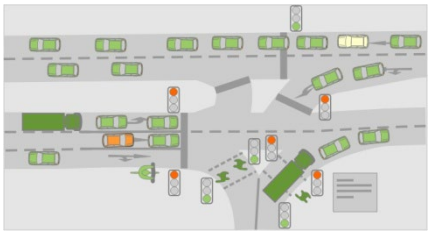
Bernau bei Berlin
OT Lobetal

Verkehrsuntersuchung



Erschließung des Wohngebiets „Wohnen an der Schmiede“

Auftraggeber:	Hoffnungstaler Stiftung Lobetal Bodelschwinghstraße 27 16321 Bernau bei Berlin OT Lobetal
Ansprechpartner:	S. Schaer
Auftragnehmer:	SCHLOTHAUER & WAUER Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr mbH Storkower Straße 142, 10407 Berlin
Bearbeiter:	Stephan Krauß, M. Sc.
Telefon:	030 – 93 66 72 - 261
E-Mail:	stephan.krauss@schlothauer.de
Projektnummer:	2024-0727
Datum:	19. Januar 2026

INHALTSVERZEICHNIS

1 Aufgabenstellung 2

2 Verkehrserzeugung 4

2.1 Allgemeine Methodik und Vorgehensweise 4

2.2 Abschätzung nach Nutzergruppen 5

2.3 Gesamtergebnis der Verkehrserzeugung 8

3 Verkehrsumlegung 10

4 Beurteilung der Befahrbarkeit und Schleppkurven 12

5 Zusammenfassung 16

ANLAGEN

1 Aufgabenstellung

Die Hoffnungstaler Stiftung Lobetal beabsichtigt im gleichnamigen Ortsteil von Bernau bei Berlin die Schaffung von insgesamt ca. 60 Wohneinheiten in unterschiedlichen Formen. Das Projekt „Wohnen an der Schmiede“ soll dabei auch besondere Wohnformen umfassen. Dazu gehören seniorengerechtes Wohnen, ambulantes Wohnen in Teilhabe sowie Wohnungen im Rahmen der betreuten Jugendhilfe. Die nachfolgenden Abbildungen zeigen die Lage des Wohngebiets im städtebaulichen Umfeld sowie das städtebauliche Konzept mit Stand 01/2023.

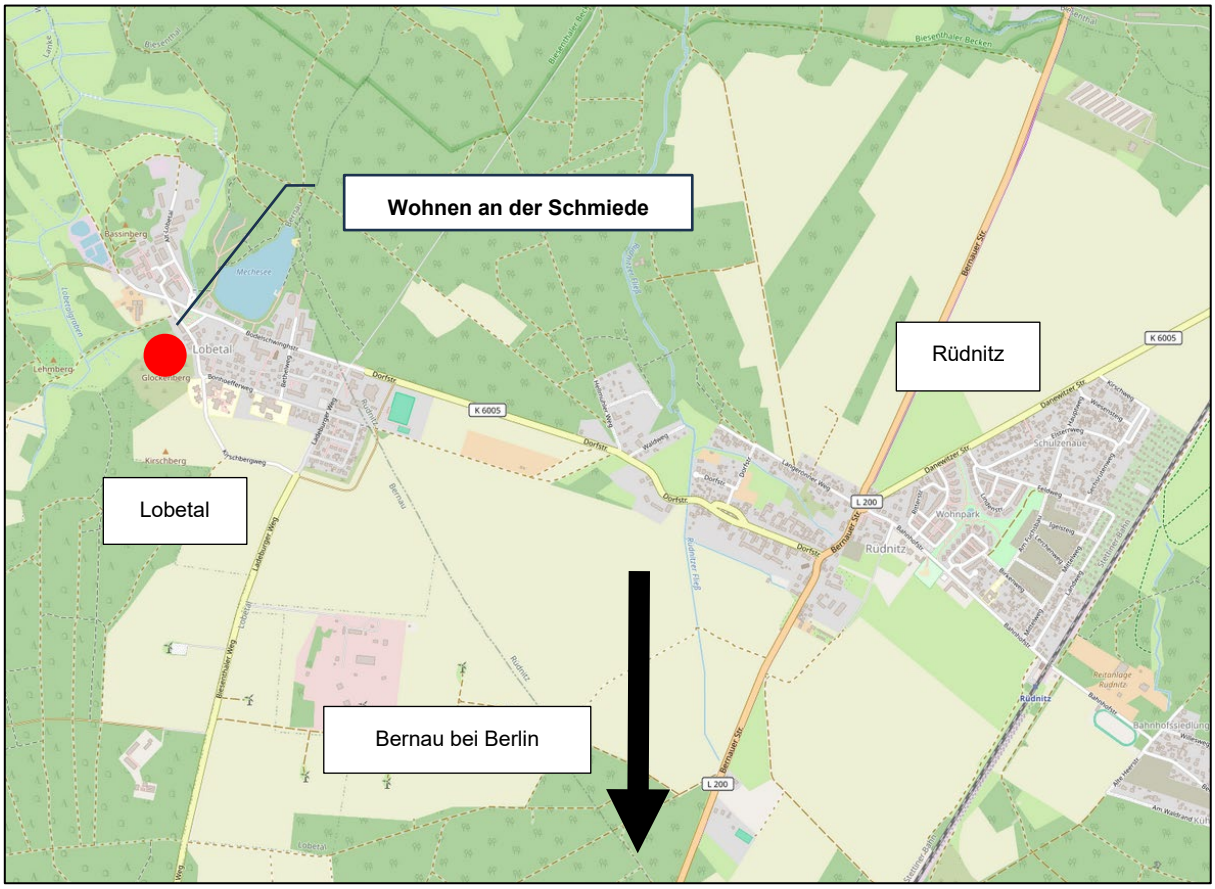


Abbildung 1: Übersichtsplan "Wohnen an der Schmiede" (Karte: OSM)

Ziel der vorliegenden Untersuchung ist es, die verkehrlichen Auswirkungen abzuschätzen und die Erschließbarkeit des Areals über das bestehende Straßennetz zu überprüfen.

Hierzu wird das zu erwartende Neuverkehrsaufkommen abgeschätzt, zeitlich mittels geeigneter Ganglinien über den Tag dargestellt und räumlich im bestehenden Straßennetz verteilt.

Darüber hinaus werden die umliegenden Straßen auf Grundlage des vorgelegten Vermessungsplans hinsichtlich der Befahrbarkeit (PKW/LKW) überprüft.



Abbildung 2: Städtebauliches Konzept - Variante 1 - Stand 01/2023 (Quelle: FJ Architekten)

2 Verkehrserzeugung

2.1 Allgemeine Methodik und Vorgehensweise

Die Güte der Verkehrserzeugung steht und fällt mit der Qualität der Eingangsdaten. Für die geplante Bebauung auf dem derzeit unbebauten und ungenutzten Gelände in Bernau OT Lobetal sind zahlreiche, vom zukünftigen Betreiber bereitgestellte Kenngrößen zur geplanten Nutzung vorhanden. Neben der Schaffung von konventionellen Wohnraum, sind Einheiten für ein seniorengerechtes Wohnen, für ambulantes Wohnen in Teilhabe und für Jugendwohnprojekte vorgesehen. Für die Verkehrserzeugungsrechnung wird vorsorglich von einem hohen Anteil an konventionellem Wohnen (48WE) ausgegangen wird, um eine belastbare Einschätzung zu ermöglichen. Insgesamt sind bis zu 123 Bewohner zu erwarten.

Aus der Nutzung und den verkehrlichen Annahmen, kann ein Gesamtverkehrsaufkommen für 24 Stunden ermittelt werden. So wird z.B. davon ausgegangen, dass die Bewohner unterschiedlich viele Wege pro Tag zurücklegen. Bei Bewohnern des konventionellen Wohnens wird z.B. von 3,5 Wegen pro Tag ausgegangen, während die Bewohner der besonderen Wohnformen u.a. aus gesundheitlichen Gründen eine etwas geringere Mobilität aufweisen.

Hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl werden sehr kurze Wege (< 1,0 km) i.d.R. zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad zurückgelegt. Die Nutzung des ÖPNV hängt entscheidend von der Schnelligkeit und Häufigkeit des Fahrtenangebots ab.

Hinzu kommt der sogenannte Liefer- und Besucherverkehr bzw. der Wirtschafts- und Beschäftigtenverkehr, der bei der Betrachtung des Kfz-Verkehrs hinzuzurechnen ist. Dazu zählen gewerbliche Besucher jeder Art (insbesondere Lieferdienste) sowie die privaten Besucher (Freunde, Verwandte etc.) der Haushalte, was insbesondere bei den Bewohnern mit größeren Einschränkungen bei der eigenen Mobilität eine große Rolle spielt. Darüber hinaus werden gegenüber dem konventionellen Wohnen häufiger Taxifahrten und sonstige Fahrdienste (z. B. vom Roten Kreuz, Caritas etc.) in Anspruch genommen.

Aus der Zusammenlegung dieser Hochrechnungen ergibt sich schließlich ein gesamtes Kfz-Aufkommen für 24 Stunden, welches gemäß der spezifischen Nutzung zeitlich über den Tagesverlauf verteilt wird. Der Quell- und Zielverkehr der Bewohner erfolgt zu höchst unterschiedlichen Zeiten über den gesamten Tag. Es ist nicht davon auszugehen, dass die PKW-Fahrten ausschließlich zu den üblichen Spitzenstundenwerten durchgeführt werden, sondern z.B. auch am späten Vormittag und am Nachmittag.

2.2 Abschätzung nach Nutzergruppen

Das zusätzliche Verkehrsaufkommen wird durch die Bewohner des konventionellen Wohnens und (im verminderten Maß) durch die besonderen Wohnformen (Jugendhilfe, Seniorenwohnen und ambulantes Wohnen/Teilhabe) verursacht.

Konventionelles Wohnen:

Die Nutzer des konventionellen Wohnens (insgesamt 99 Bewohner) verursachen das Verkehrsaufkommen durch die Wege zur Arbeit, zu Erledigungen und Freizeiteinrichtungen überwiegend selbst. Hinzu kommen einzelne Fahrten durch private und gewerbliche Besucher sowie durch die Ver- und Entsorgung.

Entsprechend der empirischen Daten aus der Haushaltsbefragung SrV 2018 (TU Dresden) und dem Mobilitätskonzept der Stadt Bernau 2030+ (Stand 2023) werden die folgenden verkehrlichen Parameter für die Berechnung angesetzt:

Anzahl der Wege : 3,5 (pro Peron und Tag)

MIV-Anteil (PKW Nutzung) : 90%

PKW Besetzungsgrad : 1,3 bis 1,7 Personen/PKW

Wege außerhalb des Gebiets : 20% (weder Quelle noch Ziel am Wohnort)

Besucherverkehr : 10% (privat und gewerblich)

Aufkommen im Güterverkehr : einzelne Fahrten zur Ver- und Entsorgung

Im Ergebnis sind 222 zusätzliche Kfz/Fahrten in 24h zu erwarten, davon 10 Fahrten im Güterverkehr. Dieses Aufkommen teilt sich 50% in Quellverkehr und 50% in Zielverkehr. Für die Spitzenstunde vormittags (07 bis 08 Uhr) und nachmittags (16 bis 17 Uhr) sind folgende Werte zu erwarten.

