PLANUNGSVERBAND
REGION ROSTOCK

Radwegekonzept
für die Region Rostock

Dezember 2017

INHALT

0 Ziel und Zweck des Radwegekonzeptes ... 1

1 Straßenbegleitende Radwege ... 7

Karte 1: Straßenbegleitende Radwege – Bestand 2017 ... 10

2 Ausgeschilderte Radrouten ... 13

Karte 2: Ausgeschilderte Radrouten ... 16

3 Verkehrsbelastung der Landstraßen ... 19

Karte 3: Verkehrsbelastung der Landstraßen ... 22

4 Vorschläge der Ämter und Gemeinden ... 25

Karte 4: Vorschläge der Ämter und Gemeinden für das ländliche Wegenetz ... 28

5 Bestimmung eines Hauptnetzes für den Alltagsverkehr ... 31

Karte 5: Hauptnetz für den Alltagsradverkehr ... 34

6 Vorläufiges Alltagsnetz (angepasstes Hauptnetz) ... 37

Karte 6: Vorläufiges Alltagsnetz (angepasstes Hauptnetz) ... 40

7 Vordringliche Baumaßnahmen ... 43

Karte 7: Straßenbegleitende Radwege – Bedarfsplanung ... 50

8 Weitere Baumaßnahmen (Planungshorizont ab 2030) ... 53

9 Ausbau und Wiederherstellung ländlicher Wege ... 59

10 Nutzung ehemaliger Bahntrassen ... 65

0 Ziel und Zweck des Radwegekonzeptes

Anlass

Das vorliegende Konzept geht ursprünglich auf eine Initiative der Landesregierung zurück. Angesichts der wachsenden Bedeutung des Fahrradverkehrs bei begrenzter Verfügbarkeit finanzieller Mittel für den Wegebau sollen der Bau straßenbegleitender Radwege, die Förderung touristischer Wege und der ländliche Wegebau noch besser als bisher aufeinander abgestimmt werden. Der Neubau straßenbegleitender Radwege soll sich vorrangig auf notwendige Lückenschlüsse und Netzergänzungen an den stark befahrenen Hauptstraßen konzentrieren. Mit der Entwicklung regionaler Hauptnetze des Radverkehrs und der Abstimmung mit den Beteiligten vor Ort wurden die Ämter für Raumordnung und Landesplanung beauftragt, die jeweils für eine Planungsregion in Mecklenburg-Vorpommern zuständig sind. Die Planungsregion bildet für die Planung des überörtlichen Radverkehrsnetzes eine geeignete räumliche Einheit. Das Amt für Raumordnung und der Regionale Planungsverband nehmen dabei eine neutrale Stellung zwischen den Beteiligten ein, weil sie selbst nicht Baulastträger sind und keine eigenen Förderprogramme verwalten.

Zweck

Das Radwegekonzept soll eine Grundlage für die Planungen der Baulastträger in den nächsten 10 bis 15 Jahren sein. Es soll in erster Linie ein Wegebaukonzept sein, das Netzlücken – insbesondere bei den straßenbegleitenden Radwegen – identifiziert und Dringlichkeitsstufen für die Schließung dieser Netzlücken bestimmt. Es ist kein Beschilderungskonzept, das im vorhandenen Straßen- und Wegenetz die nutzbaren Verbindungen für den Radverkehr identifizieren soll, damit sie entsprechend beschildert werden können. Es enthält daher nur sehr allgemeine Hinweise für eine einheitliche Beschilderung der Radwege. Da es sich um ein regionales Konzept handelt, stehen die regionalen (und überregionalen) Radwegeverbindungen im Mittelpunkt der Betrachtungen. Dies sind die Verbindungen zwischen den Grund- und Mittelzentren innerhalb der Region und den Zentralen Orten in den angrenzenden Bereichen der drei Nachbarregionen. Diese Verbindungen decken sich weitgehend mit dem Netz der stark befahrenen Bundes- und Landesstraßen, die für Radfahrer oft unattraktiv oder gefährlich sind und deshalb für den Bau gesonderter Radwege vorrangig in Betracht

kommen. Das untergeordnete Netz der ländlichen Wege, Gemeinde- und Kreisstraßen kann dagegen meist ohne weitere Maßnahmen von Radfahrern genutzt werden. Ortsdurchfahrten und innerörtliche Verbindungen werden in diesem Konzept nicht betrachtet.

Zielvorstellung

Voraussetzung für einen funktionierenden Radverkehr ist, dass er überall ordentliche Bedingungen vorfindet. Es muss ein lückenloses Netz von Straßen und Wegen vorhanden sein, welche für alle Radfahrer sicher und leicht zu befahren sind. Für den Autoverkehr ist dies eine Selbstverständlichkeit, für den Radverkehr bisher nicht. In etwa 10 bis 15 Jahren sollten die folgenden Ziele erreicht sein:

- Das Radwegenetz soll kein „Stückwerk“ von Einzelmaßnahmen mehr sein, die den Radfahrer immer wieder an Punkte bringen, wo es nicht weitergeht.
- Es soll auch kein „Rumpfnetz“ sein, das nur auf wenigen, besonders nachgefragten Verbindungen gute Bedingungen für den Radverkehr bietet.

