4/0160/2025 **Stadt Schönberg**
Beschlussvorlage
öffentlich

Radweg L01 Schönberg - Dassow: Beteiligung Träger öffentlicher Belange

Amt Schönberger Land	*Bearbeitung:*
Fachbereich IV	Martin Blöcker
Datum	*Bearbeiter/in-Telefonnr.:*
27.01.2025	038828 330 1417

Beratungsfolge	*Geplante Sitzungstermine*	*Ö / N*
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr, Umwelt und Ordnung der Stadt Schönberg (Vorberatung)	11.02.2025	Ö
Hauptausschuss der Stadt Schönberg (Vorberatung)	28.01.2025	Ö
Stadtvertretung Schönberg (Entscheidung)		Ö

Sachverhalt
Das Straßenbauamt Schwerin plant den Bau eines straßenbegleitenden Radwegs entlang der Landesstraße L 01 von Schönberg nach Dassow.

Der geplante Radweg beginnt an dem bereits vorhandenen Radweg im Bereich der Überführung der L 01 über die B 104, verläuft nördlich der L 01 über zumeist landwirtschaftlich genutzte Flächen
und endet an einer bereits vorhandenen Nebenanlage in der Ortslage Schwanebeck.
Die Gesamtlänge des Radwegs beträgt ca. 5,33 km.
Der Radweg wird in Asphaltbauweise in einer Breite von 2,50 m hergestellt. Die Entwässerung erfolgt flächig über die Seitenbereiche und Böschungen, teilweise in straßenbegleitende Gräben oder neu anzulegende Mulden mit Anschluss an die Vorflut.
Nähere Angaben enthält der Erläuterungsbericht, bzw. die Planunterlagen.

Im Zuge der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange bittet das Straßenbauamt um Stellungnahme zu der geplanten Radwegmaßnahme.

Hinweis:
Die Stadt Schönberg hat bereits in einer früheren Phase eine Stellungnahme abgegeben – siehe Anlage.

Beschlussvorschlag
Die Stadt Schönberg begrüßt den Bau eines Radwegs entlang der L 01 von Schönberg nach Dassow.
Zur Querung der Einmündung Kleinfeld ist zur Weiterführung des Radweges als Querungshilfe (Furtmarkierung) vorzusehen. Der Radweg wird insbesondere auch deshalb eine erhebliche Bedeutung haben, da dieser als Schulweg der Ortsteile Kleinfeld, Malzow und der Stadt Dassow dienen wird.
Finanzielle Auswirkungen
Aus der Stellungnahme ergeben sich keine Kosten.

Anlage/n

1	Stellungnahme Stadt Schönberg (öffentlich)

2	U1_Erläuterungsbericht (öffentlich)
3	U3_BL1 (öffentlich)
4	U5_BL01 (öffentlich)
5	U5_BL02 (öffentlich)
6	U5_BL03 (öffentlich)
7	U5_BL04 (öffentlich)
8	U5_BL05 (öffentlich)
9	U5_BL06 (öffentlich)
10	U5_BL07 (öffentlich)
11	U5_BL08 (öffentlich)
12	U5_BL09 (öffentlich)
13	U5_BL10 (öffentlich)
14	U6_BL01 (öffentlich)
15	U6_BL02 (öffentlich)
16	U6_BL03 (öffentlich)
17	U6_BL04 (öffentlich)
18	U6_BL05 (öffentlich)
19	U6_BL06 (öffentlich)
20	U6_BL07 (öffentlich)
21	U6_BL08 (öffentlich)
22	U6_BL09 (öffentlich)
23	U6_BL10 (öffentlich)
24	U14-1_BL01 (öffentlich)
25	U14-1_BL02 (öffentlich)
26	U14-1_BL03 (öffentlich)
27	U14-1_BL04 (öffentlich)

STADT SCHÖNBERG
Der Bürgermeister
über das Amt Schönberger Land

Amt Schönberger Land ❖ Am Markt 15 ❖ 23923 Schönberg

Straßenbauamt Schwerin
Pampower Straße 68
19061 Schwerin

Büroanschrift: Dassower Straße 4, 23923 Schönberg
Auskunft erteilt: Frau Qualmann
Durchwahl: 038828/330-1417
E-Mail: d.qualmann@schoenberger-land.de
Aktenzeichen: 66.01.11.04
Datum: 20.03.2023

Neubau eines Radweges an der L01 von Schönberg nach Dassow
Stellungnahme Stadt Schönberg

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Stadt Schönberg begrüßt den Bau des Radweges entlang der L01 von Schönberg nach Dassow.
Für die weitere Planung ist zur Querung der Einmündung Kleinfeld als Weiterführung des Radweges eine Querungshilfe – Furtmarkierung – vorzusehen. Der Radweg wird an Bedeutung gewinnen, da dieser als Schulweg zukünftig aus den Ortsteilen Kleinfeld, Malzow und Stadt Dassow genutzt werden wird.

Mit freundlichen Grüßen

Stephan Korn
Bürgermeister

STADT SCHÖNBERG 2 LANDKREIS NORDWESTMECKLENBURG

Inhaltsverzeichnis

1	Darstellung der Baumaßnahme	1
1.1	Planerische Beschreibung	1
1.2	Straßenbauliche Beschreibung	1
1.3	Streckengestaltung	3
2	Begründung des Vorhabens	4
2.1	Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren	4
2.2	Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung	4
2.3	Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)	4
2.4	Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens	4
2.5	Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung	4
2.6	Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse	6
2.7	Verbesserung der Verkehrssicherheit	7
2.8	Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen	7
2.9	Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses	7
3	Varianten und Variantenvergleich	8
3.1	Beschreibung des Untersuchungsgebietes	8
3.2	Beschreibung der untersuchten Varianten	9
3.3	Variantenübersicht	9
3.4	Variante 1	13
3.5	Variante 1-1	14
3.6	Variante 1-2	15
3.7	Variante 1-3	15
3.8	Variante 2	15
3.9	Variante 2-1	19
3.10	Variantenvergleich	19
3.11	Raumstrukturelle Wirkungen	19
3.12	Verkehrliche Beurteilung	22
3.13	Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung	23
3.14	Umweltverträglichkeit	24
3.15	Wirtschaftlichkeit	27
3.16	Gewählte Linie	28
4	Technische Gestaltung der Baumaßnahme	30
4.1	Ausbaustandard	30
4.1.1	Entwurfs- und Betriebsmerkmale	30
4.1.2	Vorgesehene Verkehrsqualität	31
4.1.3	Gewährleistung der Verkehrssicherheit	31

4.2 Bisherige/zukünftige Straßennetzgestaltung 32
4.3 Linienführung 32
4.3.1 Beschreibung des Tr assenverlaufs 32
4.3.2 Zwangspunkte 33
4.3.3 Linienführung im Lageplan 33
4.3.4 Linienführung im Höhenplan 33
4.3.5 Räumliche Linienführung und Sichtweiten 33
4.4 Querschnittsgestaltung 33
4.4.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung 33
4.4.2 Radwegbefestigung 34
4.4.3 Böschungsgestaltung 37
4.4.4 Hindernisse in Seitenräumen 37
4.5 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten 39
4.5.1 Anordnung von Knotenpunkten 39
4.5.2 Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte 39
4.5.3 Führung von Wegeverbindungen in Knotenpunkten und Querungsstellen, Zufahrten 39
4.6 Besondere Anlagen 39
4.7 Ingenieurbauwerke 39
4.8 Lärmschutzanlagen 39
4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen 40
4.10 Leitungen 40
4.11 Baugrund/Erdarbeiten 41
4.12 Entwässerung 41
4.13 Straßenausstattung 42
5 Angaben zu den Umweltauswirkungen 42
5.1 Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung, und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen 43
5.2 Kosten 44
5.3 Verfahren 44
5.4 Durchführung der Baumaßnahme 44
6 Quellen 47

Erläuterungsbericht

1 Darstellung der Baumaßnahme

1.1 Planerische Beschreibung

Das Straßenbauamt Schwerin plant den Neubau eines Radweges entlang der L 01 von Schönberg nach Dassow. Die L 01 liegt in Mecklenburg-Vorpommern im Landkreis Nordwestmecklenburg nordwestlich der Landeshauptstadt Schwerin.
Das Plangebiet verläuft straßenbegleitend zur L 01 entlang von Bebauungen inner- und außerorts, Ackerflächen sowie Biotopen. Nördlich ist es durch die B 105 und südlich durch die B 104 begrenzt.

Die vorliegende Unterlage umfasst den Neubau eines straßenbegleitenden Radweges entlang der L 01 zwischen den Ortschaften Schönberg und Dassow im Entwurfsstadium. Der Radweg beginnt an der Brücke über die B 104 am Ortsausgang in Schönberg und endet ca. 220 m hinter dem Ortseingangsschild Schwanbeck der Stadt Dassow.
Östlich und westlich der L 01 grenzen entlang des geplanten Abschnittes vorhandene Bebauungen, Baum- / Gehölzbestand sowie Ackerflächen an.

Ausgehend von der o.g. Brücke über die B 104 in Schönberg ist westlich der L 01 im Bestand auf ca. 170 m bereits ein asphaltierter Radweg vorhanden. Aufgrund der vorhandenen Risse wird dieser im Zuge der Planungen erneuert.

Die L 01 verläuft im Planungsabschnitt überwiegend durch unbebautes Gebiet, vereinzelt sind Privatgrundstücke erschlossen.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Die L 01 führt entlang einer Allee mit seitlich sehr dichtem Baumbestand. Durch die vorhandenen Krümmen und Kuppen ist der Straßenverlauf teilweise schlecht einsehbar.

Die L 01 ist gem. RIN 2008 [1] der Straßenkategorie LS III (regionale Landstraße) zuzuordnen. Gemäß den RAL 2012 [2] entspricht dies der Entwurfsklasse EKL 3.

Kategoriengruppe		Kategorie	Bezeichnung
AS	Autobahnen	AS 0/I	Fernautobahn
		AS II	Überregionalautobahn, Stadtautobahn
LS	Landstraßen	LS I	Fernstraße
		LS II	Überregionalstraße
		LS III	Regionalstraße
		LS IV	Nahbereichsstraße
		LS V	Anbindungsstraße
VS	anbaufreie Hauptverkehrsstraßen	VS II	Ortsdurchfahrt, anbaufreie Hauptverkehrsstraße
		VS III	Ortsdurchfahrt, anbaufreie Hauptverkehrsstraße
HS	angebaute Hauptverkehrsstraßen	HS III	Ortsdurchfahrt, innergemeindliche Hauptverkehrsstraße
		HS IV	Ortsdurchfahrt, innergemeindliche Hauptverkehrsstraße
ES	Erschließungsstraßen	ES IV	Sammelstraße
		ES V	Anliegerstraße

Tabelle 1: Bezeichnung der Verkehrskategorien für den Kfz-Verkehr gem. RIN 2008

Straßenkategorie	Entwurfsklasse
LS I	EKL 1
LS II	EKL 2
LS III	EKL 3
LS IV	EKL 4

Tabelle 2: Entwurfsklassen für Landstraßen in Abhängigkeit von der Straßenkategorie gem. RAL 2012

In der freien Strecke weist die L 01 eine befestigte Breite von ca. 5,50 m auf. Dies entspricht einem Regelquerschnitt RQ 7,5 gem. den nicht mehr gültigen RAS-Q 96 mit einer Kronenbreite von 7,50 m. Die RAS-Q [5] wurde im Jahr 2012 von den RAL abgelöst. Im Bestand ist keine Leitlinie in der Fahrbahnmitte vorhanden.

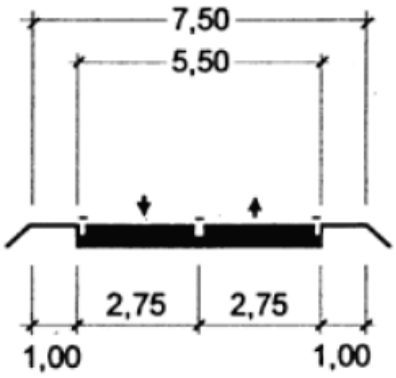


Abbildung 1: Vorhandener Querschnitt der L 01

Seitlich ist ein Bankett von ca. 1,50 m vorhanden. Die Entwässerung des anfallenden Regenwassers erfolgt vorrangig über straßenbegleitende Gräben.

Kurvenbereiche sind mit Fahrzeugrückhaltesystemen abgesichert.

Die Oberfläche der Landstraße besteht aus Asphalt.

Entlang des Planabschnittes befinden sich folgende Bushaltestellen:

- Kleinfeld (nur westlich der L 01)
- Malzow Abzweig (beidseitig der L 01)

1.3 Streckengestaltung

Bei der Linienführung des Radweges wurde darauf geachtet, alle zur Eingliederung in Natur und Landschaft erforderlichen Maßnahmen vorzusehen.

Die Festlegung der Linie wurde nicht nur durch die gestalterisch-optischen Gesichtspunkte festgelegt, sondern es wurden nach Möglichkeit auch die biologisch-ökologischen Komponenten des Naturhaushaltes einbezogen.

Der Radweg wird so in die Landschaft eingegliedert, dass er sich für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild nicht belastender und störender auswirkt, als dies in verantwortlicher Abwägung aller Belange unvermeidbar ist. Die Streckenführung wurde so gewählt, dass der sich seitlich der L 01 befindliche Baumbestand größtmöglich erhalten wird. Grenzt der Radweg an den Baumbestand, ist der Einbau von Wurzelschutzfolien vorgesehen. Bäume und Gehölze, die sich doch in der Trassenführung befinden, sind zu entfernen.

Vorrangig wird der Radweg von der L 01 abgesetzt trassiert. Zwischen den Fahrbahnrändern des Radweges und der L 01 befinden sich beispielsweise variierend Straßengräben, Böschungen, Alleebäume oder passive Schutzeinrichtungen. Ebenso werden die straßenbegleitenden Entwässerungsanlagen beibehalten. Die Entwässerung des geplanten Radweges erfolgt außerorts über die Querneigung als Einseitneigung nach Möglichkeit in die bestehenden Straßengräben. Innerorts ist die Querneigung Richtung L 01 als Einseitneigung auszubilden, sodass der Radweg über die L 01 entwässern kann.

Der Radweg ist geländegleich zu führen, sodass große Einschnitte und Dammlagen bestmöglich vermieden werden.

Auffahrten zu den seitlich vorhandenen landwirtschaftlichen Flächen, die der Radweg quert, werden in Asphaltbauweise wiederhergestellt. Grundstückszufahrten werden in ihrer Höhe angepasst. Der Aufbau der Überfahrten wird für den Pkw-Verkehr verstärkt.

2 Begründung des Vorhabens

2.1 Vorgeschichte der Planung, vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Die L 01 ist geographisch zwischen den Bundesstraßen B 104 und B 105 gelegen. Beide Bundesstraßen haben besonders im touristischen Hinblick eine große Bedeutung im Straßenverkehr. Neben dem Kfz-Verkehr betrifft dies auch den Radverkehr. Durch den Neubau des Radweges entlang der L 01 wird eine Verbindung zwischen der B 104 und B 105 geschaffen, die die folgenden Vorteile aufweist:

1. Erhebliche Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehrsteilnehmer
2. Erhöhung des Fahrkomforts der Radfahrer
3. Entlastung der L 01
4. Verbesserung der Erreichbarkeit der angrenzenden Ortschaften

2.2 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Derzeit nicht erforderlich.

2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan)

Derzeit nicht erforderlich.

2.4 Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

2.5 Ziele der Raumordnung/Landesplanung und Bauleitplanung

Die Umsetzung des Bauvorhabens leistet einen Beitrag zur Qualitätsverbesserung des Radwegenetzes.

Das Vorhaben entspricht dem raumordnerischen Erfordernis, den Anteil des Fahrradverkehrs am Personenverkehr zu erhöhen. Dazu soll das bestehende Radwegenetz erhalten und zu einem flächendeckenden Gesamtnetz unter Beachtung der Funktionsbeziehungen Wohnen, Arbeiten, Versorgung und Erholen ausgebaut und verknüpft werden. Der geplante Radweg ist weiterhin Bestandteil des Hauptnetzes

Alltagsradverkehr.

Des Weiteren soll der Ausbau des Radwegenetzes den wachsenden Ansprüchen durch den Tourismus gerecht werden.

Gemäß dem Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern (Stand 2016) wird der Radweg durch das „Vorbehaltsgebiet Landwirtschaft“ verlaufen. Es werden landwirtschaftliche Flächen benötigt, um den Radweg zu realisieren. Um dem Ziel des Landesraumentwicklungsprogramms, die landwirtschaftlichen Produktionsfaktoren zu erhalten und zu stärken, möglichst nicht entgegen zu stehen, wird der bauliche Eingriff in die landwirtschaftlichen Flächen möglichst minimiert.

Abbildung 2: Auszug des Landesraumentwicklungsprogramms

2.6 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

Gemäß der Verkehrsmengenkarte Mecklenburg – Vorpommern 2015 beträgt der DTV im Querschnitt der L 01 3.216 Kfz/24h (101 SV/24h ≙ 3%). Der Spitzenstundenwert ist gem. dem HBS 2001 circa 10 % des DTV und beträgt daher für die L 01 ca. 320 Fz/h im Querschnitt. Das HBS 2001 wurde im Jahr 2015 aktualisiert. Die 10-%-Regelung ist darin nicht mehr enthalten. Der Spitzenstundenwert ist daher lediglich als Orientierung anzusehen.

Im Vergleich zur Verkehrsmengenkarte aus dem Jahr 2010 (DTV = 2.752 Kfz/24h) hat der Verkehr auf der L 01 um ca. 17% zugenommen.

2.7 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Im Untersuchungsgebiet ist bislang überwiegend kein befestigter durchgängiger Radweg vorhanden. Bisher vollzog sich der Radverkehr ausschließlich mit allen anderen Verkehrsteilnehmern auf der L 01. Der Bau des Radweges ist daher erforderlich, um die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu erhöhen.

2.8 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Der geplante Radweg trägt dazu bei, das Schutzgut Mensch zu schützen. Durch die räumliche Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr werden Gefahrensituationen im fließenden Verkehr vermieden.

2.9 Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Der geplante Radweg soll der gesamten Region mehr Attraktivität verschaffen. Er trägt zur Entwicklung der touristischen Infrastruktur bei. Darüber hinaus wird die Benutzung des Rades im ländlichen Gebiet für die Einheimischen sicherer gestaltet, da sie nicht mehr gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr die Fahrbahn nutzen müssen.

3 Varianten und Variantenvergleich

3.1 Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Untersucht wurde eine straßenbegleitende Radverkehrsanlage zur L 01 zwischen Schönberg und Dassow im Landkreis Westmecklenburg. Diese schließt an folgenden Bestand an:

- Ortsausgang Schönberg, westlich der L 01, hier einseitiger Radweg in Fahrtrichtung Dassow
- Ortslage Schwanbeck, westlich der L 01, hier Gehweg, Rad frei in Fahrtrichtung Schönberg, ansonsten Nutzung der Fahrbahn gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr; ab der B 105 erfolgt ein Anschluss an einen gemeinsamen Geh- und Radweg in beiden Fahrtrichtungen nach West und Ost

Das Untersuchungsgebiet ist hügelig und weist Geländehöhen zwischen 6 m und 39 m NHN auf. Es befindet sich im Bereich der Grundmoräne des Mecklenburger Vorstoßes der Weichsel-Kaltzeit. Daher sind die für Grundmoränen typischen Geschiebeböden – Geschiebelehm und -mergel vorzufinden.

Die L 01 ist von Alleebaumbeständen gesäumt, die lückenhaft sind. Auch flächige Gehölze grenzen an die Landesstraße an. Umliegend befinden sich hauptsächlich Ackerflächen und teilweise Grünland. Stellenweise sind Einzelgehöfte vorhanden.

Östlich der L 01 verläuft das Naturschutzgebiet Stepenitz-Maurine-Niederung.

In Höhe des Endes der Baustrecke in Schwanbeck bei Dassow befindet sich westlich der L 01 angrenzend das EU Vogelschutzgebiet DE 2031-471 „Feldmark und Uferzone an der Untertrave und Dassower See“. Das Gebiet grenzt ca. 670 m an die L 01 an.

Östlich der L 01 liegt in Baurichtung an der ersten Krümme das EU Vogelschutzgebiet DE 2233-401 „Stepenitz-Poischower Mühlenbach-Radegast-Maurine“. Dieses grenzt ca. 25 m an die L 01 an.

Im unmittelbaren Bereich der L 01 sind gemäß LUNG folgende geschützte Biotope bekannt:

- Gehölzbiotop

Östlich der L 01 verläuft außerhalb des Planungsraumes die Stepenitz (Nebenfluss zur Trave). Ein Zulauf quert als Durchlass die Fahrbahn an der ersten Krümme in Baurichtung. Auf der West- und Ostseite ist der Zulauf zur Stepenitz offen. Unter der Fahrbahn werden beide offenen Zuläufe durch ein Betonrohr DN 850 verbunden.

Die Lage der genannten Schutzgebiete sind in den Unterlagen 3 und 5 dargestellt.

3.2 Beschreibung der untersuchten Varianten

3.3 Variantenübersicht

Der geplante Radweg kann westlich oder östlich der L 01 verlaufen. Diese beiden betrachteten Möglichkeiten bilden die Hauptvarianten.

Variante 1: Radweg westlich zur L 01
Variante 2: Radweg östlich zur L 01

Im Verlauf der L 01 zwischen dem Ortsausgang Schönberg und der Ortslage Schwanbeck in Dassow wird der Radweg von Zwangspunkten definiert. Diese Zwangspunkte bestehen aus Bebauungen und Gehölzen. Je nach Eingriff des Radweges in einen Zwangspunkt wird der Radweg um diesen herumgeführt oder er verläuft straßennah zur L 01 hindurch. Diese Optionen werden in Form von Untervarianten zu den Hauptvarianten erarbeitet.

Abbildung 3: Schematische Darstellung der Zwangspunkte im Untersuchungsraum

Variante 1

Der Radweg beginnt, endet und verläuft westlich der L 01 bis nach Nordosten entlang der Ackerkante außerhalb von Kronentraufbereichen der Alleebäume und außerhalb von Gehölzen. Er wird bis mindestens auf den Sicherheitsabstand der L 01 verschoben. Bei Zwangspunkten wird der Radweg um diese herumgeführt. Bei der Variante 1 werden die unten stehenden Zwangspunkte umfahren (vgl. Abbildung 3, Die verwendete Abkürzung BG bedeutet „Baum- / Gehölzbestand“ und die Abkürzung G bedeutet „Grundstück“):

- BG Nr. 1 bis 5
- G Nr. 3 und 4

Am Bauanfang und Bauende schließt der geplante Radweg an den Bestand an. Am Bauanfang erfolgt der Anschluss an einen Radweg. Das Bauende befindet sich kurz vor der Einmündung L 01 Schönberger Straße / B 105. In der Ortslage Schwanbeck wird der Radweg zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg und schließt unmittelbar vor der B 105 an einen vorhandenen Gehweg (Rad frei in Richtung Schönberg) an. Dieser ist im Bestand ca. 1,70 m breit.

Der Radweg der Variante 1 ist 5,708 km lang.

Bei Bau-km 5+470 berührt der regelkonform ausgebaute Radweg in der Ortslage Schwanbeck ein Wohngebäude.

Variante 1-1

In der Variante 1-1 wird abweichend von der Variante 1 davon ausgegangen, dass der Radweg die Zwangspunkte BG 3 sowie G 3 und 4 nicht umfährt. Somit verläuft er in diesen Bereichen unter Berücksichtigung der vorhandenen straßenbegleitenden Bäume und einzuhaltenden Sicherheitsabstände möglichst nah zur L 01. Der Radweg umfährt nur folgende Zwangspunkte:

- BG 1, 2 und 4 bis 5

Der Radweg der Variante 1-1 ist 5,527 km lang.

Variante 1-2

Analog zur Variante 1. Jedoch zusätzlich Umfahrung des Zwangspunktes G 2.
Der Radweg der Variante 1-2 ist 5,875 km lang.

Variante 1-3

Da in den Varianten 1 bis 1-2 in der Ortslage Schwanbeck ein Wohngebäude berührt wird, wird zusätzlich die Variante 1-3 in Betracht gezogen. In dieser Variante 1-3 endet der Radweg am bestehenden Bauanfang des Gehweges in Schwanbeck. In der Ortslage wird der Radverkehr in Richtung B 105 auf der Fahrbahn weitergeführt. In Richtung Schönberg kann der Radfahrer gemeinsam mit dem Fußgänger den Gehweg oder gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr die Fahrbahn nutzen. Zur Weiterfahrt entlang der B 105 ist diese über einen Gehweg (Rad frei) zu queren. Auf der anderen Straßenseite der B 105 ist anschließend ein gemeinsamer Geh- und Radweg in Fahrtrichtung Ost und West zu nutzen. Mit der Variante 1-3 reduziert sich die Baustrecke um ca. 388 m.

Die Variante 1-3 ist mit den anderen Varianten kombinierbar.

Variante 2

Bei der Variante 2 beginnt der Radweg zunächst westlich der L 01, um an den Bestand anzuschließen und verläuft nach einem Seitenwechsel östlich der L 01 bis nach Nordosten entlang der Ackerkante außerhalb von Kronentraufbereichen der Alleebäume und außerhalb von Gehölzen. Wie bei der Variante 1 werden aufkommende Zwangspunkte umfahren. Dies trifft auf folgende zu (vgl. Abbildung 3, Die verwendete Abkürzung BG bedeutet „Baum- / Gehölzbestand“ und die Abkürzung G bedeutet „Grundstück“):

- BG Nr. 1 bis 6
- G Nr. 1 bis 3

Der Radweg der Variante 2 ist 6.108 km lang.

Variante 2-1

In der Variante 2-1 wird abweichend von der Variante 2 davon ausgegangen, dass der Radweg die Zwangspunkte BG 1, 2 und 5 sowie G 1 bis 3 nicht umfährt. Somit

verläuft er unter Berücksichtigung der vorhandenen straßenbegleitenden Bäume und einzuhaltenden Sicherheitsabstände durchgängig möglichst nah zur L 01.

Der Radweg der Variante 2 ist 5,563 km lang.

3.4 Variante 1

Der Radweg verläuft durchgängig westlich der L 01, ist 2,50 m breit sowie asphaltiert und beginnt an der Brücke über die B 104 am Ortsausgang Schönberg. Über die Brücke verläuft bereits ein vorhandener Radweg. Der geplante Radweg ersetzt ab der Brücke auf den ersten ca. 170 m den bereits vorhandenen asphaltierten Radweg, da er bauliche Mängel aufweist.

Am Bauanfang beträgt der Abstand zwischen dem Radweg und der L 01 ca. 1,20 m. Dieser liegt unterhalb des gem. RAL geforderten Mindestabstandes außerorts von 1,75 m. Aufgrund des baulichen Anschlusses an die Brücke kann der Abstand zur Fahrbahn am Bauanfang nicht erhöht werden. Innerhalb der ersten 50 m erfolgt eine Verschwenkung des Radweges nach Westen, sodass dieser im weiteren Verlauf den Abstand von mindestens 1,75 m zur Landstraße einhalten kann.

Ab Bau-km 0+145 verschwenkt der Radweg erneut weiter nach Westen, um hier entlang der vorhandenen Baumreihen und Gehölze weiter zu verlaufen. Der Abstand zu den Baumkronen beträgt dabei mindestens 1,50 m. Um unnötige Verschwenkungen der Radverkehrsanlage zu vermeiden, wurde der Abstand der Trasse zur am weitesten von der L 01 entferntesten Baumkrone als maßgebend angesetzt. Dadurch entstehen zu Baumkronen, die dichter an der L 01 liegen ggf. größere Abstände als 1,50 m und ein weitreichenderer Eingriff in die angrenzenden Frei-, bzw. Ackerflächen.
Zwischen den Bau-km 0+880 und 1+005 wird der Abstand zwischen dem Radweg und der Fahrbahn auf ca. 4,00 m verringert, da sich hier Wohnbebauung des Ortes Kleinfeld nahe der L 01 befindet (siehe G 2 aus Abbildung 1). Dabei führt der Radweg zwischen den Bau-km 980 und 1+000 hinter einer Bushaltestelle vorbei. Es werden zwei Privatgrundstücke berührt.
Nachdem der Radweg die Dorfstraße nach Kleinfeld überquert hat, verschwenkt er wieder nach Westen und verläuft bis Bau-km 1+740 an dem Baumbestand entlang. Bei Bau-km 1+190 umfährt er vorhandenen Grünbewuchs (BG 2 siehe Abbildung 3).

Zwischen den Bau-km 1+740 und 2+160 umfährt der Radweg Baumbestand sowie ein bebautes Grundstück (G 3 und BG 3 aus Abbildung 3).

Bis in Höhe des Ortseinganges Schwanbeck wird der Radweg straßennah entlang der vorhandenen Alleebäume geführt. Entlang des Abschnittes werden in Höhe der Bau-km 3+050 und 3+700 Gehölzbestände umfahren (BG 4 und 5 aus Abbildung 3).

In Höhe Bau-km 4+800 kreuzt der Radweg zwei Feldzufahrten aus festem, sandigem Boden. Daran angrenzend befindet sich ein bebautes Grundstück. Hier ist im Laufe der Zeit ein Geflecht zwischen Feld- und Grundstückszufahrten entstanden. Dieses bleibt erhalten, indem der Radweg auf bis zu 5,70 m verbreitert und für die Mitbenutzung durch landwirtschaftliche Fahrzeuge verstärkt wird. Das Grundstück selbst wird vom Radweg umfahren (G 4 aus Abbildung 3).

Bis zum Bauanfang des vorhandenen Gehweges in Schwanbeck verläuft der Radweg wieder entlang des Baumbestandes. Bei Bau-km 5.280 verschwenkt er zur Fahrbahn der L 01 und verläuft weiter entlang des Gehweges. Der Abstand zur L 01 beträgt 0,50 m (gepflasterter Sicherheitstrennstreifen). Die Deckschicht ändert sich von Asphalt in Pflaster.

Bei Bau-km 5+470 berührt der Radweg ein Wohngebäude (G 5 aus Abbildung 3).

Bei Bau-km 5+708,554 endet der Radweg an einer Grundstückszufahrt (G 6 aus Abbildung 3). Hinter dieser Grundstückszufahrt schließt ein Gehweg (Rad frei) an. Über diesen gelangt der Radfahrer direkt zur B 105, quert diese über eine Mittelinsel und erreicht den gemeinsamen Geh- und Radweg in Richtung Ost und West.

3.5 Variante 1-1

Abweichend von der Variante 1 wird der Radweg in der Variante 1-1 nicht um die bebauten Grundstücke G 3 und G 4 sowie Gehölze BG 3 (vgl. Abbildung 3) herumgeführt. Sondern der Radweg verläuft nah zur L 01. Dabei wird bei den Grundstücken G 3 und G 4 ein Sicherheitsabstand zur Fahrbahn von 0,75 m angesetzt, um den Eingriff in privates Eigentum möglichst gering zu halten. Vor den privaten Grundstücken wird der Radweg zum Schutz der Radfahrer baulich von der Fahrbahn mittels

einem Hochbord abgesetzt. Bei Grundstückszufahrten wird der Radweg auf das vorhandene Niveau gebracht.

3.6 Variante 1-2

Da in den Varianten 1 und 1-1 in Höhe der Bau-km 0+920 bis 1+000 privates Eigentum berührt wird, soll mittels einer zweiten Untervariante eine Umfahrung der Privatgrundstücke geprüft werden. Westlich der betroffenen Grundstücke grenzen weitere Grundstücke an. Eines ist jedoch derzeit (noch) nicht bebaut. Hier wird der Radweg nah an der Grundstückgrenze entlanggeführt, bis er auf die Dorfstraße trifft. Entlang der Dorfstraße Richtung L 01 wird der Radweg unterbrochen. Der Radverkehr nutzt zusammen mit den Kfz die Fahrbahn. In Höhe der L 01 wird der Radverkehr wieder auf den Radweg geführt, welcher straßenbegleitend entlang der L 01 weiter verläuft (vgl. Variante 1 und 1-1).

3.7 Variante 1-3

Die Variante 1-3 unterscheidet sich von der Variante 1 darin, dass der Radweg in der Ortslage Schwanbeck am Beginn des vorhandenen Gehweges westlich der L 01 endet. Ab dort wird er auf die Fahrbahn der L 01 geführt und teilt sich diese mit dem Kfz-Verkehr als Mischverkehr. An der Einmündung zur B 105 wird der Radfahrer westlich der L 01 auf den vorhandenen Gehweg (Rad frei) geführt, um den gemeinsamen Geh- und Radweg auf der gegenüberliegenden Seite der B 105 zu erreichen. Dafür quer der Radfahrer die B 105 über eine Mittelinsel als Querungshilfe.

3.8 Variante 2

Variante 2 beinhaltet die Führung des straßenbegleitenden Radweges östlich der L 01. Der Beginn und das Ende des Radweges liegen, wie bei der Variante 1, jedoch auf der Westseite der von Kfz befahrenen Fahrbahn.

Analog zur Variante 1 schließt der Radweg am Bauanfang am Bestand des Brückenbauwerks über die B 104 in Schönberg an. Nach ca. 145 m wechselt der Radweg die Straßenseite und umfährt das Privatgrundstück G 1 (vgl. Abbildung 3). Anschließend wird der Radweg auf ca. 50 m nahe zur Fahrbahn entlang von Baumbewuchs geführt und umfährt daraufhin Gehölz- / Baumbestand (G 1 aus Abbildung 3).

Bis Bau-km 1+320 verläuft der Radweg östlich der L 01 entlang der Ackerkante und verschwenkt anschließend weiter in Richtung Osten, um den Zwangspunkt BG 2 aus Abbildung 3zu umfahren. Nach 20 m straßenbegleitender Führung erfolgt erneut die Umfahrung eines Grundstückes (G 2 aus Abbildung 3).

Zwischen den Bau-km 1+800 und 4+540 wird der Radweg hauptsächlich straßenbegleitend entlang der vorhandenen Baumreihen geführt. Zwangspunkte in Form von Baum-/Gehölzbestand werden bei den Bau-km 2+870, 3+800 und 4+700 umfahren. Letzteres grenzt zusätzlich an ein bebautes Privatgrundstück (BG 3 bis 5 und G 3 aus Abbildung 3).
Bis Bau-km 5+250 verläuft der Radweg wieder entlang der inneren Ackerkante östlich der L 01, umfährt Gehölzbestand (BG 6 aus Abbildung 3) und verläuft straßennah entlang der Baumreihen in den Ort Schwanbeck hinein. Aufgrund der vorhandenen dichten Bebauung nahe der Fahrbahn wird der Radweg möglichst nah an die Fahrbahn gesetzt. Der Abstand beträgt 50 cm (gepflasterter Sicherheitstrennstreifen). Der Radweg wird von der Fahrbahn mittels Hochbord abgesetzt.