Tabelle 1 Spitzenstundenwerte zusätzliches Aufkommen konventionelles Wohnen

Verkehre	Frühspitzenstunde	Nachmittagsspitzenstunde
Quellverkehr	18 Kfz/h	6 Kfz/h
Zielverkehr	2 Kfz/h	22 Kfz/h
Gesamtverkehr	**20 Kfz/h**	**28 Kfz/h**

Bei den besonderen Wohnformen ist nicht oder nur im geringen Umfang mit der Nutzung des eigenen PKW zu rechnen. Das Verkehrsaufkommen wird überwiegend durch Dienstleistungsfahrten in Form von Pflegekräften, Betreuungskräfte, Sozialarbeitern oder auch durch Hol- und Bringdienste (Taxi, Fahrdienstleister etc.) bestimmt. Im Rahmen der Untersuchung wird pauschal von einer annähernd gleichmäßigen Verteilung der Wohneinheiten auf die potenziellen besonderen Wohnformen ausgegangen wird, da die konkrete Ausgestaltung zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht feststeht. Ggf. werden in der Umsetzung lediglich eine oder zwei dieser Wohnformen realisiert.

Besondere Wohnformen - Jugendhilfe:

Bei den 12 Bewohnern (in 6 Wohneinheiten) ist keine eigene PKW Nutzung zu erwarten. Kfz-Fahrten sind überwiegend durch die Besucher, durch das Betreuungspersonal und einzelne Dienstleister zu erwarten.

Es wird von insgesamt 10 Kfz-Fahrten in 24h (Summe aus Quellverkehr und Zielverkehr) ausgegangen. Davon jeweils 2 Kfz-Fahrten in den Spitzenstunden von 07 bis 08 Uhr und von 16 bis 17 Uhr.

Besondere Wohnformen – ambulantes Wohnen/Teilhabe:

Bei den 6 Bewohnern ist keine eigene PKW Nutzung zu erwarten. Kfz-Fahrten sind überwiegend durch Besucher, das Betreuungspersonal, Dienstleister und Fahrdienste (DRK/Taxis etc.) zu erwarten. Bei den Fahrdiensten ist zu berücksichtigen, dass jeder Bring und Holvorgang 4 Kfz-Fahrten erzeugt. Es wird pro Tag mit bis zu 3 Bring- und Holvorgängen plus Fahrten durch Dienstleister und Betreuer gerechnet.

Insgesamt wird von 16 Kfz-Fahrten in 24h (Summe aus Quellverkehr und Zielverkehr) ausgegangen. Davon jeweils 3 Kfz-Fahrten in den Spitzenstunden von 07 bis 08 Uhr und von 16 bis 17 Uhr.

Besondere Wohnformen – Seniorenwohnen/Servicewohnen:

Bei den 6 Bewohnern ist im Gegensatz zum konventionellen Wohnen lediglich von einer verminderten PKW Nutzung auszugehen. Es wird mit maximal 2 PKW-Fahrten pro Person und Tag gerechnet. Im Gegensatz zum ambulanten Wohnen (keine PKW-Nutzung) fällt die Anzahl der Kfz-Fahrten durch Besucher, das Betreuungspersonal, Dienstleister und Fahrdienste (DRK/Taxis etc.) geringer aus. Bezüglich dieser Servicefahrten wird von maximal 8 KFZ-Fahrten pro Tag ausgegangen.

Insgesamt wird von 20 Kfz-Fahrten in 24h (Summe aus Quellverkehr und Zielverkehr) ausgegangen. Davon jeweils 3 Kfz-Fahrten in den Spitzenstunden von 07 bis 08 Uhr und von 16 bis 17 Uhr.

Besondere Wohnformen – Zusammenfassung:

In Summe sind durch die o.g. besonderen Wohnformen zusätzlich zum konventionellen Wohnen nochmals 46 zusätzliche Kfz-Fahrten in 24h (Summe aus Quellverkehr und Zielverkehr) zu erwarten. Davon entfallen jeweils 8 zusätzliche Kfz-Fahrten in den Spitzenstunden von 07 bis 08 Uhr und von 16 bis 17 Uhr.

Tabelle 2 Spitzenstundenwerte zusätzliches Aufkommen Besondere Wohnformen

Verkehre	Frühspitzenstunde	Nachmittagsspitzenstunde
Quellverkehr	4 Kfz/h	4 Kfz/h
Zielverkehr	4 Kfz/h	4 Kfz/h
Gesamtverkehr	**8 Kfz/h**	**8 Kfz/h**

2.3 Gesamtergebnis der Verkehrserzeugung

Im Gesamtergebnis ist durch das geplante Wohnprojekt (konventionelles Wohnen und besondere Wohnformen) in Bernau-Lobetal ca. 270 zusätzliche Kfz-Fahrten in 24h zu erwarten. Maßgebend sind die beiden Spitzenstunden. Am Vormittag sind in der Zeit von 07 bis 08 Uhr ca. 30 zusätzliche Kfz-Fahrten zu erwarten. Am Nachmittag sind in der Zeit von 16 bis 17 Uhr ca. 36 zusätzliche Kfz-Fahrten in 24h zu erwarten.

Die beiden nachfolgenden Abbildungen (Tabelle und Diagramm) zeigen die zeitliche Verteilung des Verkehrsaufkommens über 24h.

Tabelle 3: Gesamtergebnis Verkehrserzeugung

Ergebnisse Verkehrserzeugung Wohnungsbauprojekt Bernau-Lobetal

Stunde	Quellverkehr Kfz	Zielverkehr Kfz	Gesamt Kfz
00	0	0	0
01	0	0	0
02	0	0	0
03	1	0	1
04	3	0	3
05	8	1	9
06	13	4	17
07	23	7	30
08	9	2	11
09	3	5	8
10	6	3	9
11	6	5	11
12	4	5	9
13	6	6	12
14	5	9	14
15	6	18	23
16	10	26	36
17	6	16	22
18	7	11	18
19	9	9	18
20	4	4	8
21	3	2	5
22	2	1	3
23	1	1	2
	135	135	270

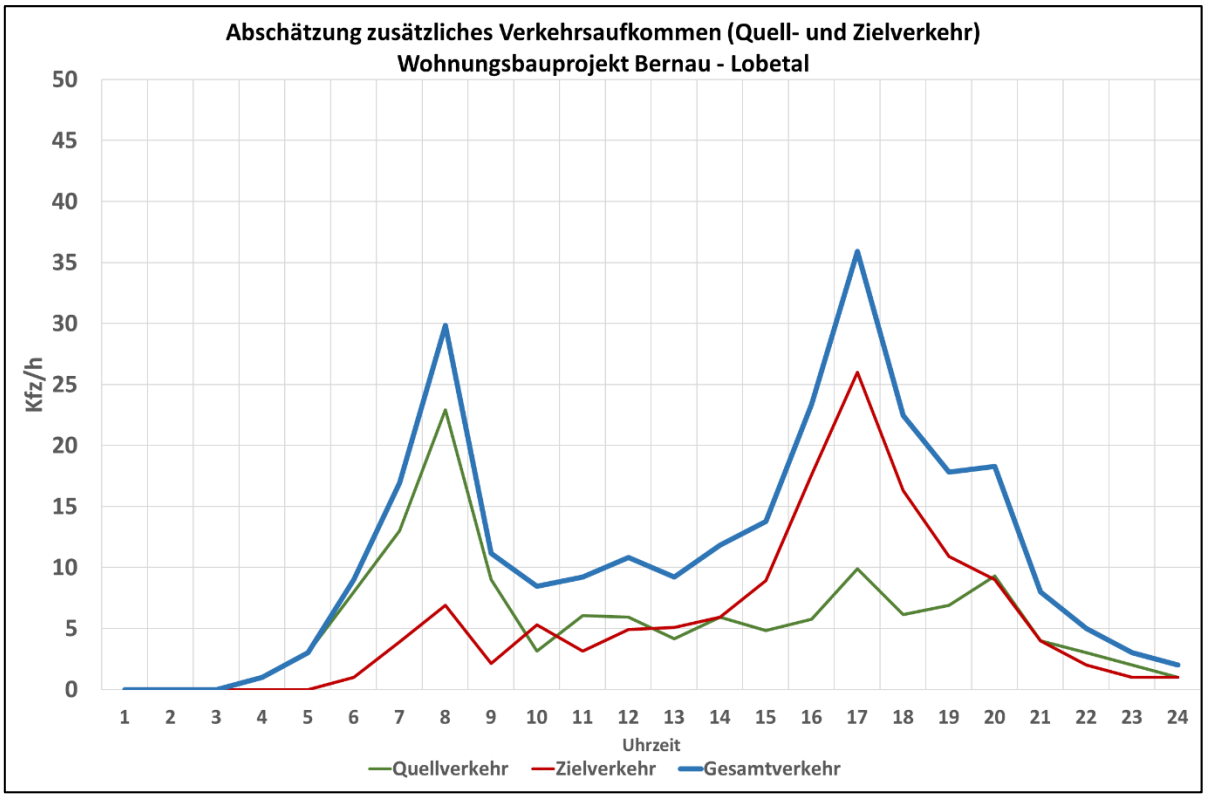


Abbildung 3: Tagesganglinie zusätzliches Verkehrsaufkommen "An der Schmiede"

3 Verkehrsumlegung

Für die Beurteilung der verkehrlichen Entwicklung im umliegenden Straßennetz ist die räumliche Verteilung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens erforderlich. Im Untersuchungsraum stehen hierfür (von Norden kommend) lediglich die Bodelschwinghstraße bzw. die Straße am Dorfplatz zur Verfügung. Von Süden kommend steht zur Erschließung der Kirschbergweg zur Verfügung. Dabei handelt es sich um eine Privatstraße, die jedoch als solche nicht ausgewiesen bzw. Vor-Ort als solche nicht erkennbar ist. Aus der nachfolgenden Abbildung ist ersichtlich, dass die übrigen umliegenden Straßen und Wege (z.B. der Bonhoefferweg, der Nazarethweg oder die Straße am Brüderberg) lediglich als Sackgassen ausgebildet sind und für eine Erschließung nicht in Frage kommen.