Ziel muss es sein, dass von jedem Ort zu jedem Ort in der Region sicher und leicht zu befahrende Verbindungen für den Radverkehr existieren. Dies ist nicht nur für die täglichen Wege zur Schule, zur Arbeit und zum Einkaufen wichtig, sondern auch für die Feriengäste, die in der Region mit Fahrrädern unterwegs sind und sich dabei nicht immer nur an die touristischen Radrouten halten wollen.

Methodik und Verfahren

Das Amt für Raumordnung und Landesplanung hat im Sommer 2011 alle Städte, amtsfreien Gemeinden und Amtsverwaltungen der Region um Übermittlung ihrer Planungen, Wünsche und Vorstellungen zum Radwegenetz gebeten. Diese wurden ausgewertet und zusammengeführt. Unabhängig davon wurden durch das Amt für Raumordnung nach einheitlichen Kriterien möglichst umwegfreie Idealverbindungen zwischen den Zentralen Orten der Region bestimmt. Das vorliegende Konzept führt die ermittelten Idealverbindungen und die praktischen Vorschläge der Ämter und Gemeinden zu einem Gesamtnetz zusammen.

Die Entwurfsfassung des vorliegenden Konzeptes wurde im Sommer 2012 neben den bereits beteiligten Ämtern und Gemeinden auch dem Landkreis, den Straßenbaubehörden, den verantwortlichen Ministerien des Landes Mecklenburg-Vorpommern, den regionalen Planungsbehörden der Nachbarregionen, dem ADFC und den Tourismusverbänden zur Stellungnahme vorgelegt. Der Entwurf wurde daraufhin überarbeitet. Die endgültige Fertigstellung des Konzeptes für die Beschlussfassung im Regionalen Planungsverband hat sich aus verschiedenen Gründen um einige Jahre verzögert und erfolgte erst in den Jahren 2016 und 2017.

Bezug zu den Planungen der Landesstraßenbauverwaltung

Ein Entwicklungsplan für die Radwege an Bundes- und Landesstraßen wurde zuletzt im Jahr 1999 vom Wirtschaftsministerium Mecklenburg-Vorpommern vorgelegt. Als Entwicklungsziel für den Planungshorizont „nach 2010“ wurde die Ausstattung von 80% der Bundesstraßen und rund 45% der Landesstraßen – bezogen auf die Straßenlänge im ganzen Land – formuliert. Die im Entwicklungsplan für den Planungshorizont „bis 2010“ in der Region Rostock ausgewiesenen Vorhaben sind heute zum Teil verwirklicht, zum Teil wurden aber auch andere Vorhaben vorgezogen. Im Landesamt für Straßenbau und Verkehr wurde für die Bewertung der Bauwürdigkeit und Dringlichkeit von Radwegevorhaben bis vor einigen Jahren das System „Pro Rad“ genutzt. Maßgebend für die Dringlichkeit eines Vorhabens war in erster Linie die Verkehrsdichte, das heißt die angenommene Häufigkeit von Begegnungs- und Überholvorgängen zwischen Kraftfahrzeugen und Radfahrern auf dem betreffenden Fahrbahnabschnitt. Daneben wurden verschiedene Gewichtungsfaktoren in die Bewertung einbezogen.

Zukünftig soll sich die Auswahl der Baumaßnahmen stärker an kommunalen Bedarfsmeldungen orientieren. Den Landkreisen wurde, insbesondere für Radwege in der Baulast des Landes, ein Vorschlagsrecht eingeräumt. Die Aufnahme der kreislichen Vorschläge in die Bauprogramme der Landesstraßenbauverwaltung steht jedoch unter dem Vorbehalt, dass sie mit den Konzepten der Ämter für Raumordnung und Landesplanung übereinstimmen und sich sinnvoll in ein regionales Radwegenetz einfügen. Die in diesem Konzept festgelegten Radwegebaumaßnahmen sollen dabei die Eingangsmenge für die jährliche Auswahl der zu verwirklichenden Baumaßnahmen bilden. Der Landkreis Rostock wird Einzelmaßnahmen anhand seiner eigenen Einschätzung der Dringlichkeit auswählen, und das Land Mecklenburg-Vorpommern wird auf dieser Grundlage über die Planung und Verwirklichung der Baumaßnahmen entscheiden. In dieser Weise ist bereits der Entwurf des vorliegenden Konzeptes aus dem Jahr 2012 während der letzten Jahre als Entscheidungsgrundlage von den beteiligten Behörden herangezogen worden.