Prüfung zur Art der Querungsstellen auf der L 01

Unmittelbar nach dem Bauanfang quert der Radweg die Fahrbahn, um von der Westseite auf die Ostseite der L 01 zu wechseln. In Höhe des Bauendes erfolgt der Wechsel der Straßenseite zurück, um in Schwanbeck an den Bestand anzuschließen. Nun ist zu prüfen, wie die beiden Querungsstellen zu gestalten sind. Die maßgebenden Regelwerke zur Ausbildung von Überquerungsstellen des Radverkehrs sind die ERA 2010 und RASt 06 [06]. Die Grundvoraussetzungen einer Querungsstelle richten sich nach folgenden örtlichen Gegebenheiten:

1. Überquerungsstelle an Landstraßen außerhalb von Knotenpunkten
2. Überquerungsstelle innerorts

In der folgenden Tabelle sind die Kriterien zur Ausbildung der Querungsstelle aus den o.g. Richtlinien zusammengefasst. Daraus ergibt sich, dass beide geplanten Querungsstellen ohne zusätzliche bauliche oder signaltechnischen Maßnahmen errichtet werden können. Die Verkehrsnachfrage ist auf der L 01 mit 3.216 Kfz/24h im Querschnitt gering. Weiterhin kommt dem Radweg keine schulwegsichernde Bedeutung zu. Die Querungsstellen werden folglich wie nachstehend errichtet:

- Keine Mittelinsel oder LSA

- Keine Furtmarkierung
- Markierung einer Haltlinie auf dem Radweg
- Kennzeichnung der Wartepflicht des Radverkehrs durch VZ 205 (Vorfahrt gewähren)
- Kennzeichnung der Querungsstelle am Bauanfang durch VZ 138 (Radfahrer) auf der L 01

Überquerungsstelle	Lage in Planung	Einsatzbereiche	Merkmale
Landstraße außerhalb von Knotenpunkten	Bauanfang bei Ortsausgang Schönberg	Ohne LSA	- Radverkehr ist wartepflichtig - max. 2 Fahrstreifen queren - ggf. mit Mittelinsel (nahe bebauter Gebiete, bei hohem Aufkommen des Rad- / Fußgängerverkehrs) - ohne Einfärbung / Markierung der Furt - Wartepflicht durch VZ 205 kennzeichnen - ggf. VZ 138 (Radfahrer) auf Fahrbahn - ggf. Überholverbot anordnen - ggf. Höchstgeschwindigkeit reduzieren
		Mit LSA	- DTV > 5.000 Kfz/24h - bei Schulwegen - bei > 2 Fahrstreifen
Innerorts	Höhe Bauende am Ortseingang Schwanbeck	Mit Wartepflicht	- keine Furtmarkierung - Kennzeichnung ggf. durch Haltlinie für Radverkehr - Wartepflicht durch VZ 205 kennzeichnen - ggf. mit Materialwechsel auf Fahrbahn (Geschwindigkeitsdämpfung) - Verzicht auf Umlaufsperren - mit oder ohne Mittelinsel
		Mit LSA	- bei hoher Belastung / schnell befahrener Straßen - wenn Mittelinsel nicht ausreicht
		Mit Bevorrechtigung für Rad	- bei Radhauptverbindung und untergeordneter Fahrbahn

Tabelle 3: Übersicht zur Art der Querungsstelle gemäß ERA 2010 und RASt 06

3.9 Variante 2-1

Analog zur Variante 2, jedoch ohne Umfahrung von Privatgrundstücken und Gehölzflächen. Der Radweg verläuft durchgehend östlich der L 01 nahe zur Fahrbahn entlang der vorhandenen Baumreihen.

Aufgrund des hohen Abstandes zwischen dem Radweg und dem Gebäude bei dem Privatgrundstück G 1 aus Abbildung 3 kann der Radweg 1,75 m von der Fahrbahn abgesetzt werden. Bei den anderen Grundstücken, die der Radweg bei der Variante 1-2 nicht umfährt (G 2 und G 3), beträgt der Abstand zur Fahrbahn 0,75 m (gepflasterter Sicherheitstrennstreifen), da die Gebäude auf den Grundstücken näher an der L 01 liegen. Der Radweg wird über einen Hochbord baulich von der L 01 abgesetzt. Bei Grundstückszufahrten wird der Radweg auf das vorhandene Niveau gebracht.

3.10 Variantenvergleich

Die Varianten zum Neubau des geplanten Radweges zwischen Schönberg und Dassow werden nun anhand folgender Faktoren miteinander verglichen:

- Raumstrukturelle Wirkungen
- Verkehrliche Beurteilung
- Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung
- Umweltverträglichkeit
- Wirtschaftlichkeit

In den folgenden Unterkapiteln werden die Varianten nach den o.g. Kriterien untersucht. Im Anschluss einer Erläuterung des betrachteten Kriteriums erfolgt in einer Tabelle je nach Variante eine Bewertung:
+ vorteilhaftere Variante
- weniger geeignete Variante

Am Ende wird in Kapitel 3.16 eine Zusammenfassung aller Bewertungskriterien vorgenommen, sodass daraus eine Vorzugsvariante abgeleitet werden kann.

3.11 Raumstrukturelle Wirkungen

Bei der raumstrukturellen Wirkung wird geprüft, wie sich der Radweg je nach Variante in den Raum integrieren lässt. Jedem Raum wird eine bestimmte Nutzung zugeord-

net. So werden Ackerflächen für die Landwirtschaft, Freiflächen für in der Natur lebende Tiere oder bebaute Gebiete zum Wohnen oder Arbeiten genutzt. Jeder Eingriff in einen Raum bedeutet einen Eingriff in vorhandene Nutzung. Letztendlich gilt es abzuwägen, welche Raumnutzungen die geringsten Einbußen bewirken.

Am meisten sind durch den geplanten Radweg Acker- / Freiflächen / umlandige Flächen in Anspruch zu nehmen. Der Anteil des dafür benötigten Flächenbedarfs liegt bei allen Varianten zwischen 79 % (Variante 2-1) und 95 % (Variante 1-3). Ein hoher Anteil an beanspruchten Acker- / Umlandsflächen bedeutet ein geringerer Eingriff in bebaute Gebiete. Dies wirkt sich positiv auf die Planung und ggf. Baukosten aus, da in der Regel weniger bauliche Zwangspunkte zu berücksichtigen sind.

Vorhandene Verkehrswege werden für den Neubau des Radweges zwischen 3% (Variante 1-3) und 9% (Variante 1-2) genutzt. Das bedeutet, dass vorhandene Rad- oder Gehwege in ihrer Lage auch zukünftig in Anspruch genommen werden können, um den neuen Radweg zu realisieren. Auf die Bewertung der Varianten wirkt es sich daher positiv aus, wenn vorhandene Verkehrswege für den Neubau des Radweges weiterhin genutzt werden können, bzw. wenn durch das Vorhandensein der Verkehrswege bereits die Grundlagen für die Errichtung eines neuen Radweges bestehen.

Bei allen Varianten (außer Variante 1-3) wird in der Ortslage Schwanbeck im Flurstück 111 das vorhandene Gebäude berührt, denn der Radweg ist mit einer Regelbreite von 2,50 m breiter, als der vorhandene Gehweg mit ca. 1,70 m Breite. Weiterhin wird gemäß ERA 2010 in den Planungen ein Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m berücksichtigt. Der Konflikt zwischen dem geplanten Radweg und vorhandenem Gebäude wirkt sich auf die Varianten 1, 1-1, 1-2 sowie 2 und 2-1 nachteilig auf die Bewertung aus, da die Varianten in der Ortslage Schwanbeck so nicht umsetzbar sind. Hier muss der Radweg, analog zur Variante 1-3, am Bauanfang des vorhandenen Gehweges westlich der L 01 enden.

Der Eingriff in die vorhandene Bebauung (Grunderwerb von bebauten Grundstücken) im Untersuchungsraum schwankt je nach Variante zwischen 1% (Variante 1-3) und 12% (Variante 2-1). Je geringer die Einschnitte sind, desto besser wirkt sich dies auf die Bewertung der Varianten aus.

In der Folgenden Grafik sind die Flächennutzungen der Varianten anteilig dargestellt.

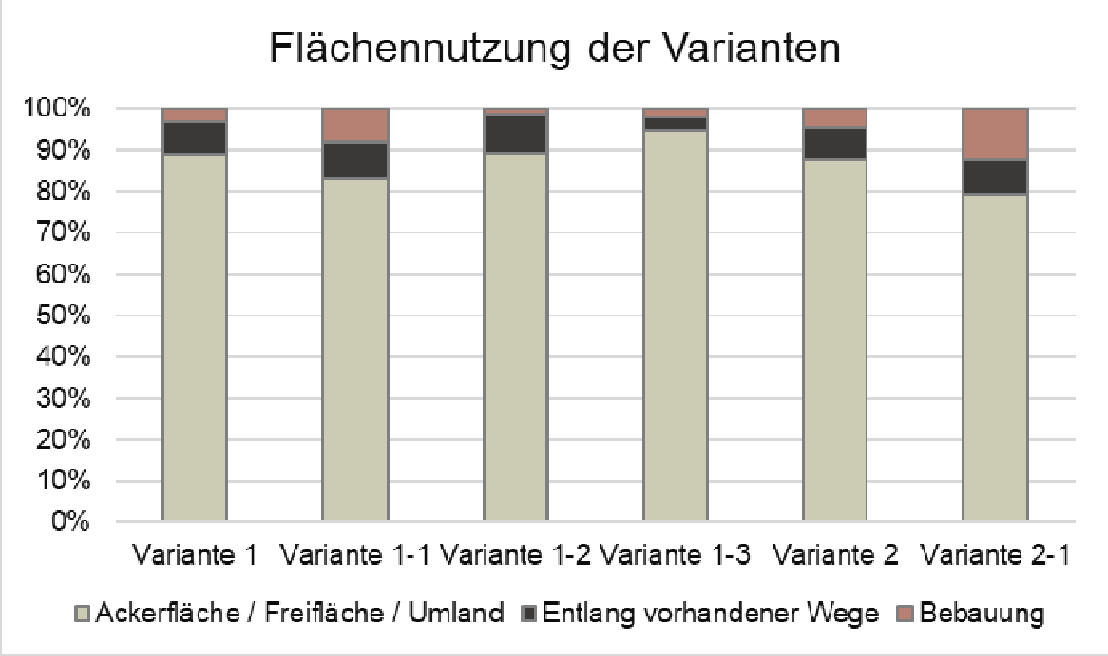


Abbildung 4: Verteilung der Flächennutzungen der Varianten

Raumstruktur	**V 1** (Umfahrung)		**V 1-1** (durchgehend)		**V 1-2** (Umfahrung)		**V 1-3** (Umfahrung+ vorzeitiges Ende)		**V 2** (Umfahrung)		**V 2-1** (durchgehend)	
Ackerfläche / Freifläche / Umland	+		+		+		+		+		-	
Nutzung vorhandener Wege für Neubau	+		+		+		-		+		+	
Bebauung	-		-		-		+		-		-	
Summe	2+	1 -	2 +	1 -	2 +	1 -	2 +	1 -	2 +	1 -	1 +	2 -

Tabelle 4: Bewertung der Raumstruktur

Im Ergebnis werden für den weiteren Variantenvergleich die Varianten 1 bis 1-2 und 2 bis 2-1 dahingehend modifiziert, dass sie, analog zur Variante 1-3 am Bauanfang des vorhandenen Gehweges in der Ortslage Schwanbeck enden, da sie aufgrund des Konflikts mit einem Gebäude in Schwanbeck sonst nicht umsetzbar sind. Dem zu Folge entfällt in den weiteren Betrachtungen die Variante 1-3, da sie durch die Modifizierung der Variante 1 gleicht.

3.12 Verkehrliche Beurteilung

Im Folgenden werden die Varianten verkehrlich beurteilt. Es wird zum Beispiel betrachtet, bei welcher der Varianten eine Be- und Entlastung des Verkehrs entsteht und wie die Erreichbarkeiten oder auch die Verknüpfungen mit dem nachgeordneten Netz sind.

Durch die Modifizierung der Varianten aus dem vorherigen Kapitel müssen Radfahrer in der Ortslage Schwanbeck ab Beginn des vorhandenen Gehweges die Fahrbahn der L 01 gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr nutzen. Dies wirkt sich nachteilig auf die Verkehrsqualität des Kfz-Verkehrs aus.

Alle Varianten stellen eine Verbesserung der Verkehrsqualität auf der freien Strecke der L 01 dar. Denn im Bestand wird der Radweg gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn der L 01 geführt. Mit dem Bau der separaten Radverkehrsanlage wird der Radverkehr außerorts aus der Fahrbahn der L 01 ausgegliedert. Es entfallen Überholvorgänge durch den Kfz-Verkehr. Weiterhin wird Rückstau bei nicht ausreichenden Möglichkeiten zum Überholen vermieden. Dies erhöht die Verkehrsqualität auf der freien Strecke der L 01 besonders zur Urlaubssaison, in der zum einen mehr motorisierter Verkehr und zum anderen mehr Radverkehr durch den Tourismus zu erwarten ist. Dies geht nicht in die Bewertung der Varianten ein, da sich die Varianten dahingehend nicht unterscheiden.

Unterschiede entstehen bei den Varianten hinsichtlich der Linienführung. Diese erfolgt nicht grundsätzlich direkt entlang der L 01, da räumliche Zwänge durch vorhandene Bebauungen gegeben sind. So werden je nach Variante die Bebauungen umfahren, wodurch mehr zufahrende Längen und eine umwegige Linienführung entstehen.

Verkehrliche Bewertung	**V 1*** (Umfahrung+ vorzeitiges Ende)		**V 1-1*** (durchgehend+ vorzeitiges Ende)		**V 1-2*** (Umfahrung+ vorzeitiges Ende)		**V 2*** (Umfahrung+ vorzeitiges Ende)		**V 2-1*** (durchgehend+ vorzeitiges Ende)	
Direkte Linienführung	-		+		-		-		+	
Länge der Baustrecke [km]	5,320 +		5,139 +		5,487 +		5.720 -		5,175 +	
Summe	1 +	1 -	2 +	0 -	1 +	1 -	0 +	2 -	2 +	0 -

** Modifiziert – Bauende am Bestand Gehweg in Schwanbeck, siehe Unterkapitel 3.11*

Tabelle 5: Verkehrliche Bewertung

3.13 Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung

Bei der entwurfs- und sicherheitstechnischen Beurteilung werden die Varianten nach ihrer Trassierung und Verkehrssicherheit geprüft.

In allen Varianten werden die Begreifbarkeit und Befahrbarkeit gewährleistet. Durch die Umfahrungen der Grundstücke in den Varianten 1, 1-2 und 2 wird die Lagetrassierung jedoch unübersichtlich.

In allen Varianten wird der geplante Radweg am Bauanfang an den vorhandenen Radweg angeschlossen. Am Bauende geht der Radweg in einen Gehweg über (siehe Ergebnis aus Kapitel 3.11), welcher nur in Fahrtrichtung Schönberg für den Radverkehr frei ist. In Richtung B 105 muss der Radfahrer auf der Fahrbahn weiterfahren. Somit kann der Lückenschluss der Nebenanlage für den Radverkehr nicht durchgängig gewährleistet werden.

Die Mindestbreite für Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m außerorts und 0,50 m innerorts wird in den Varianten 1, 1-2 und 2 eingehalten. Bei den Varianten 1-1 und 2-1 sind die Sicherheitsabstände außerorts zur Fahrbahn der L 01 bei Privatgrundstücken auf 0,75 m, bzw. 0,50 m reduziert, um den Eingriff in privates Eigentum möglichst gering zu halten. Zum Schutz der Radfahrer wird der Fahrbahnrand im Hochbord eingefasst. Dennoch wirkt sich dies nachteilig auf die Bewertung aus.

Bei Betrachtung der Verkehrssicherheit im Zusammenhang eines Seitenwechsels der Fahrbahn durch Radfahrer fallen die Varianten 2 und 2-1 nachteilig ins Gewicht. Denn hier müssen die Radfahrer zweimal die Fahrbahn der L 01 queren, um an den bestehenden Radweg anzuschließen.

Entwurf und Sicherheit	V 1* (Umfahrung)		V 1-1* (durchgehend)		V 1-2* (Umfahrung)		V 1-3 (Umfahrung+ vorzeitiges Ende)		V 2* (Umfahrung)		V 2-1* (durchgehend)	
Übersichtlichkeit	-		+		-		-		-		+	
Regelkonforme Entwurfsparameter	+		+		+		+		+		+	
Durchgängig regelkonformer Abstand zur Fahrbahn	+		-		+		+		+		-	
Querung der L 01	+		+		+		+		-		-	
Summe	3 +	1 -	3 +	1 -	3 +	1 -	3+	1-	2 +	2 -	2 +	2 -

** Modifiziert – Bauende am Bestand Gehweg in Schwanbeck, siehe Unterkapitel 3.11*

Tabelle 6: Entwurfs- und sicherheitstechnische Bewertung

3.14 Umweltverträglichkeit

3.14.1.1 Darstellung der Umweltauswirkungen

Das Ingenieurbüro PLAN AKZENT Rostock [7], führte einen Variantenkurzvergleich durch, um die Umweltauswirkungen des geplanten Radweges für die Varianten 1, 1-1, 2 und 2-1 zu untersuchen. Die Ergebnisse lassen sich auch für die zusätzliche straßenbauliche Variante 1-2 übertragen, sodass eine Bewertung aller Varianten möglich ist. PLAN AKZENT hat im Variantenkurzvergleich folgende Schutzgüter betrachtet:

1. Mensch, einschl. menschlicher Gesundheit sowie Bevölkerung
2. Pflanzen und Tiere, biologische Vielfalt
3. Boden und Fläche
4. Wasser
5. Luft und Klima

Die Ergebnisse sind nachstehend zusammengefasst.

Zu 1. Mensch, einschl. menschlicher Gesundheit sowie Bevölkerung

In allen Varianten ist baubedingt nur mit geringen Lärm- und Staubemissionen auf angrenzende Privatgrundtücke zu rechnen.

Nachteilig kann sich der geplante Radweg auf das persönliche Empfinden auswirken, da durch den Verlust von Bäumen und Gehölzen das Landschaftsbild zum Teil stark verändert wird.

Weiterhin kann es bei Menschen auf den Privatgrundstücken, die in den Varianten 1, 1-2 und 2-1 umfahren werden, zur emotionalen Einengung im Hinblick auf die Erholungsnutzung im Garten kommen, wenn keine sichtverstellenden Elemente, wie Hecken oder Mauern vorhanden sind.

Darüber hinaus können sich Radfahrer unsicher fühlen, wenn sie keinen Sichtkontakt zur Straße haben, was bei den Umfahrungen der Baugrundstücke in den Varianten 1, 1-2 und 2 der Fall ist.

Zu 2. Pflanzen und Tiere, biologische Vielfalt

Durch den Neubau des Radweges sind Verluste von Quartierbäumen, Biotopflächen, Flächen als Lebensraum für Tiere, Schutzgebietsflächen (EU-Vogelschutzgebiet) sowie Flächen von Rastgebietsfunktionen zu verzeichnen. Weiterhin werden Lebensstätten reduziert und es ist von einer Störung von Arten durch den Radverkehr auszugehen. Bei den Varianten 1, 1-2 sowie 2 werden durch die Umfahrungen von Bebauungen und Baum- / Gehölzbeständen weniger hochwertige Bäume und Gehölzbestände in Anspruch genommen, als bei den Varianten 1-1 und 2-1.

Die Varianten 1 bis 1-2 nehmen westlich der L 01 mehr Flächen des EU-Vogelschutzgebietes ein, als die Varianten 2 und 2-1 östlich der L 01.

Ein Vorteil der östlich gelegenen Varianten 2 und 2-1 ist außerdem, dass der Radweg weniger Flächen durchkreuzt, die eine Rastfunktion (Beeinträchtigungen von Vögeln in der Brut- und Rastzeit) darstellen.

Zu 3. Boden und Fläche

Auf das Schutzgut Boden und Fläche entsteht durch den Radweg der größte Eingriff durch die Neuversiegelung von Flächen, welche im Plangebiet vorrangig landwirtschaftlich genutzt werden. Jede Umfahrung von bebauten Gebieten bewirkt mehr Neuversiegelungen und somit mehr Eingriff in den Boden und (landwirtschaftliche) Flächen. Die Varianten 1-1 und 2-1 treten darin positiv hervor.

Zu 4. Wasser

Durch die unterschiedlichen Streckenlängen der zu untersuchenden Varianten ergeben sich unterschiedliche Neuversiegelungsanteile. Je mehr Neuversiegelung für den Neubau des Radweges nötig ist, desto ungünstiger wirkt sich dies wegen Verunreini-

gungen auf das Schutzgut Wasser aus. Die direkt geführten Varianten 1 und 2 liegen daher gegenüber den Untervarianten im Vorteil.

Zu 5. Luft und Klima

Grundsätzlich wirkt sich der neue Radweg positiv auf die umliegende Luft und das Klima aus, da durch die Entkopplung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr ein besserer Verkehrsfluss mit weniger Schadstoffemissionen im motorisierten Verkehr entstehen wird.

Während der Baumaßnahmen des Radweges ist jedoch von einer temporären lufthygienischen Verunreinigung durch Baumaschinen und Baugeräten auszugehen. Je länger die auszubauende Strecke des Radweges ist, desto ungünstiger wirkt sich dies während der Baumaßnahmen auf das Schutzgut Luft und Klima aus. Die Varianten 1-1 und 1-2 liegen daher im Vorteil.

In der folgenden Tabelle sind die o.g. Umweltauswirkungen in Folge des Radweges als Bewertungstabelle für den Variantenvergleich zusammengefasst.

Umweltverträglichkeit	**V 1*** (Umfahrung+ vorzeitiges Ende)		**V 1-1*** (durchgehend+ vorzeitiges Ende)		**V 1-2*** (Umfahrung+ vorzeitiges Ende)		**V 2*** (Umfahrung+ vorzeitiges Ende)		**V 2-1*** (durchgehend+ vorzeitiges Ende)	
Landschaftsbild	+		-		+		+		-	
Erholungsnutzung	-		+		-		-		+	
Fehlende Sicherheit durch fehlenden Sichtkontakt zur Straße	-		+		-		-		+	
Verlust von Gehölzbestand (überschlägig)	270 m² +		1.045 m² -		270 m² +		195 m² +		1.300 m² -	
Einschnitt in EU-Vogelschutzgebiet	-		-		-		+		+	
Eingriff in Rastgebiete	-		-		-		+		+	
Eingriff in Boden (landwirtschaftliche Flächen)	-		+		-		-		+	
Wasser	-		+		-		+		-	
Luft und Klima	-		+		-		-		+	
Summe	2 +	7 -	5 +	4 -	2 +	7 -	5 +	4 -	6 +	3 -

** Modifiziert – Bauende am Bestand Gehweg in Schwanbeck, siehe Unterkapitel 3.11*

Tabelle 7: Bewertung des Umweltaspektes

3.14.1.2 Vermeidung und Ausgleichbarkeit von Umweltauswirkungen

Die Trasse des Radweges ist in jeder Variante so gewählt, dass möglichst wenig Verluste im Baum- und Gehölzbestand verursacht werden. Dennoch sind Eingriffe in den Baum- und Gehölzbestand nicht vermeidbar, wenn der Radweg zur straßennahen Führung den Bestand kreuzt. Aufgrund des unvermeidbaren Verlustes an Bäumen und Gehölzen sowie der zwangsläufig neu zu versiegelnden Flächen zur Realisierung des Radweges sollte ggf. im Zuge der weiteren Planungen eine landschaftspflegerische Begleitplanung in Betracht gezogen werden, um die Defizite auszugleichen.

3.15 Wirtschaftlichkeit

3.15.1.1 Investitionskosten

In der folgenden Tabelle sind die geschätzten Baukosten in netto auf Grundlage der AKVS dargestellt. Die Werte sind auf 5.000 € gerundet. Die Kostenschätzungen befinden sich für jede Variante in der Unterlage 13.

Die Baukosten berücksichtigen bereits die Modifizierung der Varianten 1 bis 1-2 sowie 2 und 2-1 aus dem Kapitel 3.11.

Im Ergebnis erweist sich die Variante 2-1 mit den geringsten Baukosten von 1,440 Mio. €. Die Varianten 1-1, 1-2 und 2 sind die Lösungen mit den höchsten Baukosten von 1,570 Mio. € bis 1,590 Mio. €., die nahe beieinander liegen und gleichwertig in die Bewertung eingehen.
Die Baukosten der Variante 1 in Höhe von 1,505 Mio. € gehen neutral in die Bewertung ein, da sie zwischen den höchsten und niedrigsten Werten liegen.

Investitionskosten	**V 1** (Umfahrung+ vorzeitiges Ende)		**V 1-1** (durchgehend+ vorzeitiges Ende)		**V 1-2** (Umfahrung+ vorzeitiges Ende)		**V 2** (Umfahrung+ vorzeitiges Ende)		**V 2-1** (durchgehend+ vorzeitiges Ende)	
Kostenschätzung [Mio. €] netto	1,505		1,570		1,580		1,590		1,440	
Summe	0 +	0 -	0 +	1 -	0 +	1 -	0 +	1 -	1 +	0 -

Tabelle 8: Bewertung der Investitionskosten

Die Kostenschätzungen enthalten derzeit keine Angaben zu landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

3.15.1.2 Wirtschaftlichkeitsbetrachtung

In der Bewertung der Wirtschaftlichkeit werden alle der untersuchten Varianten als wirtschaftlich betrachtet, da der Neubau der geplanten Radverkehrsanlage zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beiträgt und die Nutzung des Radverkehrs fördert. Bisher sind keine kostenintensiven Merkmale zu den Varianten bekannt, die die Baukosten nicht rechtfertigen würden.

3.16 Gewählte Linie

In der folgenden Tabelle sind die Bewertungen der vorherigen Kapitel zusammengefasst. Im Ergebnis des Variantenvergleichs gehen folgende zwei Varianten als Vorzugslösung hervor:

- modifizierte Variante 1-1 – Durchgehende Radwegführung westlich der L 01 mit vorzeitigem Bauende

- modifizierte Variante 2-1 – Durchgehende Radwegführung östlich der L 01 mit vorzeitigem Bauende

Bewertungs-kriterium	**V 1*** (Umfahrung+ vorzeitiges Ende)		**V 1-1*** (durchgehend+ vorzeitiges Ende)		**V 1-2*** (Umfahrung+ vorzeitiges Ende)		**V 2*** (Umfahrung+ vorzeitiges Ende)		**V 2-1*** (durchgehend+ vorzeitiges Ende)	
Raumstruktur	2 +	1 -	2 +	1 -	2 +	1 -	2 +	1 -	1 +	2 -
Verkehr	1 +	1 -	2 +	0 -	1 +	1 -	0 +	2 -	2 +	0 -
Entwurf / Sicherheit	3 +	1 -	3 +	1 -	3 +	1 -	2 +	2 -	2 +	2 -
Umweltverträglichkeit	2 +	7 -	5 +	4 -	2 +	7 -	5 +	4 -	6 +	3 -
Investition	0 +	0 -	0 +	1 -	0 +	1 -	0 +	1 -	1 +	0 -
Summe	**8 +**	**10 -**	**12 +**	**7 -**	**8 +**	**11 -**	**9 +**	**10 -**	**12 +**	**7 -**
Gesamtsumme	**2 -**		**5 +**		**3 -**		**1 -**		**5 +**	
Rang	**3**		**1**		**4**		**2**		**1**	

** Modifiziert – Bauende am Bestand Gehweg in Schwanbeck, siehe Unterkapitel 3.11*

Tabelle 9: Wahl der Vorzugsvariante

Für den Neubau des Radweges wird die modifizierte Variante 1-1 aus den nachstehenden Gründen gewählt.

- Durch die direkte Führung des Radweges entlang der L 01 werden weniger Acker-/Freilandflächen versiegelt, als in den Varianten 1 und 1-2.
- Dies bedeutet weniger Eingriff in die vorhandenen Vogelschutz- und Rastgebiete und trägt zum Erhalt der vorhandenen Tierarten bei.

- In der Variante 1-1 werden Privatgrundstücke und Baum-/Gehölzbestände nicht umfahren. Dadurch ist weniger Baustrecke zu errichten. Außerdem ist die Qualität des Radweges höher, als bei Umfahrungen von Grundstücken und Bewuchsbeständen. Denn zum einen erreicht der Radfahrer schneller sein Ziel und zum anderen ist das Sicherheitsgefühl des Radfahrers höher, wenn sich dieser nahe der Straße befindet. Eine kürzere Baustrecke wirkt sich darüber hinaus positiver auf die Schutzgüter Boden, Wasser und Fläche aus.
- Zudem ist die Erholungsfunktion auf den Privatgrundstücken höher, wenn der Radweg nicht um diese herumgeführt wird (Privatsphäre).
- Gegenüber der Varianten 2 und 2-1 sticht die Vorzugsvariante 1-1 im Hinblick auf die Verkehrssicherheit hervor. Denn der gesamte Radbetrieb erfolgt zwischen Schönberg und Dassow ausschließlich auf der Westseite der L 01. In der Variante 1-1 muss der Radfahrer am Bauanfang und Bauende nicht die Fahrbahn queren. Bei den Varianten 2 und 2-1 sind zwei Querungen der Landesstraße erforderlich.

Obwohl durch die direkte straßenbegleitende Radwegführung ein erhöhter Aufwand an Grunderwerb von bebautem Privateigentum zu verzeichnen ist und bei angrenzenden außerortsgelegenen Privatgrundstücken ein Sicherheitsabstand zur Fahrbahn von 0,50 m, statt 1,75 m zu planen sind, um den Eingriff in Privateigentum zu minimieren (Radweg wird im Hochbord eingefasst), überwiegen die o.g. Vorteile, die sich im laufenden Betrieb der Radverkehrsanlage bei der Variante 1-1 ergeben.

Die Variante 1-1 ist nur in modifizierter Form realisierbar. Das Ende ist am Beginn des vorhandenen Gehweges in Schwanbeck in Dassow vorzusehen. Eine durchgängige Radwegführung auf den Nebenanlagen ist zwischen Schönberg und Dassow aufgrund der dichten Bebauung in Schwanbeck nicht möglich.
Am neuen Bauende wechselt der Radfahrer auf die Fahrbahn der L 01 und nutzt diese gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr. An der Einmündung L 01 Schönberger Straße / B 105 wird der Radfahrer im Bestand wieder auf die Nebenanlagen geführt (Gehweg, Rad frei) und erreicht nach Querung der B 105 einen gemeinsamen Geh- und Radweg in den Fahrtrichtungen Ost und West.

Im Nachgang der Variantenuntersuchung hat sich der AG dazu entschieden an Stelle der Vorzugsvariante 1-1 (durchgehend + vorzeitiges Bauende) die Variante 1 (Umfah-

rung + vorzeitiges Bauende) entwurfsreif zu planen, um den Eingriff in privates bebautes Gebiet möglichst gering zu halten.

4 Technische Gestaltung der Baumaßnahme

4.1 Ausbaustandard

4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale

Der geplante Radweg ist gem. den RIN 2008 in eine regionale Radverkehrsverbindung (AR III) außerhalb bebauter Gebiete einzuordnen.

Kategoriengruppe		Kategorie	Bezeichnung
AR	außerhalb bebauter Gebiete	AR II	überregionale Radverkehrsverbindung
		AR III	regionale Radverkehrsverbindung
		AR IV	nahräumige Radverkehrsverbindung
IR	innerhalb bebauter Gebiete	IR II	innergemeindliche Radschnellverbindung
		IR III	innergemeindliche Radhauptverbindung
		IR IV	innergemeindliche Radverkehrsverbindung
		IR V	innergemeindliche Radverkehrsanbindung

Tabelle 10: Bezeichnung der Verkehrskategorien für den Radverkehr gem. RIN 2008

Er wird in beiden Fahrtrichtungen nutzbar sein.

Außerorts ist der Radweg in einem Sicherheitsabstand von mindestens 1,75 m straßenbegleitend zu trassieren. Bei naher Bebauung wird der Radweg als Kompromiss außerorts nach Möglichkeit 0,75 m (gepflasterter Sicherheitstrennstreifen) baulich von der Fahrbahn mittels Hochbord abgesetzt trassiert. Als Fahrbahnbelag wird Asphalt gewählt. Eine Ausnahme bildet der Bereich der Bushaltestelle Höhe Kleinfeldt. Hier wird der Radweg in einen gemeinsamen Geh- und Radweg überführt und gepflastert.

Der Radweg ist lage- und höhenmäßig zu trassieren. Die Entwurfsgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Somit gelten für die Trassierung gem. Tabelle 6 der ERA folgende Merkmale:

Parameter	Grenzwert	Gewählt
Mindestradius min R [m]	20	20
Höchstlängsneigung max. s [%]	10 auf max. 20m	9,9 auf 19 m
Empfohlener Wannenhalbmesser min H_w [m]	50	15 bei Station 1.004 für Anschluss an vorhandene Straße
Empfohlener Kuppenhalbmesser min H_K	80	15 bei Station 1.004 für Anschluss an vorhandene Straße
Mindestquerneigung min q [%]	2,5	0,9 bei Station 1.010 während Querung vorhandener Straße
Maximale Querneigung max q [%]	4,0	6,9 am Bauende für Anschluss an Bestand

Tabelle 11: Trassierungsparameter Radweg gem. ERA 2010

Die Trassierungsgrenzwerte der ERA 2010 werden aufgrund der in der oberen Tabelle genannten Zwangspunkte nicht durchgängig eingehalten.

4.1.2 Vorgesehene Verkehrsqualität

Durch den Neubau des Radweges erhält die Region eine bessere Verbindungs- und Erschließungsqualität im Rad- und Fußgängerverkehr.

4.1.3 Gewährleistung der Verkehrssicherheit

Der Radweg wird entlang der ca. 5,3 km langen Strecke konstant und ohne Unterbrechungen (außer beim Queren von Straßen) geführt. Somit steht dem Radverkehr durchgängig eine sichere Verkehrsanlage zur Verfügung. Ein sicheres Begegnen und Überholen werden außerdem durch die Einhaltung der Mindestbreite von 2,50 m und der maximalen Steigung im Streckenverlauf gewährleistet (Ausnahme siehe Tabelle 11). In Abschnitten mit Borden erhält der Radweg einen Abstand zur Fahrbahn der L 01 von 0,75 m. Abseits der Bordführung beträgt der Mindestabstand zur L 01 gem. der ERA 2010 1,75 m. Im Übergangsbereich von der freien zur bordgeführten Strecke verringert sich zwangsweise der Abstand des Radweges zur Fahrbahn von 1,75 m auf 0,75 m.

Ein beidseitig angelegtes Bankett von jeweils 0,50 m gewährleistet den Wasserablauf und verhindert den Bewuchs des Radweges aus dem Seitenraum.

Ab Böschungshöhen von 2,00 m sind Geländer zur Absturzsicherung vorgesehen.

4.2 Bisherige/zukünftige Straßennetzgestaltung

Der Radweg quert im Streckenverlauf folgende Straßen und Wege:

Station	Privatzufahrt	Ackerzufahrt	Straße	Radweg durchgehend	Radweg unterbrochen	Höhenanpassung der Zufahrt	Bemerkung
100	x			x		x	Beachtung der vorhandenen Schranke
296		x		x		x	
612	x			x		x	
942	x			x		x	
1.013			x		x		
1.255		x		x		x	
1.500		x		x		x	
1.650		x		x		x	
2.165		x		x		x	
2.345		x		x		x	
2.650	x			x		x	
3.110		x		x		x	
3.530		x		x		x	
4.810	x	x		x		x	

Tabelle 12: Kreuzende Straßen und Wege

4.3 Linienführung

4.3.1 Beschreibung des Trassenverlaufs

Im Zuge der Entwurfsplanung wurde der Trassenverlauf der Vorzugsvariante 1 mit optimiert. Umfahrungen von Privatgrundstücken und bewachsenen Gebieten wurden in Abstimmung mit dem AG angepasst. Der Radweg sollte sich dabei in den Naturhaushalt sowie auf das Landschaftsbild nicht belastbarer und störender auswirken, als dies in verantwortlicher Abwägung aller Belange unvermeidbar ist.

4.3.2 Zwangspunkte

Folgende Zwangspunkte bestehen für die Linienführung im Grund- und Aufriss:

1. Der vorhandene Bestand an Bäumen
2. Die minimalste Flächeninanspruchnahme
3. Das Höhenniveau der landwirtschaftlichen Flächen
4. Querende Straßen und Wege
5. Bushaltestelle an der L 01 bei Kleinfeld
6. Die Anbindung in Lage und Höhe am Beginn und Ende der Baustrecke

4.3.3 Linienführung im Lageplan

Siehe Kapitel 4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale.

4.3.4 Linienführung im Höhenplan

Siehe Kapitel 4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale.

4.3.5 Räumliche Linienführung und Sichtweiten

Siehe Kapitel 4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale.
Sichtweiten entfallen.