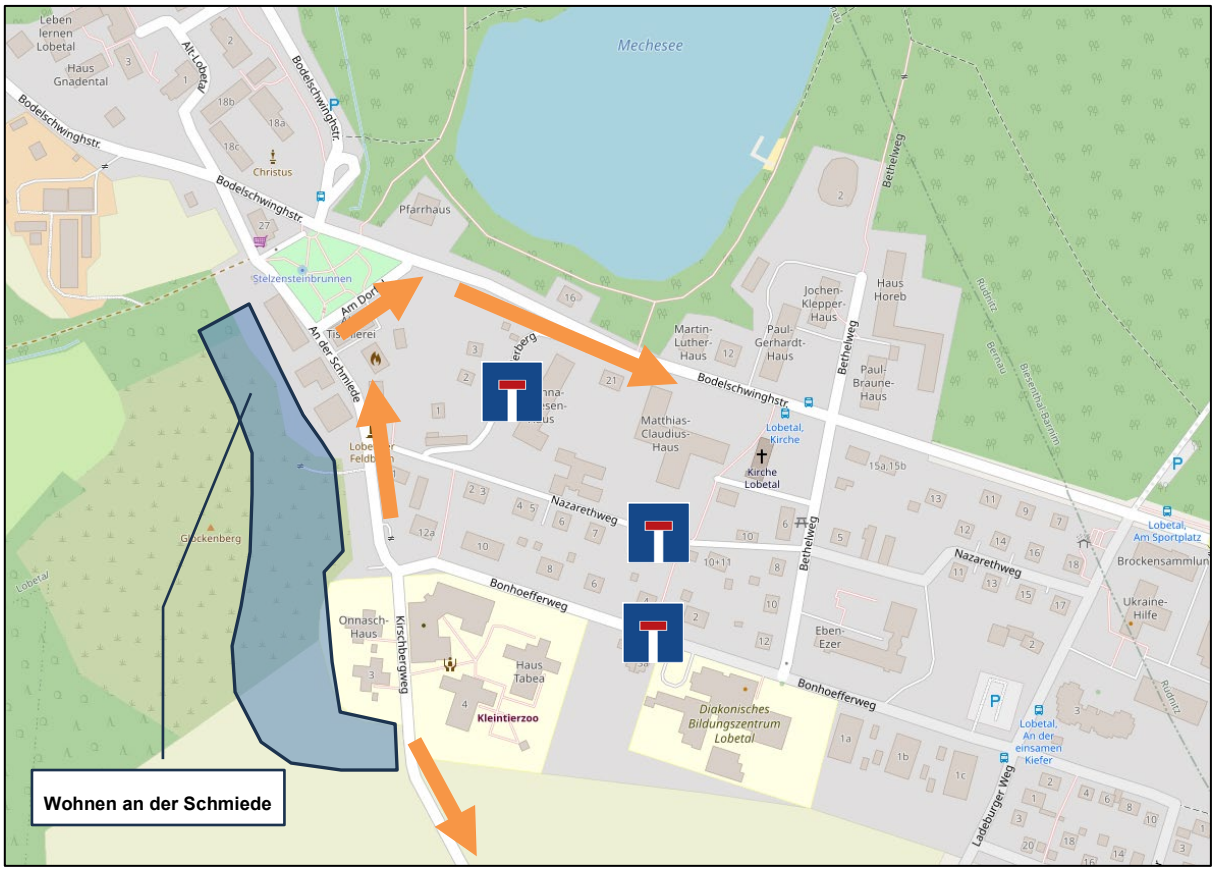


Abbildung 4: Erschließung innerhalb der Ortslage Lobetal

Da im Untersuchungsraum keine Verkehrszählungen durchgeführt wurden, gibt es keine Erkenntnisse zur räumlichen Verteilung der Bestandsverkehre. Es kann damit auch keine empirisch fundierte Abschätzung zur Orientierung der Neuverkehre getroffen werden.

Es ist jedoch mit hoher Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass sich insbesondere die (überwiegend berufstätigen) Bewohner des konventionellen Wohnens von und nach Süden in Richtung Bernau orientieren. Bernau bei Berlin erfüllt die Funktion eines Mittelzentrums, mit zahlreichen Arbeitsplätzen, Einkaufsmöglichkeiten und zentralen Dienstleistungen.

In den Spitzenstunden wären demnach auf dem Kirschbergweg ca. 30 bzw. 36 zusätzliche Kfz/h (Summe aus Quell- und Zielverkehr) zu erwarten. Da es sich um eine bislang sehr

schwach befahrene und überwiegend anbaufreie Verbindung handelt, wird dieses verhältnismäßig geringe zusätzliche Verkehrsaufkommen als verträglich eingestuft.

Sollten aufgrund von Sperrungen oder Durchfahrtsverboten die Nutzung des Kirschbergwegs nicht möglich sein, bleibt ausschließlich die Route über die Straße am Dorfplatz bzw. die Bodelschwinghstraße. Hierbei handelt es sich um Verbindungsstraßen, die unmittelbar durch den Ortskern von Lobetal führen. Eine Verkehrszunahme mit den o.g. Werten wird eine spürbare Mehrbelastung für die Anlieger zur Folge haben. Die Begegnungsfälle PKW-PKW bzw. PKW-LKW werden zunehmen. Aus fachlicher Sicht sind jedoch keine Kapazitätsengpässe oder Behinderungen aufgrund von Überlastungen zu erwarten. In Einzelfällen ist bei den Verkehrsteilnehmern aufgrund der teilweise sehr geringen Fahrbahnbreite (5,00m entlang der Straße „An der alten Schmiede“) insbesondere im Begegnungsfall PKW-LKW gegenseitige Rücksichtnahme erforderlich.

4 Beurteilung der Befahrbarkeit und Schleppkurven

Zur Beurteilung der Erschließung des neuen Wohngebiets „An der Schmiede“ wurde auch die Befahrbarkeit des umliegenden Straßennetzes anhand von Schleppkurven überprüft.

Da es sich ausschließlich um Erschließungsstraßen zur unmittelbaren Erreichbarkeit der Grundstücke handelt, wurde der Begegnungsfall PKW (nach FGSV 2023) – LKW (3-achsiges Müllfahrzeug) als maßgebend angesehen. Größere Schwerverkehrsfahrzeuge fahren reine Wohngebiete i.d.R. nur in Ausnahmefällen an.

Aus den nachfolgenden Abbildungen kann entnommen werden, dass der o.g. Begegnungsfall auf geradlinigen Streckenverläufen mit stark verminderter Geschwindigkeit und unter der gebotenen Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer gegeben ist. Dies gilt insbesondere für die Straße „An der Schmiede“, die über eine Breite von lediglich 5,00m verfügt.

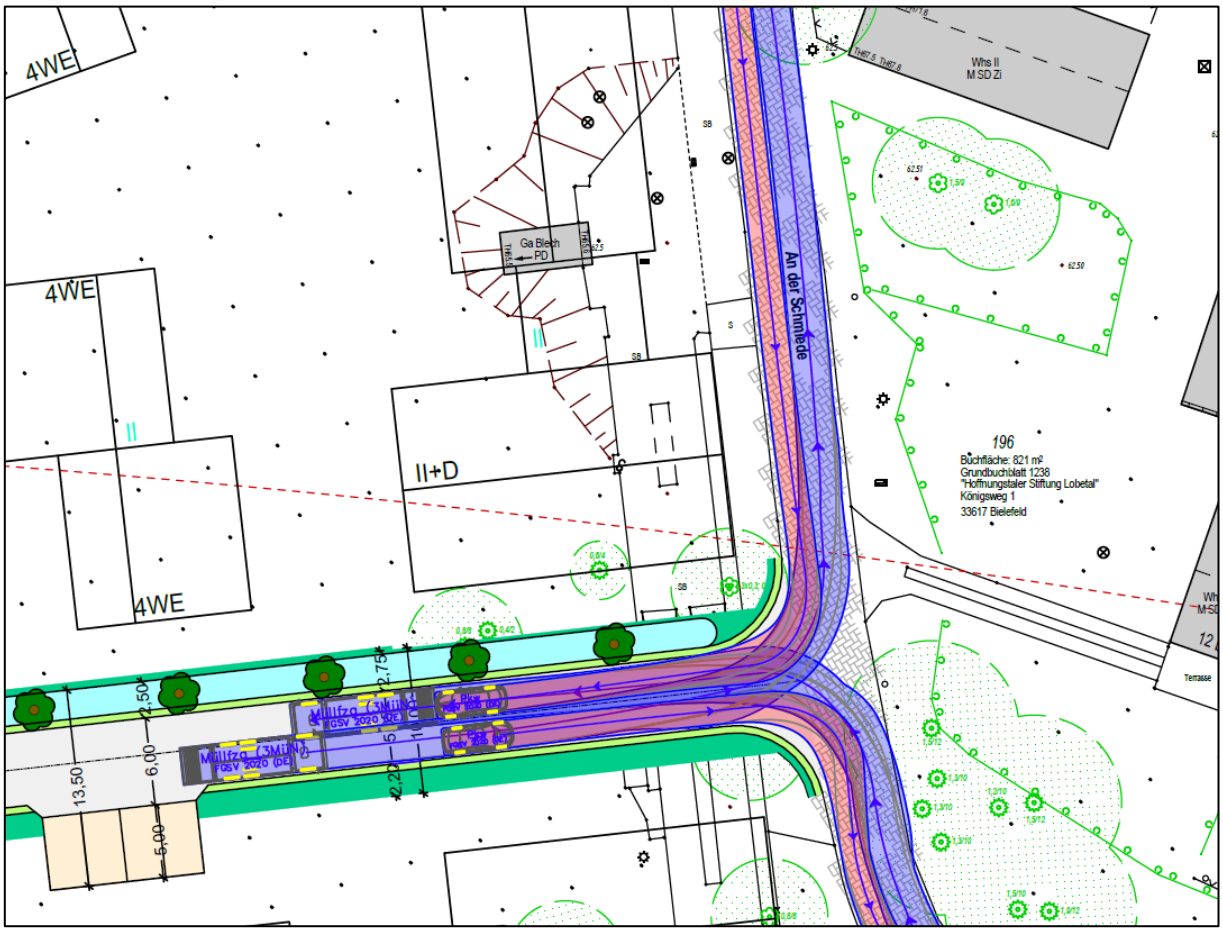


Abbildung 5: Schleppkurvenprüfung Einmündung "An der Schmiede"/“Am Glockenberg“

Auch die RASt 06 gibt für den Begegnungsfall PKW-LKW (mit eingeschränkten Bewegungsspielräumen) eine Mindestbreite von 5,00m an. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass hier noch von einem PKW-Bemessungsfahrzeug mit 1,75m Breite (ohne Rückspiegel) ausgegangen wird. Die allgemein gültige Breite der aktuellen Bemessungsfahrzeuge (EAR 23) beträgt inzwischen 1,88m.