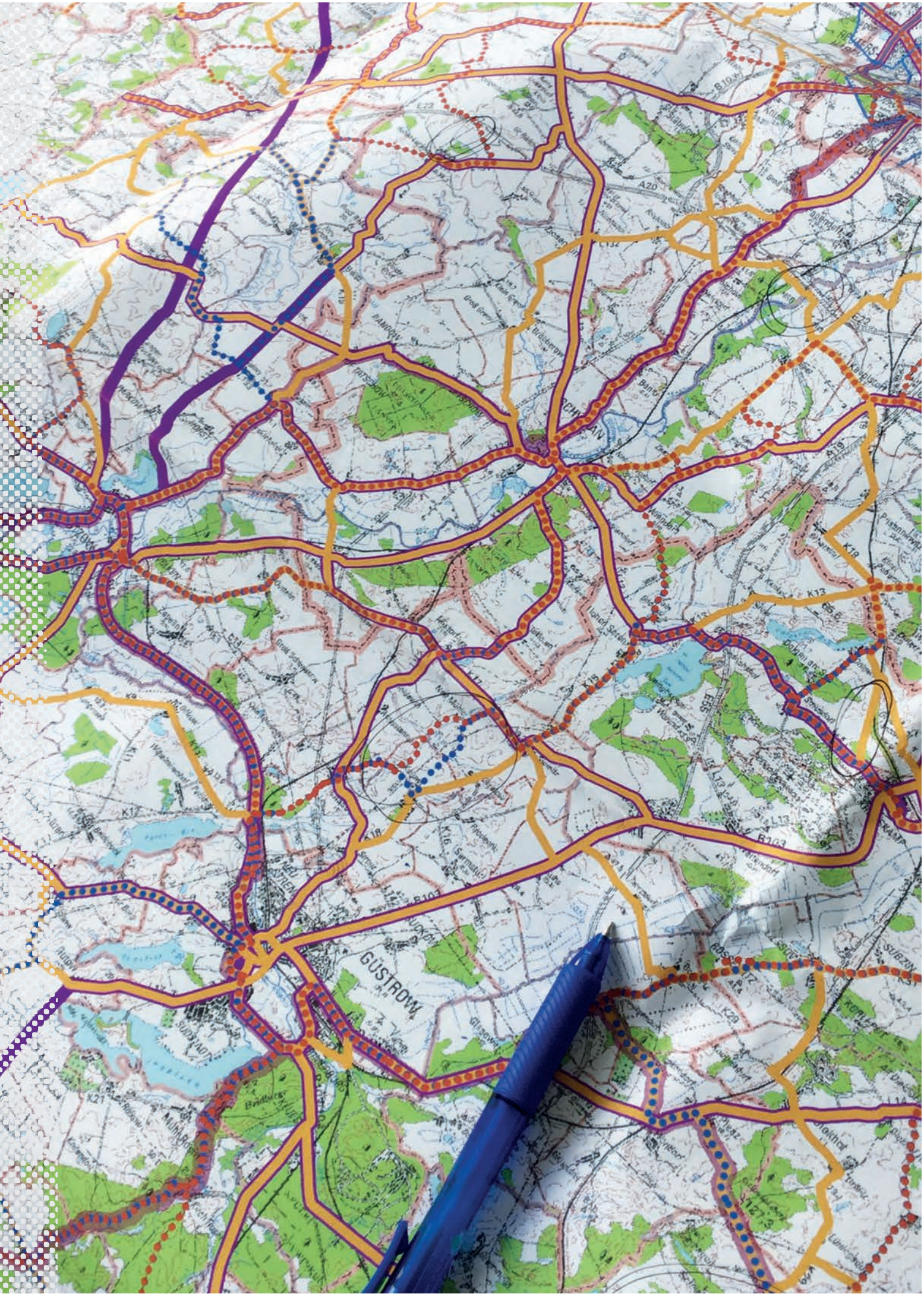
Bezug zu den Planungen des Landkreises und der Gemeinden

Für die Städte und Gemeinden der Region Rostock in ihrer Eigenschaft als Baulastträger der Gemeindestraßen und -wege erwachsen aus diesem Konzept keine Verpflichtungen. Die Sicherung und Förderung des Radverkehrs auf lokaler Ebene bleibt Aufgabe der Gemeinden, die diese in eigener Verantwortung wahrnehmen. Dabei kann auch der Bau straßenbegleitender Radwege in Betracht kommen, die in diesem Konzept nicht enthalten, aber durch die Anforderungen des örtlichen Verkehrs begründet sind. An Außerortsstraßen kann dies zum Beispiel in der Umgebung wichtiger Anziehungspunkte des Freizeitverkehrs oder in der Nähe von Schulstandorten der Fall sein, wenn dort saisonal oder tageszeitlich ein deutlich erhöhtes Aufkommen von Kfz und Radfahrern zu verzeichnen ist und dadurch wechselseitige Behinderungen auftreten.

Der Bau von gemeinsamen Geh- und Radwegen für den innerörtlichen Verkehr kann auch in kleineren Ortschaften, insbesondere in ausgedehnten Straßendörfern, sinnvoll sein. In diesen Fällen werden jedoch in der Regel die Anforderungen des Fußgängerverkehrs vorrangig zu berücksichtigen sein, und die betreffende Gemeinde wird sich an den Baukosten beteiligen müssen. Ob dann die Anlage eines für Radfahrer benutzungspflichtigen Geh- und Radweges oder die bloße Freigabe der Gehwegnutzung für Radfahrer sinnvoller ist, muss im Einzelfall unter Berücksichtigung der Platzverhältnisse und der Kfz-Belastung geprüft werden.

Für weniger belastete Landstraßen könnte zukünftig auch die Markierung von Schutzstreifen für Radfahrer auf der Fahrbahn in Betracht kommen. Bisher waren diese nur innerorts zulässig. Es gibt aber Bestrebungen, diese verkehrsrechtliche Lösung auch als Mittel der Sicherung des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs auf Außerortsstraßen zuzulassen.