4.4 Querschnittsgestaltung

4.4.1 Querschnittselemente und Querschnittsbemessung

Gemäß den ERA 2010 [3] beträgt die Regelbreite des Radweges 2,50 m. Der Querschnitt setzt sich wie folgt zusammen:

- 2 Fahrstreifen 2 x 1,25 m = 2,50 m
- 2 Bankette 2 x 0,50 m = 1,00 m

Kronenbreite = 3,50 m

Die Querneigung beträgt außerhalb von Zwangspunkten 2,5% in Einseitneigung zur L 01. Abweichungen sind in der Tabelle 11: Trassierungsparameter Radweg gem. ERA 2010 genannt.

4.4.2 Radwegbefestigung

Entsprechend der Baugrunduntersuchungen und des geotechnischen Berichts mit Gründungs- und Ausbauempfehlungen der GGU (Unterlage 20) wird aufgrund der angetroffenen Baugrundverhältnisse der nachstehende Aufbau empfohlen. Zwischen der Tragschicht und dem anstehenden fein- bis gemischtkörnigen Böden im Untergrund ist ein Trennvlies (GRK 3) zu legen, um ein Vermischen der Böden zu verhindern. Dem Aufbau geht die Frostempfindlichkeitsklasse 3 voraus. Bei Grundstückszufahrten werden die Belastungsklasse 0,3 und bei Ackerzufahrten die Belastungsklasse 3.2 angenommen. Daraus ergeben sich gem. Tabelle 6 der RStO eine frostsichere Mindestdicke bei Grundstückszufahrten von 50 cm und bei Ackerzufahrten von 60 cm. Diesen Mindestdicken ist ein Zuschlag von insgesamt 10 cm zu addieren, da der geplante Radweg in der Frosteinwirkungszone II liegt (+ 5 cm) und der Grundwasserstand temporär höher als 1,50 m unter dem Planum vorhanden ist (+ 5 cm). Daraus ergeben sich abschließende Mindestdicken des frostsicheren Oberbaus:

- Radweg: Regelaufbau 30 cm + 10 cm = 40 cm
- Zufahrt: Regelaufbau 50 cm + 10 cm = 60 cm
- Ackerzufahrt: Regelaufbau 60 cm + 10 cm = 70 cm

Aufgrund der Mindertragfähigkeit des Bodens ist der Frostschutzschicht / Schottertragschicht im Regelaufbau ein Zuschlag von mind. 20 cm hinzuzurechnen. In diesem Fall entfällt die Anforderung an den Mindestverformungsmodul auf dem Planum. Dies ist in den nachfolgenden Aufbauten berücksichtigt.

Aufbau Radweg nach RStO 12, Tafel 6, Zeile 1, Asphalt

2,5 cm Asphaltbeton AC 5 DL gem. ZTV Asphalt-StB 07/13
8,0 cm Asphalttragschicht AC 22 TL gem. ZTV SoB-StB 04/07
30,0 cm Schottertragschicht 0/45 gem. ZTV SoB-StB 04/07, Ev2 = 100 MPa
= 40,5 cm Regelaufbau

+ 10 cm Frostschutzschicht wie oben aufgrund Mindertragfähigkeit des Bodens
Filterstabiles Trennvlies (GRK 3)

= 50,5 cm Gesamtdicke auf Planum

Die Frostschutzschicht / Schottertragschicht ist insgesamt 40 cm dick. Die Mindestdicke des frostsicheren Aufbaus wird daher mit 40 cm eingehalten.

Aufbau Radweg nach RStO 12, Tafel 6, Zeile 1, Pflaster

8 cm Betonpflaster gerumpelt (Bestand und Neu), bunt, 20/16/14/12/10 x 8/10 cm, gem. ZTV Pflaster-StB 20

4 bzw. 2 cm Bettung Brechsand-Splitt-Gemisch, Körnung 0/5

15 cm Schottertragschicht 0/45 gem. ZTV SoB-StB 04/07, Ev2 = 100 MPa

3 cm Frostschutzschicht 0/45 gem. ZTV SoB-StB 04/07

= 30 cm Regelaufbau

+ 20 cm Frostschutzschicht wie oben aufgrund Mindertragfähigkeit des Bodens

+ 2 cm Frostschutzschicht wie oben aufgrund Einhaltung der Mindestdicke des frostsicheren Aufbaus von 40 cm.

Filterstabiles Trennvlies (GRK 3)

= 52 cm Gesamtdicke auf Planum

Die Frostschutzschicht / Schottertragschicht ist insgesamt 40 cm dick. Die Mindestdicke des frostsicheren Aufbaus wird daher mit 40 cm eingehalten.

Aufbau Sicherheitstrennstreifen nach RStO 12, Tafel 6, Zeile 1, Pflaster

8 cm Betonpflaster, hellgrau, 7 x 14 cm gem. ZTV Pflaster-StB 20

4 cm Bettung Brechsand-Splitt-Gemisch, Körnung 0/5

15 cm Schottertragschicht 0/45 gem. ZTV SoB-StB 04/07, Ev2 = 100 MPa

3 cm Frostschutzschicht 0/45 gem. ZTV SoB-StB 04/07

= 30 cm Regelaufbau

+ 20 cm Frostschutzschicht wie oben aufgrund Mindertragfähigkeit des Bodens

+ 2 cm Frostschutzschicht wie oben aufgrund Einhaltung der Mindestdicke des frostsicheren Aufbaus von 40 cm.

Filterstabiles Trennvlies (GRK 3)

= 52 cm Gesamtdicke auf Planum

Die Frostschutzschicht / Schottertragschicht ist insgesamt 40 cm dick. Die Mindestdicke des frostsicheren Aufbaus wird daher mit 40 cm eingehalten.

Aufbau Ein- und Ausstiegsbereich nach RStO 12, Tafel 6, Zeile 1, Pflaster

8 cm Betonpflaster, dunkelgrau, 7 x 14 cm gem. ZTV Pflaster-StB 20

4 cm Bettung Brechsand-Splitt-Gemisch, Körnung 0/5

18 cm Schottertragschicht 0/45 gem. ZTV SoB-StB 04/07, Ev2 = 100 MPa

= 30 cm Regelaufbau

+ 20 cm Frostschutzschicht wie oben aufgrund Mindertragfähigkeit des Bodens

+ 2 cm Frostschutzschicht wie oben aufgrund Einhaltung der Mindestdicke des frostsicheren Aufbaus von 40 cm.

Filterstabiles Trennvlies (GRK 3)

= 52 cm Gesamtdicke auf Planum

Die Frostschutzschicht / Schottertragschicht ist insgesamt 40 cm dick. Die Mindestdicke des frostsicheren Aufbaus wird daher mit 40 cm eingehalten.

Aufbau Radweg und Grundstückszufahrt nach RStO 12, Tafel 1, Zeile 3, Asphalt, BK 0,3

4 cm Asphaltbeton AC 11 DN gem. ZTV Asphalt-StB 07/13

8 cm Asphalttragschicht AC 32 TN gem. ZTV SoB-StB 04/07

30 cm Schottertragschicht 0/45 gem. ZTV SoB-StB 04/07, Ev2 = 120 MPa

8 cm Frostschutzschicht 0/45 gem. ZTV SoB-StB 04/07, Ev2 = 100 MPa

= 50 cm Regelaufbau

+ 20 cm Frostschutzschicht wie oben aufgrund des Bodens

+ 2 cm Frostschutzschicht wie oben aufgrund Einhaltung der Mindestdicke des frostsicheren Aufbaus von 60 cm.

Filterstabiles Trennvlies (GRK 3)

= 72 cm Gesamtdicke auf Planum

Die Frostschutzschicht / Schottertragschicht ist insgesamt 60 cm dick. Die Mindestdicke des frostsicheren Aufbaus von 60 cm wird daher eingehalten.

Aufbau Radweg und Ackerzufahrt nach RStO 12, Tafel 1, Zeile 3, Asphalt,

4 cm Asphaltbeton AC 11 DN gem. ZTV Asphalt-StB 07/13

8 cm Asphalttragschicht AC 32 TN gem. ZTV SoB-StB 04/07, Ev2 = 150 MPa

30 cm Schottertragschicht 0/45 gem. ZTV SoB-StB 04/07

18 cm Frostschutzschicht 0/45 gem. ZTV SoB-StB 04/07, Ev2 = 100 MPa

= 60 cm Regelaufbau

+ 20 cm Frostschutzschicht wie oben aufgrund des Bodens

Filterstabiles Trennvlies (GRK 3)

= 80 cm Gesamtdicke auf Planum

Die Frostschutzschicht ist insgesamt 70 cm dick. Die Mindestdicke des frostsicheren Aufbaus von 70 cm wird daher eingehalten.

4.4.3 Böschungsgestaltung

Die Böschungen werden mit einer Regelneigung 1:1,5 ausgebildet und mit 10 cm Oberboden angedeckt und angesät.
In Bereichen mit Böschungshöhen von 1,00 m werden Erosionsschutzmatten verlegt.

4.4.4 Hindernisse in Seitenräumen

Zwischen den Stationen 980 und 1.000 tangiert der Radweg eine vorhandene Bushaltestelle des Busbetriebes NAHBUS Nordwestmecklenburg. Diese ist ca. 2,20 m breit und mit einem Fahrgastunterstand, Beleuchtungs- sowie Haltestellenmast ausgestattet. Im Einstiegsbereich sichert ein Geländer den Fahrgast vor der Fahrbahn der L 01.
Gem. der ERA 2010 Bild 26 wird die Bushaltestelle um das Mindestmaß von 3,50 m verbreitert. Die aufgehenden Bauteile sind in diesem Zusammenhang zu versetzen.

Unmittelbar hinter der Bushaltestelle befindet sich eine kreuzende Straße. Im Trassenverlauf ist das VZ 306 „Vorfahrtsstraße“ angebracht. Dieses ist zu versetzen.

Weiterhin ragen nahe des VZ Kabel aus der Erde:

Bild 1: Hindernisse in Seitenräumen, hier: Kabel

Am Bauende befindet sich unmittelbar vor dem Anschluss des Radweges an den vorhandenen Gehweg ein Leitpfosten, welcher zu versetzen ist.

4.5 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten

Der geplante Radweg schließt am Bauanfang an einen vorhandenen asphaltierten Radweg an. Am Bauende erfolgt die Anbindung des Radweges an einen gepflasterten Gehweg. Hier endet der Radweg in Richtung Osten. Radfahrer in Richtung B 105 fahren auf der Fahrbahn der L 01 weiter. Dafür ist der Radweg am Bauende niveaugleich.

Im Streckenverlauf quert der Radweg Zufahrten und Straßen. Diese sind im Kapitel 4.2 Bisherige/zukünftige Straßennetzgestaltung benannt.

4.5.1 Anordnung von Knotenpunkten

Neue Knotenpunkte werden nicht angeordnet.

4.5.2 Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte

Entfällt.

4.5.3 Führung von Wegeverbindungen in Knotenpunkten und Querungsstellen, Zufahrten

Der geplante Radweg quert keine Knotenpunkte. Zufahrten werden höhenmäßig angepasst. Querungsstellen sind nicht vorgesehen, da der Radweg ausschließlich westlich der L 01 verläuft.

4.6 Besondere Anlagen

Besondere Anlagen sind im Bereich der Radwegtrasse nicht vorhanden bzw. vorgesehen.

4.7 Ingenieurbauwerke

Entfällt.

4.8 Lärmschutzanlagen

Lärmschutzanlagen sind im Bereich der Radwegtrasse nicht erforderlich.

4.9 Öffentliche Verkehrsanlagen

Zwischen den Stationen 980 und 1.000 tangiert der Radweg eine vorhandene Bushaltestelle des Busbetriebes NAHBUS Nordwestmecklenburg. Die Haltestelle ist von derzeit ca. 2,20 m im Zuge des Radwegneubaus auf 2,50 m zu verbreitern und gem. ERA 2010 Bild 26 in Kombination als gemeinsamer Geh- und Radweg zu nutzen. Zur Abfangung des Geländesprunges auf ein privates Grundstück sind an Stelle von Böschungen zur Minimierung des Eingriffs in Privatgrundstücke Stützwinkel und Geländer vorgesehen.

Die Bushaltestelle ist in einem Hochbordstein eingefasst. Dieser bleibt erhalten. Es wird lediglich die Oberfläche aus Betonpflaster aufgenommen und der geplanten Querneigung des gemeinsamen Geh- und Radweges angepasst.

Das Haltestellenschild ist zu versetzen. Der Fahrgastunterstand mit Seitenwand ist gem. ERA Bild 26 aufgrund der geringen Platzverhältnisse durch einen Fahrgastunterstand ohne Seitenwände zu ersetzen.

Das vorhandene Geländer ist für Fahrgäste mit Fahrrad nicht geeignet und zu entfernen. Aufgrund der Verbreiterung der Bushaltestelle ist ein neues Geländer nicht vorgesehen.

4.10 Leitungen

Vor Beginn der Baumaßnahme muss eine örtliche Einweisung durch die Medienträger vorgenommen werden. Die vorhandenen Leitungen wurden entsprechend den Angaben der Leitungsträger in die Lagepläne (Unterlage 5) übernommen.

Vorhandene Versorgungsträger:

- BayWa r.e. Operation Services GmbH
- Deutsche Telekom
- TraveNetz GmbH
- WEMAG Netz GmbH
- E.DIS Netz GmbH

4.11 Baugrund/Erdarbeiten

Der Geotechnische Bericht wurde von der Gesellschaft für Grundbau und Umwelttechnik mbH (GGU) mit dem Stand vom 30.04.2021 erstellt. Es ist der Unterlage 20 beigefügt.

Folgende planungsrelevanten Besonderheiten gehen aus dem Bericht hervor:

- Anstehender Mutterboden ca. 50 cm dick
- lokale Beckenbildungen (Schichten-/Stauwasser) à Wasserhaltung während Baumaßnahmen
- Schichtenwasser in Sanden (Schicht 4), bzw. Sandlinsen innerhalb der Geschiebeböden zu erwarten
- Wasser temporär > 1,50 m unter Planum
- Empfehlung einer zusätzlichen Erkundung des Bemessungsgrundwasserstandes
- Erforderlicher Verformungsmodul auf Planum von Ev2 ≥ 45 MPa wegen der weichen Böden nicht erreichbar à Dicke der ungebundenen Tragschicht zusätzlich um 20 cm erhöhen
- Entwässerung überwiegend über vorhandenen Straßengraben

4.12 Entwässerung

Das anfallende Oberflächenwasser des Radweges ist abzuleiten. An nicht bordgeführten Strecken erfolgt die Wasserableitung über das Bankett in überwiegend seitlich vorhandene Gräben. Diese werden baulich nicht verändert.

In Abschnitten, in denen der Radweg um Grünflächen oder Grundstücken herumführt, wird das anfallende Regenwasser über das Bankett auf die angrenzenden Nebenflächen zum Verdunsten / Versickern geleitet. Es handelt sich dabei um eine bereichsweise Lösung, die die Inanspruchnahme von zusätzlichen Flächen vermeidet.

An bordgeführten Strecken, wie zwischen den Stationen 980 und 1.000, ist ein Regenwasserkanal unterhalb des Radweges geplant. Entlang von neu zu setzenden Straßeneinläufen auf der Fahrbahn der L 01 gelangt das über die Einseitneigung des Radweges auf die Fahrbahn fließende Wasser in den Regenwasserkanal. Über diesen wird das Oberflächenwasser in den westlich gelegenen Graben geleitet.

Im Bestand wird die vorhandene Ackerfläche westlich der L 01 über die bestehenden Gräben entwässert. Mit dem Neubau des Radweges wird dieses Entwässerungssystem gestört. Wenn das Gefälle der Ackerflächen zum Radweg führt, ist zwischen dem

Bankett und der Ackerfläche eine Mulde vorgesehen, die das anfallende Oberflächenwasser der Ackerflächen aufnimmt.

Zwischen den Stationen 1.380 und 1.460 sowie 1.540 und 1.630 liegt der geplante Radweg im Einschnitt, sodass auch auf der rechten Seite eine Mulde zur Abfangung des Regenwassers aus den Nebenbereichen vorgesehen ist.

Die noch ausstehenden Berechnungen zur Entwässerung werden sich darauf konzentrieren, dass das angesammelte Regenwasser in den Mulden verdunsten kann. Andernfalls erfolgen Planungsanpassungen, wie bspw. einer Wasserableitung in den vorhandenen Straßengraben.

4.13 Straßenausstattung

4.13.1 Markierung und Beschilderung

Markierungen und Beschilderungen sind aufzubringen und in der Unterlage 16.2 dargestellt (Unterlage folgt in nächster Planungsphase). Die Markierungen und Beschilderungen sind richtlinienkonform umzusetzen.

4.13.2 Geländer

Auf den geplanten Stützwinkeln sind zur Absturzsicherung des Radfahrenden Geländer geplant. Die Geländerhöhe beträgt 1,50 m.

5 Angaben zu den Umweltauswirkungen

Bereiche, in denen der Radweg den Bestand von Bäumen kreuzt, bedeutet dessen Eingriff. Für die Linienführung wurde ein möglichst geringer Eingriff gewählt.

Vor Beginn der Herstellung des Radweges ist ggf. ein Profilschnitt notwendig. Weiterhin werden durch den Bau des Radweges Flächen durch die Befestigung versiegelt. Für diese Eingriffe in das Landschaftsbild wird eine landschaftspflegerische Begleitplanung empfohlen, um durch geeignete Maßnahmen den entsprechenden Ausgleich herzustellen.

5.1 Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung, und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen

5.1.1 Lärmschutzmaßnahmen

Lärmschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

5.1.2 Sonstige Immissionsschutzmaßnahmen

Maßnahmen sind nicht erforderlich.

5.1.3 Maßnahmen zum Gewässerschutz

Maßnahmen nach RiStWag sind nicht erforderlich.

5.1.4 Landschaftspflegerische Maßnahmen

Die gesetzlichen Rahmenbedingungen verpflichten Eingriffsverursacher, unvermeidbare Eingriffe innerhalb einer angemessenen Frist zu beseitigen oder durch geeignete Maßnahmen auszugleichen.

Bei der Einschätzung der Ausgleichbarkeit werden Möglichkeiten der Wiederherstellung beeinträchtigter Funktionen im betroffenen Landschaftsraum geprüft.

Von Bedeutung sind dabei:
- Bezug zum Eingriffsort
- Vorhandensein von Flächen mit geeigneten Standortvoraussetzungen
- Funktionale Wiederherstellbarkeit
- Entwicklungszeit.

Im Rahmen der Planung des Radweges wird eine landschaftspflegerische Begleitplanung (LBP) empfohlen.

5.1.5 Maßnahmen zur Einpassung in bebaute Gebiete

Entfällt.

5.2 Kosten

Für den vorliegenden Vorentwurf wurden in Unterlage 13 (Kostenberechnung gemäß AKVS) folgende Kosten berechnet:

Grunderwerbskosten:	66.000,00 €
Baukosten:	2.211.000,00 €
Gesamtkosten:	**2.277.000,00 €**

Kostenträger für den Bau des Radweges ist das Land Mecklenburg-Vorpommern.

Die Kostenbeteiligung Dritter hinsichtlich betroffener Versorgungs- und sonstiger Unternehmen ergeben sich aus den Rahmenverträgen und den gesetzlichen Bestimmungen.

5.3 Verfahren

Es wird angestrebt, das Baurecht gem. StrWG-MV § 45 Abs. 6 zu erlangen.

5.4 Durchführung der Baumaßnahme

5.4.1 Bauarbeiten straßennah

Straßennahe Bauarbeiten erfordern einen Eingriff in den Verkehrsablauf der L 01. Dies betrifft folgende Bereiche der Radwegtrasse:

Station		Abstand zur L 01 [m]		Fahrbahnbreite der L 01 [m]		V_{zul} der L01 [km/h]
von	bis	von	bis	von	bis	-
0	175	1,35	1,55	6,10	6,50	70
900	1.030	0,50	1,75	5,60	6,05	60
5.310	Bauende	0,08	5,50	5,80	6,15	50

Tabelle 13: Bauarbeiten straßennah

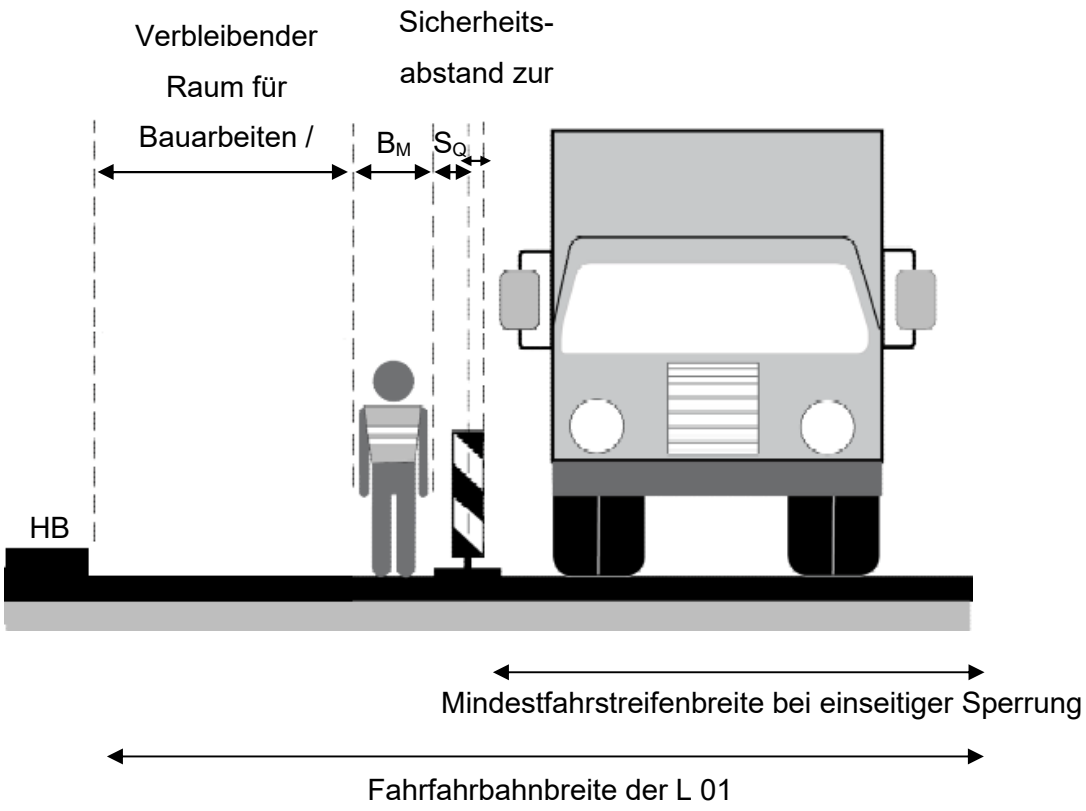
Im Folgenden wird geprüft, ob die Fahrbahnbreite der L 01 ausreichend ist, um die Baumaßnahmen unter einer halbseitigen Sperrung der L 01 durchzuführen.

Aus den Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA) [9] aus dem Jahr 2021 gehen die Mindestfahrstreifenbreiten hervor, die dem fließenden Kfz-Verkehr im Falle einer halbseitigen Sperrung der Bundesstraße zur Verfügung stehen müssen. Eingangswerte zur Ermittlung der mindestens einzuhaltenden Fahrstreifenbreite sind:

- Innerörtliche Straße
- Landstraße
- Arbeitsstellen von längerer Dauer

Je nach Regelplan zu den o.g. Eingangswerten ergeben sich für den verbleibenden fließenden Kfz-Verkehr Mindestfahrstreifenbreiten von 3,00 m. Die verbleibende Fahrstreifenbreite hängt jedoch vom Platzbedarf der Baumaßnahme selbst ab (Arbeitsraum Baumaschine, Arbeitsraum Bauarbeiter, Sicherheitsräume zum fließenden Verkehr usw.)

In den Technischen Regeln für Arbeitsstätten (ASR A5.2) [10] aus dem Jahr 2018 ist der Platzbedarf für den seitlichen Sicherheitsabstand S_Q sowie die Mindestbreiten B_M für Arbeitsplätze und Verkehrswege erläutert.



Der seitliche Sicherheitsabstand S_Q beträgt gemäß ASR Tabelle 1 zwischen 50 cm und 80 cm. Er ergibt sich aus den Eingangswerten des gewählten Elementes Leitbake / Leitkegel / Leitwand, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie der Straßenbaustelle von längerer Dauer.

Die Mindestbreite B_M für den Arbeitsplatz beträgt gemäß ASR Kapitel 4.4 80 cm.

Insgesamt ist für die o.g. Baumaßnahmen ein Platzbedarf für die Arbeitsstättensicherung von mind. 1,30 m einzuhalten (siehe folgende Tabelle).

Station		V_{Zul} [km/h]	S_Q (für Leitbake) [m]	B_M [m]	Arbeitsstättensicherung (S_Q + B_M) [m]
Von	Bis	-	-	-	**-**
0	175	70	≥ 0,70 m	≥ 0,80 m	**≥ 1,50 m**
900	1.030	60	≥ 0,90 m	≥ 0,80 m	**≥ 1,70 m**
5.310	Bauende	50	≥ 1,10 m	≥ 0,80 m	**≥ 1,90 m**

Bei einer halbseitigen Sperrung stünde der Baumaßnahme ein Arbeitsraum von 0,90 bis 1,60 m zur Verfügung. Darin berücksichtigt sind die einzuhaltenden Mindestbreiten der Arbeitsstättensicherung, Mindestfahrstreifenbreiten der L 01 für den fließenden Kfz-Verkehr unter der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h bis 80 km/h sowie der Sicherheitsabstand zwischen verbleibendem Fahrstreifen und der Leitbarke von 0,25 m. In die Berechnungen sind außerdem die Breiten der vorhandenen Fahrbahnrandmarkierungen eingeflossen.

Der verbleibende Arbeitsraum von 0,90 bis 1,60 m ist zu gering, um die Bauarbeiten halbseitig auszuführen. Daher ist eine Vollsperrung der L 01 während der straßennahmen Baumaßnahmen notwendig.

Station		Vorhandene Mindestfahrbahnbreite der L 01 inkl. Markierung [m]	Arbeitsstättensicherung (S_Q + B_M) [m]	Mindestfahrstreifenbreite bei halbs. Sperrung [m]	Verbleibender Raum für Bauarbeiten / Baufahrzeuge [m]
Von	Bis	-	-	-	**-**
0	175	6,10	≥ 1,50 m	≥ 3,00 m	≥ 1,60 m
900	1.030	5,60	≥ 1,70 m	≥ 3,00 m	≥ 0,90 m
5.310	Bauende	5,80	≥ 1,90 m	≥ 3,00 m	≥ 0,90 m

Während einer Vollsperrung kann der Kfz-Verkehr großräumig über die B 104 / B 105 Selmsdorf umgeleitet werden. Es ist anzunehmen, dass Ortskundige die parallel gelegenen Wege und Straßen über Dassow südlich der L 01 nutzen werden (Bünsdorfer Straße, Dorfstraße, Ulmenweg, Herrmann-Litzendorf-Straße, Lübecker Straße, B 105, L 01).

5.4.2 Bauarbeiten straßenfern

Station		Abstand zur L 01 [m]	
Von	bis	von	bis
175	900	1,75	17,55
1.030	5.310	1,75	104,00

Tabelle 14: Bauarbeiten straßenfern

Die Bauarbeiten abseits der L 01 können feldseitig erfolgen. Die Felder sind über Ackerzufahrten erreichbar.

6 Quellen

[1]

Richtlinien für integrierte Netzgestaltung - RIN, Ausgabe 2008

Aufgestellt: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe „Verkehrsplanung“

[2]

Richtlinien für die Anlage von Landstraßen - RAL, Ausgabe 2012

Aufgestellt: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe „Straßenentwurf“

[3]

Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA, Ausgabe 2010

Aufgestellt: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV),Arbeitsgruppe „Straßenentwurf“

[4]

Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen - RStO 12, Ausgabe 2012

Aufgestellt: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe „Infrastrukturmanagement“

[5]

Richtlinien für die Anlage von Straßen Teil: Querschnitte, Ausgabe 1996

Aufgestellt: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe „Straßenentwurf“

DIESE RICHTLINIE IST NICHT MEHR GÜLTIG

[6]

Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006

Aufgestellt: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe „Straßenentwurf“

[7]

Variantenkurzvergleich zum Bauvorhaben Radweg L 01 Schönberg-Dassow, April 2020

Aufgestellt: PLAN AKZENT Rostock, Landschaftsarchitektin Elke Ringel, Dehmelstraße 4, 18055 Rostock

[8]

L 01, Neubau Radweg, Schönberg – Dassow

Baugrunderkundung und geotechnischer Bericht, April 2021

Aufgestellt: GGU Gesellschaft für Grundbau und Umwelttechnik mbH, Ludwigsluster Chaussee 72, 19061 Schwerin

[9]

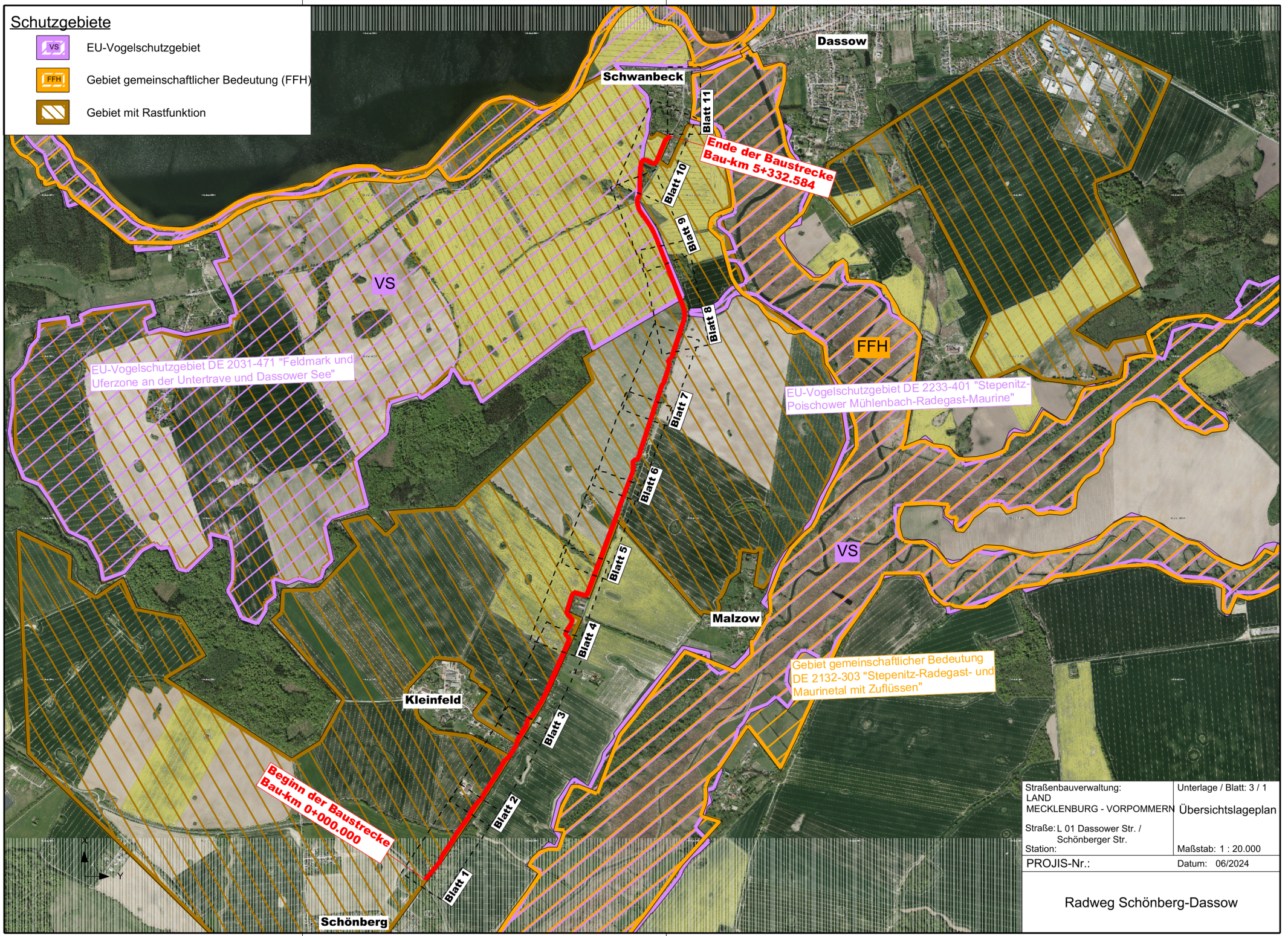
Richtlinien für die verkehrsrechtliche Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen, Ausgabe 2021

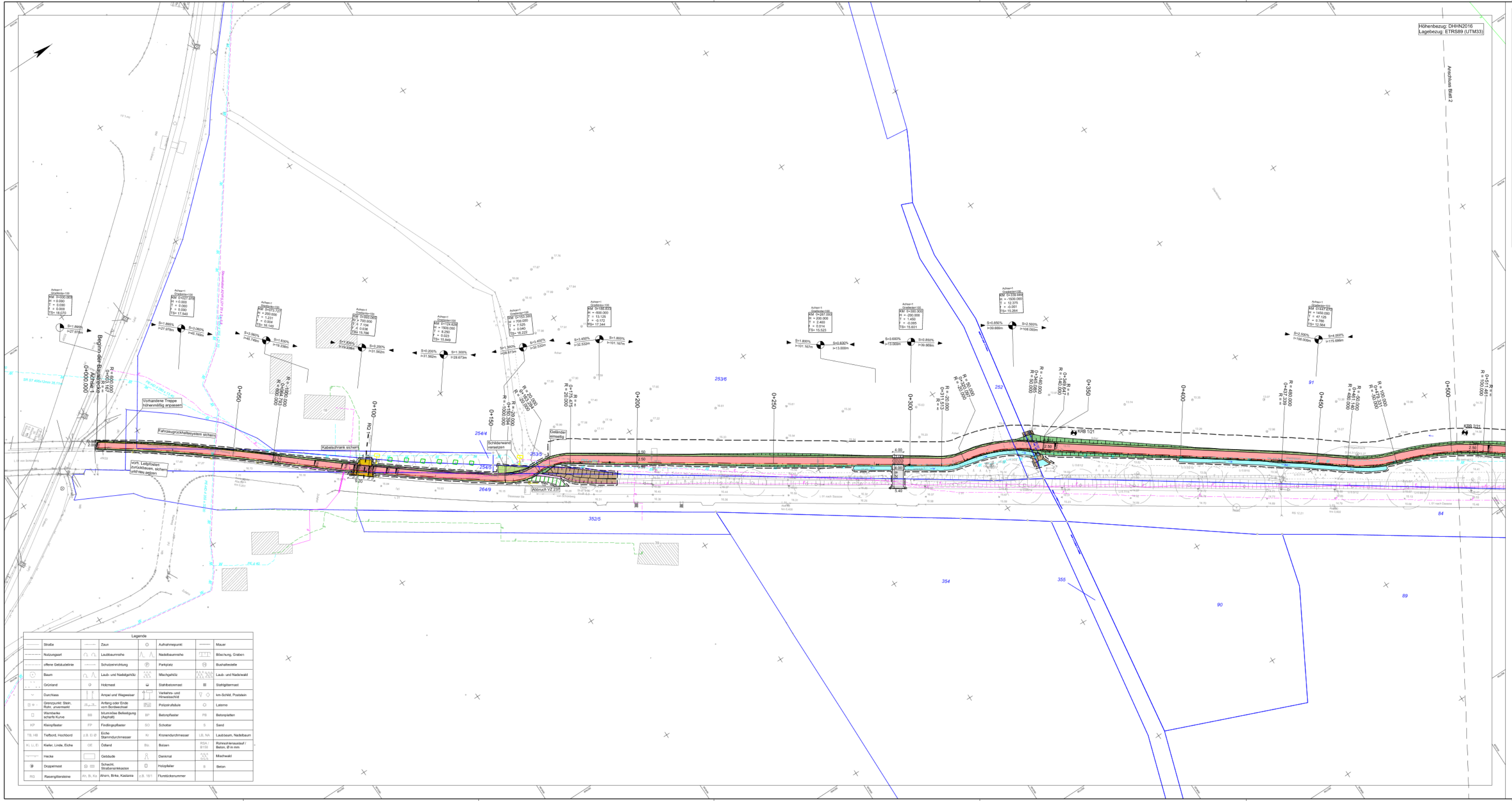
Aufgestellt: Aufgestellt: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe „Verkehrsmanagement“