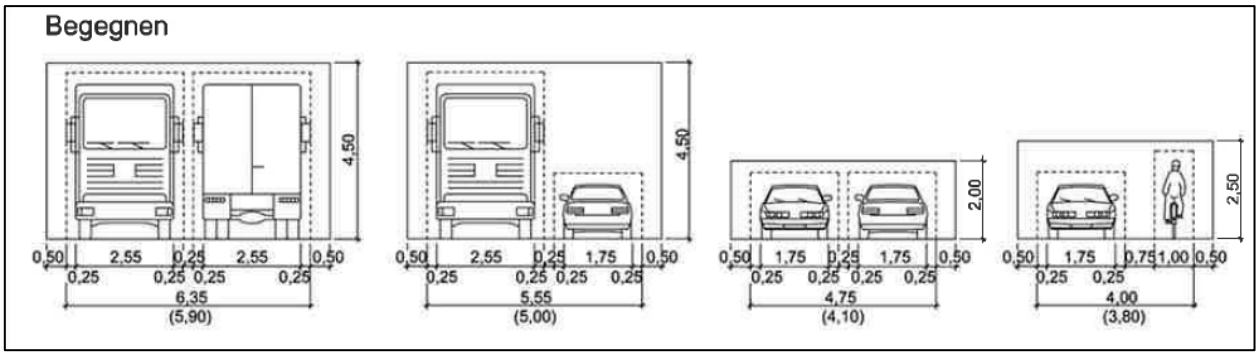


Abbildung 6: Ausschnitt RASt'06 (Bild 17)

In den Bereichen von Kurven und nicht geradlinigen Streckenverläufen ist eine Begegnung von PKW-LKW nur gegeben, wenn einer der beiden Fahrzeuge anhält, das entgegenkommenden Fahrzeug passieren lässt oder geringfügig in angrenzende Bereiche ausweicht. Die nachfolgende Abbildung zeigt eine typische Situation im Einmündungsbereich der beiden Straßen „Am Dorfplatz“/“An der Schmiede“.

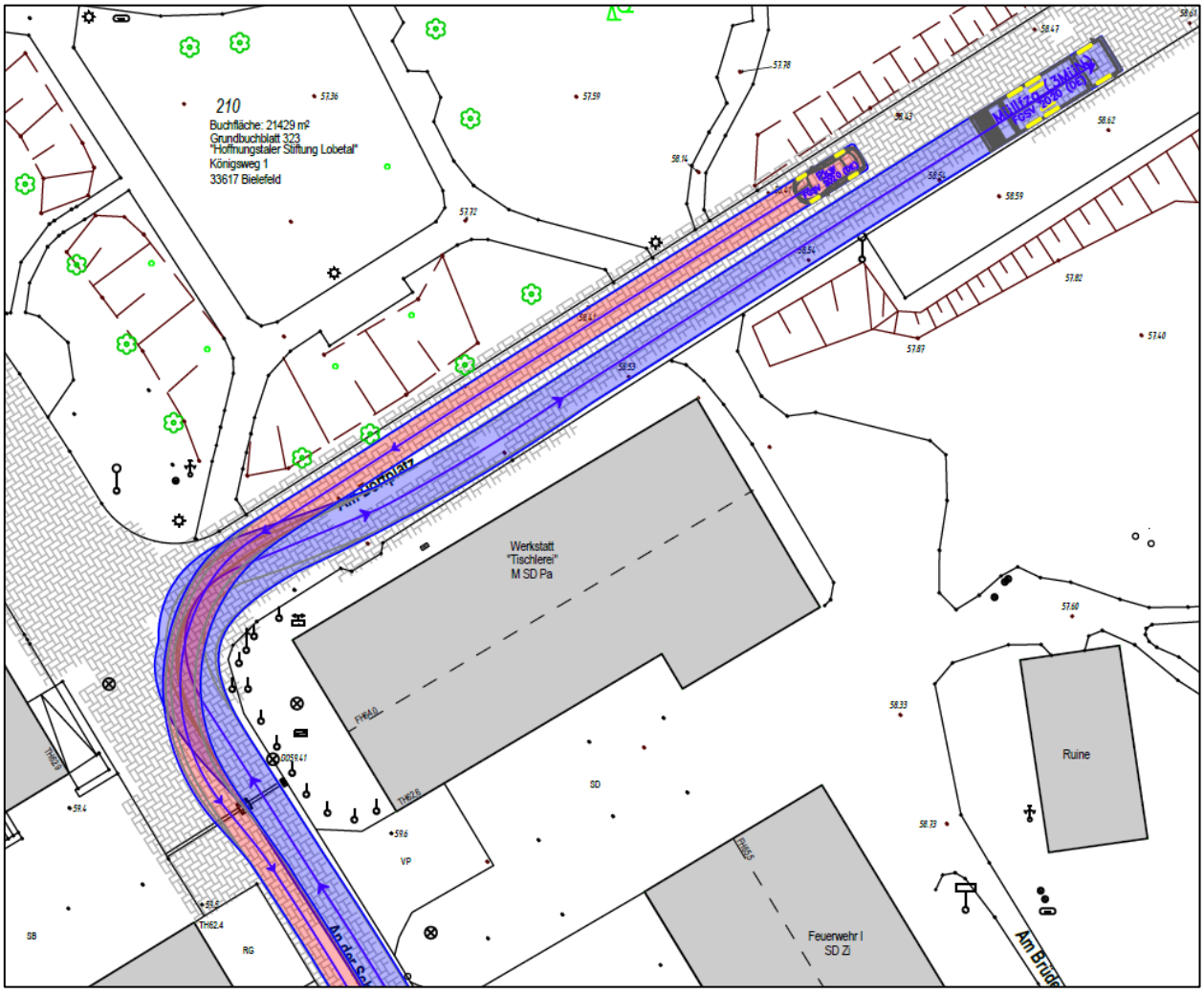


Abbildung 7: Schleppkurvenprüfung "An der Schmiede"/"Am Dorfplatz"

Damit ergibt sich insbesondere für den Begegnungsfall PKW-LKW in den Kurvenbereichen und Einmündungsbereichen nur eine eingeschränkte Funktionalität. Die Befahrbarkeit ist jedoch unter den o.g. Bedingungen noch gewährleistet.

Im Gegensatz zu den reinen Erschließungsstraßen Am Dorfplatz und An der Schmiede, kommt der Bodelschwinghstraße eine übergeordnete Bedeutung zu. Hierbei handelt es sich um die Hauptzufahrt in das Gebiet, über die nahezu der gesamte Ver- und Entsorgungsverkehr sowie der Besucher- und Beschäftigtenverkehr abgewickelt wird. Darüber hinaus verkehrt die Linie 869 in der Zeit von 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr alle 60min von und zur Stadtmitte von Bernau.

Die beiden nachfolgenden Abbildungen zeigen, dass der Einmündungsbereich Am Dorfplatz/Bodelschwinghstraße verhältnismäßig großzügig gestaltet ist. Der Begegnungsfall PKW/Müllfahrzeug kann auch im Einmündungsbereich nahezu ohne Überschneidung der Schleppkurven abgewickelt werden.

