwege, Radwege)		4.620	m^2	120 €	554.400 €
203	Verkehrsflächen in Pflasterbauweise (Fahrbahnteiler, Mittelinseln, Kreisinnenring)		30	m^2	100 €	3.000 €
204	Bankett		1.620	m^2	75 €	121.500 €
300	**Grünflächen / Landschaftsbau**					
301	Straßennebenflächen (Grünstreifen)		5.320	m^2	15 €	79.800 €
302	Bestandsanpassung Mulde			pschl.		- €
400	**Ausstattung**					
401	Markierung/Beschilderung (innerorts)		16.070	m^2	5 €	80.350 €
402	KP mit LSA ausrüsten			pschl.		81.200 €
	Zwischensumme					**3.669.050 €**
500	**Zuschläge / Sicherheiten**					
501	Kleinleistungen und Unvorhergesehenes	10%				366.905 €
	Zwischensumme					**4.035.955 €**
600	**Sicherheitsreserve/Risikoaufschlag**					
601	zur Berücksichtigung des frühen Planungstadiums	15%				605.393 €
	Zwischensumme					**605.393 €**
	Baukosten (netto)					**4.641.348 €**
	Umsatzsteuer	19%				881.856 €
	Baukosten - aufgerundet (brutto)					**5.600.000 €**