[10]

Anforderungen an Arbeitsplätze und Verkehrswege auf Baustellen im Grenzbereich zum Straßenverkehr - Straßenbaustellen, Ausgabe 2018

Aufgestellt: Ausschuss für Arbeitsstätten / Bundesministerium für Arbeit und Soziales


Schutzgebiete
VS
EU-Vogelschutzgebiet
FFH
Gebiet gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH)
Gebiet mit Rastfunktion
Dassow
Schwanbeck
Blatt 11
Ende der Baustrecke
Bau-km 5+332.584
Blatt 10
Blatt 9
Blatt 8
VS
EU-Vogelschutzgebiet DE 2031-471 "Feldmark und Uferzone an der Untertrave und Dassower See"
FFH
EU-Vogelschutzgebiet DE 2233-401 "Stepenitz-Poischower Mühlenbach-Radegast-Maurine"
Blatt 7
Blatt 6
Blatt 5
Blatt 4
Malzow
VS
Gebiet gemeinschaftlicher Bedeutung DE 2132-303 "Stepenitz-Radegast- und Maurinetal mit Zuflüssen"
Kleinfeld
Blatt 3
Blatt 2
Beginn der Baustrecke
Bau-km 0+000.000
Blatt 1
Schönberg
X
Y
Straßenbauverwaltung:
LAND
MECKLENBURG - VORPOMMERN
Straße: L 01 Dassower Str. / Schönberger Str.
Station:
Unterlage / Blatt: 3 / 1
Übersichtslageplan
Maßstab: 1 : 20.000
PROJIS-Nr.:
Datum: 06/2024
Radweg Schönberg-Dassow



Zeichenerklärung

Planung

- Einschnittsböschung
- Bankett
- Radweg (Asphalt)
- Bankett
- Dammböschung
- Gemeinsamer Geh-/Radweg (Pflaster Beton)
- Ackerzufahrt (Asphalt)
- Sicherheitstrennstreifen (Beton), hellgrau
- Zufahrt (Asphalt)
- Asphaltrückschnitt
- Rekultivierung
- verstärkter Oberbau
- Nebenfläche
- Ein- und Ausstiegsbereich (Pflaster Beton, dunkelgrau)
- Mulde mit Fließpfeil
- Graben
- Hochbord 12 cm Ansicht
- Tiefbord 0 cm Ansicht
- Rundbord
- Geländer

Achse= 1
Gradiente= 1
KM 3+786.000
H = 1000.000
T = 12.500
f = 0.078
TS= 23.935
S=1.300% l=389.900m S=1.200% l=147.000m
Neigungsbrechpunkt mit Angabe vonAusrundungshalbmesser, Längsneigung und Abstand zum nächsten Neigungsbrechpunkt

- Hochpunkt
- Tiefpunkt
- Radweg-querneigung 2.5%
- Abbruch
- Baumschutz
- KRB 29/21 Bohrpunkt
- Schacht und Umpflasterung erhöhen
- Wegweiser aufnehmen, sichern und neu setzten
- Holzzaun aufnehmen, sichern und neu setzten
- Baufeldgrenze

Entwässerung

geplant

- Durchlass

Verwaltung

- Flurgrenze
- Gemarkungsgrenze
- Flurstücksgrenze

Versorgungseinrichtungen

vorhanden

- Fernmeldekabel (Edis)
- Mittelspannungskabel (Edis)
- Niedrigspannungskabel (Edis)
- Lichtwellenleiterkabel (WEMACOM)
- Abwasserdruckrohrleitung (Zweckverband Grevesmühlen)
- Regenwasserrleitung (Zweckverband Grevesmühlen)
- Schmutzwasserleitungl (Zweckverband Grevesmühlen)
- Steuerkabel (Zweckverband Grevesmühlen)
- Stromkabel (Zweckverband Grevesmühlen)
- Trinkwasserleitung (Zweckverband Grevesmühlen)
- Kabeltrasse (BayWa r.e.)
- Gas Hochdruckleitung (TraveNetz)
- Gas Niederdruckleitung (TraveNetz)
- Stromleitung (TraveNetz)
- Fernmeldekabel mit mindestens einem Rohr (Telekom)
- Fernmeldekabel alle Kabel erdverlegt (Telekom)
- Fernmeldekabel oberirdisch verlegt (Telekom)

MECKLENBURGISCHES INGENIEURBÜRO FÜR VERKEHRSBAU GMBH
Zweigniederlassung Rostock
Industriestraße 8, 18069 Rostock
Telefon: 0381/207880
Rostock, den 06/2024
Leiter der Zweigniederlassung

Bearb.:	06/2024	Blindow
Gez.:	06/2024	Baumgardt
Gepr.:	06/2024	Schrameyer

F:\Zeichnen\TWOcivil\Projekte\197655_EP_BGT_Radweg_Schoenberg-Dassow 19.06.2024

Straßenbauverwaltung
Mecklenburg - Vorpommern
Straßenbauamt Schwerin
Pampower Str. 68, 19061 Schwerin

Bearb.:		
Gepr.:		
Gepr.:		

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

ENTWURFSPLANUNG

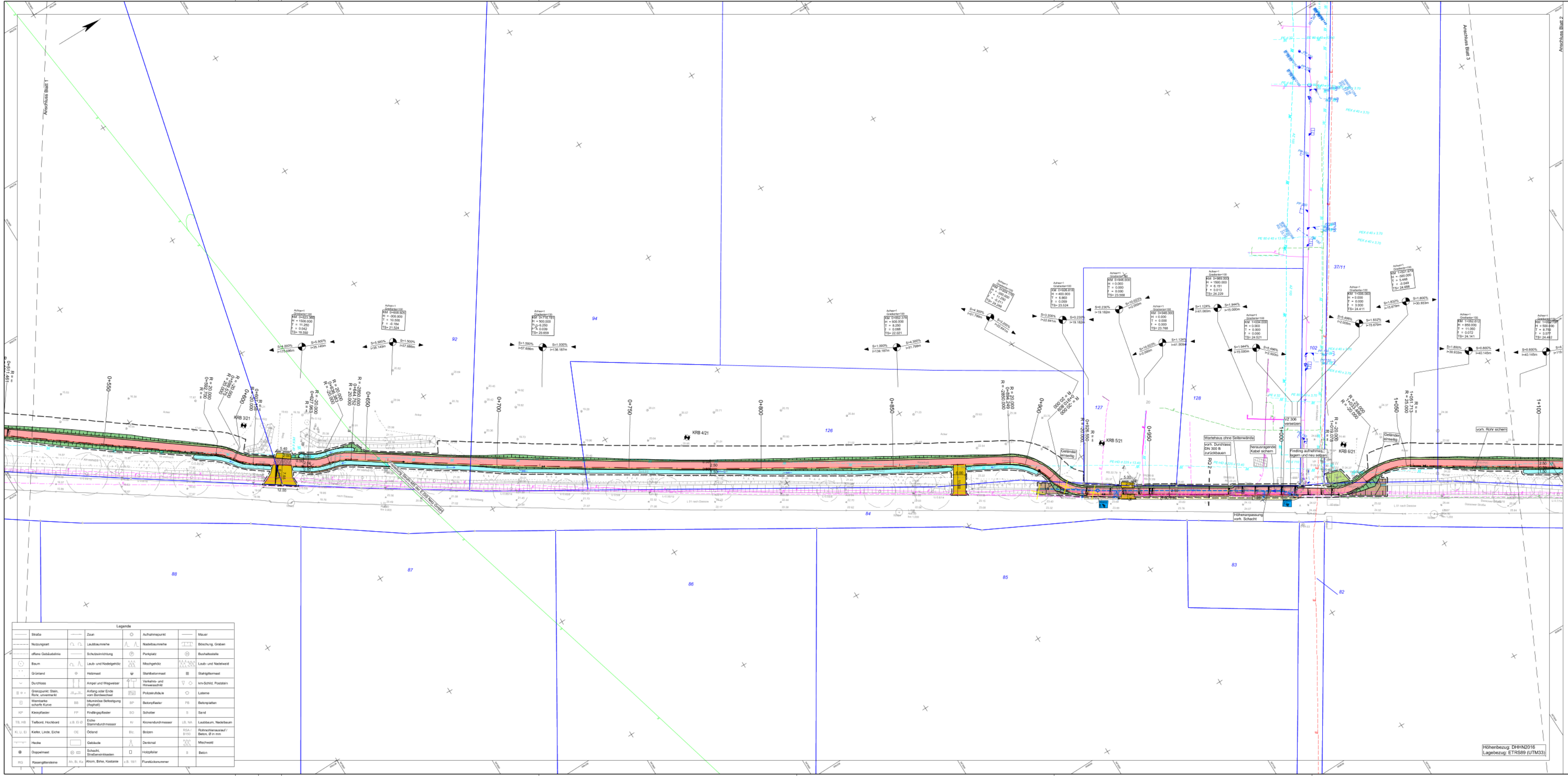
Straßenbauverwaltung:
LAND MECKLENBURG - VORPOMMERN
Straße : L01 Dassower Str. / Schönberger Str.
PROJIS-Nr.:

Unterlage / Blatt-Nr.: 5 / 1
Lageplan
Maßstab: 1 : 500

Radweg Schönberg-Dassow

Aufgestellt:

i.A. ....
Rostock, den



Zeichenerklärung

Planung

- Einschnittsböschung
- Bankett
- Radweg (Asphalt)
- Bankett
- Dammböschung
- Gemeinsamer Geh-/Radweg (Pflaster Beton)
- Ackerzufahrt (Asphalt)
- Sicherheitstrennstreifen (Beton), hellgrau
- Zufahrt (Asphalt)
- Asphaltrückschnitt
- Rekultivierung
- verstärkter Oberbau
- Nebenfläche
- Ein- und Ausstiegsbereich (Pflaster Beton, dunkelgrau)
- Mulde mit Fließpfeil
- Graben
- Hochbord 12 cm Ansicht
- Tiefbord 0 cm Ansicht
- Rundbord
- Geländer

Achse= 1
Gradiente= 1
KM 3+786.000
H = 1000.000
T = 12.500
f = 0.078
TS= 23.935
S=1.300% l=389.900m
S=1.200% l=147.000m

- Neigungsbrechpunkt mit Angabe vonAusrundungshalbmesser, Längsneigung und Abstand zum nächsten Neigungsbrechpunkt
- Hochpunkt
- Tiefpunkt
- Radweg-querneigung 2.5%
- Abbruch
- Baumschutz
- KRB 29/21 Bohrpunkt
- Schacht und Umpflasterung erhöhen
- Wegweiser aufnehmen, sichern und neu setzten
- Holzzaun aufnehmen, sichern und neu setzten
- Baufeldgrenze

Entwässerung

geplant

- Durchlass

Verwaltung

- Flurgrenze
- Gemarkungsgrenze
- Flurstücksgrenze

Versorgungseinrichtungen

vorhanden

- Fernmeldekabel (Edis)
- Mittelspannungskabel (Edis)
- Niedrigspannungskabel (Edis)
- Lichtwellenleiterkabel (WEMACOM)
- Abwasserdruckrohrleitung (Zweckverband Grevesmühlen)
- Regenwasserrleitung (Zweckverband Grevesmühlen)
- Schmutzwasserleitungl (Zweckverband Grevesmühlen)
- Steuerkabel (Zweckverband Grevesmühlen)
- Stromkabel (Zweckverband Grevesmühlen)
- Trinkwasserleitung (Zweckverband Grevesmühlen)
- Kabeltrasse (BayWa r.e.)
- Gas Hochdruckleitung (TraveNetz)
- Gas Niederdruckleitung (TraveNetz)
- Stromleitung (TraveNetz)
- Fernmeldekabel mit mindestens einem Rohr (Telekom)
- Fernmeldekabel alle Kabel erdverlegt (Telekom)
- Fernmeldekabel oberirdisch verlegt (Telekom)

MECKLENBURGISCHES INGENIEURBÜRO FÜR VERKEHRSBAU GMBH
Zweigniederlassung Rostock
Industriestraße 8, 18069 Rostock
Telefon: 0381/207880
Rostock, den 06/2024
Leiter der Zweigniederlassung

Bearb.:	06/2024	Blindow
Gez.:	06/2024	Baumgardt
Gepr.:	06/2024	Schrameyer

F:\Zeichner\TW\Ocivil\Projekte\197855_EP_BGT_Radweg_Schoenberg-Dassow 19.06.2024

Straßenbauverwaltung
Mecklenburg - Vorpommern
Straßenbauamt Schwerin
Pampower Str. 68, 19061 Schwerin

Bearb.:		
Gepr.:		
Gepr.:		

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

ENTWURFSPLANUNG

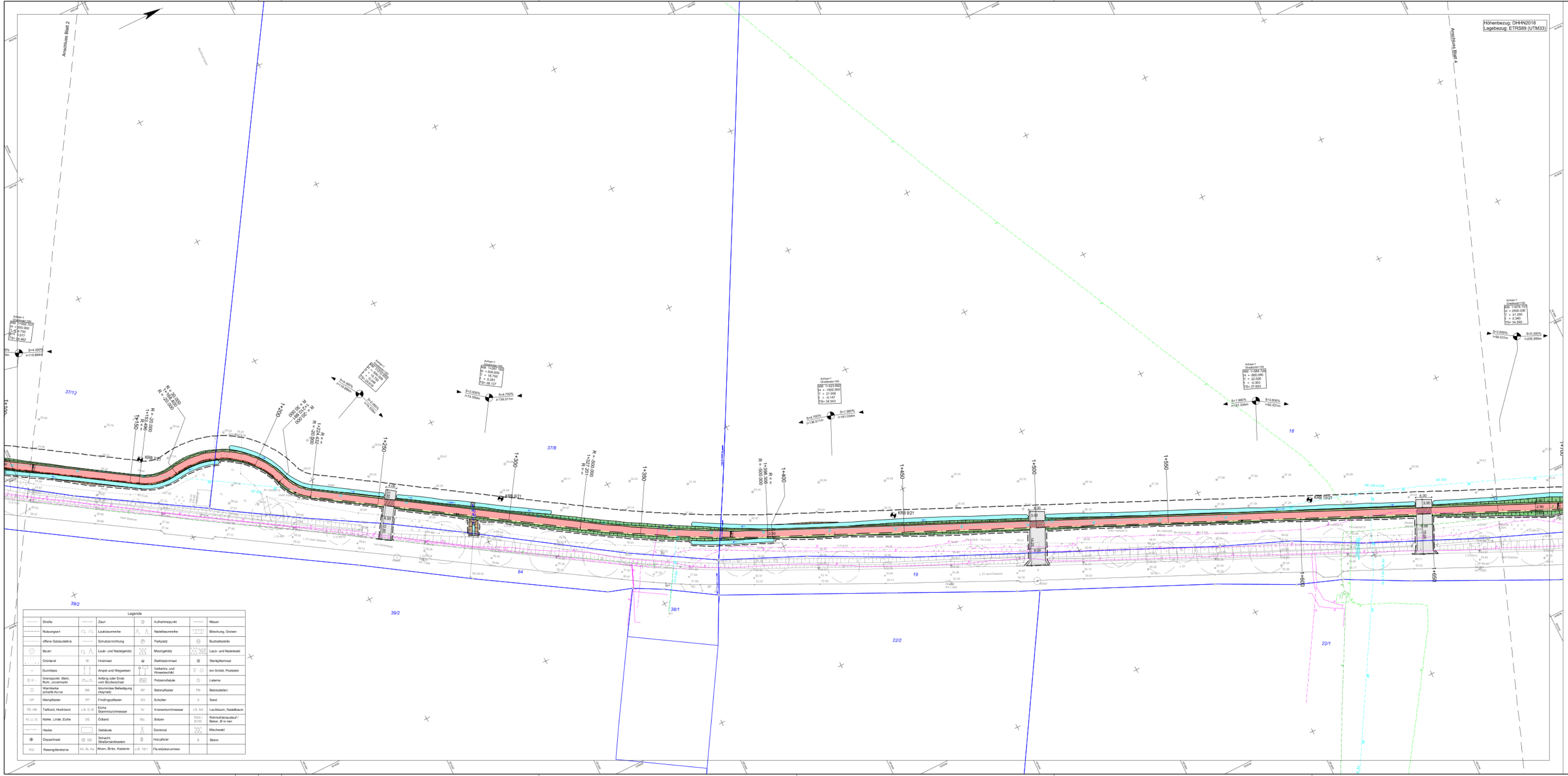
Straßenbauverwaltung:
LAND MECKLENBURG - VORPOMMERN
Straße : L01 Dassower Str. / Schönberger Str.
PROJIS-Nr.:

Unterlage / Blatt-Nr.: 5 / 2
Lageplan
Maßstab: 1 : 500

Radweg Schönberg-Dassow

Aufgestellt:

i.A. ....
Rostock, den



Legende

	Straße		Zaun		Aufnahmepunkt		Mauer
	Nutzungsart		Laubbaumreihe		Nadelbaumreihe		Böschung, Graben
	offene Gebäudelinie		Schutzeinrichtung		Parkplatz		Bushaltestelle
	Baum		Laub- und Nadelgehölz		Mischgehölz		Laub- und Nadelwald
	Grünland		Holzmast		Stahlbetonmast		Stahlgittermast
	Durchlass		Ampel und Wegweiser		Verkehrs- und Hinweisschild		km-Schild, Poststein
	Grenzpunkt: Stein, Rohr, unvermarkt		Anfang oder Ende vom Bordwechsel		Polizeirufsäule		Laterne
	Warnbarke scharfe Kurve	BB	bituminöse Befestigung (Asphalt)	BP	Betonpflaster	PB	Betonplatten
KP	Kleinpflaster	FP	Findlingspflaster	SO	Schotter	S	Sand
TB, HB	Tiefbord, Hochbord	z.B. Ei Ø	Eiche Stammdurchmesser	Kr	Kronendurchmesser	LB, NA	Laubbaum, Nadelbaum
Ki, Li, Ei	Kiefer, Linde, Eiche	OE	Ödland	Blz.	Bolzen	RSA / B150	Rohrsohlenauslauf / Beton, Ø in mm
	Hecke		Gebäude		Denkmal		Mischwald
	Doppelmast		Schacht, Straßeneinlaufkasten		Holzpfeiler	B	Beton
RG	Rasengittersteine	Ah, Bi, Ka	Ahorn, Birke, Kastanie	z.B. 18/1	Flurstücksnummer		

Zeichenerklärung

Planung

- Einschnittsböschung
- Bankett
- Radweg (Asphalt)
- Bankett
- Dammböschung
- Gemeinsamer Geh-/Radweg (Pflaster Beton)
- Ackerzufahrt (Asphalt)
- Sicherheitstrennstreifen (Beton), hellgrau
- Zufahrt (Asphalt)
- Asphaltrückschnitt
- Rekultivierung
- verstärkter Oberbau
- Nebenfläche
- Ein- und Ausstiegsbereich (Pflaster Beton, dunkelgrau)
- Mulde mit Fließpfeil
- Graben
- Hochbord 12 cm Ansicht
- Tiefbord 0 cm Ansicht
- Rundbord
- Geländer

Achse= 1
Gradiente= 1
KM 3+786.000
H = 1000.000
T = 12.500
f = 0.078
TS= 23.935
S=1.300% l=389.900m
S=1.200% l=147.000m

- Neigungsbrechpunkt mit Angabe vonAusrundungshalbmesser, Längsneigung und Abstand zum nächsten Neigungsbrechpunkt
- Hochpunkt
- Tiefpunkt
- Radweg-querneigung 2.5%
- Abbruch
- Baumschutz
- KRB 29/21 Bohrpunkt
- Schacht und Umpflasterung erhöhen
- Wegweiser aufnehmen, sichern und neu setzten
- Holzzaun aufnehmen, sichern und neu setzten
- Baufeldgrenze

Entwässerung

geplant

- Durchlass

Verwaltung

- Flurgrenze
- Gemarkungsgrenze
- Flurstücksgrenze

Versorgungseinrichtungen

vorhanden

- Fernmeldekabel (Edis)
- Mittelspannungskabel (Edis)
- Niedrigspannungskabel (Edis)
- Lichtwellenleiterkabel (WEMACOM)
- Abwasserdruckrohrleitung (Zweckverband Grevesmühlen)
- Regenwasserleitung (Zweckverband Grevesmühlen)
- Schmutzwasserleitungl (Zweckverband Grevesmühlen)
- Steuerkabel (Zweckverband Grevesmühlen)
- Stromkabel (Zweckverband Grevesmühlen)
- Trinkwasserleitung (Zweckverband Grevesmühlen)
- Kabeltrasse (BayWa r.e.)
- Gas Hochdruckleitung (TraveNetz)
- Gas Niederdruckleitung (TraveNetz)
- Stromleitung (TraveNetz)
- Fernmeldekabel mit mindestens einem Rohr (Telekom)
- Fernmeldekabel alle Kabel erdverlegt (Telekom)
- Fernmeldekabel oberirdisch verlegt (Telekom)

MECKLENBURGISCHES INGENIEURBÜRO FÜR VERKEHRSBAU GMBH
Zweigniederlassung Rostock
Rostock, den 06/2024
Leiter der Zweigniederlassung

Bearb.:	06/2024	Blindow
Gez.:	06/2024	Baumgardt
Gepr.:	06/2024	Schrameyer

19.06.2024

Straßenbauverwaltung
Mecklenburg - Vorpommern
Straßenbauamt Schwerin
Pampower Str. 68, 19061 Schwerin

Bearb.:	
Gepr.:	
Gepr.:	

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

ENTWURFSPLANUNG

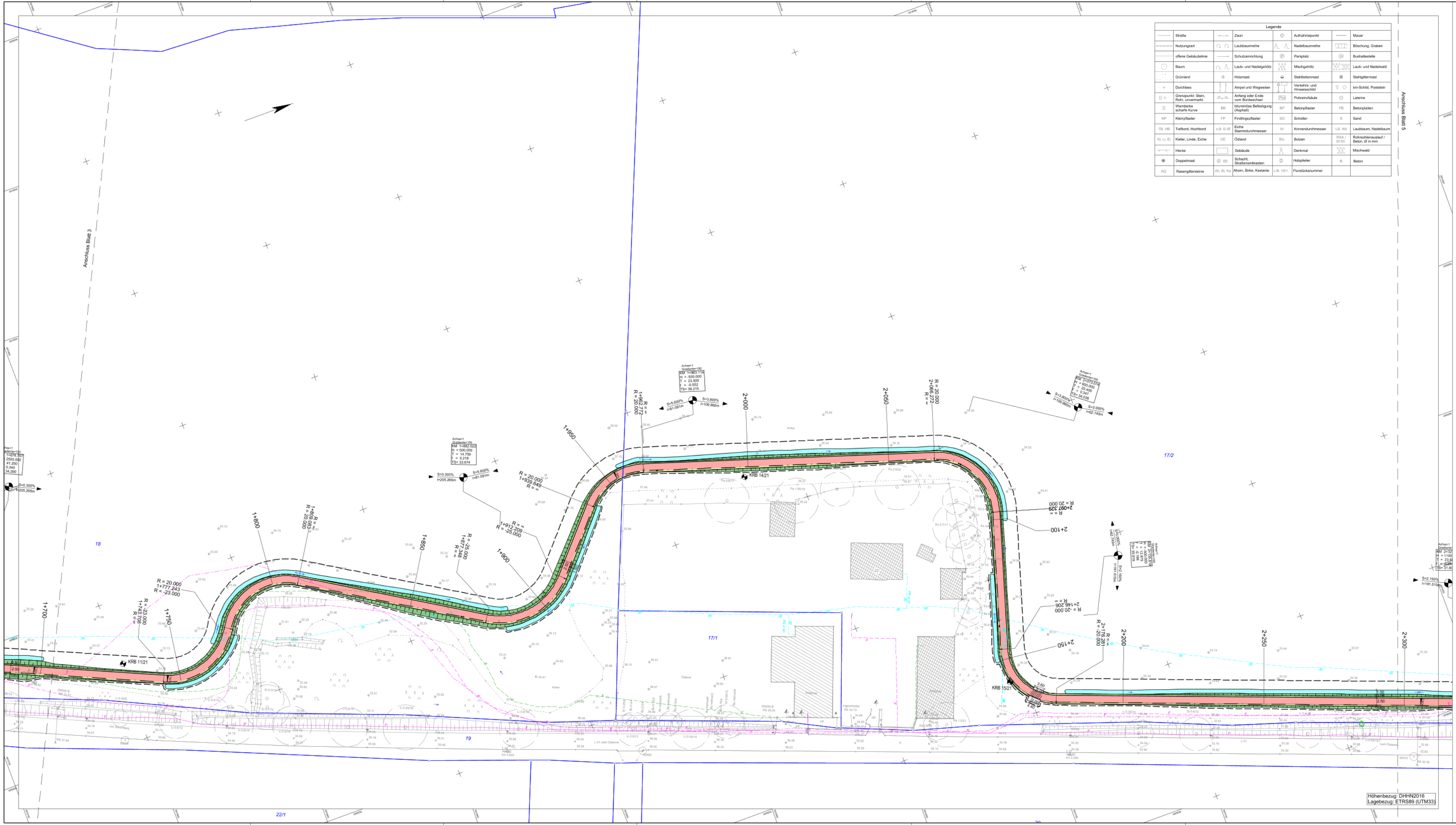
Straßenbauverwaltung:
LAND MECKLENBURG - VORPOMMERN
Straße : L01 Dassower Str. / Schönberger Str.
PROJIS-Nr.:

Unterlage / Blatt-Nr.: 5 / 3
Lageplan
Maßstab: 1 : 500

Radweg Schönberg-Dassow

Aufgestellt:

i.A. ....
Rostock, den



Zeichenerklärung

Planung

- Einschnittsböschung
- Bankett
- Radweg (Asphalt)
- Bankett
- Dammböschung
- Gemeinsamer Geh-/Radweg (Pflaster Beton)
- Ackerzufahrt (Asphalt)
- Sicherheitstrennstreifen (Beton), hellgrau
- Zufahrt (Asphalt)
- Asphaltrückschnitt
- Rekultivierung
- verstärkter Oberbau
- Nebenfläche
- Ein- und Ausstiegsbereich (Pflaster Beton, dunkelgrau)
- Mulde mit Fließpfeil
- Graben
- Hochbord 12 cm Ansicht
- Tiefbord 0 cm Ansicht
- Rundbord
- Geländer

Achse= 1
Gradiente= 1
KM 3+786.000
H = 1000.000
T = 12.500
f = 0.078
TS= 23.935
S=1.300% l=389.900m
S=1.200% l=147.000m

- Neigungsbrechpunkt mit Angabe vonAusrundungshalbmesser, Längsneigung und Abstand zum nächsten Neigungsbrechpunkt
- Hochpunkt
- Tiefpunkt
- Radwegquerneigung 2.5%
- Abbruch
- Baumschutz
- KRB 29/21 Bohrpunkt
- Schacht und Umpflasterung erhöhen
- Wegweiser aufnehmen, sichern und neu setzten
- Holzzaun aufnehmen, sichern und neu setzten
- Baufeldgrenze

Entwässerung

geplant

- Durchlass

Verwaltung

- Flurgrenze
- Gemarkungsgrenze
- Flurstücksgrenze

Versorgungseinrichtungen

vorhanden

- Fernmeldekabel (Edis)
- Mittelspannungskabel (Edis)
- Niedrigspannungskabel (Edis)
- Lichtwellenleiterkabel (WEMACOM)
- Abwasserdruckrohrleitung (Zweckverband Grevesmühlen)
- Regenwasserrleitung (Zweckverband Grevesmühlen)
- Schmutzwasserleitungl (Zweckverband Grevesmühlen)
- Steuerkabel (Zweckverband Grevesmühlen)
- Stromkabel (Zweckverband Grevesmühlen)
- Trinkwasserleitung (Zweckverband Grevesmühlen)
- Kabeltrasse (BayWa r.e.)
- Gas Hochdruckleitung (TraveNetz)
- Gas Niederdruckleitung (TraveNetz)
- Stromleitung (TraveNetz)
- Fernmeldekabel mit mindestens einem Rohr (Telekom)
- Fernmeldekabel alle Kabel erdverlegt (Telekom)
- Fernmeldekabel oberirdisch verlegt (Telekom)

MECKLENBURGISCHES INGENIEURBÜRO FÜR VERKEHRSBAU GMBH
Zweigniederlassung Rostock
Industriestraße 8, 18069 Rostock
Telefon: 0381/207880
Rostock, den 06/2024
Leiter der Zweigniederlassung

Bearb.:	06/2024	Blindow
Gez.:	06/2024	Baumgardt
Gepr.:	06/2024	Schrameyer

F:\Zeichner\TWDciv\Projekte\197855_EP_BGT_Radweg_Schoenberg-Dassow 19.06.2024

Straßenbauverwaltung
Mecklenburg - Vorpommern
Straßenbauamt Schwerin
Pampower Str. 68, 19061 Schwerin

Bearb.:		
Gepr.:		
Gepr.:		

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

ENTWURFSPLANUNG

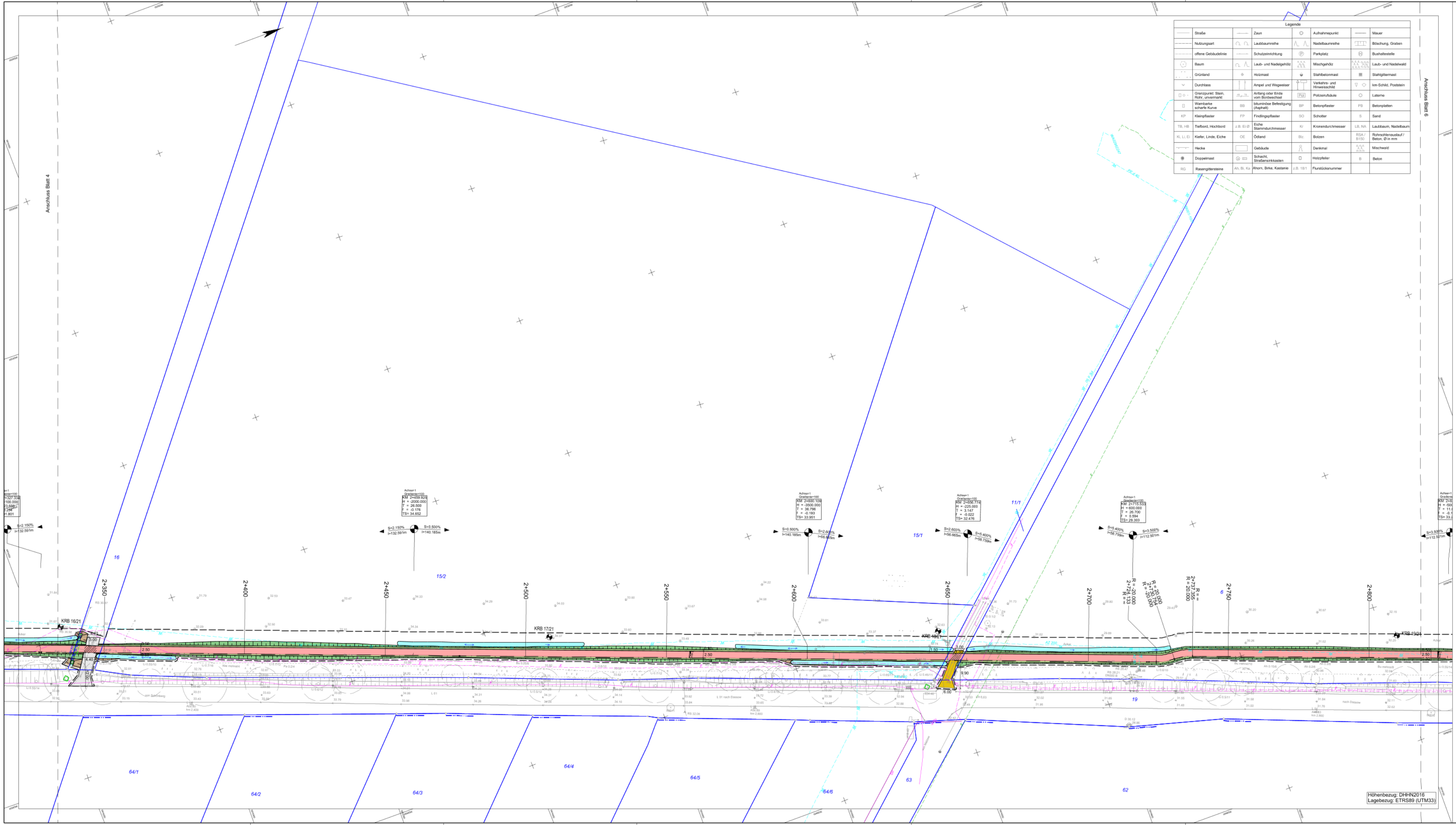
Straßenbauverwaltung:
LAND MECKLENBURG - VORPOMMERN
Straße : L01 Dassower Str. / Schönberger Str.
PROJIS-Nr.:

Unterlage / Blatt-Nr.: 5 / 4
Lageplan
Maßstab: 1 : 500

Radweg Schönberg-Dassow

Aufgestellt:

i.A. ....
Rostock, den



Zeichenerklärung

Planung

Einschnittsböschung
Bankett
Radweg (Asphalt)
Bankett
Dammböschung
Gemeinsamer Geh-/Radweg (Pflaster Beton)
Ackerzufahrt (Asphalt)
Sicherheitstrennstreifen (Beton), hellgrau
Zufahrt (Asphalt)
Asphaltrückschnitt
Rekultivierung
verstärkter Oberbau
Nebenfläche
Ein- und Ausstiegsbereich (Pflaster Beton, dunkelgrau)
Mulde mit Fließpfeil
Graben
Hochbord 12 cm Ansicht
Tiefbord 0 cm Ansicht
Rundbord
Geländer

Achse= 1
Gradiente= 1
KM 3+786.000
H = 1000.000
T = 12.500
f = 0.078
TS= 23.935
S=1.300% l=389.900m
S=1.200% l=147.000m
Neigungsbrechpunkt mit Angabe vonAusrundungshalbmesser, Längsneigung und Abstand zum nächsten Neigungsbrechpunkt

Hochpunkt
Tiefpunkt
2.5% Radweg-querneigung 2.5%
Abbruch
Baumschutz
KRB 29/21 Bohrpunkt
Schacht und Umpflasterung erhöhen
Wegweiser aufnehmen, sichern und neu setzten
Holzzaun aufnehmen, sichern und neu setzten
Baufeldgrenze

Entwässerung

geplant

Durchlass

Verwaltung

Flurgrenze
Gemarkungsgrenze
Flurstücksgrenze

Versorgungseinrichtungen

vorhanden

Fernmeldekabel (Edis)
Mittelspannungskabel (Edis)
Niedrigspannungskabel (Edis)
Lichtwellenleiterkabel (WEMACOM)
Abwasserdruckrohrleitung (Zweckverband Grevesmühlen)
Regenwasserrleitung (Zweckverband Grevesmühlen)
Schmutzwasserleitungl (Zweckverband Grevesmühlen)
Steuerkabel (Zweckverband Grevesmühlen)
Stromkabel (Zweckverband Grevesmühlen)
Trinkwasserleitung (Zweckverband Grevesmühlen)
Kabeltrasse (BayWa r.e.)
Gas Hochdruckleitung (TraveNetz)
Gas Niederdruckleitung (TraveNetz)
Stromleitung (TraveNetz)
Fernmeldekabel mit mindestens einem Rohr (Telekom)
Fernmeldekabel alle Kabel erdverlegt (Telekom)
Fernmeldekabel oberirdisch verlegt (Telekom)