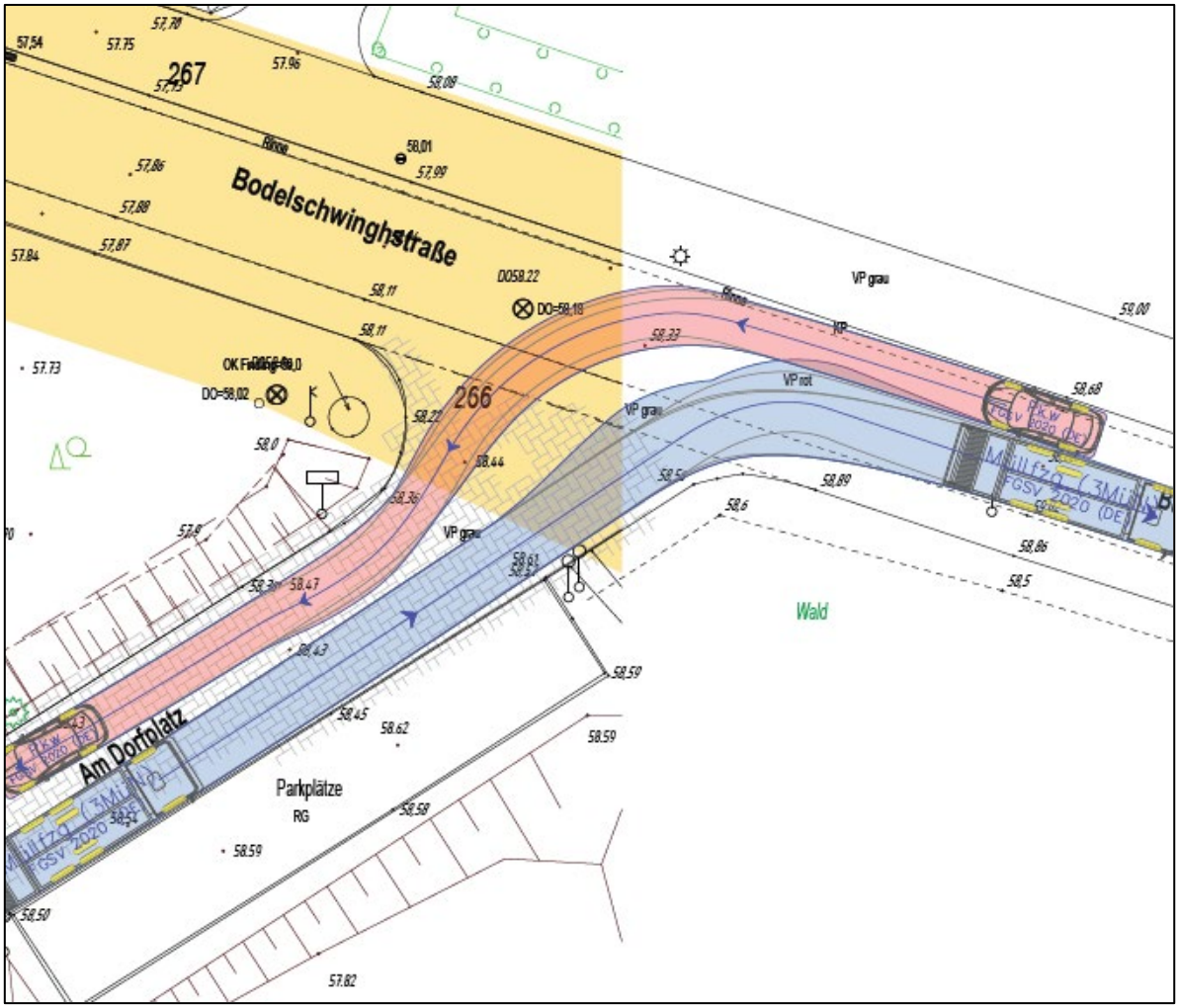


Abbildung 8: Schleppkurvenprüfung Am Dorfplatz/Bodelschwinghstaße 1/2

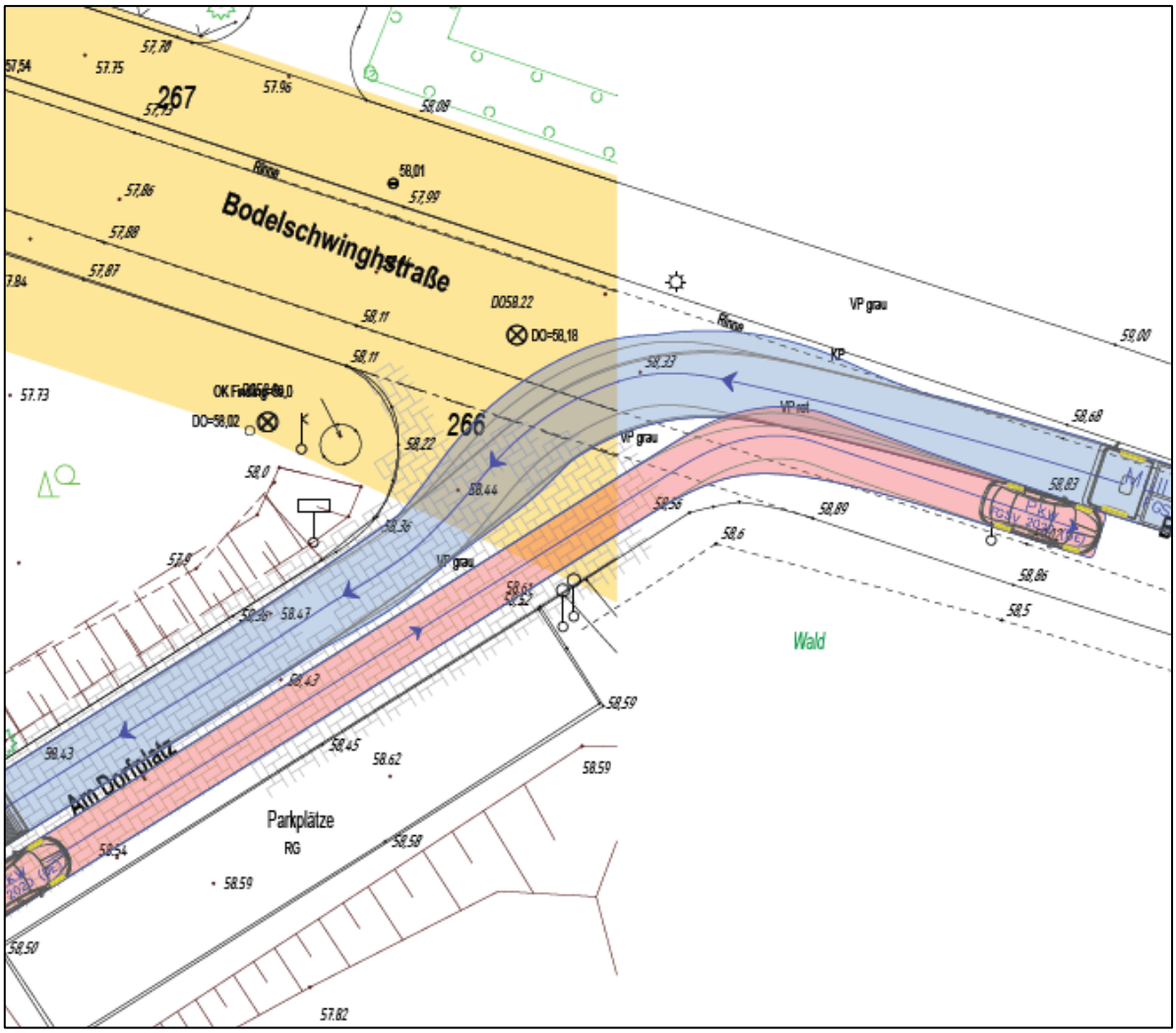


Abbildung 9: Schleppkurvenprüfung Am Dorfplatz/Bodelschwinghstaße 2/2

In der Gesamtbeurteilung ist ausdrücklich zu erwähnen, dass die Erschließung und Anbindung aller Grundstücke bereits heute gewährleistet ist. Die Ver- und Entsorgung ist ohne Schwierigkeiten bereits im Bestand gegeben. Die zusätzlichen Wohneinheiten im Wohngebiet „An der Schmiede“ haben keinen negativen Einfluss auf das Gesamtverkehrsgeschehen in der Ortslage Lobetal.

Am südlichen Ortsausgang verläuft der Kirschbergweg zum Biesenthaler Weg, der als übergeordnete Verbindung nach Bernau-Zentrum führt. Die zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite beträgt ca. 6,00m. Damit ist der Kirschbergweg für den Begegnungsfall PKW-PKW sowie PKW-LKW ohne Einschränkungen geeignet. Der Begegnungsfall LKW-LKW kann mit der gebotenen Rücksichtnahme, stark verminderter Geschwindigkeit und mit eingeschränktem Bewegungsspielraum ebenfalls (im geringen Umfang) erfolgen.

5 Zusammenfassung

In der vorliegenden Untersuchung werden die verkehrlichen Auswirkungen des Wohnungsbauprojekts „Wohnen an der Schmiede“ im Bernauer OT Lobetal beschrieben. Das Vorhaben umfasst ca. 60 Wohneinheiten, die teilweise auch für besondere Wohnformen (u.a. für Jugendliche und Senioren) vorgesehen sind.

Neben der Abschätzung des zusätzlich zu erwartenden Verkehrsaufkommens sind insbesondere auch die umliegenden Erschließungsstraßen hinsichtlich der Befahrbarkeit zu überprüfen.

Hierzu wurde am 20.05.2025 eine entsprechende Bestandsaufnahme mit Fotodokumentation und Erfassung der einzelnen Querschnitte (An der Schmiede, am Kirchbergweg, Am Dorfplatz und an der Bodelschwinghstraße) durchgeführt. Darauf aufbauend wurde für den Begegnungsfall PKW-Müllfahrzeug mittels Schleppkurvenprüfung die Befahrbarkeit untersucht.

Zusammenfassend wurde festgestellt, dass bei den vorhanden Fahrbahnbreiten von überwiegend 5,00m bis 5,50m der Begegnungsfall PKW-Müllfahrzeug bei verminderter Geschwindigkeit und gegenseitiger Rücksichtnahme gewährleistet ist. In den Kurven- und Einmündungsbereichen müssen Verkehrsteilnehmer ggf. in die Seitenbereiche ausweichen oder entsprechend warten.

Die Straße „Am Dorfplatz“ sowie die Bodelschwinghstraße sind etwas großzügiger ausgebaut (u.a. auch aufgrund des Busverkehrs). Am Kirschbergweg stehen insgesamt 6,00m Fahrbahnbreite zur Verfügung, so dass der Begegnungsfall PKW-LKW für die Erschließung gewährleistet ist.

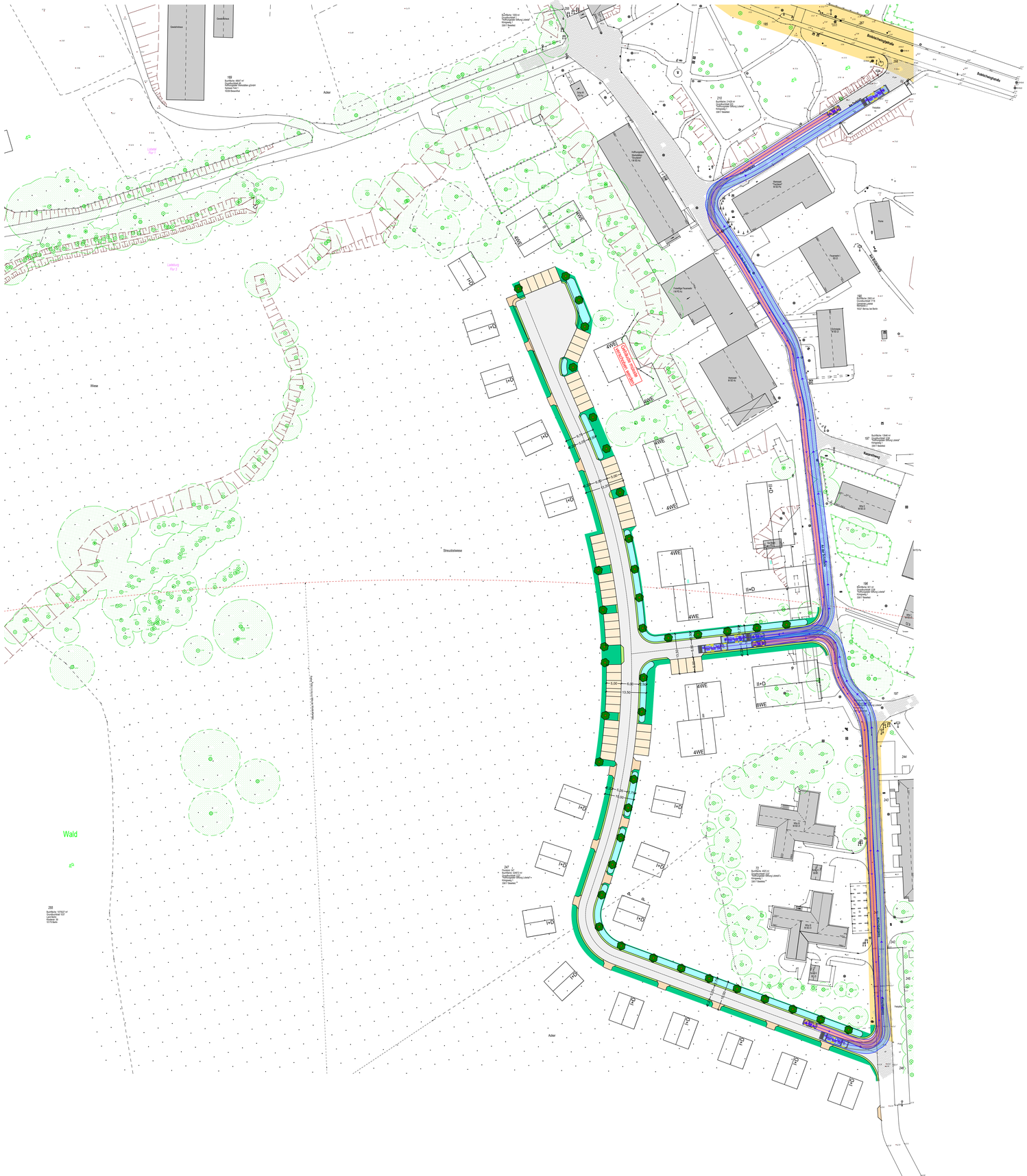
Der Ladeburger Weg stellt eine weitere Erschließungsachse dar. Nach Angaben der Stadtverwaltung ist vorgesehen, den Ladeburger Weg ab dem Kirschbergweg in südlicher Richtung bis zur Einmündung in die L 31 (Lanker Straße) auszubauen. In diesem Zuge soll die ehemalige Fahrradstraße zu einer Verbindungsstraße mit einem separaten Radweg umgestaltet werden.