Die obigen Ausführungen zu den Planungen der Gemeinden gelten sinngemäß auch für die Straßen in der Baulast des Landkreises. Einzelne Maßnahmen an Kreisstraßen wurden in dieses Konzept aufgenommen, soweit deren Erfordernis aufgrund der hohen Kfz-Belastung oder der touristischen Bedeutung offensichtlich ist.

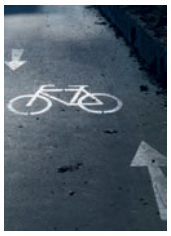

GÜSTROW
A20
K13
K19
K12
K21
K29
B103
L13
SUBZIN

#6

Kreisstraße 12 bei Parkentin

1 | Straßenbegleitende Radwege

Bestand



In der Region sind zur Zeit rund 390 Kilometer straßenbegleitende Geh- und Radwege an den Bundes-, Landes- und Kreisstraßen (einschließlich deren Ortsdurchfahrten) vorhanden. Wenn man die Geh- und Radwege mitzählt, die in gemeindlicher Baulast an Hauptverkehrs- und Hauptsammelstraßen der Städte Rostock und Güstrow sowie einzelnen Gemeindestraßen im Rostocker Umland entstanden sind, sind es rund 470 Kilometer. Die Übersichtskarte am Ende des Abschnitts (Karte 1) zeigt, dass die meisten Radwege im Rostocker Umland und im küstennahen Raum entstanden sind. Dies ist auf die vergleichsweise hohe Siedlungsdichte, das hohe Kfz-Aufkommen und das starke touristische Verkehrsaufkommen in diesen Teilen der Region zurückzuführen. Bezogen auf das gesamtregionale Netz der klassifizierten Straßen sind im Sommer 2017

- rund 45% der Bundesstraßen
- rund 30% der Landesstraßen und
- rund 10% der Kreisstraßen

mit gesonderten Radwegen ausgestattet.[1]

Zum Teil sind bereits durchgängige Verbindungen zwischen den größeren Orten entstanden (z.B. Rostock—Sanitz—Tessin, Rostock—Bad Doberan), zum Teil fehlen noch einzelne Abschnitte entlang solcher Verbindungen (z.B. Kröpelin—Neubukow, Rostock—Ribnitz, Güstrow—Teterow). Einige Radwege bilden aber nach wie vor isolierte Abschnitte ohne sinnvolle Einbindung in ein Gesamtnetz. Die Breite der Radwege entspricht teilweise dem aktuellen Regelmaß von 2,50 m, es sind aber auch schmalere Wege vorhanden. Im Verlauf der Ortsdurchfahrten gibt es unterschiedliche Lösungen. In den Städten Rostock und Güstrow sind auf zahlreichen Abschnitten getrennte Wege für Fußgänger und Radfahrer, oft beiderseits der Fahrbahn, vorhanden. In den kleineren Städten und den ländlichen Ortsdurchfahrten überwiegt die gemischte Führung des Radverkehrs mit den Kfz auf der Fahrbahn oder mit den Fußgängern auf gemeinsamen Geh- und Radwegen.

---

[1] Beim Vergleich mit den auf Seite 3 angegebenen Zielgrößen von 1999 ist zu beachten, dass zwischenzeitlich rund 50 Kilometer ehemalige Bundesstraßen in der Region Rostock zu Landesstraßen abgestuft wurden.

Bewertung

Durch den Neubau straßenbegleitender Wege konnten in den letzten Jahren wesentliche Verbesserungen für den Radverkehr in der Region erreicht werden. Viele Wege zwischen der Stadt Rostock und den Umlandgemeinden sowie zwischen den Küstenorten sind heute für Radfahrer gut und hindernisfrei zu bewältigen. Die straßenbegleitenden Radwege bilden jedoch bis heute kein zusammenhängendes Netz, in dem der Radfahrer sich darauf verlassen könnte, dass er einen straßenbegleitenden Radweg überall dort vorfindet, wo die Kfz-Dichte das Fahren auf der Fahrbahn nicht zulässt und Ausweichstrecken nicht vorhanden sind. An vielen Stellen hören Radwege unvermittelt auf, weil sie noch nicht weitergebaut werden konnten. An zahlreichen Abschnitten mit hoher Kfz-Belastung fehlen straßenbegleitende Wege, während andere Abschnitte mit wesentlich geringerer Belastung zum Teil schon mit Radwegen ausgestattet wurden – obwohl dort die Benutzung der Fahrbahn viel eher zumutbar wäre. Wichtige regionale Ziele des Alltagsverkehrs wie der Flughafen Laage oder das Messegelände in Mühlengeez sind zur Zeit gar nicht in das Radwegenetz eingebunden und für Radfahrer praktisch nicht zu erreichen.

In vielen Fällen kann der Radfahrer, wenn er über eine entsprechende Ortskenntnis verfügt, auf wenig befahrene Nebenstraßen ausweichen. Dies ist jedoch oft mit größeren Umwegen verbunden und deshalb für regelmäßige Alltagswege (zur Schule, zum Einkaufen, zur Arbeit) oft keine annehmbare Alternative. Das ist nicht anders als im Stadtverkehr. Auch dort lassen sich viele Wege auf ruhigen Wohnstraßen zurücklegen. Die direkten Verbindungen liegen jedoch meist auf den Hauptstraßen, an denen sich auch viele Ziele des Radverkehrs befinden. Deshalb geht es nicht ohne straßenbegleitende Radwege an den stark befahrenen Hauptstraßen. Dies gilt für das Land ebenso wie für die Städte.