MECKLENBURGISCHES INGENIEURBÜRO FÜR VERKEHRSBAU GMBH
Zweigniederlassung Rostock
Industriestraße 8, 18069 Rostock
Telefon: 0381/207880
Rostock, den 06/2024
Leiter der Zweigniederlassung

Bearb.:	06/2024	Blindow
Gez.:	06/2024	Baumgardt
Gepr.:	06/2024	Schrameyer

F:\Zeichner\TWOcivil\Projekte\197855_EP_BGT_Radweg_Schoenberg-Dassow 19.06.2024

Straßenbauverwaltung
Mecklenburg - Vorpommern
Straßenbauamt Schwerin
Pampower Str. 68, 19061 Schwerin

Bearb.:	
Gepr.:	
Gepr.:	

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

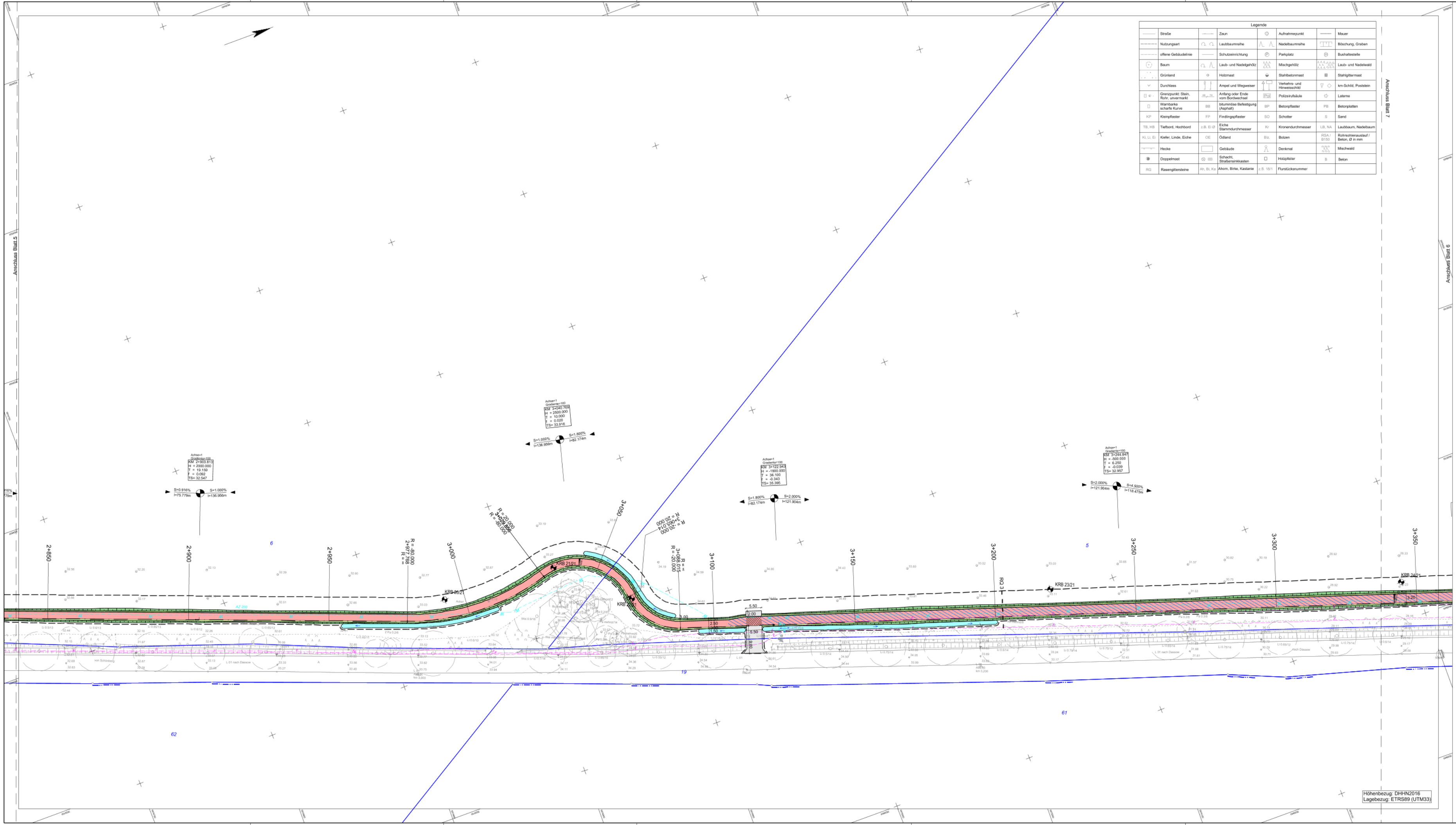
ENTWURFSPLANUNG

Straßenbauverwaltung:
LAND MECKLENBURG - VORPOMMERN
Straße : L01 Dassower Str. / Schönberger Str.
PROJIS-Nr.:

Unterlage / Blatt-Nr.: 5 / 5
Lageplan
Maßstab: 1 : 500

Radweg Schönberg-Dassow

Aufgestellt:
i.A. ....
Rostock, den



Zeichenerklärung

Planung

- Einschnittsböschung
- Bankett
- Radweg (Asphalt)
- Bankett
- Dammböschung
- Gemeinsamer Geh-/Radweg (Pflaster Beton)
- Ackerzufahrt (Asphalt)
- Sicherheitstrennstreifen (Beton), hellgrau
- Zufahrt (Asphalt)
- Asphaltrückschnitt
- Rekultivierung
- verstärkter Oberbau
- Nebenfläche
- Ein- und Ausstiegsbereich (Pflaster Beton, dunkelgrau)
- Mulde mit Fließpfeil
- Graben
- Hochbord 12 cm Ansicht
- Tiefbord 0 cm Ansicht
- Rundbord
- Geländer

Achse= 1
Gradiente= 1
KM 3+786.000
H = 1000.000
T = 12.500
f = 0.078
TS= 23.935
S=1.300% l=389.900m
S=1.200% l=147.000m

- Neigungsbrechpunkt mit Angabe vonAusrundungshalbmesser, Längsneigung und Abstand zum nächsten Neigungsbrechpunkt
- Hochpunkt
- Tiefpunkt
- 2.5% Radweg-querneigung 2.5%
- Abbruch
- Baumschutz
- KRB 29/21 Bohrpunkt
- Schacht und Umpflasterung erhöhen
- Wegweiser aufnehmen, sichern und neu setzten
- Holzzaun aufnehmen, sichern und neu setzten
- Baufeldgrenze

Entwässerung

geplant

- Durchlass

Verwaltung

- Flurgrenze
- Gemarkungsgrenze
- Flurstücksgrenze

Versorgungseinrichtungen

vorhanden

- Fernmeldekabel (Edis)
- Mittelspannungskabel (Edis)
- Niedrigspannungskabel (Edis)
- Lichtwellenleiterkabel (WEMACOM)
- Abwasserdruckrohrleitung (Zweckverband Grevesmühlen)
- Regenwasserrleitung (Zweckverband Grevesmühlen)
- Schmutzwasserleitungl (Zweckverband Grevesmühlen)
- Steuerkabel (Zweckverband Grevesmühlen)
- Stromkabel (Zweckverband Grevesmühlen)
- Trinkwasserleitung (Zweckverband Grevesmühlen)
- Kabeltrasse (BayWa r.e.)
- Gas Hochdruckleitung (TraveNetz)
- Gas Niederdruckleitung (TraveNetz)
- Stromleitung (TraveNetz)
- Fernmeldekabel mit mindestens einem Rohr (Telekom)
- Fernmeldekabel alle Kabel erdverlegt (Telekom)
- Fernmeldekabel oberirdisch verlegt (Telekom)

MECKLENBURGISCHES INGENIEURBÜRO FÜR VERKEHRSBAU GMBH
Zweigniederlassung Rostock
Industriestraße 8, 18069 Rostock
Telefon: 0381/207880
Rostock, den 06/2024
Leiter der Zweigniederlassung

Bearb.:	06/2024	Blindow
Gez.:	06/2024	Baumgardt
Gepr.:	06/2024	Schrameyer

F:\Zeichnen\TWOcivil\Projekte\197855_EP_BGT_Radweg_Schoenberg-Dassow 19.06.2024

Straßenbauverwaltung
Mecklenburg - Vorpommern
Straßenbauamt Schwerin
Pampower Str. 68, 19061 Schwerin

Bearb.:		
Gepr.:		
Gepr.:		

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

ENTWURFSPLANUNG

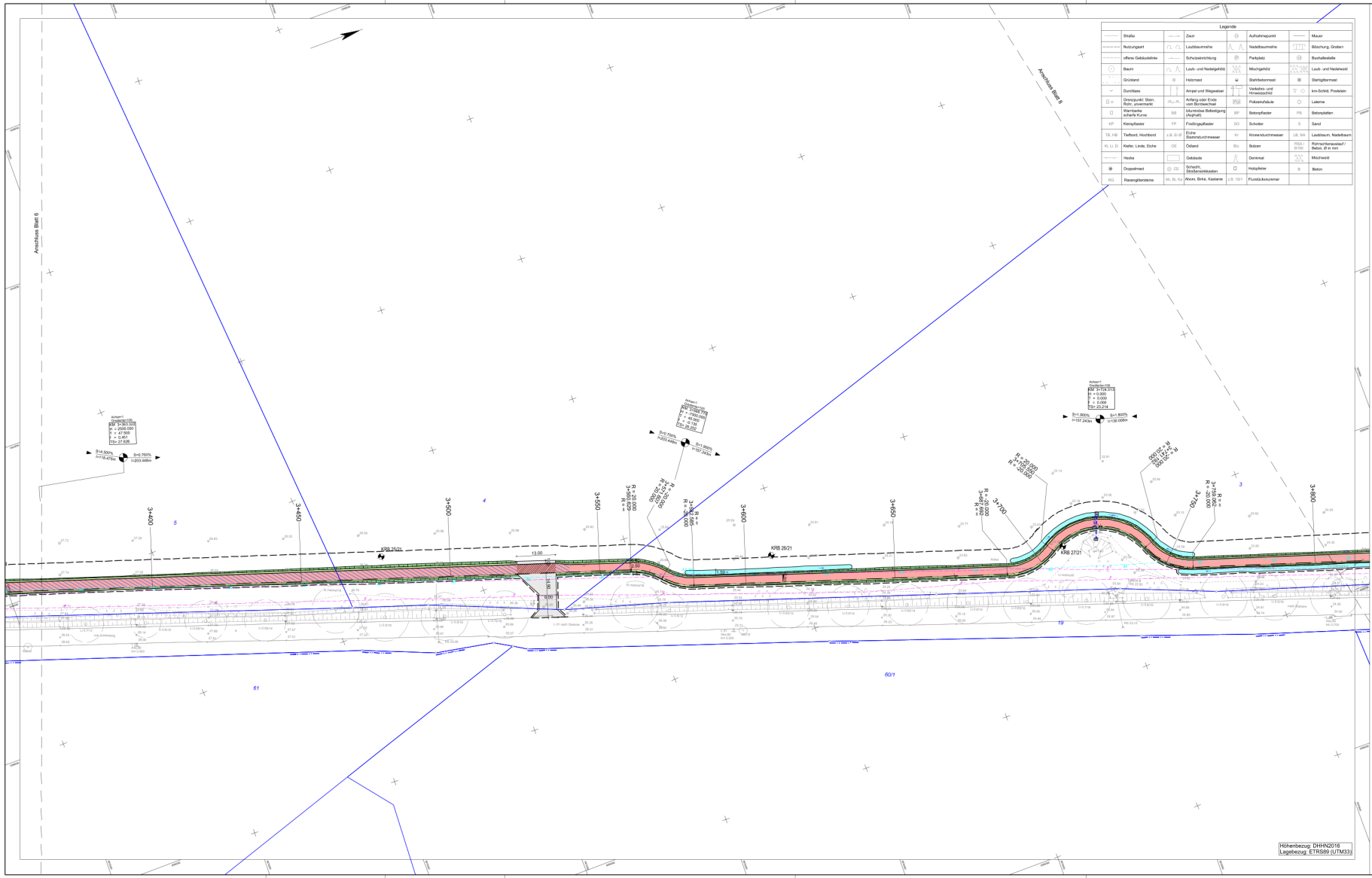
Straßenbauverwaltung:
LAND MECKLENBURG - VORPOMMERN
Straße : L01 Dassower Str. / Schönberger Str.
PROJIS-Nr.:

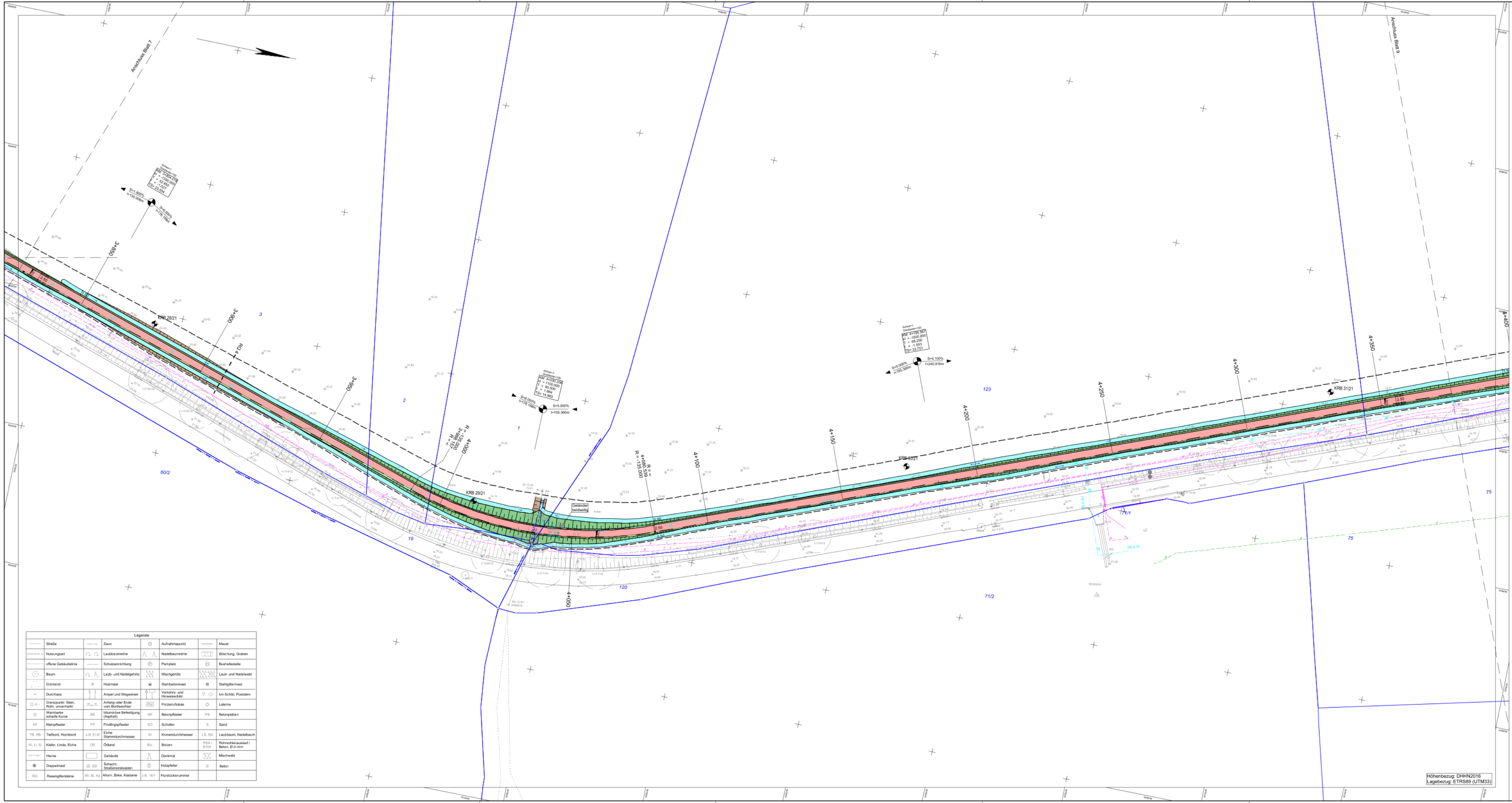
Unterlage / Blatt-Nr.: 5 / 6
Lageplan
Maßstab: 1 : 500

Radweg Schönberg-Dassow

Aufgestellt:

i.A. ....
Rostock, den


Anschluss Blatt 6
Anschluss Blatt 6
3+400
3+450
3+500
3+550
3+600
3+650
3+700
3+750
3+800
KRB 26/21
KRB 27/21
KRB 26/21
13.00
5.50
6.00
R = 20.000
R = 25.000
R = 30.000
R = 40.000
R = 50.000
R = 60.000
R = 70.000
R = 80.000
R = 90.000
R = 100.000
R = 120.000
R = 150.000
R = 200.000
R = 250.000
R = 300.000
R = 400.000
R = 500.000
R = 600.000
R = 700.000
R = 800.000
R = 900.000
R = 1000.000
R = 1200.000
R = 1500.000
R = 2000.000
R = 2500.000
R = 3000.000
R = 4000.000
R = 5000.000
R = 6000.000
R = 7000.000
R = 8000.000
R = 9000.000
R = 10000.000
R = 12000.000
R = 15000.000
R = 20000.000
R = 25000.000
R = 30000.000
R = 40000.000
R = 50000.000
R = 60000.000
R = 70000.000
R = 80000.000
R = 90000.000
R = 100000.000
R = 120000.000
R = 150000.000
R = 200000.000
R = 250000.000
R = 300000.000
R = 400000.000
R = 500000.000
R = 600000.000
R = 700000.000
R = 800000.000
R = 900000.000
R = 1000000.000
R = 1200000.000
R = 1500000.000
R = 2000000.000
R = 2500000.000
R = 3000000.000
R = 4000000.000
R = 5000000.000
R = 6000000.000
R = 7000000.000
R = 8000000.000
R = 9000000.000
R = 10000000.000
R = 12000000.000
R = 15000000.000
R = 20000000.000
R = 25000000.000
R = 30000000.000
R = 40000000.000
R = 50000000.000
R = 60000000.000
R = 70000000.000
R = 80000000.000
R = 90000000.000
R = 100000000.000
R = 120000000.000
R = 150000000.000
R = 200000000.000
R = 250000000.000
R = 300000000.000
R = 400000000.000
R = 500000000.000
R = 600000000.000
R = 700000000.000
R = 800000000.000
R = 900000000.000
R = 1000000000.000
R = 1200000000.000
R = 1500000000.000
R = 2000000000.000
R = 2500000000.000
R = 3000000000.000
R = 4000000000.000
R = 5000000000.000
R = 6000000000.000
R = 7000000000.000
R = 8000000000.000
R = 9000000000.000
R = 10000000000.000
R = 12000000000.000
R = 15000000000.000
R = 20000000000.000
R = 25000000000.000
R = 30000000000.000
R = 40000000000.000
R = 50000000000.000
R = 60000000000.000
R = 70000000000.000
R = 80000000000.000
R = 90000000000.000
R = 100000000000.000
R = 120000000000.000
R = 150000000000.000
R = 200000000000.000
R = 250000000000.000
R = 300000000000.000
R = 400000000000.000
R = 500000000000.000
R = 600000000000.000
R = 700000000000.000
R = 800000000000.000
R = 900000000000.000
R = 1000000000000.000
R = 1200000000000.000
R = 1500000000000.000
R = 2000000000000.000
R = 2500000000000.000
R = 3000000000000.000
R = 4000000000000.000
R = 5000000000000.000
R = 6000000000000.000
R = 7000000000000.000
R = 8000000000000.000
R = 9000000000000.000
R = 10000000000000.000
R = 12000000000000.000
R = 15000000000000.000
R = 20000000000000.000
R = 25000000000000.000
R = 30000000000000.000
R = 40000000000000.000
R = 50000000000000.000
R = 60000000000000.000
R = 70000000000000.000
R = 80000000000000.000
R = 90000000000000.000
R = 100000000000000.000
R = 120000000000000.000
R = 150000000000000.000
R = 200000000000000.000
R = 250000000000000.000
R = 300000000000000.000
R = 400000000000000.000
R = 500000000000000.000
R = 600000000000000.000
R = 700000000000000.000
R = 800000000000000.000
R = 900000000000000.000
R = 1000000000000000.000
R = 1200000000000000.000
R = 1500000000000000.000
R = 2000000000000000.000
R = 2500000000000000.000
R = 3000000000000000.000
R = 4000000000000000.000
R = 5000000000000000.000
R = 6000000000000000.000
R = 7000000000000000.000
R = 8000000000000000.000
R = 9000000000000000.000
R = 10000000000000000.000
R = 12000000000000000.000
R = 15000000000000000.000
R = 20000000000000000.000
R = 25000000000000000.000
R = 30000000000000000.000
R = 40000000000000000.000
R = 50000000000000000.000
R = 60000000000000000.000
R = 70000000000000000.000
R = 80000000000000000.000
R = 90000000000000000.000
R = 100000000000000000.000
R = 120000000000000000.000
R = 150000000000000000.000
R = 200000000000000000.000
R = 250000000000000000.000
R = 300000000000000000.000
R = 400000000000000000.000
R = 500000000000000000.000
R = 600000000000000000.000
R = 700000000000000000.000
R = 800000000000000000.000
R = 900000000000000000.000
R = 1000000000000000000.000
R = 1200000000000000000.000
R = 1500000000000000000.000
R = 2000000000000000000.000
R = 2500000000000000000.000
R = 3000000000000000000.000
R = 4000000000000000000.000
R = 5000000000000000000.000
R = 6000000000000000000.000
R = 7000000000000000000.000
R = 8000000000000000000.000
R = 9000000000000000000.000
R = 10000000000000000000.000
R = 12000000000000000000.000
R = 15000000000000000000.000
R = 20000000000000000000.000
R = 25000000000000000000.000
R = 30000000000000000000.000
R = 40000000000000000000.000
R = 50000000000000000000.000
R = 60000000000000000000.000
R = 70000000000000000000.000
R = 80000000000000000000.000
R = 90000000000000000000.000
R = 100000000000000000000.000
R = 120000000000000000000.000
R = 150000000000000000000.000
R = 200000000000000000000.000
R = 250000000000000000000.000
R = 300000000000000000000.000
R = 400000000000000000000.000
R = 500000000000000000000.000
R = 600000000000000000000.000
R = 700000000000000000000.000
R = 800000000000000000000.000
R = 900000000000000000000.000
R = 1000000000000000000000.000
R = 1200000000000000000000.000
R = 1500000000000000000000.000
R = 2000000000000000000000.000
R = 2500000000000000000000.000
R = 3000000000000000000000.000
R = 4000000000000000000000.000
R = 5000000000000000000000.000
R = 6000000000000000000000.000
R = 7000000000000000000000.000
R = 8000000000000000000000.000
R = 9000000000000000000000.000
R = 10000000000000000000000.000
R = 12000000000000000000000.000
R = 15000000000000000000000.000
R = 20000000000000000000000.000
R = 25000000000000000000000.000
R = 30000000000000000000000.000
R = 40000000000000000000000.000
R = 50000000000000000000000.000
R = 60000000000000000000000.000
R = 70000000000000000000000.000
R = 80000000000000000000000.000
R = 90000000000000000000000.000
R = 100000000000000000000000.000
R = 120000000000000000000000.000
R = 150000000000000000000000.000
R = 200000000000000000000000.000
R = 250000000000000000000000.000
R = 300000000000000000000000.000
R = 400000000000000000000000.000
R = 500000000000000000000000.000
R = 600000000000000000000000.000
R = 700000000000000000000000.000
R = 800000000000000000000000.000
R = 900000000000000000000000.000
R = 1000000000000000000000000.000
R = 1200000000000000000000000.000
R = 1500000000000000000000000.000
R = 2000000000000000000000000.000
R = 2500000000000000000000000.000
R = 3000000000000000000000000.000
R = 4000000000000000000000000.000
R = 5000000000000000000000000.000
R = 6000000000000000000000000.000
R = 7000000000000000000000000.000
R = 8000000000000000000000000.000
R = 9000000000000000000000000.000
R = 10000000000000000000000000.000
R = 12000000000000000000000000.000
R = 15000000000000000000000000.000
R = 20000000000000000000000000.000
R = 25000000000000000000000000.000
R = 30000000000000000000000000.000
R = 40000000000000000000000000.000
R = 50000000000000000000000000.000
R = 60000000000000000000000000.000
R = 70000000000000000000000000.000
R = 80000000000000000000000000.000
R = 90000000000000000000000000.000
R = 100000000000000000000000000.000
R = 120000000000000000000000000.000
R = 150000000000000000000000000.000
R = 200000000000000000000000000.000
R = 250000000000000000000000000.000
R = 300000000000000000000000000.000
R = 400000000000000000000000000.000
R = 500000000000000000000000000.000
R = 600000000000000000000000000.000
R = 700000000000000000000000000.000
R = 800000000000000000000000000.000
R = 900000000000000000000000000.000
R = 1000000000000000000000000000.000
R = 1200000000000000000000000000.000
R = 1500000000000000000000000000.000
R = 2000000000000000000000000000.000
R = 2500000000000000000000000000.000
R = 3000000000000000000000000000.000
R = 4000000000000000000000000000.000
R = 5000000000000000000000000000.000
R = 6000000000000000000000000000.000
R = 7000000000000000000000000000.000
R = 8000000000000000000000000000.000
R = 9000000000000000000000000000.000
R = 10000000000000000000000000000.000
R = 12000000000000000000000000000.000
R = 15000000000000000000000000000.000
R = 20000000000000000000000000000.000
R = 25000000000000000000000000000.000
R = 30000000000000000000000000000.000
R = 40000000000000000000000000000.000
R = 50000000000000000000000000000.000
R = 60000000000000000000000000000.000
R = 70000000000000000000000000000.000
R = 80000000000000000000000000000.000
R = 90000000000000000000000000000.000
R = 100000000000000000000000000000.000
R = 120000000000000000000000000000.000
R = 150000000000000000000000000000.000
R = 200000000000000000000000000000.000
R = 250000000000000000000000000000.000
R = 300000000000000000000000000000.000
R = 400000000000000000000000000000.000
R = 500000000000000000000000000000.000
R = 600000000000000000000000000000.000
R = 700000000000000000000000000000.000
R = 800000000000000000000000000000.000
R = 900000000000000000000000000000.000
R = 1000000000000000000000000000000.000
R = 1200000000000000000000000000000.000
R = 1500000000000000000000000000000.000
R = 2000000000000000000000000000000.000
R = 2500000000000000000000000000000.000
R = 3000000000000000000000000000000.000
R = 4000000000000000000000000000000.000
R = 5000000000000000000000000000000.000
R = 6000000000000000000000000000000.000
R = 7000000000000000000000000000000.000
R = 8000000000000000000000000000000.000
R = 9000000000000000000000000000000.000
R = 10000000000000000000000000000000.000
R = 12000000000000000000000000000000.000
R = 15000000000000000000000000000000.000
R = 20000000000000000000000000000000.000
R = 25000000000000000000000000000000.000
R = 30000000000000000000000000000000.000
R = 40000000000000000000000000000000.000
R = 50000000000000000000000000000000.000
R = 60000000000000000000000000000000.000
R = 70000000000000000000000000000000.000
R = 80000000000000000000000000000000.000
R = 90000000000000000000000000000000.000
R = 100000000000000000000000000000000.000
R = 120000000000000000000000000000000.000
R = 150000000000000000000000000000000.000
R = 200000000000000000000000000000000.000
R = 250000000000000000000000000000000.000
R = 300000000000000000000000000000000.000
R = 400000000000000000000000000000000.000
R = 500000000000000000000000000000000.000
R = 600000000000000000000000000000000.000
R = 700000000000000000000000000000000.000
R = 800000000000000000000000000000000.000
R = 900000000000000000000000000000000.000
R = 1000000000000000000000000000000000.000
R = 1200000000000000000000000000000000.000
R = 1500000000000000000000000000000000.000
R = 2000000000000000000000000000000000.000
R = 2500000000000000000000000000000000.000
R = 3000000000000000000000000000000000.000
R = 4000000000000000000000000000000000.000
R = 5000000000000000000000000000000000.000
R = 6000000000000000000000000000000000.000
R = 7000000000000000000000000000000000.000
R = 8000000000000000000000000000000000.000
R = 9000000000000000000000000000000000.000
R = 10000000000000000000000000000000000.000
R = 12000000000000000000000000000000000.000
R = 15000000000000000000000000000000000.000
R = 20000000000000000000000000000000000.000
R = 25000000000000000000000000000000000.000
R = 30000000000000000000000000000000000.000
R = 40000000000000000000000000000000000.000
R = 50000000000000000000000000000000000.000
R = 60000000000000000000000000000000000.000
R = 70000000000000000000000000000000000.000
R = 80000000000000000000000000000000000.000
R = 90000000000000000000000000000000000.000
R = 100000000000000000000000000000000000.000
R = 120000000000000000000000000000000000.000
R = 150000000000000000000000000000000000.000
R = 200000000000000000000000000000000000.000
R = 250000000000000000000000000000000000.000
R = 300000000000000000000000000000000000.000
R = 400000000000000000000000000000000000.000
R = 500000000000000000000000000000000000.000
R = 600000000000000000000000000000000000.000
R = 700000000000000000000000000000000000.000
R = 800000000000000000000000000000000000.000
R = 900000000000000000000000000000000000.000
R = 1000000000000000000000000000000000000.000
R = 1200000000000000000000000000000000000.000
R = 1500000000000000000000000000000000000.000
R = 2000000000000000000000000000000000000.000
R = 2500000000000000000000000000000000000.000
R = 3000000000000000000000000000000000000.000
R = 4000000000000000000000000000000000000.000
R = 5000000000000000000000000000000000000.000
R = 6000000000000000000000000000000000000.000
R = 7000000000000000000000000000000000000.000
R = 8000000000000000000000000000000000000.000
R = 9000000000000000000000000000000000000.000
R = 10000000000000000000000000000000000000.000
R = 12000000000000000000000000000000000000.000
R = 15000000000000000000000000000000000000.000
R = 20000000000000000000000000000000000000.000
R = 25000000000000000000000000000000000000.000
R = 30000000000000000000000000000000000000.000
R = 40000000000000000000000000000000000000.000
R = 50000000000000000000000000000000000000.000
R = 60000000000000000000000000000000000000.000
R = 70000000000000000000000000000000000000.000
R = 80000000000000000000000000000000000000.000
R = 90000000000000000000000000000000000000.000
R = 100000000000000000000000000000000000000.000
R = 120000000000000000000000000000000000000.000
R = 150000000000000000000000000000000000000.000
R = 200000000000000000000000000000000000000.000
R = 250000000000000000000000000000000000000.000
R = 300000000000000000000000000000000000000.000
R = 400000000000000000000000000000000000000.000
R = 500000000000000000000000000000000000000.000
R = 600000000000000000000000000000000000000.000
R = 700000000000000000000000000000000000000.000
R = 800000000000000000000000000000000000000.000
R = 900000000000000000000000000000000000000.000
R = 1000000000000000000000000000000000000000.000
R = 1200000000000000000000000000000000000000.000
R = 1500000000000000000000000000000000000000.000
R = 2000000000000000000000000000000000000000.000
R = 2500000000000000000000000000000000000000.000
R = 3000000000000000000000000000000000000000.000
R = 4000000000000000000000000000000000000000.000
R = 5000000000000000000000000000000000000000.000
R = 6000000000000000000000000000000000000000.000
R = 7000000000000000000000000000000000000000.000
R = 8000000000000000000000000000000000000000.000
R = 9000000000000000000000000000000000000000.000
R = 10000000000000000000000000000000000000000.000
R = 12000000000000000000000000000000000000000.000
R = 15000000000000000000000000000000000000000.000
R = 20000000000000000000000000000000000000000.000
R = 25000000000000000000000000000000000000000.000
R = 30000000000000000000000000000000000000000.000
R = 40000000000000000000000000000000000000000.000
R = 50000000000000000000000000000000000000000.000
R = 60000000000000000000000000000000000000000.000
R = 70000000000000000000000000000000000000000.000
R = 80000000000000000000000000000000000000000.000
R = 90000000000000000000000000000000000000000.000
R = 100000000000000000000000000000000000000000.000
R = 120000000000000000000000000000000000000000.000
R = 150000000000000000000000000000000000000000.000
R = 200000000000000000000000000000000000000000.000
R = 250000000000000000000000000000000000000000.000
R = 300000000000000000000000000000000000000000.000
R = 400000000000000000000000000000000000000000.000
R = 500000000000000000000000000000000000000000.000
R = 600000000000000000000000000000000000000000.000
R = 700000000000000000000000000000000000000000.000
R = 800000000000000000000000000000000000000000.000
R = 900000000000000000000000000000000000000000.000
R = 1000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 1200000000000000000000000000000000000000000.000
R = 1500000000000000000000000000000000000000000.000
R = 2000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 2500000000000000000000000000000000000000000.000
R = 3000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 4000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 5000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 6000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 7000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 8000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 9000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 10000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 12000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 15000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 20000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 25000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 30000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 40000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 50000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 60000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 70000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 80000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 90000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 100000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 120000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 150000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 200000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 250000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 300000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 400000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 500000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 600000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 700000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 800000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 900000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 1000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 1200000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 1500000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 2000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 2500000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 3000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 4000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 5000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 6000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 7000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 8000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 9000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 10000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 12000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 15000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 20000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 25000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 30000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 40000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 50000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 60000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 70000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 80000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 90000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 100000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 120000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 150000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 200000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 250000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 300000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 400000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 500000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 600000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 700000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 800000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 900000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 1000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 1200000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 1500000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 2000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 2500000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 3000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 4000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 5000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 6000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 7000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 8000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 9000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 10000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 12000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 15000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 20000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 25000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 30000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 40000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 50000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 60000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 70000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 80000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 90000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 100000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 120000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 150000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 200000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 250000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 300000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 400000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 500000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 600000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 700000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 800000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 900000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 1000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 1200000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 1500000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 2000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 2500000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 3000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 4000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 5000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 6000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 7000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 8000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 9000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 10000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 12000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 15000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 20000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 25000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 30000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 40000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 50000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 60000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 70000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 80000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 90000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 100000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 120000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 150000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 200000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 250000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 300000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 400000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 500000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 600000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 700000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 800000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 900000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 1000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 1200000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 1500000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 2000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 2500000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 3000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 4000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 5000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 6000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 7000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 8000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 9000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 10000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 12000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 15000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 20000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 25000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 30000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 40000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 50000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 60000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 70000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 80000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 90000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 100000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 120000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 150000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 200000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 250000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 300000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 400000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 500000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 600000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 700000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 800000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 900000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 1000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 1200000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 1500000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 2000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 2500000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 3000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 4000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 5000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 6000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 7000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 8000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 9000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 10000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 12000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 15000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 20000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 25000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 30000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 40000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 50000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 60000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 70000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 80000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 90000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 100000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 120000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 150000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 200000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 250000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 300000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 400000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 500000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 600000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 700000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 800000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 900000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 1000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 1200000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 1500000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 2000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 2500000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 3000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 4000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 5000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 6000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 7000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 8000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 9000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 10000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 12000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 15000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 20000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 25000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 30000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 40000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 50000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 60000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 70000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 80000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 90000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 100000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 120000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 150000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 200000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 250000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 300000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 400000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 500000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 600000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 700000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 800000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 900000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 1000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 1200000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 1500000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 2000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 2500000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 3000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 4000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 5000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 6000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 7000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 8000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 9000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 10000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 12000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 15000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 20000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 25000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 30000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 40000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 50000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 60000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 70000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 80000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 90000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 100000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 120000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 150000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 200000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 250000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 300000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 400000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 500000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 600000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 700000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 800000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 900000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 1000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 1200000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 1500000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 2000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 2500000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 3000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 4000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 5000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 6000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 7000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 8000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 9000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 10000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 12000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 15000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 20000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 25000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 30000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 40000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 50000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 60000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 70000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 80000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 90000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 100000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 120000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 150000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 200000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 250000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 300000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 400000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 500000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 600000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 700000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 800000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 900000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 1000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 1200000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 1500000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 2000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 2500000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 3000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 4000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 5000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 6000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 7000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 8000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 9000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 10000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 12000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 15000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 20000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 25000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 30000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 40000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 50000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 60000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 70000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 80000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 90000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 100000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 120000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 150000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 200000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 250000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 300000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 400000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 500000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 600000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 700000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000
R = 800000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000000.000