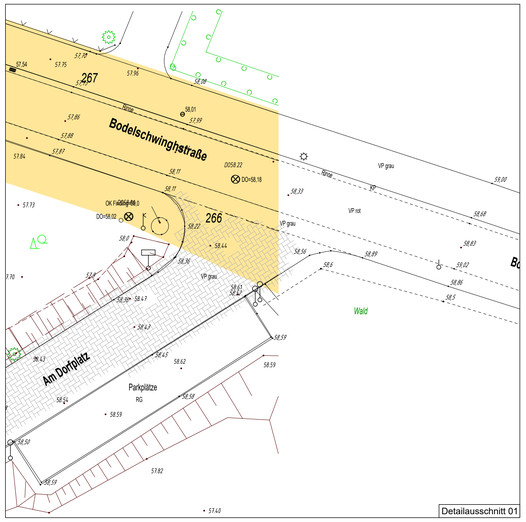
Die Prognoseberechnung ergibt ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von ca. 270 Kfz-Fahrten in 24h. Davon entfallen 30 Kfz-Fahrten zu Frühspitzenstunde (07:00 Uhr bis 08:00 Uhr) sowie 36 Kfz-Fahrten zur Spätspitzenstunde (16:00 Uhr bis 17:00 Uhr).

Die schnellste und direkte Verbindung nach Bernau führt über den Kirschbergweg und den Ladeburger Weg. Es davon auszugehen, dass der überwiegende Teil des Quell- und Zielverkehrs in das neue Gebiet diese Verbindung nutzt. Die zusätzliche Verkehrsbelastung in der Ortslage Lobetal (An der Schmiede, Am Dorfplatz, Bodelschwinghstraße) wird daher sehr gering ausfallen. Spürbare Veränderungen oder Verschlechterungen im Verkehrsablauf sind nicht zu erwarten.

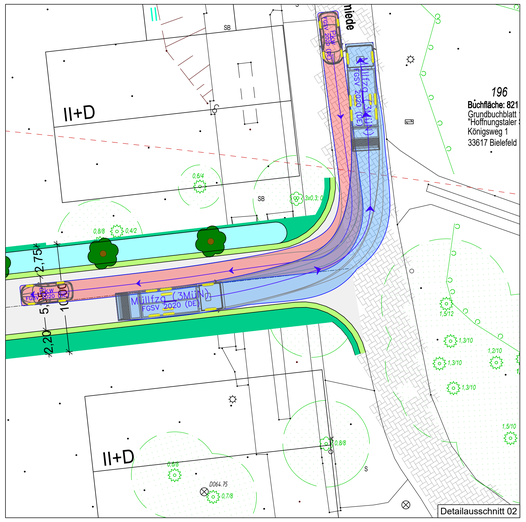
Es gibt aus verkehrlicher Sicht keine Gründe, die gegen eine Umsetzung des Vorhabens sprechen.

ANLAGEN

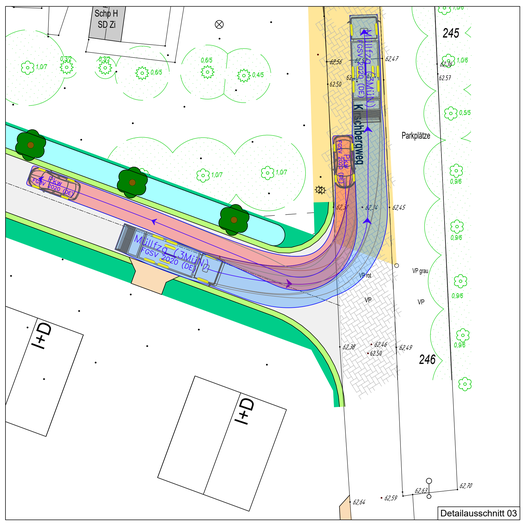

Radeburger Straße
Radeburger Straße
Straußberger Straße
Straußberger Straße
Straußber