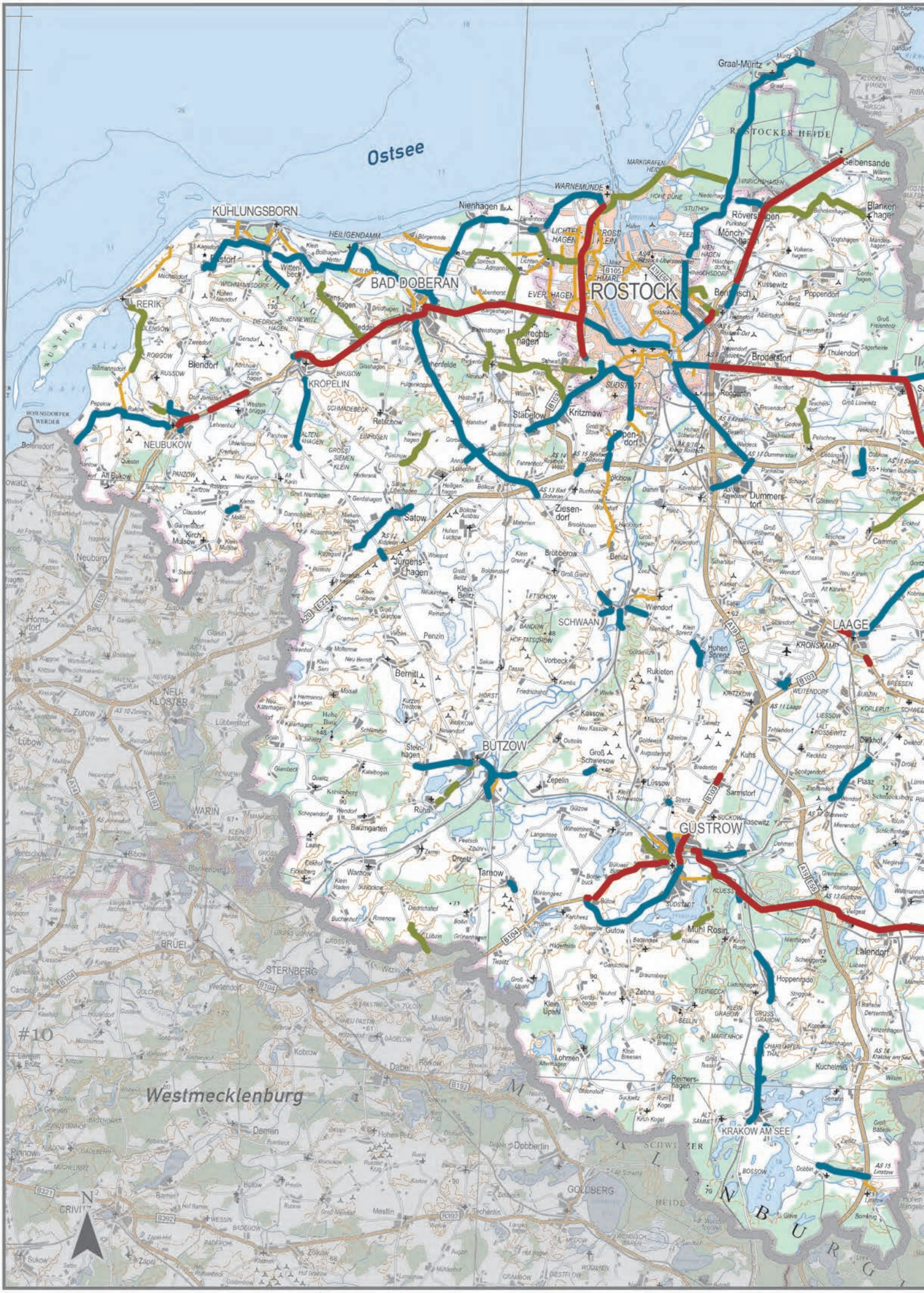
In den Ortsdurchfahrten, wo der Radverkehr bereits berücksichtigt wurde, sind nicht immer ideale Lösungen gefunden worden – was auch den oftmals eingeschränkten Platzverhältnissen geschuldet ist. Die Verkehrsmengen im Kfz-Verkehr sind hier generell höher als außerorts, weil sich hier oft mehrere überörtliche Verkehrsbeziehungen mit innerörtlichen Verkehren überlagern. Andererseits kann hier aber auch bei höheren Kfz-Mengen eine Führung der Radfahrer auf der Fahrbahn vertretbar sein, weil der Geschwindigkeitsunterschied zwischen Auto- und Radverkehr nicht so groß ist wie außerorts.