Legende							
	Straße		Zaun		Aufnahmepunkt		Mauer
	Nutzungsart		Laubbaumreihe		Nadelbaumreihe		Böschung, Graben
	offene Gebäudelinie		Schutzeinrichtung		Parkplatz		Bushaltestelle
	Baum		Laub- und Nadelgehölz		Mischgehölz		Laub- und Nadelwald
	Grünland		Holzmast		Stahlbetonmast		Stahlgittermast
	Durchlass		Ampel und Wegweiser		Verkehrs- und Hinweisschild		km-Schild, Poststein
	Grenzpunkt: Stein, Rohr, unvermarkt		Anfang oder Ende vom Bordwechsel	Pol	Polizeirufsäule		Laterne
	Warnbarke scharfe Kurve	BB	bituminöse Befestigung (Asphalt)	BP	Betonpflaster	PB	Betonplatten
KP	Kleinpflaster	FP	Findlingspflaster	SO	Schotter	S	Sand
TB, HB	Tiefbord, Hochbord	z.B. Ei Ø	Eiche Stammdurchmesser	Kr	Kronendurchmesser	LB, NA	Laubbaum, Nadelbaum
Ki, Li, Ei	Kiefer, Linde, Eiche	OE	Ödland	Blz.	Bolzen	RSA / B150	Rohrsohlenauslauf / Beton, Ø in mm
	Hecke		Gebäude		Denkmal		Mischwald
	Doppelmast		Schacht, Straßensinkkasten		Holzpfeiler	B	Beton
RG	Rasengittersteine	Ah, Bi, Ka	Ahorn, Birke, Kastanie	z.B. 18/1	Flurstücksnummer		

Zeichenerklärung

Planung

- Einschnittsböschung
- Bankett
- Radweg (Asphalt)
- Bankett
- Dammböschung
- Gemeinsamer Geh-/Radweg (Pflaster Beton)
- Ackerzufahrt (Asphalt)
- Sicherheitstrennstreifen (Beton), hellgrau
- Zufahrt (Asphalt)
- Asphaltrückschnitt
- Rekultivierung
- verstärkter Oberbau
- Nebenfläche
- Ein- und Ausstiegsbereich (Pflaster Beton, dunkelgrau)
- Mulde mit Fließpfeil
- Graben
- Hochbord 12 cm Ansicht
- Tiefbord 0 cm Ansicht
- Rundbord
- Geländer

Achse= 1
Gradiente= 1
KM 3+786.000
H = 1000.000
T = 12.500
f = 0.078
TS= 23.935
S=1.300% l=389.900m
S=1.200% l=147.000m

- Neigungsbrechpunkt mit Angabe vonAusrundungshalbmesser, Längsneigung und Abstand zum nächsten Neigungsbrechpunkt
- Hochpunkt
- Tiefpunkt
- 2.5% Radwegquerneigung 2.5%
- Abbruch
- Baumschutz
- KRB 29/21 Bohrpunkt
- Schacht und Umpflasterung erhöhen
- Wegweiser aufnehmen, sichern und neu setzten
- Holzzaun aufnehmen, sichern und neu setzten
- Baufeldgrenze

Entwässerung

geplant

- Durchlass

Verwaltung

- Flurgrenze
- Gemarkungsgrenze
- Flurstücksgrenze

Versorgungseinrichtungen

vorhanden

- Fernmeldekabel (Edis)
- Mittelspannungskabel (Edis)
- Niedrigspannungskabel (Edis)
- Lichtwellenleiterkabel (WEMACOM)
- Abwasserdruckrohrleitung (Zweckverband Grevesmühlen)
- Regenwasserrleitung (Zweckverband Grevesmühlen)
- Schmutzwasserleitungl (Zweckverband Grevesmühlen)
- Steuerkabel (Zweckverband Grevesmühlen)
- Stromkabel (Zweckverband Grevesmühlen)
- Trinkwasserleitung (Zweckverband Grevesmühlen)
- Kabeltrasse (BayWa r.e.)
- Gas Hochdruckleitung (TraveNetz)
- Gas Niederdruckleitung (TraveNetz)
- Stromleitung (TraveNetz)
- Fernmeldekabel mit mindestens einem Rohr (Telekom)
- Fernmeldekabel alle Kabel erdverlegt (Telekom)
- Fernmeldekabel oberirdisch verlegt (Telekom)

MECKLENBURGISCHES INGENIEURBÜRO FÜR VERKEHRSBAU GMBH
Zweigniederlassung Rostock
Industriestraße 8, 18069 Rostock
Telefon: 0381/207880
Rostock, den 06/2024
Leiter der Zweigniederlassung

Bearb.:	06/2024	Blindow
Gez.:	06/2024	Baumgardt
Gepr.:	06/2024	Schrameyer

F:\Zeichnen\TWOcivil\Projekte\197855_EP_BGT_Radweg_Schoenberg-Dassow
19.06.2024

Straßenbauverwaltung
Mecklenburg - Vorpommern
Straßenbauamt Schwerin
Pampower Str. 68, 19061 Schwerin

Bearb.:		
Gepr.:		
Gepr.:		

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

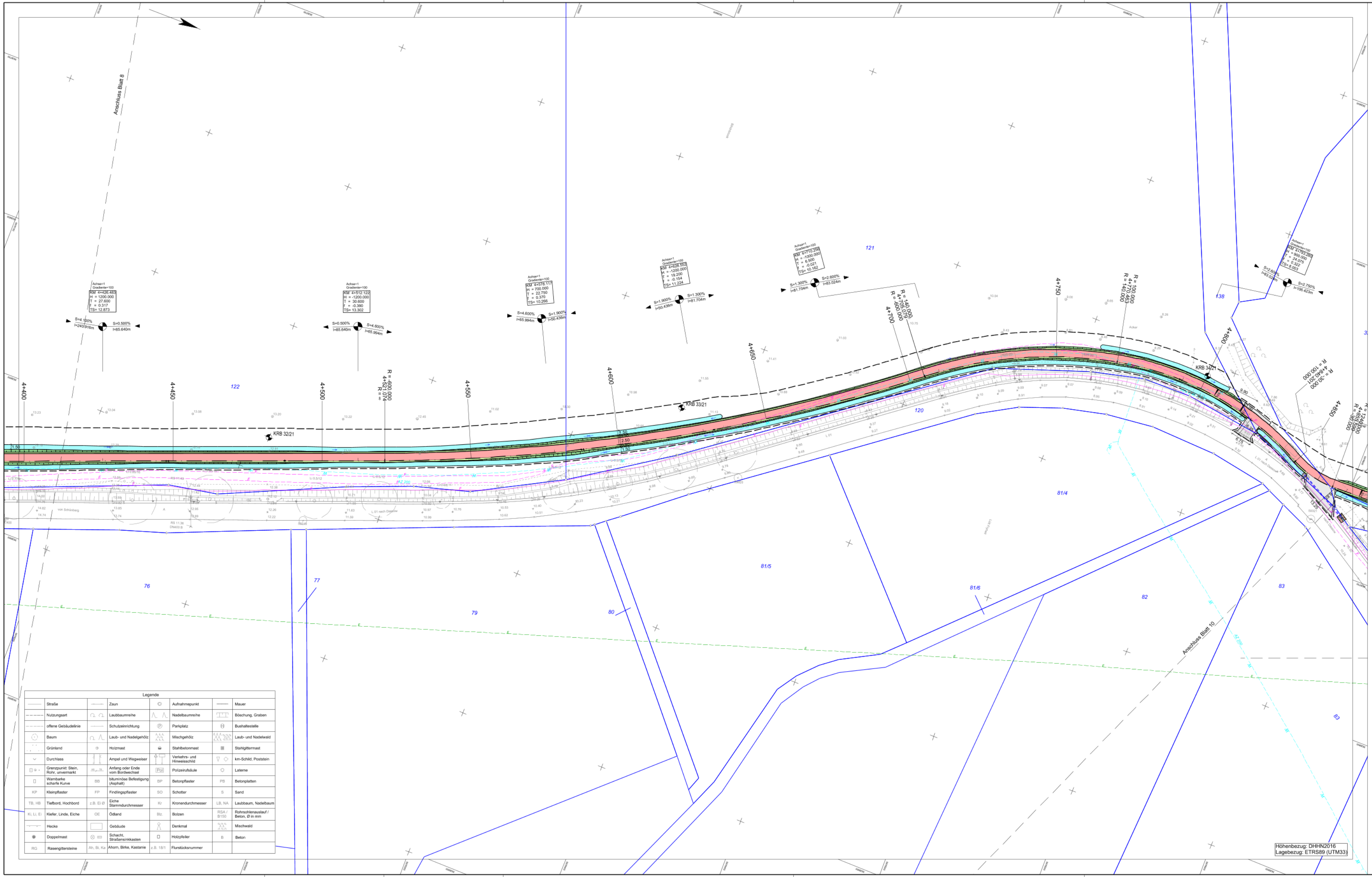
ENTWURFSPLANUNG

Straßenbauverwaltung:
LAND MECKLENBURG - VORPOMMERN
Straße : L01 Dassower Str. / Schönberger Str.
PROJIS-Nr.:

Unterlage / Blatt-Nr.: 5 / 8
Lageplan
Maßstab: 1 : 500

Radweg Schönberg-Dassow

Aufgestellt:
i.A. ....
Rostock, den



Legende							
	Straße		Zaun		Aufnahmepunkt		Mauer
	Nutzungsart		Laubbaumreihe		Nadelbaumreihe		Böschung, Graben
	offene Gebäudelinie		Schutzeinrichtung		Parkplatz		Bushaltestelle
	Baum		Laub- und Nadelgehölz		Mischgehölz		Laub- und Nadelwald
	Grünland		Holzmast		Stahlbetonmast		Stahlgittermast
	Durchlass		Ampel und Wegweiser		Verkehrs- und Hinweisschild		km-Schild, Poststein
	Grenzpunkt: Stein, Rohr, unvermarkt	HB TB	Anfang oder Ende vom Bordwechsel	Pol	Polizeirufsäule		Laterne
	Warnbarke scharfe Kurve	BB	bituminöse Befestigung (Asphalt)	BP	Betonpflaster	PB	Betonplatten
KP	Kleinpflaster	FP	Findlingspflaster	SO	Schotter	S	Sand
TB, HB	Tiefbord, Hochbord	z.B. Ei Ø	Eiche Stammdurchmesser	Kr	Kronendurchmesser	LB, NA	Laubbaum, Nadelbaum
Ki, Li, Ei	Kiefer, Linde, Eiche	OE	Ödland	Blz.	Bolzen	RSA / B150	Rohrsohlenauslauf / Beton, Ø in mm
	Hecke		Gebäude		Denkmal		Mischwald
	Doppelmast		Schacht, Straßensinkkasten		Holzpfeiler	B	Beton
RG	Rasengittersteine	Ah, Bi, Ka	Ahorn, Birke, Kastanie	z.B. 18/1	Flurstücksnummer		

Zeichenerklärung

Planung

- Einschnittsböschung
- Bankett
- Radweg (Asphalt)
- Bankett
- Dammböschung
- Gemeinsamer Geh-/Radweg (Pflaster Beton)
- Ackerzufahrt (Asphalt)
- Sicherheitstrennstreifen (Beton), hellgrau
- Zufahrt (Asphalt)
- Asphaltrückschnitt
- Rekultivierung
- verstärkter Oberbau
- Nebenfläche
- Ein- und Ausstiegsbereich (Pflaster Beton, dunkelgrau)
- Mulde mit Fließpfeil
- Graben
- Hochbord 12 cm Ansicht
- Tiefbord 0 cm Ansicht
- Rundbord
- Geländer

Achse= 1
Gradiente= 1
KM 3+786.000
H = 1000.000
T = 12.500
f = 0.078
TS= 23.935
S=1.300% l=389.900m
S=1.200% l=147.000m
Neigungsbrechpunkt mit Angabe vonAusrundungshalbmesser, Längsneigung und Abstand zum nächsten Neigungsbrechpunkt

- Hochpunkt
- Tiefpunkt
- 2.5% Radweg-querneigung 2.5%
- Abbruch
- Baumschutz
- KRB 29/21 Bohrpunkt
- Schacht und Umpflasterung erhöhen
- Wegweiser aufnehmen, sichern und neu setzten
- Holzzaun aufnehmen, sichern und neu setzten
- Baufeldgrenze

Entwässerung

geplant

- Durchlass

Verwaltung

- Flurgrenze
- Gemarkungsgrenze
- Flurstücksgrenze

Versorgungseinrichtungen

vorhanden

- Fernmeldekabel (Edis)
- Mittelspannungskabel (Edis)
- Niedrigspannungskabel (Edis)
- Lichtwellenleiterkabel (WEMACOM)
- Abwasserdruckrohrleitung (Zweckverband Grevesmühlen)
- Regenwasserrleitung (Zweckverband Grevesmühlen)
- Schmutzwasserleitungl (Zweckverband Grevesmühlen)
- Steuerkabel (Zweckverband Grevesmühlen)
- Stromkabel (Zweckverband Grevesmühlen)
- Trinkwasserleitung (Zweckverband Grevesmühlen)
- Kabeltrasse (BayWa r.e.)
- Gas Hochdruckleitung (TraveNetz)
- Gas Niederdruckleitung (TraveNetz)
- Stromleitung (TraveNetz)
- Fernmeldekabel mit mindestens einem Rohr (Telekom)
- Fernmeldekabel alle Kabel erdverlegt (Telekom)
- Fernmeldekabel oberirdisch verlegt (Telekom)

MECKLENBURGISCHES INGENIEURBÜRO FÜR VERKEHRSBAU GMBH
Zweigniederlassung Rostock
Industriestraße 8, 18069 Rostock
Telefon: 0381/207880
Rostock, den 06/2024
Leiter der Zweigniederlassung

Bearb.:	06/2024	Blindow
Gez.:	06/2024	Baumgardt
Gepr.:	06/2024	Schrameyer

F:\Zeichner\ITWOcivil\Projekte\197855_EP_BGT_Radweg_Schoenberg-Dassow
19.06.2024

Straßenbauverwaltung
Mecklenburg - Vorpommern
Straßenbauamt Schwerin
Pampower Str. 68, 19061 Schwerin

Bearb.:		
Gepr.:		
Gepr.:		

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

ENTWURFSPLANUNG

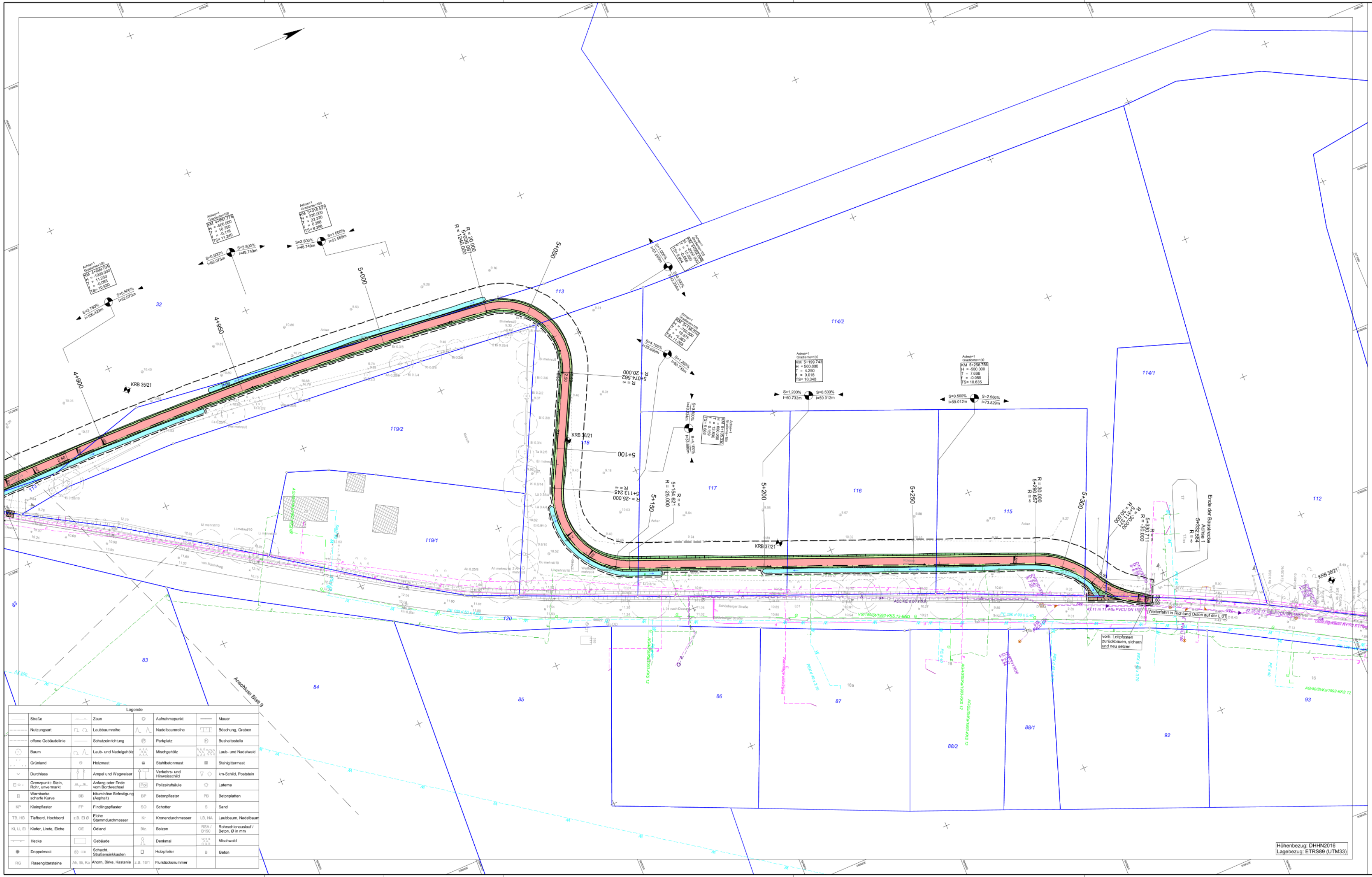
Straßenbauverwaltung:
LAND MECKLENBURG - VORPOMMERN
Straße : L01 Dassower Str. / Schönberger Str.
PROJIS-Nr.:

Unterlage / Blatt-Nr.: 5 / 9
Lageplan
Maßstab: 1 : 500

Radweg Schönberg-Dassow

Aufgestellt:

I.A. ....
Rostock, den



Legende

	Straße		Zaun		Aufnahmepunkt		Mauer
	Nutzungsart		Laubbaumreihe		Nadelbaumreihe		Böschung, Graben
	offene Gebäudelinie		Schutzeinrichtung		Parkplatz		Bushaltestelle
	Baum		Laub- und Nadelgehölz		Mischgehölz		Laub- und Nadelwald
	Grünland		Holzmast		Stahlbetonmast		Stahlgittermast
	Durchlass		Ampel und Wegweiser		Verkehrs- und Hinweisschild		km-Schild, Poststein
	Grenzpunkt: Stein, Rohr, unvermarkt	HB TB	Anfang oder Ende vom Bordwechsel	Pol	Polizeirufsäule		Laterne
	Warnbarke scharfe Kurve	BB	bituminöse Befestigung (Asphalt)	BP	Betonpflaster	PB	Betonplatten
KP	Kleinpflaster	FP	Findlingspflaster	SO	Schotter	S	Sand
TB, HB	Tiefbord, Hochbord	z.B. Ei Ø	Eiche Stammdurchmesser	Kr	Kronendurchmesser	LB, NA	Laubbaum, Nadelbaum
Ki, Li, Ei	Kiefer, Linde, Eiche	OE	Ödland	Blz.	Bolzen	RSA / B150	Rohrsohlenauslauf / Beton, Ø in mm
	Hecke		Gebäude		Denkmal		Mischwald
	Doppelmast		Schacht, Straßensinkkasten		Holzpfeiler	B	Beton
RG	Rasengittersteine	Ah, Bi, Ka	Ahorn, Birke, Kastanie	z.B. 18/1	Flurstücksnummer		

Zeichenerklärung

Planung

- Einschnittsböschung
- Bankett
- Radweg (Asphalt)
- Bankett
- Dammböschung
- Gemeinsamer Geh-/Radweg (Pflaster Beton)
- Ackerzufahrt (Asphalt)
- Sicherheitstrennstreifen (Beton), hellgrau
- Zufahrt (Asphalt)
- Asphaltrückschnitt
- Rekultivierung
- verstärkter Oberbau
- Nebenfläche
- Ein- und Ausstiegsbereich (Pflaster Beton, dunkelgrau)
- Mulde mit Fließpfeil
- Graben
- Hochbord 12 cm Ansicht
- Tiefbord 0 cm Ansicht
- Rundbord
- Geländer

Achse= 1
Gradiente= 1
KM 3+786.000
H = 1000.000
T = 12.500
f = 0.078
TS= 23.935
S=1.300% l=389.900m
S=1.200% l=147.000m

Neigungsbrechpunkt mit Angabe vonAusrundungshalbmesser, Längsneigung und Abstand zum nächsten Neigungsbrechpunkt

- Hochpunkt
- Tiefpunkt
- 2.5% Radwegquerneigung 2.5%
- Abbruch
- Baumschutz
- KRB 29/21 Bohrpunkt
- Schacht und Umpflasterung erhöhen
- Wegweiser aufnehmen, sichern und neu setzten
- Holzzaun aufnehmen, sichern und neu setzten
- Baufeldgrenze

Entwässerung

geplant

- Durchlass

Verwaltung

- Flurgrenze
- Gemarkungsgrenze
- Flurstücksgrenze

Versorgungseinrichtungen

vorhanden

- Fernmeldekabel (Edis)
- Mittelspannungskabel (Edis)
- Niedrigspannungskabel (Edis)
- Lichtwellenleiterkabel (WEMACOM)
- Abwasserdruckrohrleitung (Zweckverband Grevesmühlen)
- Regenwasserrleitung (Zweckverband Grevesmühlen)
- Schmutzwasserleitungl (Zweckverband Grevesmühlen)
- Steuerkabel (Zweckverband Grevesmühlen)
- Stromkabel (Zweckverband Grevesmühlen)
- Trinkwasserleitung (Zweckverband Grevesmühlen)
- Kabeltrasse (BayWa r.e.)
- Gas Hochdruckleitung (TraveNetz)
- Gas Niederdruckleitung (TraveNetz)
- Stromleitung (TraveNetz)
- Fernmeldekabel mit mindestens einem Rohr (Telekom)
- Fernmeldekabel alle Kabel erdverlegt (Telekom)
- Fernmeldekabel oberirdisch verlegt (Telekom)

MECKLENBURGISCHES INGENIEURBÜRO FÜR VERKEHRSBAU GMBH
Zweigniederlassung Rostock
Industriestraße 8, 18069 Rostock
Telefon: 0381/207880
Rostock, den 06/2024
Leiter der Zweigniederlassung

Bearb.:	06/2024	Blindow
Gez.:	06/2024	Baumgardt
Gepr.:	06/2024	Schrameyer

F:\Zeichner\TWOcivil\Projekte\197855_EP_BGT_Radweg_Schoenberg-Dassow
19.06.2024

Straßenbauverwaltung
Mecklenburg - Vorpommern
Straßenbauamt Schwerin
Pampower Str. 68, 19061 Schwerin

Bearb.:		
Gepr.:		
Gepr.:		

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

ENTWURFSPLANUNG

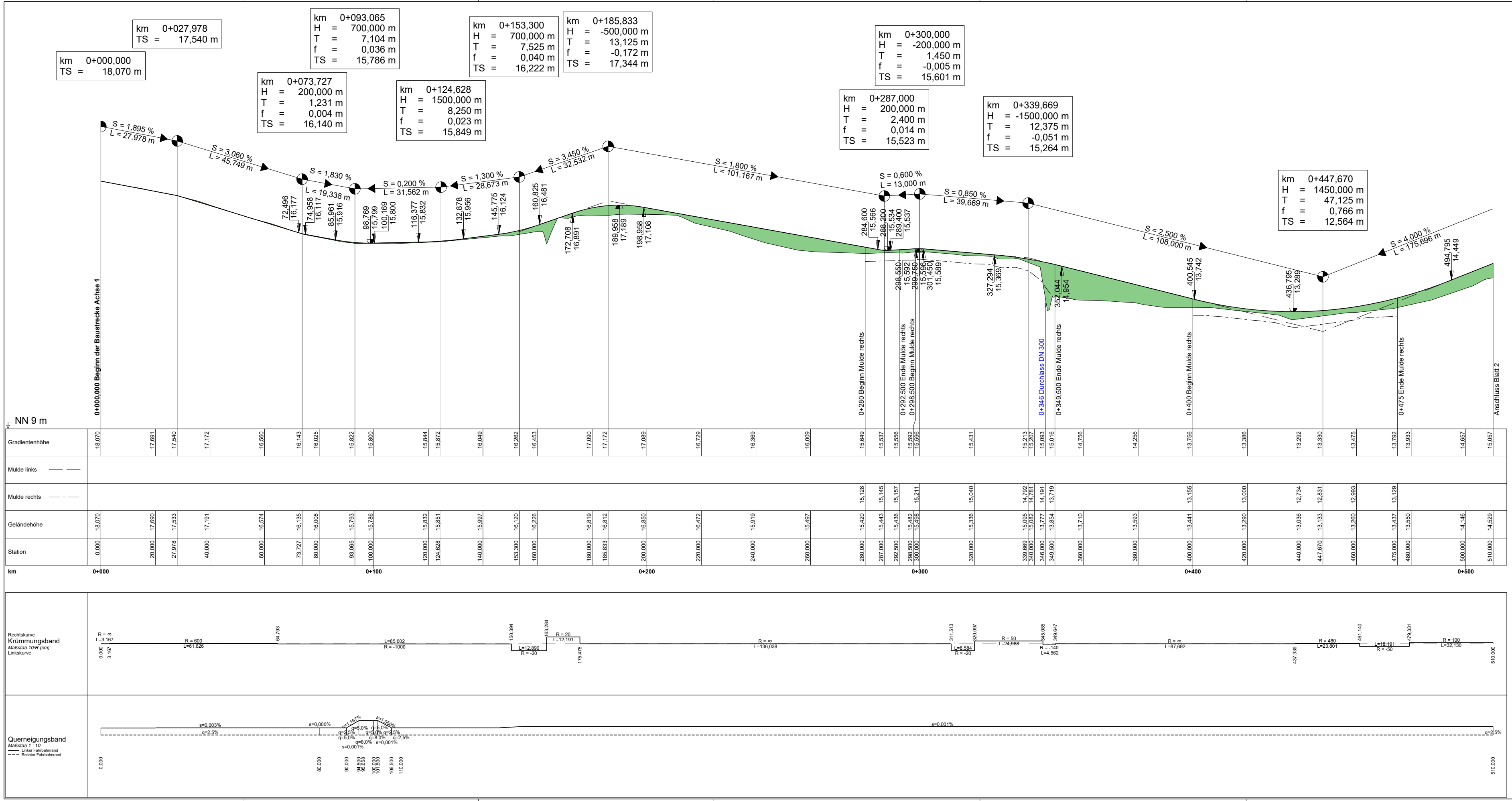
Straßenbauverwaltung:
LAND MECKLENBURG - VORPOMMERN
Straße : L01 Dassower Str. / Schönberger Str.
PROJIS-Nr.:

Unterlage / Blatt-Nr.: 5 / 10
Lageplan
Maßstab: 1 : 500

Radweg Schönberg-Dassow

Aufgestellt:

i.A. ....
Rostock, den



Zeichenerklärung

- Gradientenhochpunkt
- Gradiententiefpunkt
- Neigungsbrechpunkt mit Angabe von: Bau-km, Ausrundungshalbmesser, Tangentenlänge, Stichhöhe, Höhe Tangentenschnittpunkt
- Längsneigung und Abstand zum nächsten Neigungsbrechpunkt
- Ausrundungsbeginn Kuppe/ Ausrundungsende Wanne
- Damm
- Einschnitt
- Mulde links
- Mulde rechts

Bearb.:	06/2024	Blindow
Gez.:	06/2024	Meyn
Gepr.:	06/2024	Schrameyer

MECKLENBURGISCHES INGENIEURBÜRO FÜR VERKEHRSBAU GMBH SCHWERIN
Zweigniederlassung Rostock
Industriestraße 8, 18069 Rostock
Telefon: 0381/207880 E-Mail: rostock@miv-ing.de
gez. Schrameyer
Geschäftsführer
Rostock, den 06/2024

1320 mm x 594 mm = 0.78m² 07.06.2024

Straßenbauverwaltung
Land Mecklenburg - Vorpommern
Straßenbauaumt Schwerin
Pampower Str. 68, 19061 Schwerin

Bearb.:		
Gepr.:		
Gepr.:		

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

ENTWURFSPLANUNG

Straßenbauverwaltung
Land Mecklenburg-Vorpommern
Straße : L01 Dassower Str. / Schönberger Str.
PROJIS-Nr.:

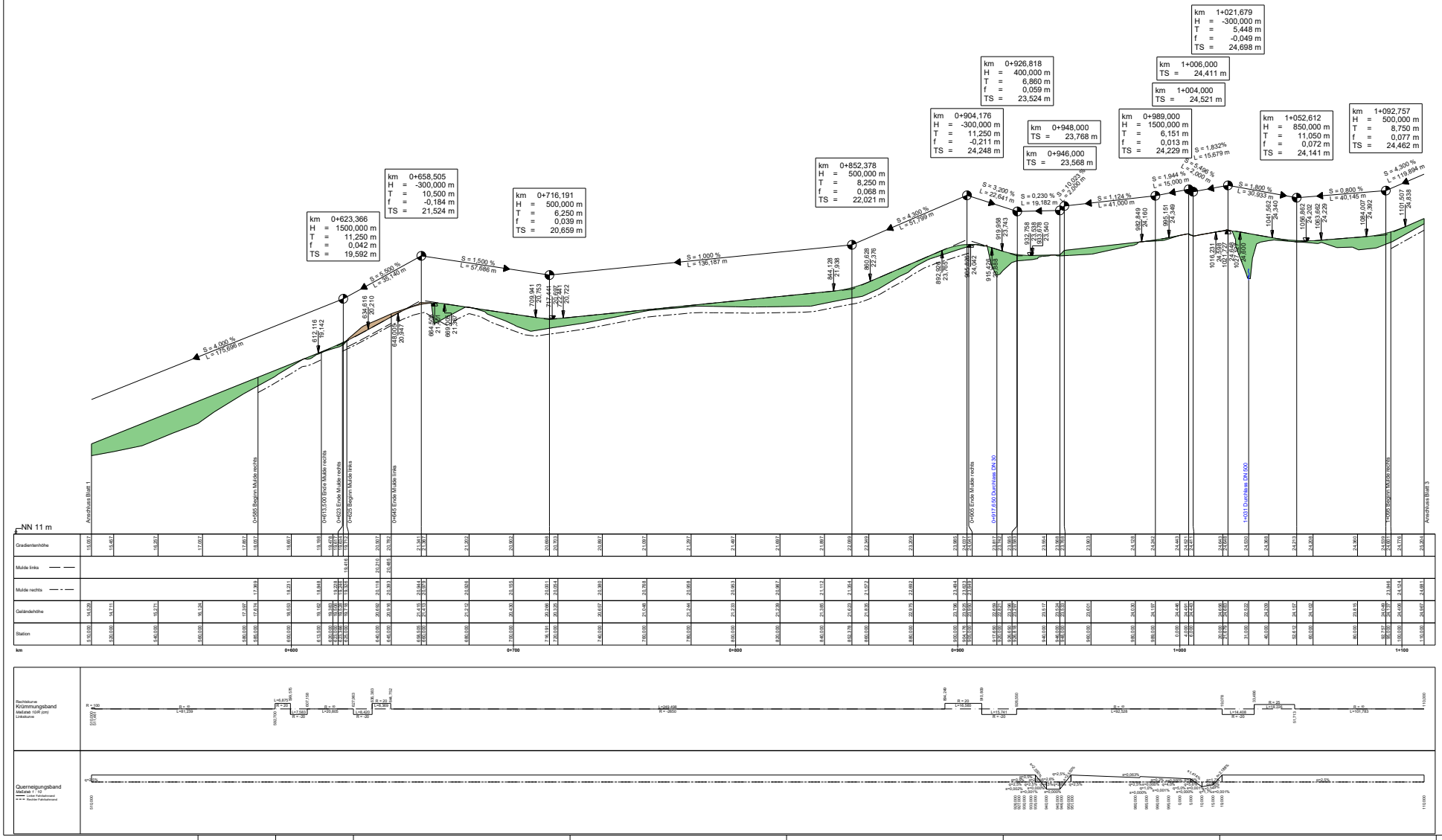
Unterlage / Blatt-Nr.: 6 / 1
Höhenplan
Bau-km 0+000 - 0+510
Maßstab: 1 :500 / 50

Radweg Schönberg-Dassow

Aufgestellt:

i.A. ....
Rostock, den

F:\Zeichner\iTWOcivil\Projekte\197855_Radweg_Schoenberg-Dassow_EP EP_HP01



Zeichenerklärung

- Gradientenhochpunkt
- Gradiententiefpunkt
- Ausrundungsbeginn Kuppe/ Ausrundungsende Wanne
- Neigungsänderungspunkt mit Angabe von: Station, Ausrundungsradiusmesser, Neigungsänderung, Steilheiten, Höhe Tangentenschnittpunkt
- Längsneigung und Stationierung des Neigungsänderungspunkt
- Damm
- Einschnitt
- Mulde links
- Mulde rechts

M ECKLENBURGISCHES I NGENIEURBÜRO FÜR V ERKEHRSBAU GMBH SCHWERIN
Dipl.-Ing. (FH) Bauingenieurwesen Ralf Schönweger
Pampower Str. 68, 19061 Schwerin
Tel. 0385/6 39 39 - 0 Fax 0385/6 39 39 - 39
E-Mail: mail@miv-sn.de
ppa. Schönweger
Projektleiter

Bearb.:	08/2024	Blindow
Ges.:	08/2024	Meyer
Gegr.:	08/2024	Schönweger

Straßenbauverwaltung
Land Mecklenburg - Vorpommern
Straßenbauamt Schwerin
Pampower Str. 68, 19061 Schwerin

Bearb.:		
Gegr.:		
Ges.:		

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

ENTWURFSPLANUNG

Straßenbauverwaltung
Land Mecklenburg-Vorpommern

Straße: L 01 Dassower Str. / Schönberger Str.

PROJIS-Nr.:

Unterlage / Blatt-Nr.: 6 / 2

Höhenplan

Maßstab: 1 : 500 / 50

Radweg Schönberg-Dassow

Aufgestellt:

i.A. .....