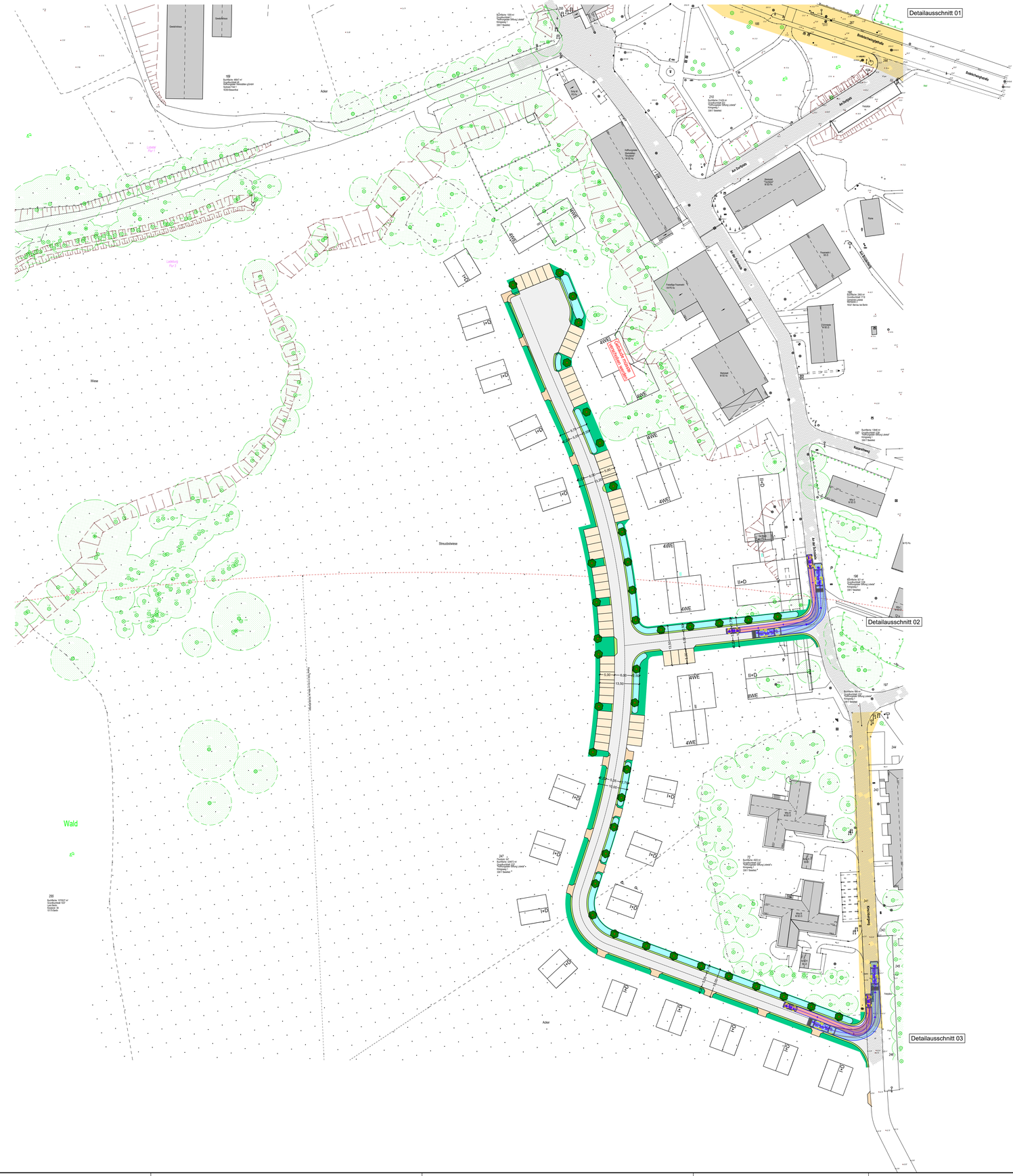
Detailausschnitt 01

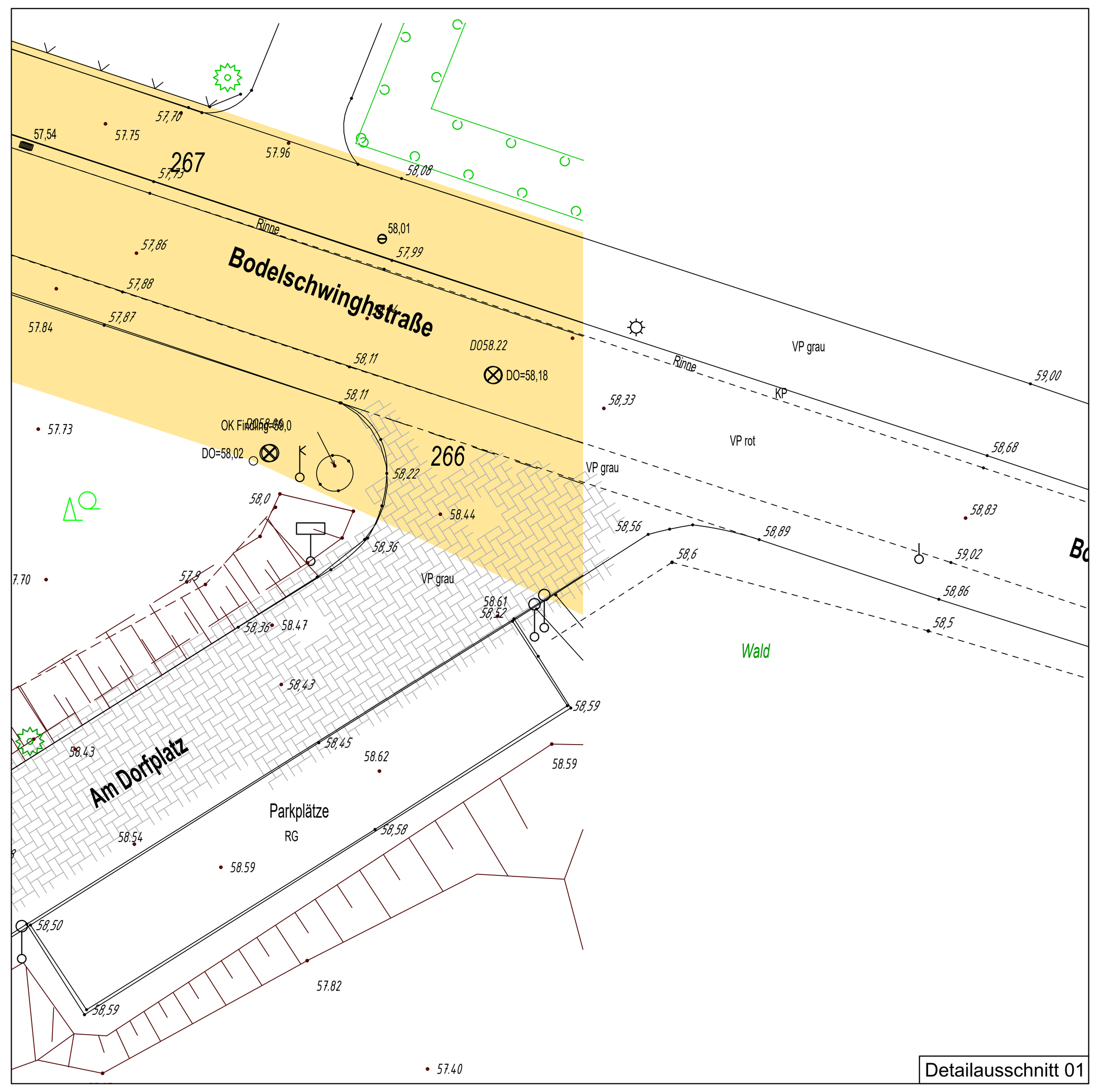


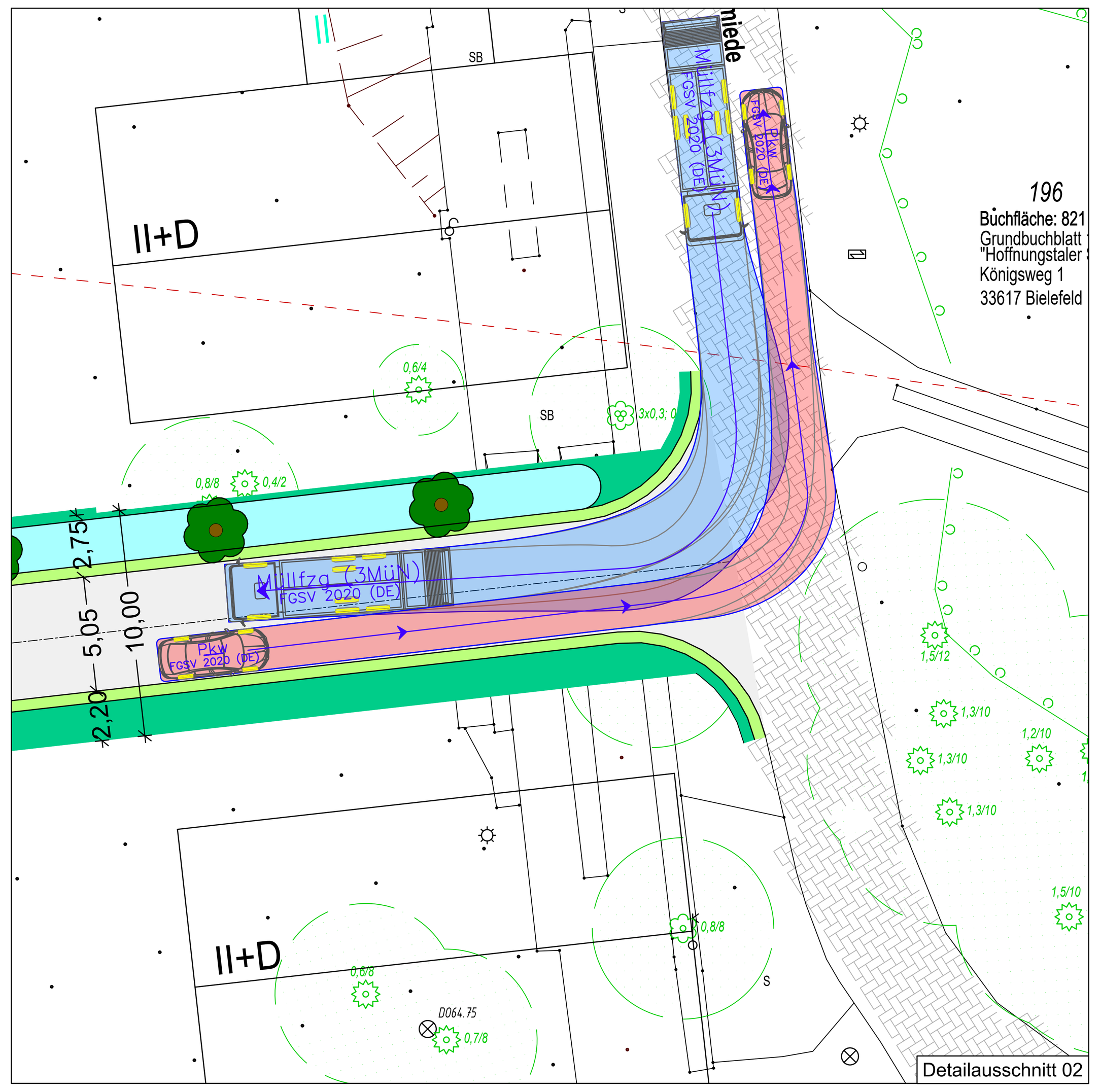
Detailausschnitt 02

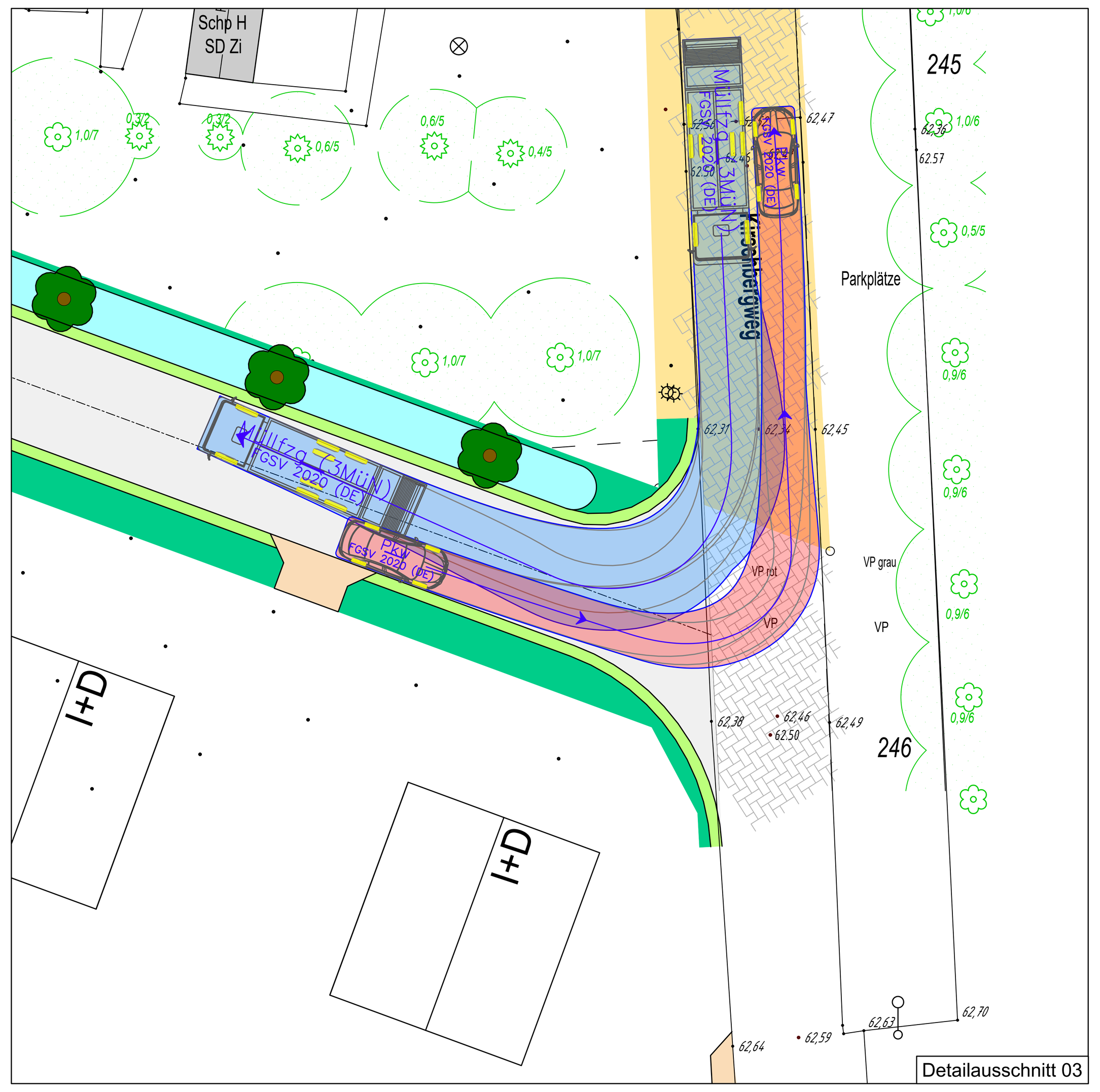


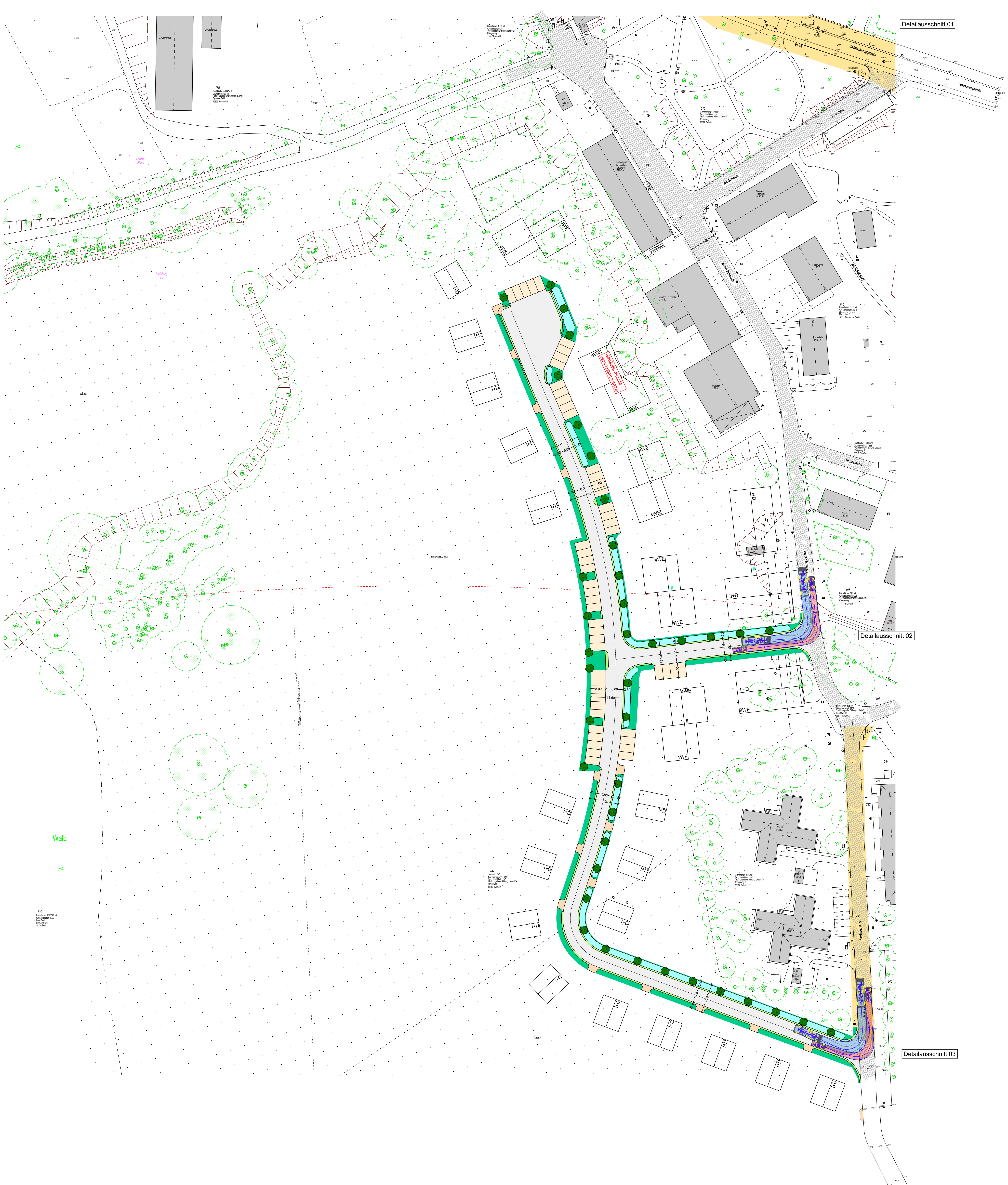
Detailausschnitt 03


Detailausschnitt 01
Detailausschnitt 02
Detailausschnitt 03
Gasdruckregelstation
verschoben geplant
Bodelschwinghstraße
Am Dorfplatz
Am Kuhlbusch
Kuhlbusch
Kirchweg
Wald
Acker
Wiese
Straußbelwiese
Graben
Graben/Rinne
Leitung Flur 3
Hoffnungstaler Gemeinde
Diakonie
Kirche
Pfarrhaus
Kita
Wohnen
Friedhof
Trafo
Gasdruckregelstation
Gasdruckregelstation
Gasdruckregelstation