Eine systematische Bestandsaufnahme der vorhandenen Radwege im Hinblick auf deren Ausbauzustand wurde für dieses Konzept nicht durchgeführt. Im Vordergrund steht die Identifikation und Schließung von Netzlücken, nicht die Bewertung der bereits vorhandenen Infrastruktur. Höhere Fahrgeschwindigkeiten des Radverkehrs, die zunehmende Verbreitung von Elektrofahrrädern und die ebenso zunehmende Nutzung von Fahrradanhängern bringen entsprechend höhere Ansprüche an die Ausbauqualität von Wegen mit sich. Nicht alle vorhandenen Wege genügen diesen Ansprüchen. Wenn Netzabschnitte nur mit reduzierter Geschwindigkeit sicher befahren werden können, erhöht dies den Zeitaufwand der Radfahrer und schränkt den Umfang der in einer bestimmten Zeit erreichbaren Ziele ein. Problematisch sind in dieser Hinsicht diskontinuierliche Wegführungen mit häufigem Wechsel der Fahrbahnseite, Mischverkehr auf Gehwegen mit hohem Fußgängeraufkommen, die Querung von

Grundstückseinfahrten in dichter Abfolge bei unzureichenden Sichtfeldern sowie die oftmals zu geringen Breiten und zu engen Kurvenradien.

Weiterer Ausbau

Zum weiteren Ausbau der straßenbegleitenden Radwege an den Landstraßen werden Vorgaben für die Auswahl der Maßnahmen und die Bewertung ihrer Dringlichkeit in den Abschnitten 7 und 8 dieses Radwegekonzeptes gemacht. Für vorhandene Wege, die hinsichtlich der nutzbaren Breite, der Kurvenradien und der Sichtfelder nicht mehr heutigen Ansprüchen genügen, sollte eine Verbesserung angestrebt werden, sobald eine grundhafte Erneuerung dieser Wege erforderlich wird.


Ostsee
KÜHLUNGSBORN
BAD DOBERAN
ROSTOCK
RERIK
KRÖPELIN
NEUBUKOW
Graal-Müritz
Gelbensande
Nienhagen
WARNEMÜNDE
Bentwisch
Broderstorf
Kritzmow
Stabelow
Ziesendorf
Dummerstorf
Satow
Jürgenshagen
SCHWAAN
LAAGE
BÜTZOW
GÜSTROW
Tarnow
Lalendorf
Hoppenrade
Zehna
Lohmen
Reimershagen
KRAKOW AM SEE
Dobbertin
GOLDBERG
Westmecklenburg
#10

Radwegekonzept Region Rostock

Karte 1

Straßenbegleitende Radwege - Bestand 2017

- Bundesstraßen
- Landesstraßen
- Kreisstraßen
- Stadt- und Gemeindestraßen

Datengrundlagen: Landesamt für Straßenbau und Verkehr M-V, Landesvermessung M-V, Landkreis Rostock, eigene Erhebungen

Maßstab 1 : 300 000

0 5 10 15 20 Kilometer

Kartengrundlage Übersichtskarte 1 : 250 000
Landesvermessung Mecklenburg-Vorpommern
GeoBasis-DE/M-V 2017; dl-de/by-2-0

Planungsverband Region Rostock
Dezember 2017

#12

Ostseeradweg in Graal-Müritz

2 Ausgeschilderte Radrouten

Bestand

Wegweiser für den Radverkehr sind in der gesamten Region vorhanden. Art und Dichte der Beschilderung sind aber nicht einheitlich. Die Wegweisung orientiert sich vorrangig an den Anforderungen des Freizeitverkehrs. Die Beschriftung und Systematik entspricht überwiegend den Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) – oder ist diesem Standard zumindest angenähert. Die Wegweiser wurden durch die Hansestadt Rostock bzw. die ehemaligen Landkreise Güstrow und Bad Doberan aufgestellt. Alle drei Gebietskörperschaften haben dabei die drei Fernradwege berücksichtigt, welche durch die Region Rostock verlaufen: den Ostseeküstenradweg, den Radweg Berlin—Kopenhagen und den Radweg Hamburg—Rügen.[2] In der Hansestadt Rostock sind daneben Radrouten ausgeschildert, die Verbindungen zwischen den Stadtteilen darstellen. Auch die Rundrouten des Landestourismusverbandes sind ausgeschildert. Außerdem gibt es ein besonderes Campusnetz, das Verbindungen zwischen den innerstädtischen Hochschulstandorten ausweist. Im ehemaligen Landkreis Güstrow wurde ein zusammenhängendes Netz ausgeschildert, welches das alte Kreisgebiet vorwiegend auf wenig befahrenen Landstraßen, ergänzt durch einzelne Abschnitte auf Feld- und Waldwegen, erschließt. Im ehemaligen Landkreis Bad Doberan orientiert sich die Beschilderung an den Rundrouten des Landestourismusverbandes. Diese sind durchgängig beschildert. Daneben gibt es lokale Netze, die zum Teil die gleiche Art der Beschilderung aufweisen (Unteres Warnowtal), aber auch gänzlich abweichende Lösungen (Satower Land, Tour der Steine im Recknitz-Trebel-Gebiet, Mecklenburgische Schweiz). Gelbe Fahrradwegweiser entsprechend den Vorschriften der Straßenverkehrsordnung sind nur punktuell an den straßenbegleitenden Radwegen vorhanden, wo sie in Einzelfällen zur Verdeutlichung der Verkehrsführung aufgestellt wurden.

---

[2] Der Begriff „Radweg“ ist hier eigentlich missverständlich, da auch ganz normale Landstraßen Teil der Fernradwege sind. Im Übrigen wird in diesem Konzept der Begriff „Radweg“ nur für reine Radwege sowie Geh- und Radwege verwendet, auf denen keine Autos fahren dürfen. Ausgeschilderte Strecken, die neben reinen Geh- und Radwegen in der Regel auch Landstraßen sowie Land- und Forstwege einschließen, werden in diesem Konzept als „Radrouten“ bezeichnet.