Rostock, den

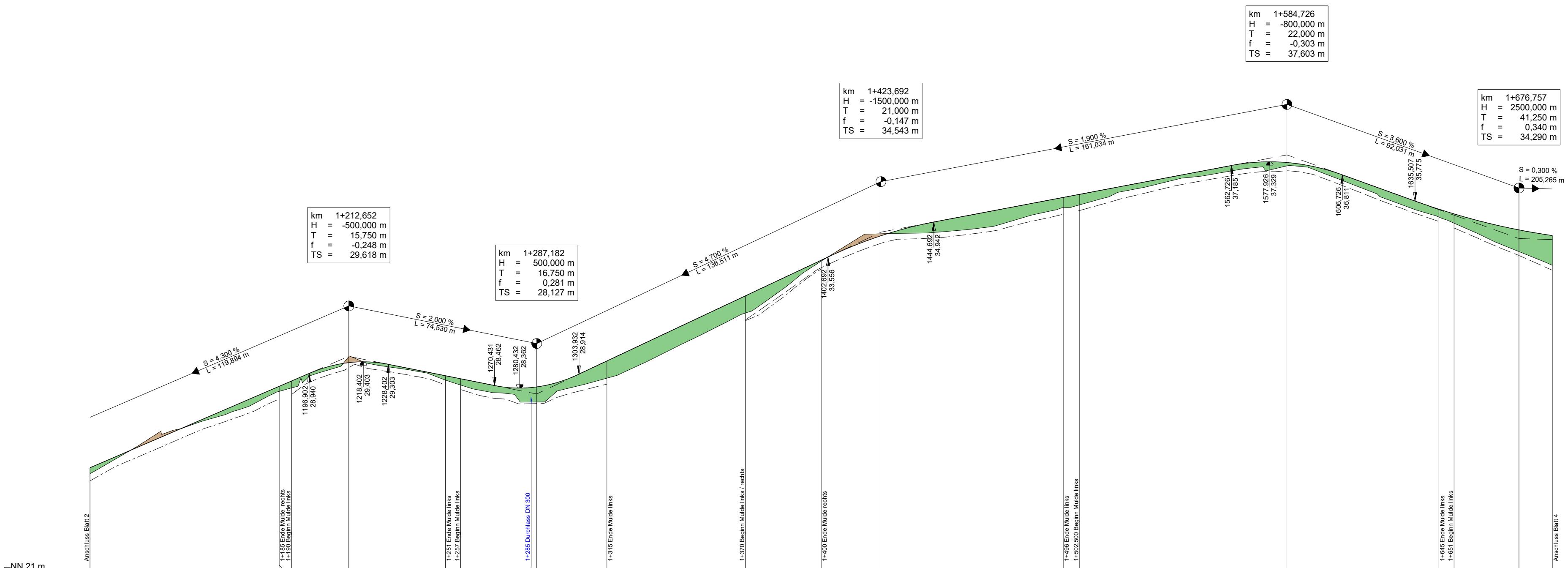
Zeichenerklärung

- Gradientenhochpunkt
- Gradiententiefpunkt
- Ausrundungsbeginn Kuppe/ Ausrundungsende Wanne
- Damm
- Einschnitt
- Mulde links
- Mulde rechts

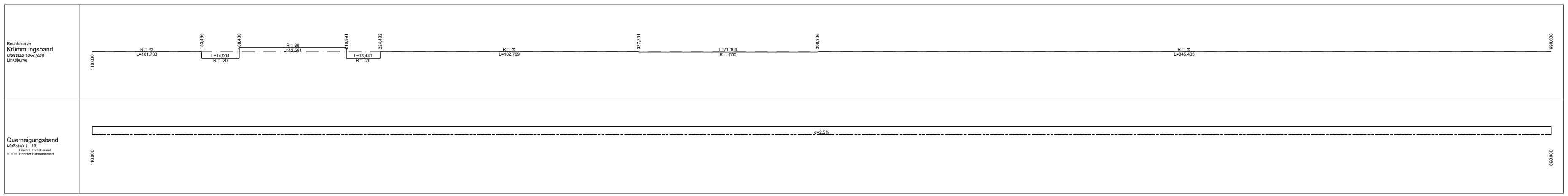
Km 2+715,533 / H = 600,000 m / T = 26,700 m / f = 0,594 m / TS = 29,303 m; S = 5,400 %, L = 58,759 m; S = 3,500 %, L = 112,501 m

Neigungsbrechpunkt mit Angabe von: Bau-km Ausrundungshalbmesser, Tangentenlänge, Stichhöhe, Höhe Tangentenschnittpunkt

Längsneigung und Abstand zum nächsten Neigungsbrechpunkt



Station	Gradientenhöhe	Mulde links	Mulde rechts	Geländehöhe
110,000	25,204		24,681	24,967
120,000	25,634		25,245	25,541
140,000	26,494		26,105	26,581
160,000	27,354		26,910	27,208
180,000	28,214		27,705	28,008
184,991	28,428		27,924	28,228
185,000	28,429		27,925	28,228
190,000	28,644	28,106		28,369
200,000 (km 1+200)	29,064	28,720		28,943
212,652	29,370	29,171		29,610
220,000	29,400	29,144		29,343
240,000	29,071	28,815		29,021
251,000	28,851	28,491		28,679
257,000	28,731	28,304		28,481
260,000	28,671	28,211		28,387
280,000	28,362	27,737		27,892
285,000	28,383	27,744		27,805
287,182	28,408	27,748		27,808
300,000 (km 1+300)	28,745	28,141		28,360
315,000	29,435	28,520		28,753
320,000	29,670			28,908
340,000	30,610			29,869
360,000	31,550			30,855
370,000	32,020	31,065	31,032	31,336
380,000	32,490	31,755	31,605	31,945
400,000 (km 1+400)	33,430	33,133	33,081	33,390
420,000	34,270	33,973		34,467
423,692	34,396	34,098		34,478
440,000	34,846	34,282		34,506
460,000	35,233	34,475		34,665
480,000	35,613	34,894		35,113
496,000	35,917	35,249		35,524
500,000 (km 1+500)	35,993			35,552
502,500	36,040	35,399		35,622
520,000	36,373	35,894		36,164
540,000	36,753	36,370		36,607
560,000	37,133	36,732		36,920
580,000	37,326	36,937		37,055
584,726	37,300	36,976		37,169
600,000 (km 1+600)	37,025	36,644		36,846
620,000	36,333	35,861		36,075
640,000	35,617	35,134		35,298
645,000	35,451	34,965		35,139
651,000	35,265	34,706		34,898
660,000	35,013	34,320		34,503
676,757	34,630	33,613		33,770
680,000	34,569	33,474		33,640
690,000	34,407	33,031		33,224



MIV Mecklenburgisches Ingenieurbüro für Verkehrsbau GmbH Schwerin
Zweigniederlassung Rostock
Industriestraße 8, 18069 Rostock
Telefon: 0381/207880 E-Mail: rostock@miv-ing.de

Rostock, den 06/2024 — gez. Schrameyer, Geschäftsführer

Bearb.:	06/2024	Blindow
Gez.:	06/2024	Meyn
Gepr.:	06/2024	Schrameyer

1505 mm x 891 mm = 1,34m² 07.06.2024

Straßenbauverwaltung
Land Mecklenburg - Vorpommern
Straßenbauaumt Schwerin
Pampower Str. 68, 19061 Schwerin

Bearb.:		
Gepr.:		
Gepr.:		

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

ENTWURFSPLANUNG

Straßenbauverwaltung
Land Mecklenburg-Vorpommern
Straße : L01 Dassower Str. / Schönberger Str.
PROJIS-Nr.:

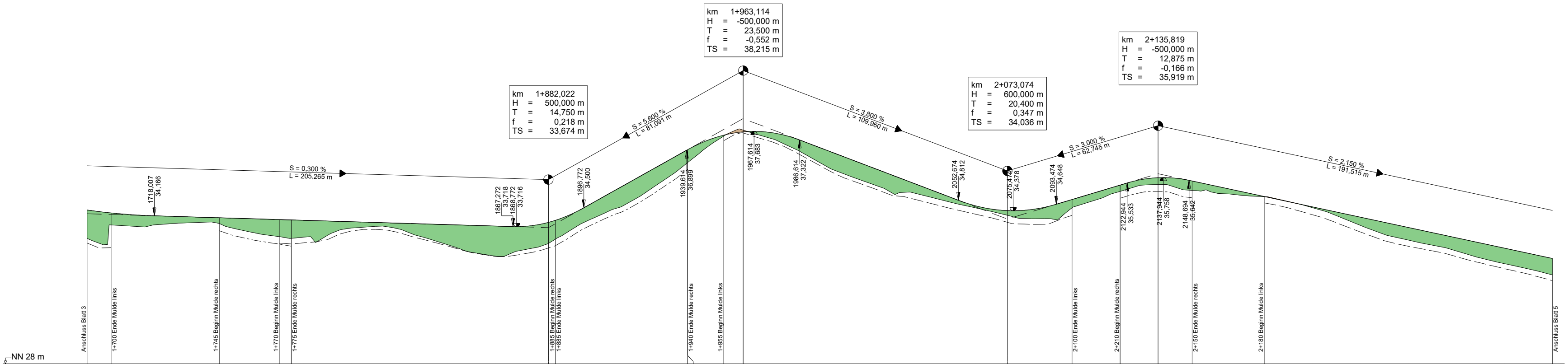
Unterlage / Blatt-Nr.: 6 / 3
Höhenplan
Bau-km 1+110 - 1+690
Maßstab: 1 : 500 / 50

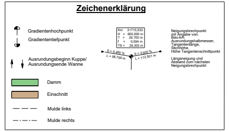
Radweg Schönberg-Dassow

Aufgestellt:

i.A. ....
Rostock, den

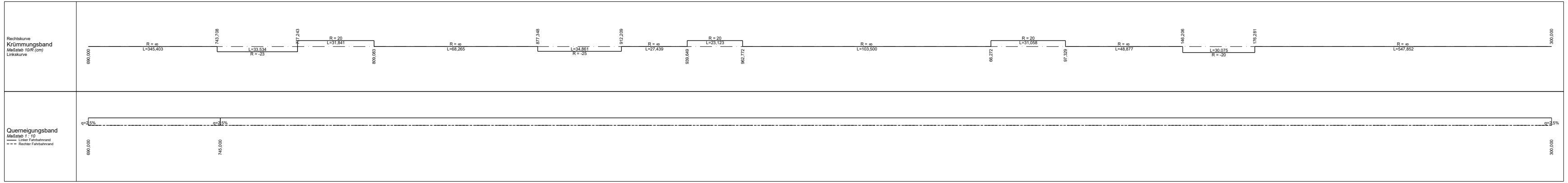
F:\Zeichner\iTWOcivil\Projekte\197855_Radweg_Schoenberg-Dassow_EP EP_HP03





Station	Gradientenhöhe	Mulde links	Mulde rechts	Geländehöhe
690,000	34,407	33,031		33,224
700,000	34,285	32,838		33,785
720,000	34,160			33,803
740,000	34,100			33,902
745,000	34,085		33,545	33,847
760,000	34,040		33,140	33,449
770,000	34,010	33,026	32,990	33,300
775,000	33,995	32,994	32,901	33,228
780,000	33,980	33,041		33,275
800,000	33,920	33,534		33,658
820,000	33,860	33,463		33,610
840,000	33,800	32,911		32,963
860,000	33,740	32,474		32,485
880,000	33,842	32,761		32,937
882,022	33,891	32,825		33,015
885,000	33,979	32,920	32,926	33,197
900,000	34,681		33,791	34,038
920,000	35,801		34,726	34,969
939,982	36,919		36,102	36,381
940,000	36,920		36,104	36,382
955,000	37,524	37,296		37,485
960,000	37,625	37,578		37,734
963,114	37,663	37,617		37,738
980,000	37,530	37,061		37,168
0,000	36,813	35,985		36,105
20,000	36,053	35,213		35,372
40,000	35,293	34,712		34,970
60,000	34,578	34,228		34,493
73,074	34,383	33,895		34,187
80,000	34,396	33,824		34,056
100,000	34,844	34,182		34,502
120,000	35,444		34,897	35,184
135,819	35,753		35,183	35,469
140,000	35,753		35,164	35,453
150,000	35,614		34,915	35,223
160,000	35,399			35,112
180,000	34,969	34,703		34,967
200,000	34,539	34,212		34,505
220,000	34,109	33,494		33,768
240,000	33,679	32,896		33,152
260,000	33,249	32,463		32,702
280,000	32,819	31,966		32,174
300,000	32,389	31,471		31,701

km: 1+700 · 1+800 · 1+900 · 2+000 · 2+100 · 2+200 · 2+300



MECKLENBURGISCHES INGENIEURBÜRO FÜR VERKEHRSBAU GMBH SCHWERIN
Ludwigsluster Chaussee 72 , 19061 Schwerin
Telefon: 0385/39960 E-Mail: schwerin@miv-ing.de
Schwerin, den 06/2024
gez. Schrameyer
Geschäftsführer

Bearb.:	06/2024	Schrameyer
Gez.:	06/2024	Meyn
Gepr.:	06/2024	Schrameyer

1690 mm x 594 mm = 1.00m² 31.05.2024

Straßenbauverwaltung
Land Mecklenburg - Vorpommern
Straßenbauaumt Schwerin
Pampower Str. 68, 19061 Schwerin

Bearb.:		
Gepr.:		
Gepr.:		

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

ENTWURFSPLANUNG

Straßenbauverwaltung
Land Mecklenburg-Vorpommern
Straße : L01 Dassower Str. / Schönberger Str.
PROJIS-Nr.:

Unterlage / Blatt-Nr.: 6 / 4
Höhenplan
Bau-km 1+690 - 2+300
Maßstab: 1 :500 / 50

Radweg Schönberg-Dassow

Aufgestellt:

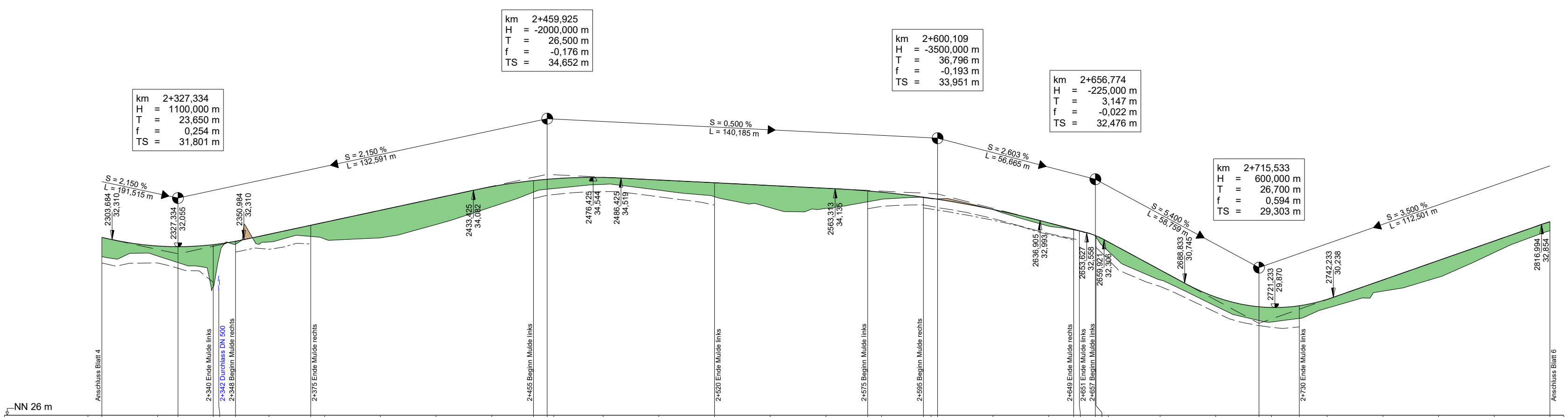
Schwerin, den

F:\Zeichner\TWOcivil\Projekte\197855_Radweg_Schoenberg-Dassow_EP

EP_HP04

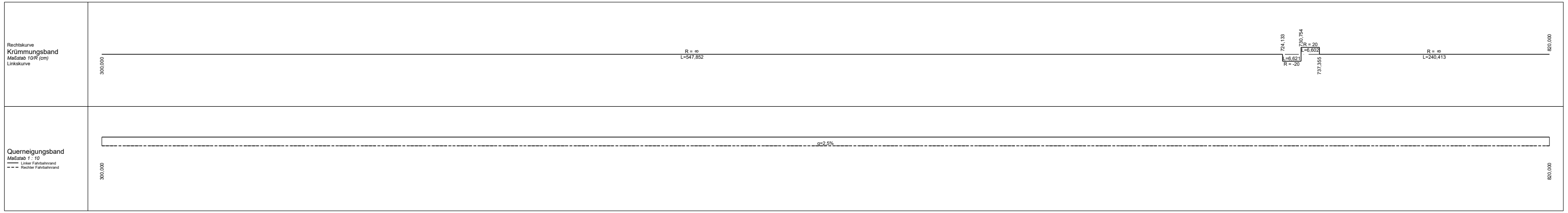
Zeichenerklärung

- Gradientenhochpunkt
- Gradiententiefpunkt
- Ausrundungsbeginn Kuppe / Ausrundungsende Wanne
- Neigungsbrechpunkt mit Angabe von: Bau-km, Ausrundungshalbmesser, Tangentenlänge, Stichhöhe, Höhe Tangentenschnittpunkt
- Längsneigung und Abstand zum nächsten Neigungsbrechpunkt
- Damm
- Einschnitt
- Mulde links
- Mulde rechts



Station	Gradientenhöhe	Mulde links	Mulde rechts	Geländehöhe
300,000	32,389	31,471		31,701
320,000	32,080	31,469		31,722
327,334	32,055	31,282		31,483
340,000	32,128	30,781		30,616
342,000	32,153			31,632
348,000	32,250		31,864	32,144
360,000	32,504		31,961	32,225
375,000	32,826		32,151	32,422
380,000	32,934			32,333
400,000	33,364			32,373
420,000	33,794			32,851
440,000	34,213			33,483
455,000	34,430	33,783		34,014
459,925	34,476	33,903		34,119
460,000	34,477	33,904		34,120
480,000	34,541	34,041		34,294
500,000	34,452	33,847		34,086
520,000	34,352	33,552		33,850
540,000	34,252			33,456
560,000	34,152			33,429
575,000	34,057	33,415		33,668
580,000	34,012	33,502		33,757
595,000	33,833	33,555	33,445	33,816
600,000	33,759	33,463	33,371	33,772
600,109	33,758	33,461	33,369	33,773
620,000	33,392	33,066	33,004	33,391
640,000	32,913	32,523	32,488	32,795
649,000	32,679	32,335	32,290	32,658
651,000	32,627	32,295		32,621
656,774	32,454			
657,000	32,445	32,030		32,402
660,000	32,302	31,742		32,024
680,000	31,222	30,629		30,860
700,000	30,246	29,698		29,922
715,533	29,897	29,221		29,402
720,000	29,872	29,161		29,351
730,000	29,934	29,177		29,479
740,000	30,164			29,848
760,000	30,860			30,457
780,000	31,560			30,956
800,000	32,260			31,845
820,000	32,951			32,628

km: 2+300, 2+400, 2+500, 2+600, 2+700, 2+800



MECKLENBURGISCHES INGENIEURBÜRO FÜR VERKEHRSBAU GMBH SCHWERIN
Zweigniederlassung Rostock
Industriestraße 8, 18069 Rostock
Telefon: 0381/207880 E-Mail: rostock@miv-ing.de
gez. Schrameyer
Geschäftsführer
Rostock, den 06/2024

Bearb.:	06/2024	Blindow
Gez.:	06/2024	Meyn
Gepr.:	06/2024	Schrameyer

1505 mm x 594 mm = 1.00m² 07.06.2024

Straßenbauverwaltung
Land Mecklenburg - Vorpommern
Straßenbauaumt Schwerin
Pampower Str. 68, 19061 Schwerin

Bearb.:	
Gepr.:	
Gepr.:	

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

ENTWURFSPLANUNG

Straßenbauverwaltung
Land Mecklenburg-Vorpommern
Straße : L01 Dassower Str. / Schönberger Str.
PROJIS-Nr.:

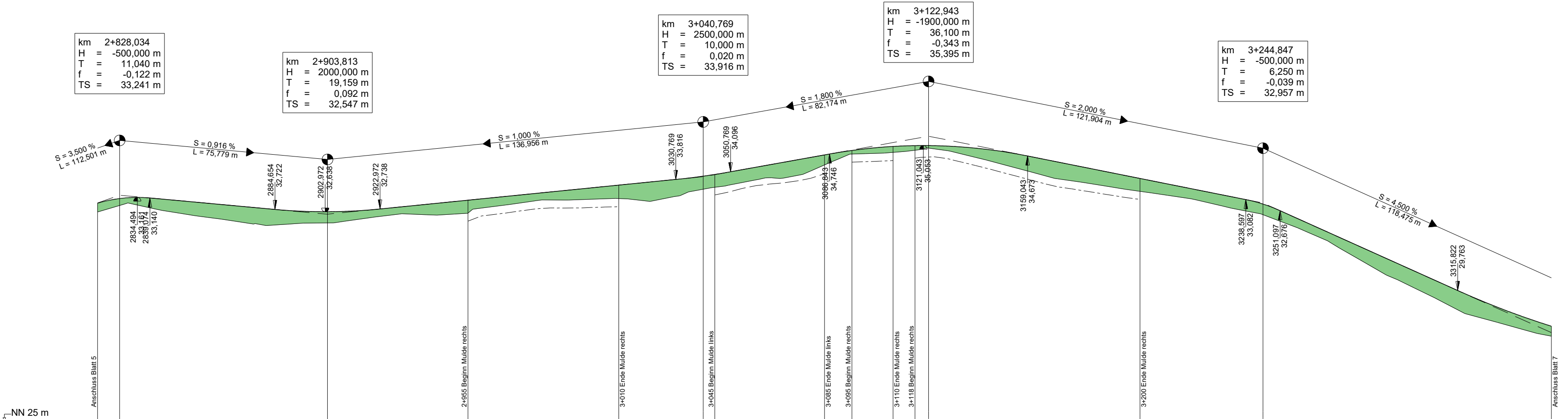
Unterlage / Blatt-Nr.: 6 / 5
Höhenplan
Bau-km 2+300 - 2+820
Maßstab: 1 : 500 / 50

Radweg Schönberg-Dassow

Aufgestellt:

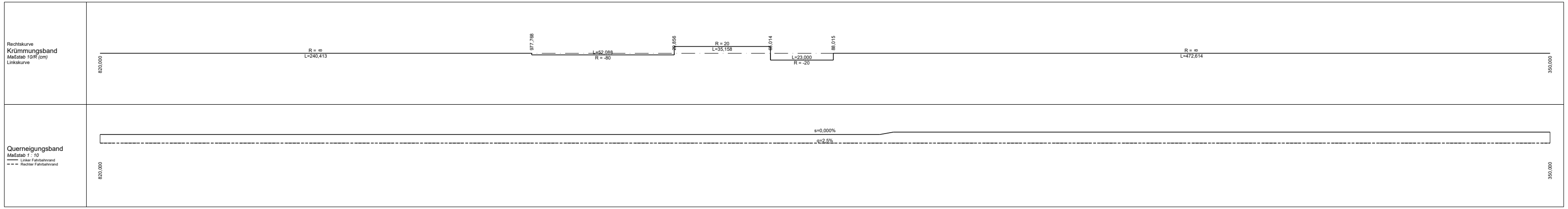
i.A. ....
Rostock, den

F:\Zeichner\ITWOcivil\Projekte\197855_Radweg_Schoenberg-Dassow_EP EP_HP05



Station	Gradientenhöhe	Mulde links	Mulde rechts	Geländehöhe
820,000	32,951			32,628
828,034	33,119			32,867
840,000	33,131			32,761
860,000	32,948			32,435
880,000	32,765			32,159
900,000	32,641			32,226
903,813	32,638			32,230
920,000	32,711			32,430
940,000	32,909			32,527
955,000	33,059		32,294	32,583
960,000	33,109		32,482	32,772
980,000	33,309		32,749	33,042
0,000	33,509		32,794	33,093
10,000	33,609		32,824	33,118
20,000	33,709			33,030
40,000	33,926			33,444
40,769	33,936			33,459
45,000	33,999	33,249		33,531
60,000	34,262	33,587		33,803
80,000	34,622	33,861		34,126
85,000	34,712	34,024		34,344
95,000	34,875		34,450	34,742
100,000	34,937		34,465	34,757
110,000	35,021		34,506	34,802
118,000	35,051		34,592	34,883
120,000	35,053		34,620	34,915
122,943	35,052		34,634	34,962
140,000	34,959		34,327	34,624
160,000	34,654		33,803	34,099
180,000	34,254		33,395	33,693
200,000	33,854		33,085	33,384
220,000	33,454			33,080
240,000	33,052			32,638
244,847	32,918			32,528
260,000	32,275			31,940
280,000	31,375			30,892
300,000	30,475			29,857
320,000	29,579			28,879
340,000	28,792			28,328
350,000	28,459			28,095

km: 2+900, 3+000, 3+100, 3+200, 3+300



Zeichenerklärung

- Gradientenhochpunkt
- Gradiententiefpunkt
- Ausrundungsbeginn Kuppe/ Ausrundungsende Wanne
- Damm
- Einschnitt
- Mulde links
- Mulde rechts

Km 2+715,533 / H = 600,000 m / T = 26,700 m / f = 0,594 m / TS = 29,303 m — Neigungsbrechpunkt mit Angabe von: Bau-km, Ausrundungshalbmesser, Tangentenlänge, Stichhöhe, Höhe Tangentenschnittpunkt

S = 5,400 % / L = 58,759 m; S = 3,500 % / L = 112,501 m — Längsneigung und Abstand zum nächsten Neigungsbrechpunkt

MECKLENBURGISCHES INGENIEURBÜRO FÜR VERKEHRSBAU GMBH SCHWERIN
Zweigniederlassung Rostock
Industriestraße 8, 18069 Rostock
Telefon: 0381/207880 E-Mail: rostock@miv-ing.de
gez. Schrameyer
Geschäftsführer
Rostock, den 06/2024

Bearb.:	06/2024	Blindow
Gez.:	06/2024	Meyn
Gepr.:	06/2024	Schrameyer

1505 mm x 594 mm = 0,89m² 07.06.2024

Straßenbauverwaltung
Land Mecklenburg - Vorpommern
Straßenbauaumt Schwerin
Pampower Str. 68, 19061 Schwerin

Bearb.:		
Gepr.:		
Gepr.:		

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

ENTWURFSPLANUNG

Straßenbauverwaltung
Land Mecklenburg-Vorpommern
Straße : L01 Dassower Str. / Schönberger Str.
PROJIS-Nr.:

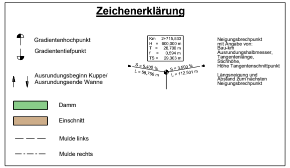
Unterlage / Blatt-Nr.: 6 / 6
Höhenplan
Bau-km 2+820 - 3+350
Maßstab: 1 : 500 / 50

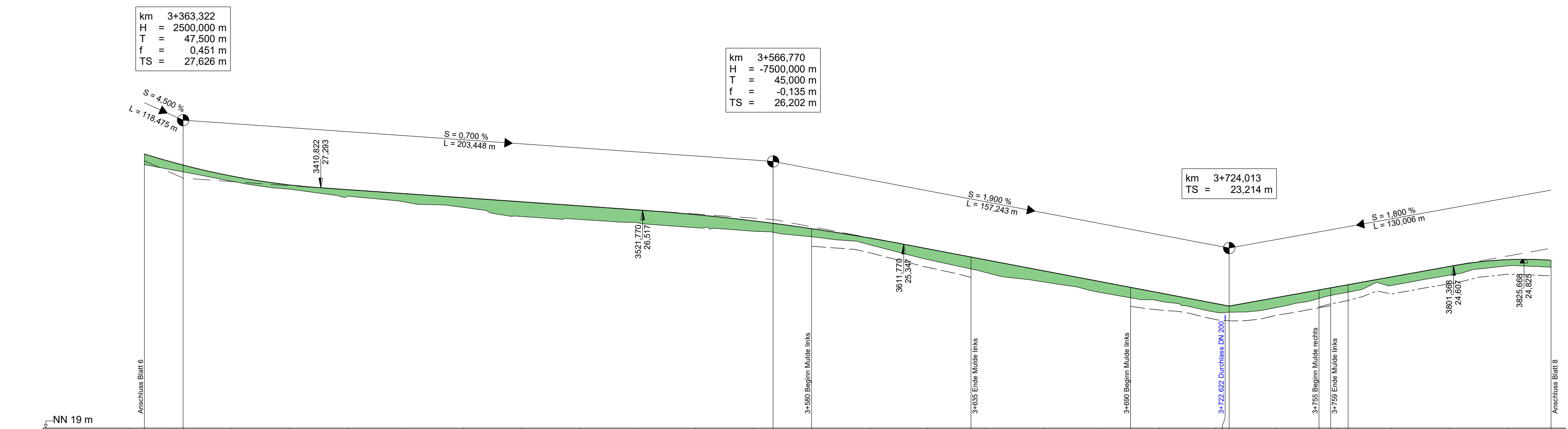
Radweg Schönberg-Dassow

Aufgestellt:

i.A. ....
Rostock, den

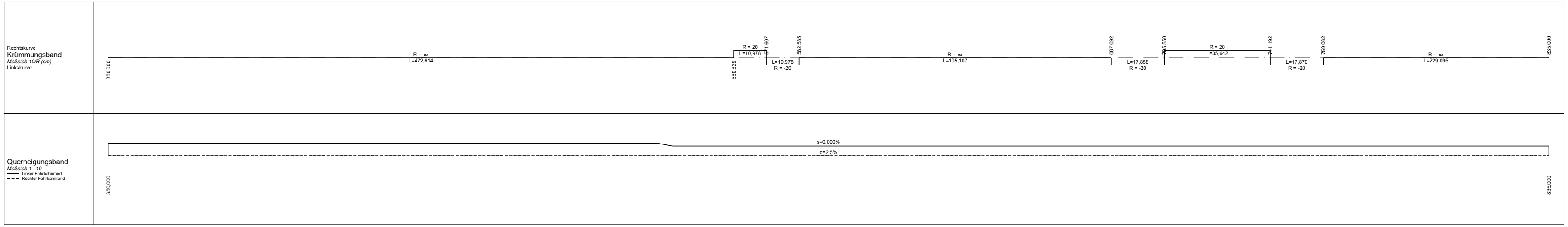
F:\Zeichner\TWOcivil\Projekte\197855_Radweg_Schoenberg-Dassow_EP EP_HP06





Station	Gradientenhöhe	Mulde links	Mulde rechts	Geländehöhe
350,000	28,459			28,095
360,000	28,166			27,903
363,322	28,077			27,841
380,000	27,699			27,522
400,000	27,393			27,245
420,000	27,229			27,007
440,000	27,089			26,796
460,000	26,949			26,616
480,000	26,809			26,302
500,000	26,669			26,202
520,000	26,529			26,088
540,000	26,367			25,916
560,000	26,152			25,796
566,770	26,067			25,758
580,000	25,883	25,272		25,605
600,000	25,561	25,053		25,331
620,000	25,190	24,551		24,818
635,000	24,905	24,204		24,494
640,000	24,810			24,374
660,000	24,430			24,045
680,000	24,050			23,676
690,000	23,860	23,204		23,497
700,000	23,670	23,076		23,388
720,000	23,290	22,733		22,994
722,622	23,241	22,716		22,991
724,013	23,214	22,707		23,000
740,000	23,502	22,886		23,157
755,000	23,772	23,159	23,181	23,477
759,000	23,844	23,225	23,292	23,580
760,000	23,862		23,310	23,598
765,000	23,952		23,403	23,692
780,000	24,222		23,629	23,923
800,000	24,582		23,981	24,278
820,000	24,813		24,313	24,601
835,000	24,793		24,254	24,554

km 3+400 3+500 3+600 3+700 3+800



MIV Mecklenburgisches Ingenieurbüro für Verkehrsbau GmbH Schwerin Zweigniederlassung Rostock Industriestraße 8, 18069 Rostock Telefon: 0381/207880 E-Mail: rostock@miv-ing.de gez. Schrameyer Geschäftsführer Rostock, den 06/2024	Bearb.: 06/2024 Blindow Gez.: 06/2024 Meyn Gepr.: 06/2024 Schrameyer	1320 mm x 594 mm = 0.89m² 07.06.2024
Straßenbauverwaltung Land Mecklenburg - Vorpommern **Straßenbauaumt Schwerin** Pampower Str. 68, 19061 Schwerin	Bearb.: Gepr.: Gepr.:	

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

ENTWURFSPLANUNG

Straßenbauverwaltung Land Mecklenburg-Vorpommern Straße : L01 Dassower Str. / Schönberger Str.	Unterlage / Blatt-Nr.: 6 / 7 Höhenplan Bau-km 3+350 - 3+835
PROJIS-Nr.:	Maßstab: 1 : 500 / 50

Radweg Schönberg-Dassow

Aufgestellt:

i.A. ....