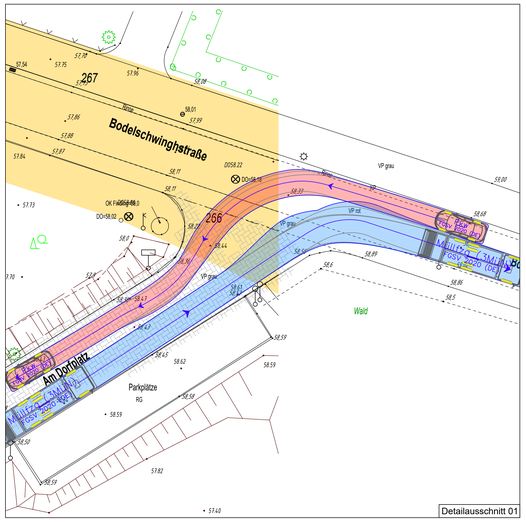
Fachplanung:		Datum	Name/Unterschrift
SCHLOTHAUER & WAUER Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr mbH	bearbeitet:	26.09.2025	Krauß
	gezeichnet:	26.09.2025	Hendricks
	geprüft:		
	Projekt-Nr.:	2024-0727	

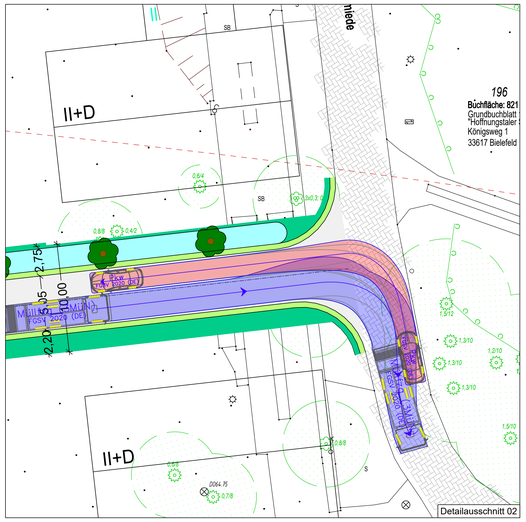
Plangrundlage:
Dipl.-Ing. Anja Junge
Lage- und Höhenplan
Gemarkung Ladeburg 12.03.2018

VU Wohngebiet Lobetal

Schleppkurvenplan
1:500

A0 (1189 x 841)

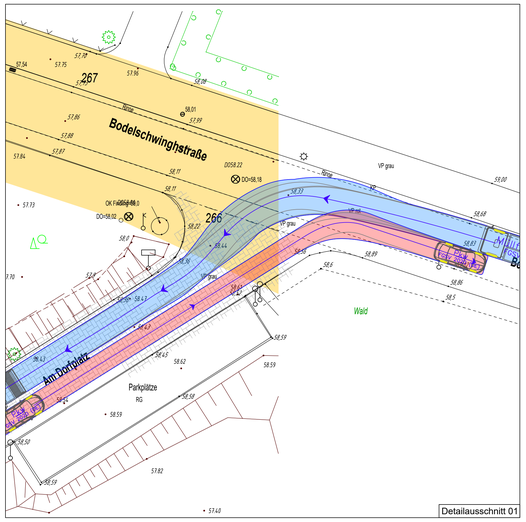


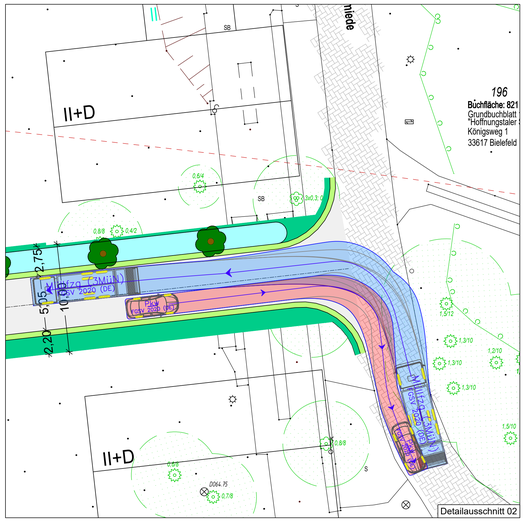


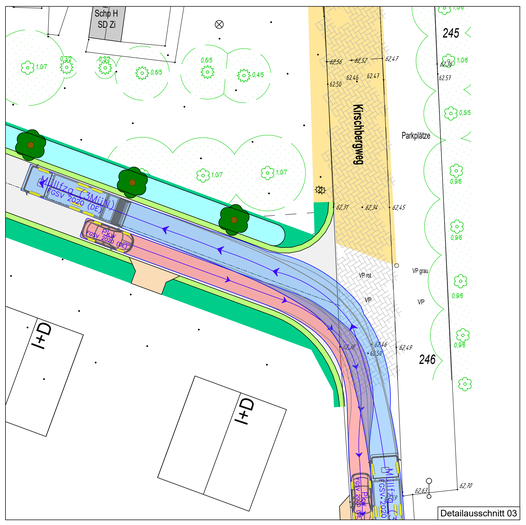


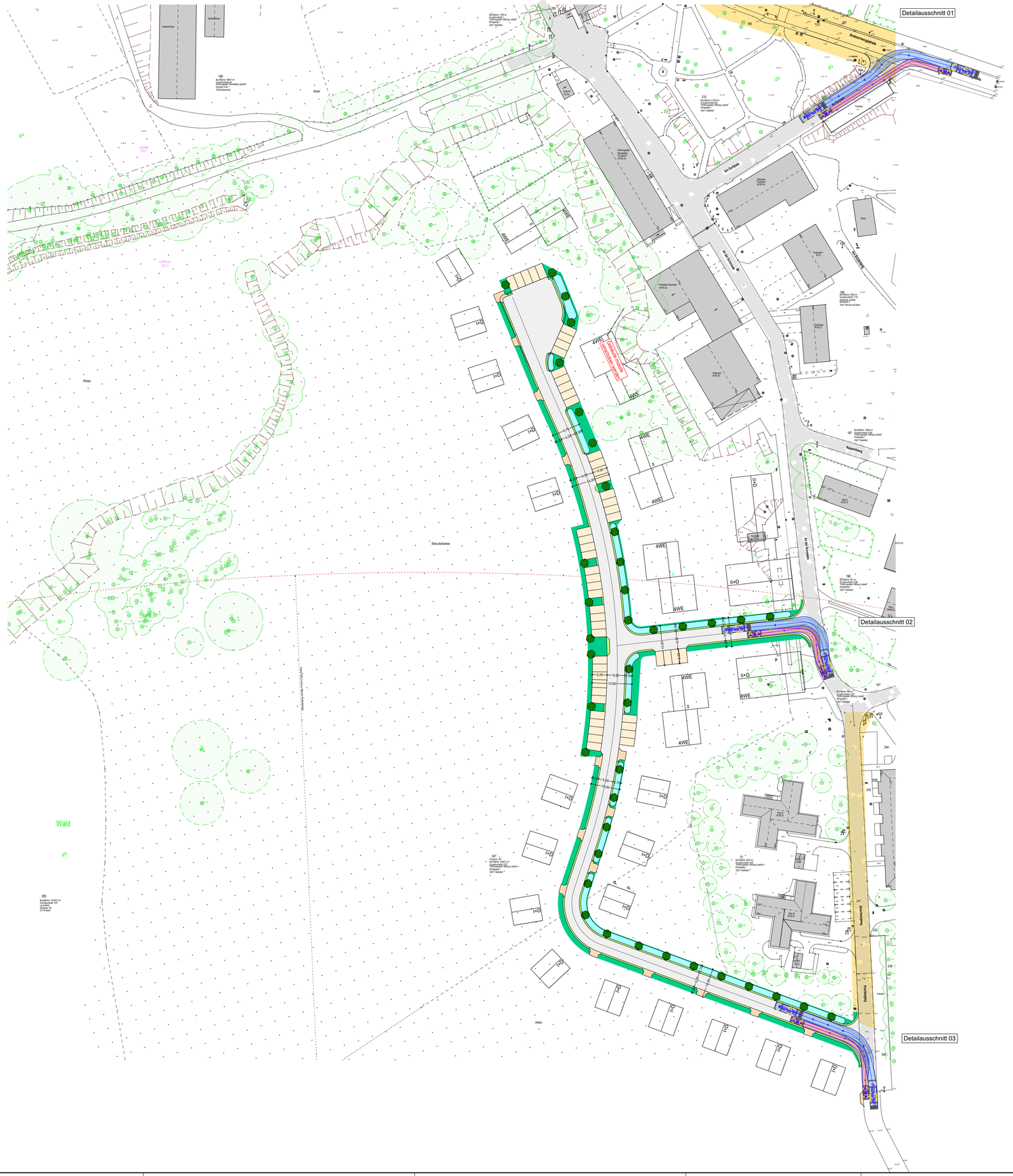
Fachplanung: SCHLOTHAUER & WAUER Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr mbH		Datum	Name/Unterschrift
	bearbeitet:	26.09.2025	Krauß
	gezeichnet:	26.09.2025	Hendricks
	geprüft:		
	Projekt-Nr.:	2024-0727	
Plangrundlage: Dipl.-Ing. Anja Junge Lage- und Höhenplan Gemarkung Ladelsung 12.03.2018	VU Wohngebiet Lobetal		Schleppkurvenplan 1:500

A0 (1189 x 841)











Fachplanung:		Datum	Name/Unterschrift
SCHLOTHAUER & WAUER Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr mbH	bearbeitet:	26.09.2025	Krauß
	gezeichnet:	26.09.2025	Hendricks
	geprüft:		
	Projekt-Nr.:	2024-0727	

Plangrundlage:		
Dipl.-Ing. Anja Junge Lage- und Höhenplan Gemarkung Ladelsurg 12.03.2018	VU Wohngebiet Lobetal	Schleppkurvenplan 1:500