Bewertung

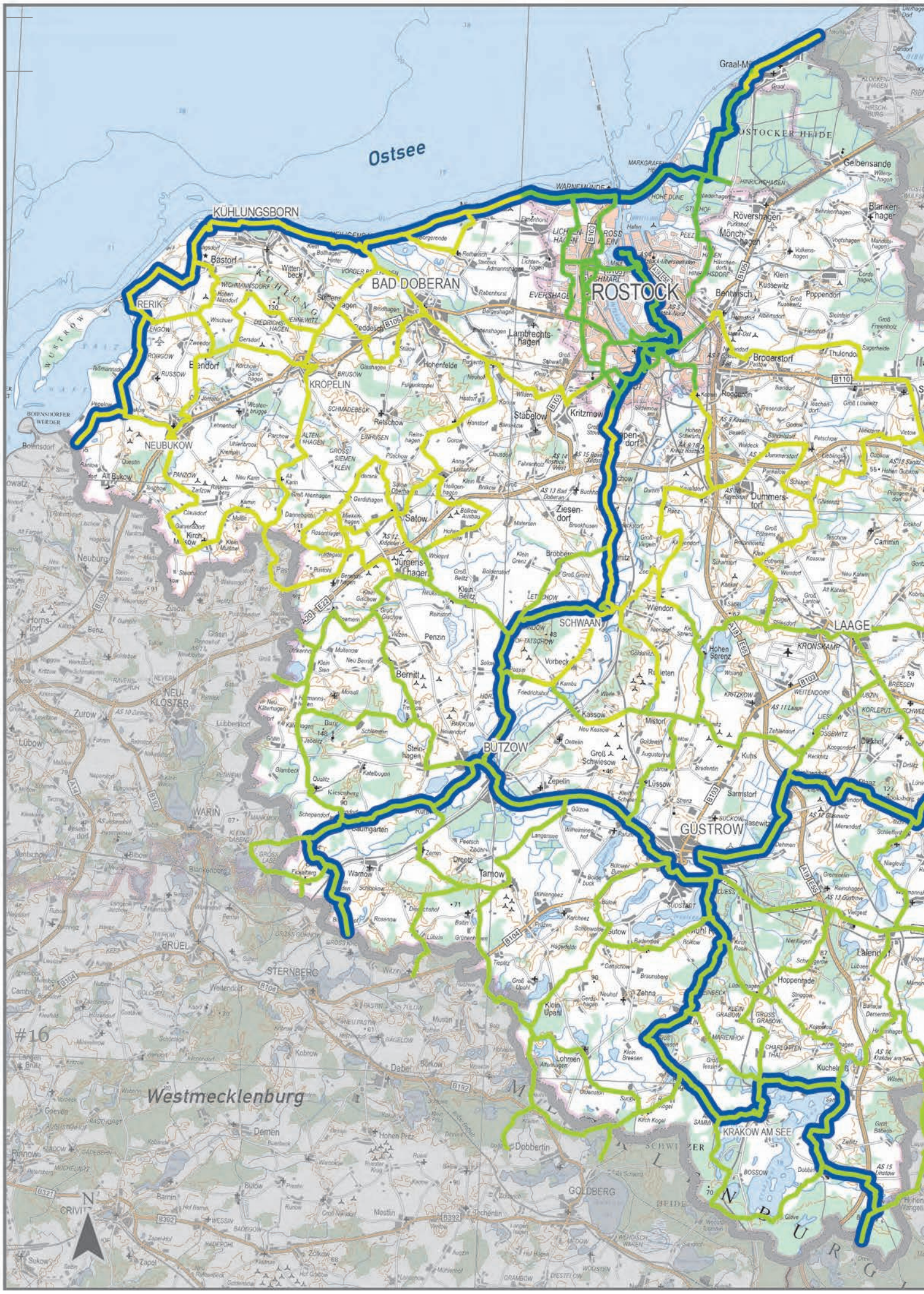
In Rostock und im Altkreis Güstrow sind zusammenhängende Routennetze ausgeschildert, die das jeweilige Territorium vollständig erschließen. Sie können damit in weiten Teilen auch als Orientierung für den Alltagsradverkehr dienen – mit der Einschränkung, dass sie wesentliche Ziele des Alltagsverkehrs, die oft an wenig attraktiven Hauptverkehrsstraßen liegen, nicht einschließen. Bei den Güstrower Routen kommt hinzu, dass die auf einigen Abschnitten einbezogenen Feld- und Waldwege nicht immer ganzjährig befahrbar sind. Die touristischen Rundrouten, welche der Wegweisung im Altkreis Bad Doberan zu Grunde liegen, bilden, auch wenn sie sich zum Teil mehrfach überlagern, kein vergleichbares Netz. Sie bieten also für den Radfahrer, der nicht entlang einem vorgegebenen Rundkurs bestimmte Sehenswürdigkeiten anfahren, sondern einfach nur von Ort zu Ort gelangen möchte, oft keine sinnvolle Orientierungshilfe. Unter den touristischen Radwegen werden insbesondere die drei Fernradwege gut angenommen. Im Verlauf des Ostseeradweges gibt es einzelne Abschnitte, die aufgrund ihrer Lage direkt an der Küste und des relativ naturnahen Ausbauzustandes auch von Spaziergängern stark genutzt werden.