Rostock, den

Zeichenerklärung

Gradientenhochpunkt
Gradiententiefpunkt

Ausrundungsbeginn Kuppe/
Ausrundungsende Wanne

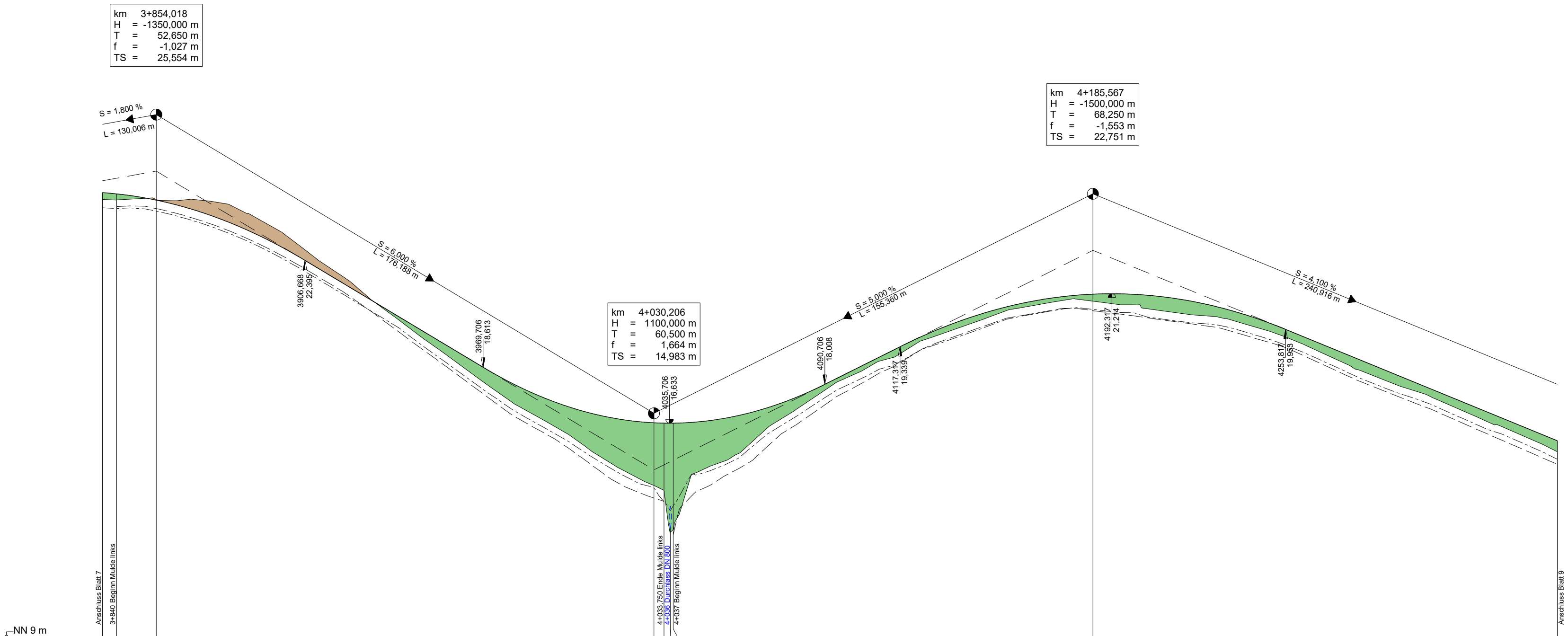
Km	2+715,533
H =	600,000 m
T =	26,700 m
f =	0,594 m
TS =	29,303 m

S = 5,400 % L = 58,759 m — S = 3,500 % L = 112,501 m

Neigungsbrechpunkt mit Angabe von: Bau-km, Ausrundungshalbmesser, Tangentenlänge, Stichhöhe, Höhe Tangentenschnittpunkt

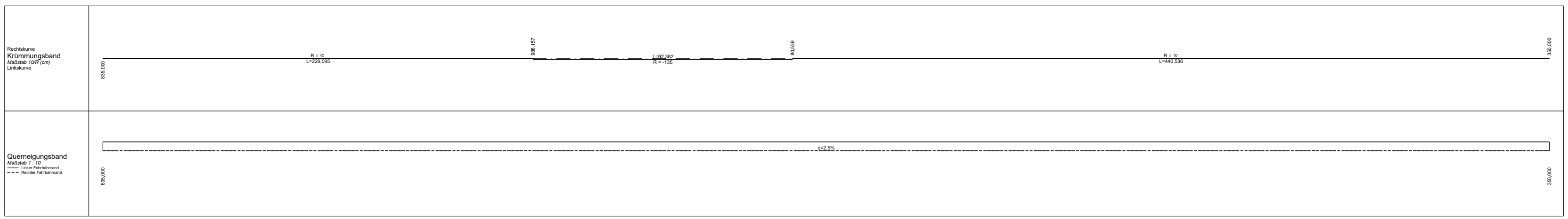
Längsneigung und Abstand zum nächsten Neigungsbrechpunkt

Damm
Einschnitt
Mulde links
Mulde rechts



Station	Gradientenhöhe	Mulde links	Mulde rechts	Geländehöhe
835,000	24,793		24,254	24,554
840,000	24,749	24,299	24,230	24,536
854,018	24,528	24,230	24,138	24,548
860,000	24,389	24,092	24,001	24,508
880,000	23,732	23,435	23,344	24,363
900,000	22,779	22,482	22,391	23,275
920,000	21,595	21,299	21,207	21,827
940,000	20,395	19,856	20,000	20,275
960,000	19,195	18,395	18,535	18,809
980,000	18,044	16,918	17,119	17,372
0,000	17,213	15,746	15,981	16,232
20,000	16,745	14,377	14,750	14,931
30,206	16,647	13,984	14,341	14,427
33,750	16,635	13,859	13,862	14,253
36,000	16,633		13,537	12,774
37,000	16,634	12,675	13,707	12,858
40,000	16,641	13,690	14,196	13,682
60,000	16,901	15,014	15,386	15,553
80,000	17,525	16,544	16,838	17,082
100,000	18,473	17,841	18,040	18,312
120,000	19,470	18,941	18,965	19,261
140,000	20,301	19,822	19,764	20,074
160,000	20,865	20,436	20,416	20,719
180,000	21,163	20,690	20,727	21,021
185,567	21,198	20,618	20,657	20,950
200,000	21,194	20,431	20,545	20,822
220,000	20,958	20,153	20,192	20,475
240,000	20,456	19,726	19,846	20,124
260,000	19,699	19,032	19,144	19,429
280,000	18,879	18,119	18,231	18,509
300,000	18,059	17,325	17,492	17,761
320,000	17,239	16,481	16,648	16,919
340,000	16,419	15,611	15,830	16,092
350,000	16,009	15,176	15,353	15,622

km: 3+900, 4+000, 4+100, 4+200, 4+300



Bearb.:	06/2024	Blindow	
Gez.:	06/2024	Meyn	
Gepr.:	06/2024	Schrameyer	

MECKLENBURGISCHES INGENIEURBÜRO FÜR VERKEHRSBAU GMBH SCHWERIN
Zweigniederlassung Rostock
Industriestraße 8, 18069 Rostock
Telefon: 0381/207880 E-Mail: rostock@miv-ing.de
Rostock, den 06/2024
gez. Schrameyer
Geschäftsführer
1505 mm x 891 mm = 0,89m² 07.06.2024

Straßenbauverwaltung
Land Mecklenburg - Vorpommern
Straßenbauaumt Schwerin
Pampower Str. 68, 19061 Schwerin

Bearb.:	
Gepr.:	
Gepr.:	

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

ENTWURFSPLANUNG

Straßenbauverwaltung
Land Mecklenburg-Vorpommern
Straße : L01 Dassower Str. / Schönberger Str.
PROJIS-Nr.:

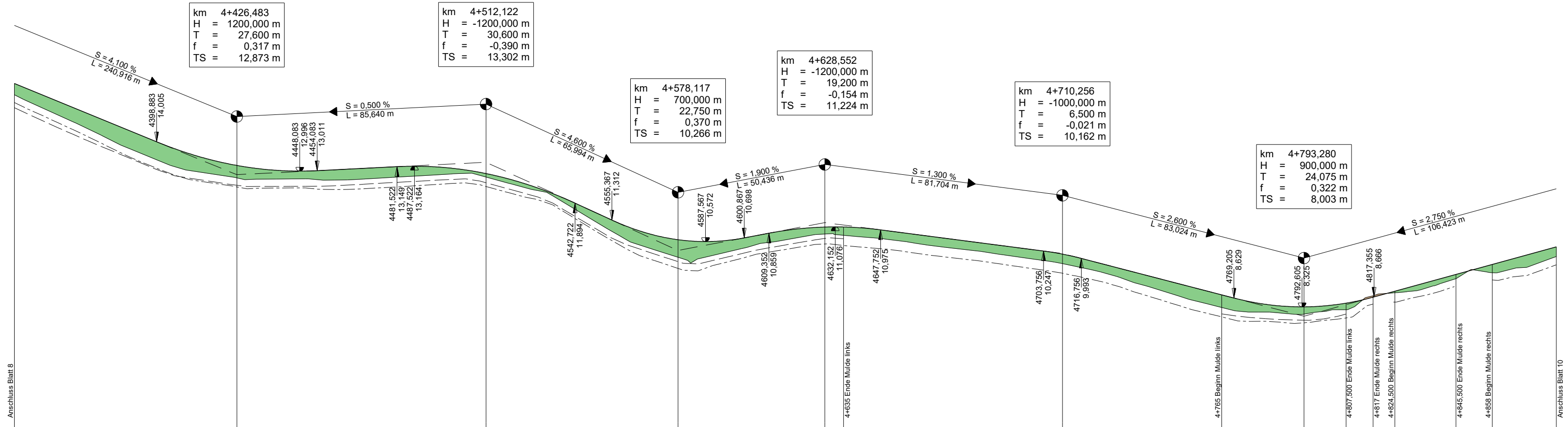
Unterlage / Blatt-Nr.: 6 / 8
Höhenplan
Bau-km 3+835 - 4+350
Maßstab: 1 :500 / 50

Radweg Schönberg-Dassow

Aufgestellt:

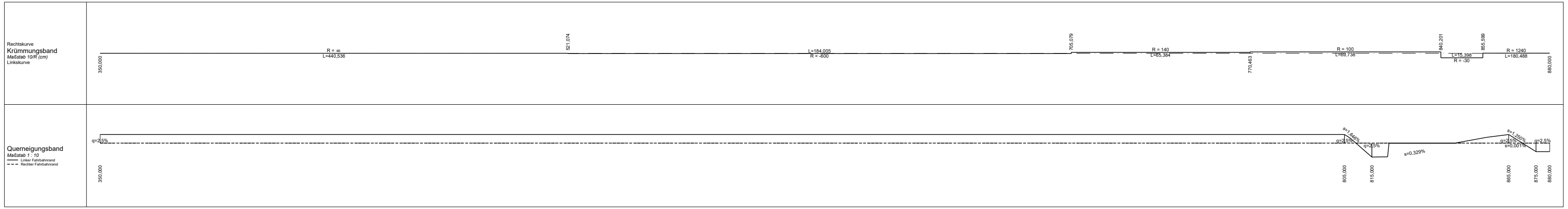
i.A. ....
Rostock, den

F:\Zeichner\iTWOcivil\Projekte\197855_Radweg_Schoenberg-Dassow_EP EP_HP08



Station	Gradientenhöhe	Mulde links	Mulde rechts	Geländehöhe
350,000	16,009	15,176	15,353	15,622
360,000	15,599	14,716	14,888	15,153
380,000	14,779	13,834	13,953	14,222
400,000	13,960	13,009	13,050	13,340
420,000	13,325	12,604	12,556	12,867
426,483	13,191	12,510	12,452	12,762
440,000	13,024	12,468	12,412	12,723
460,000	13,041	12,490	12,364	12,688
480,000	13,141	12,602	12,444	12,779
500,000	13,099	12,707	12,569	12,897
512,122	12,912	12,595	12,467	12,791
520,000	12,724	12,379	12,251	12,576
540,000	12,016	11,601	11,530	11,845
560,000	11,115	10,480	10,337	10,658
578,117	10,636	9,881	9,649	10,029
580,000	10,613	9,820	9,587	9,969
600,000	10,682	10,156	9,992	10,329
620,000	11,014	10,540	10,385	10,718
628,552	11,071	10,681	10,489	10,830
635,000	11,073	10,671	10,436	10,787
640,000	11,050		10,389	10,743
660,000	10,815		10,171	10,510
680,000	10,555		9,928	10,259
700,000	10,295		9,640	9,971
710,256	10,141		9,482	9,812
720,000	9,909		9,278	9,605
740,000	9,389		8,690	9,017
760,000	8,869		8,103	8,428
765,000	8,739	8,083	7,979	8,303
780,000	8,413	7,919	7,828	8,146
793,280	8,325	7,866	7,778	8,076
800,000	8,356	7,909	7,857	8,166
807,750	8,453	8,079	7,946	8,225
817,000	8,656		8,420	8,707
820,000	8,738			8,776
824,500	8,862		8,489	8,811
840,000	9,288		8,858	9,119
845,500	9,440			9,293
858,000	9,783		9,249	9,498
860,000	9,838		9,234	9,507
880,000	10,388		9,773	10,054

km: 4+400, 4+500, 4+600, 4+700, 4+800



Zeichenerklärung

- Gradientenhochpunkt
- Gradiententiefpunkt
- Ausrundungsbeginn Kuppe/ Ausrundungsende Wanne
- Damm
- Einschnitt
- Mulde links
- Mulde rechts

Km 2+715,533 / H = 600,000 m / T = 26,700 m / f = 0,594 m / TS = 29,303 m — Neigungsbrechpunkt mit Angabe von: Bau-km Ausrundungshalbmesser, Tangentenlänge, Stichhöhe, Höhe Tangentenschnittpunkt

S = 5,400 % L = 58,759 m / S = 3,500 % L = 112,501 m — Längsneigung und Abstand zum nächsten Neigungsbrechpunkt

MECKLENBURGISCHES INGENIEURBÜRO FÜR VERKEHRSBAU GMBH SCHWERIN
Zweigniederlassung Rostock
Industriestraße 8, 18069 Rostock
Telefon: 0381/207880 E-Mail: rostock@miv-ing.de
gez. Schrameyer
Geschäftsführer
Rostock, den 06/2024

Bearb.:	06/2024	Blindow
Gez.:	06/2024	Meyn
Gepr.:	06/2024	Schrameyer

1505 mm x 594 mm = 0.89m² 07.06.2024

Straßenbauverwaltung
Land Mecklenburg - Vorpommern
Straßenbauaumt Schwerin
Pampower Str. 68, 19061 Schwerin

Bearb.:		
Gepr.:		
Gepr.:		

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

ENTWURFSPLANUNG

Straßenbauverwaltung
Land Mecklenburg-Vorpommern
Straße : L01 Dassower Str. / Schönberger Str.
PROJIS-Nr.:

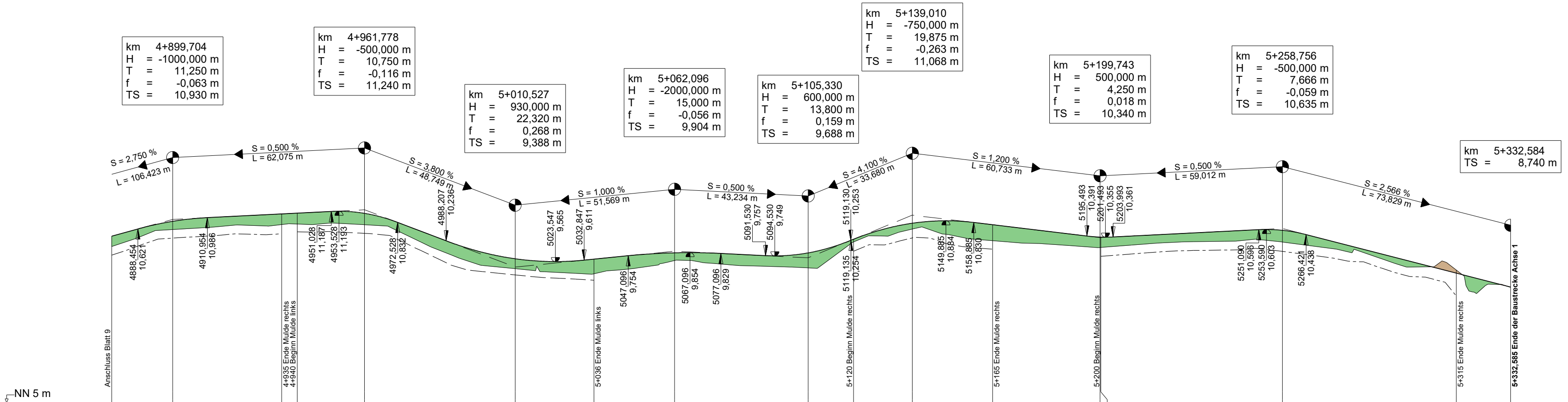
Unterlage / Blatt-Nr.: 6 / 9
Höhenplan
Bau-km 4+350 - 4+880
Maßstab: 1 : 500 / 50

Radweg Schönberg-Dassow

Aufgestellt:

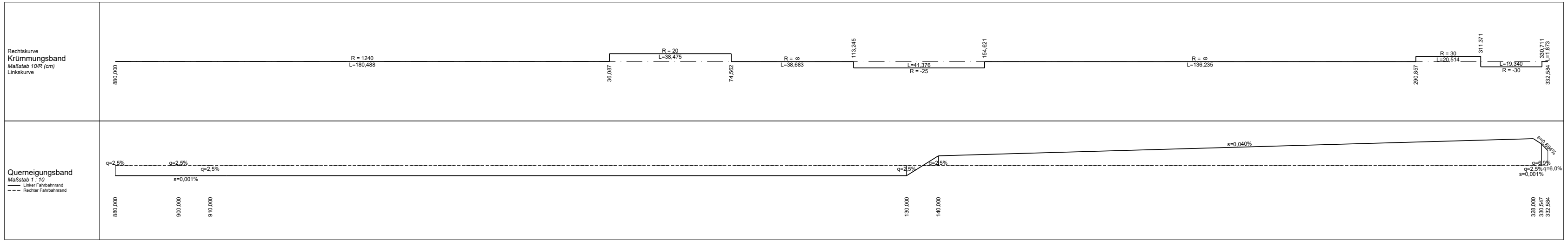
i.A. ....
Rostock, den

F:\Zeichner\ITWOcivil\Projekte\197855_Radweg_Schoenberg-Dassow_EP EP_HP09



Station	Gradientenhöhe	Mulde links	Mulde rechts	Geländehöhe
880,000	10,388		9,773	10,054
899,704	10,867		10,323	10,600
900,000	10,872		10,325	10,602
920,000	11,032		10,463	10,747
935,000	11,107		10,462	10,763
940,000	11,132	10,525		10,778
960,000	11,151	10,487		10,767
961,778	11,125	10,477		10,757
980,000	10,548	9,924		10,197
0,000	9,863	9,241		9,439
10,527	9,656	9,132		9,335
20,000	9,571	9,046		9,234
36,000	9,643	8,961		9,169
40,000	9,683			9,258
60,000	9,841			9,549
62,096	9,847			9,601
80,000	9,814			9,460
100,000	9,774			9,386
105,330	9,846			9,360
120,000	10,288		9,900	10,199
139,010	10,805		10,331	10,619
140,000	10,819		10,355	10,642
160,000	10,817		10,007	10,279
165,000	10,757		9,966	10,239
180,000	10,577			10,148
199,743	10,358		9,734	10,019
200,000	10,357			10,021
220,000	10,441		9,888	10,172
240,000	10,541		9,939	10,221
258,756	10,576		9,895	10,197
260,000	10,561		9,879	10,181
280,000	10,089		9,578	9,878
300,000	9,576		9,083	9,388
315,000	9,191		8,456	9,290
320,000	9,063			8,588
332,584	8,740			8,740

km: 4+900, 5+000, 5+100, 5+200, 5+300



Zeichenerklärung

- Gradientenhochpunkt
- Gradiententiefpunkt
- Ausrundungsbeginn Kuppe/ Ausrundungsende Wanne
- Neigungsbrechpunkt mit Angabe von: Bau-km, Ausrundungshalbmesser, Tangentenlänge, Stichhöhe, Höhe Tangentenschnittpunkt
- Längsneigung und Abstand zum nächsten Neigungsbrechpunkt
- Damm
- Einschnitt
- Mulde links
- Mulde rechts

MECKLENBURGISCHES INGENIEURBÜRO FÜR VERKEHRSBAU GMBH SCHWERIN

Bearb.:	06/2024	Schrameyer
Gez.:	06/2024	Meyn
Gepr.:	06/2024	Schrameyer

gez. Schrameyer

Straßenbauverwaltung
Land Mecklenburg - Vorpommern
Straßenbauaumt Schwerin
Pampower Str. 68, 19061 Schwerin

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

ENTWURFSPLANUNG

Straßenbauverwaltung
Land Mecklenburg-Vorpommern
Straße : L01 Dassower Str. / Schönberger Str.
PROJIS-Nr.:

Unterlage / Blatt-Nr.: 6 / 10
Höhenplan
Bau-km 4+880 - 5+332.585
Maßstab: 1 : 500 / 50

Radweg Schönberg-Dassow

Aufgestellt:

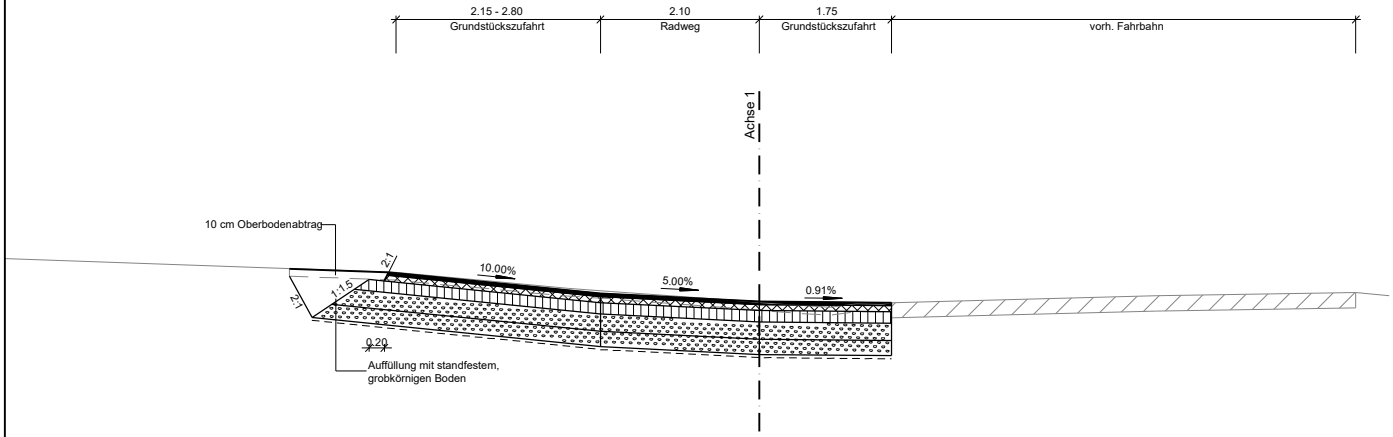
Schwerin, den

Geltungsbereich

Grundstückszufahrt: Bau-km 0+093.100 - Bau-km 0+102.270
Bau-km 0+611.660 - Bau-km 0+624.220
Bau-km 0+939.380 - Bau-km 0+944.380
Bau-km 2+646.650 - Bau-km 2+655.690

Ackerzufahrt: Bau-km 0+293.600 - Bau-km 0+297.600
Bau-km 1+252.365 - Bau-km 1+256.365
Bau-km 1+497.135 - Bau-km 1+503.400
Bau-km 1+643.800 - Bau-km 1+649.975
Bau-km 2+166.330 - Bau-km 2+170.730
Bau-km 2+340.160 - Bau-km 2+347.360
Bau-km 3+111.380 - Bau-km 3+115.360
Bau-km 3+531.360 - Bau-km 3+535.360
Bau-km 4+817.480 - Bau-km 4+824.740
Bau-km 4+845.740 - Bau-km 4+858.710

RQ 1



Oberbau Grundstückszufahrt nach RStO 12, Tafel 1, Zeile 3

$E_{vd} \geq 120$ MPa
$E_{vd} \geq 100$ MPa

4 cm Asphaltbeton AC 11 DN gem. ZTV Asphalt-StB 07/13
8 cm Asphalttragschicht AC 32 TN gem. ZTV Asphalt-StB 04/07
15 cm Schottertragschicht 0/45 gem. ZTV SoB-StB 04/07
23 cm Frostschutzschicht 0/45 gem. ZTV SoB-StB 04/07
50 cm Regelaufbau

+ 20 cm Frostschutzschicht 0/45 gem. ZTV SoB-StB 04/07
Filterstabiles Trennvlies (GRK 3)

70 cm Gesamtdicke

Oberbau Ackerzufahrt nach RStO 12, Tafel 1, Zeile 3

$E_{vd} \geq 150$ MPa
$E_{vd} \geq 100$ MPa

4 cm Asphaltbeton AC 8 DN gem. ZTV Asphalt-StB 07/13
6 cm Binderschicht
8 cm Asphalttragschicht AC 32 TN gem. ZTV Asphalt-StB 04/07
15 cm Schottertragschicht 0/45 gem. ZTV SoB-StB 04/07
27 cm Frostschutzschicht 0/45 gem. ZTV SoB-StB 04/07
60 cm Regelaufbau

+ 20 cm Frostschutzschicht 0/45 gem. ZTV SoB-StB 04/07
Filterstabiles Trennvlies (GRK 3)

80 cm Gesamtdicke

MECKLENBURGISCHES INGENIEURBÜRO FÜR VERKEHRSBAU GMBH SCHWERIN
Zweigniederlassung Rostock
Industriestraße 8, 18069 Rostock
Telefon: 0381/207880 E-Mail: rostock@miv-ing.de
gez. Schrameyer
Geschäftsführer
Rostock, den 06/2024

Bearb.:	06/2024	Blindow
Gez.:	06/2024	Meyn
Gepr.:	06/2024	Schrameyer

594 mm x 297 mm = 0.18m² 20.06.2024

Straßenbauverwaltung
Land Mecklenburg - Vorpommern
Straßenbauamt Schwerin
Pampower Str. 68, 19061 Schwerin

Bearb.:		
Gepr.:		
Gepr.:		

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

ENTWURFSPLANUNG

Straßenbauverwaltung
Land Mecklenburg-Vorpommern
Straße : L01 Dassower Str. / Schönberger Str.
PROJIS-Nr.:

Unterlage / Blatt-Nr.: 14.1 / 1
Regelquerschnitt
Maßstab: 1 :50

Radweg Schönberg-Dassow

Aufgestellt:
i.A. .....
Rostock, den

F:\Zeichnen\iTWOcivil\Projekte\197855_Radweg_Schoenberg-Dassow_EP

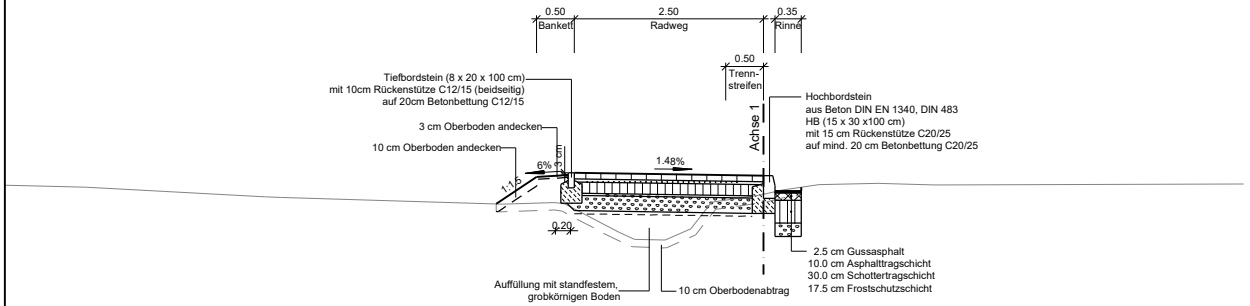
EP_RQ_202405

Geltungsbereich

Radweg:
Bau-km 0+926.550 - Bau-km 0+979.941
Bau-km 1+004.578 - Bau-km 1+007.054

Ein- und Ausstiegsbereich:
Bau-km 0+979.941 - Bau-km 1+004.578

RQ 2



Oberbau Radweg nach RStO 12, Tafel 6, Zeile 1

$E_{vd} \geq 100$ MPa

8 cm Betonpflaster gerumpelt (Bestand und Neu), bunt, 20/16/14/12/10 x 8/10 cm
4 cm Bettung Brechsand-Splitt-Gemisch, Körnung 0/5
15 cm Schottertragschicht 0/45 gem. ZTV SoB-StB 04/07
3 cm Frostschutzschicht 0/45 gem. ZTV SoB-StB 04/07

+ 20 cm Frostschutzschicht 0/45 gem. ZTV SoB-StB 04/07
Filterstabiles Trennvlies (GRK 3)
50 cm Gesamtdicke

Oberbau Ein- und Ausstiegsbereich nach RStO 12, Tafel 6, Zeile 1

$E_{vd} \geq 100$ MPa

8 cm Betonpflaster, dunkelgrau, 7 x 14 cm gem. ZTV Pflaster-StB 20
4 cm Bettung Brechsand-Splitt-Gemisch, Körnung 0/5
15 cm Schottertragschicht 0/45 gem. ZTV SoB-StB 04/07
3 cm Frostschutzschicht 0/45 gem. ZTV SoB-StB 04/07

+ 20 cm Frostschutzschicht 0/45 gem. ZTV SoB-StB 04/07
Filterstabiles Trennvlies (GRK 3)
50 cm Gesamtdicke

Oberbau Sicherheitstrennstreifen nach RStO 12, Tafel 6, Zeile 1

$E_{vd} \geq 100$ MPa

8 cm Betonpflaster, hellgrau, 7 x 14 cm gem. ZTV Pflaster-StB 20
4 cm Bettung Brechsand-Splitt-Gemisch, Körnung 0/5
15 cm Schottertragschicht 0/45 gem. ZTV SoB-StB 04/07
3 cm Frostschutzschicht 0/45 gem. ZTV SoB-StB 04/07

+ 20 cm Frostschutzschicht 0/45 gem. ZTV SoB-StB 04/07
Filterstabiles Trennvlies (GRK 3)
50 cm Gesamtdicke

MECKLENBURGISCHES INGENIEURBÜRO FÜR VERKEHRSBAU GMBH SCHWERIN
Zweigniederlassung Rostock
Industriestraße 8, 18069 Rostock
Telefon: 0381/207880 E-Mail: rostock@miv-ing.de
gez. Schrameyer
Geschäftsführer
Rostock, den 06/2024

Bearb.:	06/2024	Blindow
Gez.:	06/2024	Meyn
Gepr.:	06/2024	Schrameyer

594 mm x 297 mm = 0.18m² 20.06.2024

Straßenbauverwaltung
Land Mecklenburg - Vorpommern
Straßenbauamt Schwerin
Pampower Str. 68, 19061 Schwerin

Bearb.:		
Gepr.:		
Gepr.:		

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

ENTWURFSPLANUNG

Straßenbauverwaltung
Land Mecklenburg-Vorpommern
Straße : L01 Dassower Str. / Schönberger Str.
PROJIS-Nr.:

Unterlage / Blatt-Nr.: 14.1 / 2
Regelquerschnitt
Maßstab: 1 : 50

Radweg Schönberg-Dassow

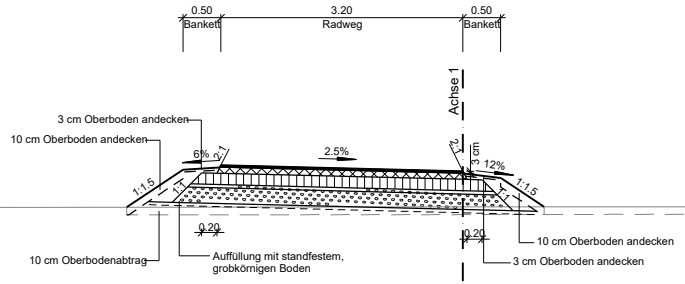
Aufgestellt:

i.A. .....
Rostock, den

F:\Zeichner\iTWOcivil\Projekte\197855_Radweg_Schoenberg-Dassow_EP EP_RQ_202405

Geltungsbereich:
Bau-km 3+110.000 - Bau-km 3+535.360

RQ 3



Oberbau Radweg nach RStO 12, Tafel 6, Zeile 1

$E_{vd} \geq 100$ MPa

2.5 cm	Asphaltbeton AC 5 DL nach ZTV Asphalt-StB 07/13
8.0 cm	Asphalttragschicht AC 22 TL gem. ZTV SoB-StB 04/07
15.0 cm	Schottertragschicht 0/45 gem. ZTV SoB-StB 04/07
4.5 cm	Frostschutzschicht 0/45 gem. ZTV SoB-StB 04/07
30.0 cm	Regelaufbau
+ 20.0 cm	Frostschutzschicht 0/32 nach ZTV SoB-StB 04/07
	Filterstabiles Trennvlies (GRK 3)
50.0 cm	Gesamtdicke

MECKLENBURGISCHES INGENIEURBÜRO FÜR VERKEHRSBAU GMBH SCHWERIN
Zweigniederlassung Rostock
Industriestraße 9, 18069 Rostock
Telefon: 0381/207880 E-Mail: rostock@miv-ing.de
gez. Schrameyer
Geschäftsführer
Rostock, den 06/2024

Bearb.:	06/2024	Blindow
Gez.:	06/2024	Meyn
Gepr.:	06/2024	Schrameyer

594 mm x 297 mm = 0.18m² 20.06.2024

Straßenbauverwaltung
Land Mecklenburg - Vorpommern
Straßenbauamt Schwerin
Pampower Str. 68, 19061 Schwerin

Bearb.:		
Gepr.:		
Gepr.:		

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

ENTWURFSPLANUNG

Straßenbauverwaltung
Land Mecklenburg-Vorpommern
Straße : L01 Dassower Str. / Schönberger Str.
PROJIS-Nr.:

Unterlage / Blatt-Nr.: 14.1 / 3
Regelquerschnitt
Maßstab: 1 :50

Radweg Schönberg-Dassow

Aufgestellt:

i.A. .....
Rostock, den

F:\Zeichnen\iTWOcivil\Projekte\197855_Radweg_Schoenberg-Dassow_EP

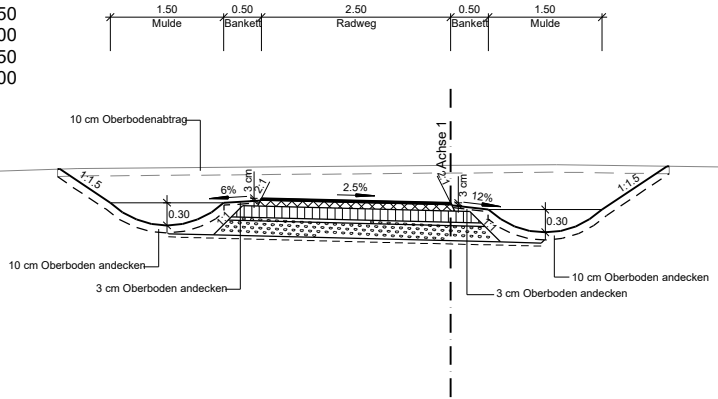
EP_RQ_202405

Geltungsbereich

Mulde links:

Bau-km 0+625.000 - Bau-km 0+645.000
Bau-km 1+190.000 - Bau-km 1+251.000
Bau-km 1+257.000 - Bau-km 1+315.000
Bau-km 1+370.000 - Bau-km 1+496.000
Bau-km 1+502.500 - Bau-km 1+645.000
Bau-km 1+651.000 - Bau-km 1+700.000
Bau-km 1+955.000 - Bau-km 2+100.000
Bau-km 2+180.000 - Bau-km 2+340.000
Bau-km 2+455.000 - Bau-km 2+520.000
Bau-km 2+575.000 - Bau-km 2+651.000
Bau-km 2+657.000 - Bau-km 2+730.000
Bau-km 3+045.000 - Bau-km 3+085.000
Bau-km 3+580.000 - Bau-km 3+635.000
Bau-km 3+690.000 - Bau-km 3+759.000
Bau-km 3+840.000 - Bau-km 4+033.750
Bau-km 4+037.000 - Bau-km 4+635.000
Bau-km 4+765.000 - Bau-km 4+807.750
Bau-km 4+940.000 - Bau-km 5+036.000

RQ 4



Oberbau Radweg nach RStO 12, Tafel 6, Zeile 1

$E_{vd} \geq 100$ MPa

2.5 cm Asphaltbeton AC 5 DL nach ZTV Asphalt-StB 07/13
8.0 cm Asphalttragschicht AC 22 TL gem. ZTV SoB-StB 04/07
15.0 cm Schottertragschicht 0/45 gem. ZTV SoB-StB 04/07
4.5 cm Frostschutzschicht 0/45 gem. ZTV SoB-StB 04/07
30.0 cm Regelaufbau

+ 20.0 cm Frostschutzschicht 0/32 nach ZTV SoB-StB 04/07
Filterstabiles Trennvlies (GRK 3)
50.0 cm Gesamtdicke

Geltungsbereich

Mulde rechts:

Bau-km 0+280.000 - Bau-km 0+292.500
Bau-km 0+298.500 - Bau-km 0+349.500
Bau-km 0+400.000 - Bau-km 0+475.000
Bau-km 0+585.000 - Bau-km 0+613.000
Bau-km 0+623.000 - Bau-km 0+905.000
Bau-km 1+095.000 - Bau-km 1+185.000
Bau-km 1+370.000 - Bau-km 1+400.000
Bau-km 1+745.000 - Bau-km 1+775.000
Bau-km 1+885.000 - Bau-km 1+940.000
Bau-km 2+120.000 - Bau-km 2+150.000
Bau-km 2+348.000 - Bau-km 2+375.000
Bau-km 2+595.000 - Bau-km 2+659.000
Bau-km 2+955.000 - Bau-km 3+010.000
Bau-km 3+095.000 - Bau-km 3+111.000
Bau-km 3+118.000 - Bau-km 3+200.000
Bau-km 3+755.000 - Bau-km 4+817.000
Bau-km 4+824.500 - Bau-km 4+845.500
Bau-km 4+858.000 - Bau-km 4+935.000
Bau-km 5+120.000 - Bau-km 5+165.000
Bau-km 5+200.000 - Bau-km 5+315.000

MECKLENBURGISCHES INGENIEURBÜRO FÜR VERKEHRSBAU GMBH SCHWERIN
Zweigniederlassung Rostock
Industriestraße 8, 18069 Rostock
Telefon: 0381/207880 E-Mail: rostock@miv-ing.de
gez. Schrameyer
Geschäftsführer
Rostock, den 06/2024

Bearb.:	06/2024	Blindow
Gez.:	06/2024	Meyn
Gepr.:	06/2024	Schrameyer

594 mm x 297 mm = 0.18m² 20.06.2024

Straßenbauverwaltung
Land Mecklenburg - Vorpommern
Straßenbauamt Schwerin
Pampower Str. 68, 19061 Schwerin

Bearb.:		
Gepr.:		
Gepr.:		

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

ENTWURFSPLANUNG

Straßenbauverwaltung
Land Mecklenburg-Vorpommern
Straße : L01 Dassower Str. / Schönberger Str.
PROJIS-Nr.:

Unterlage / Blatt-Nr.: 14.1 / 4
Regelquerschnitt
Maßstab: 1 :50

Radweg Schönberg-Dassow

Aufgestellt:

i.A. .....
Rostock, den

F:\Zeichnen\iTWOcivil\Projekte\197855_Radweg_Schoenberg-Dassow_EP EP_RQ_202405