Empfehlung

Im Gebiet des Altkreises Bad Doberan sollte die vorhandene Beschilderung nach und nach zu einem zusammenhängenden Netz ergänzt werden. Das Routennetz des Altkreises Güstrow kann dabei als Vorbild dienen. Bei einem Ersatz vorhandener Schilder sollte – soweit nicht bereits geschehen – eine möglichst enge Anlehnung an den FGSV-Standard gesucht werden. Weitergehende Empfehlungen zur regionalen Umsetzung dieses Standards werden in diesem Konzept nicht gegeben. Die Herausgabe entsprechender Richtlinien ist Sache des Landes Mecklenburg-Vorpommern. Dabei muss nicht zwangsläufig eine völlige Vereinheitlichung der Beschilderung im ganzen Land herauskommen. Auch lokale Lösungen mit eigenem, unverwechselbarem Erscheinungsbild können weiterhin ihre Berechtigung haben. Ergänzend zu den lokalen Routen (für Tages- und Halbtagestouren) und den Rundrouten des Landestourismusverbandes (für Mehrtagestouren) sollte jedoch mittelfristig angestrebt werden, dass Touristen und einheimische Erholungssuchende sich in der gesamten Region ausreichend orientieren können – auch abseits dieser vorgegebenen Routen. Dafür ist eine durchgängige Zielwegweisung (auf direktem Weg von Ort zu Ort) sinnvoll. Bei den touristischen Fernradwegen sollten für diejenigen Abschnitte, die in der Saison stark von Spaziergängern genutzt werden, und die nach längerem Regen oder längerer Trockenheit schwierig zu befahren sind, zügig befahrbare Ausweichrouten ausgeschildert werden. Dies gilt besonders für den Ostseeküstenradweg, der in der Sommersaison sehr stark genutzt wird.

Für den straßenbegleitenden Radwegebau sind die touristischen Routen insofern von Bedeutung, als sich die Bestimmung der vorrangigen Baumaßnahmen zum Teil an diesen Routen orientieren soll (vgl. Abschnitt 7).

Graal - Müritz
Heinrichshagen
Markgrafenheide


Ostsee
KÜHLUNGSBORN
BAD DOBERAN
ROSTOCK
KRÖPELIN
NEUBUKOW
SCHWAAN
BÜTZOW
GÜSTROW
LAAGE
KRAKOW AM SEE
Westmecklenburg
#16

Radwegekonzept Region Rostock

Karte 2
Ausgeschilderte Radrouten

- Fernradwege (Ostseeküstenradweg, Berlin-Kopenhagen, Hamburg-Rügen)
- Ausgeschilderte Routen im ehemaligen Landkreis Bad Doberan (auf Grundlage der Rundrouten des Landestourismusverbandes)
- Ausgeschilderte Radrouten des ehemaligen Landkreises Güstrow
- Radrouten der Hansestadt Rostock

(Ausgeschilderte Routen auf Straßen und Wegen; nicht abgebildet sind lokale Netze wie Satower Land, Unteres Warnowtal u.a.)

Datengrundlagen: Landkreis Rostock, Hansestadt Rostock, Tourismusverband M-V, Landesvermessung M-V

Maßstab 1 : 300 000

0 5 10 15 20 Kilometer

Kartengrundlage Übersichtskarte 1 : 250 000
Landesvermessung Mecklenburg-Vorpommern
GeoBasis-DE/M-V 2017; dl-de/by-2-0

Planungsverband Region Rostock
Dezember 2017

#18

Bundesstraße 105 bei Gelbensande

3 Verkehrsbelastung der Landstraßen

Kfz-Belastung der Landstraßen

Vergleichsweise stark belastet sind die Verbindungen zwischen Rostock und den umliegenden Mittelzentren, insbesondere die Bundesstraßen 105 und 103, wo abschnittweise Verkehrsmengen weit über 5.000 Kfz pro Tag zu verzeichnen sind. Im näheren Umkreis der Stadt Rostock ist die Belastung noch wesentlich höher und erreicht Größenordnungen von 10.000 Kfz auf der B 110 und 20.000 Kfz auf der B 105. Die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, die auch im Land Mecklenburg-Vorpommern als Richtlinie für die Straßenplanung eingeführt sind, sehen den Bau straßenbegleitender Radwege in der Regel ab 2.500 Kfz pro Tag vor. Dieser Wert wird auf

- 80% der Bundesstraßen und
- 40% der Landesstraßen

in der Region Rostock überschritten. Diese Anteile entsprechen ziemlich genau den im Radwege-Entwicklungsplan des Landes von 1999 genannten Zielwerten für den Endausbau.

Die im vorliegenden Konzept gemachten Angaben zur Verkehrsbelastung beruhen auf der Verkehrsmengenstatistik des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr und beziehen sich auf das Auswertungsjahr 2015. In die regelmäßigen Verkehrserhebungen der Landesstraßenbauverwaltung wurden in der Vergangenheit neben den Bundes- und Landesstraßen nur ausgewählte Abschnitte des Kreisstraßennetzes einbezogen. Für die Kreisstraßen liegen deshalb keine vergleichbaren Zählergebnisse vor. Es kann aber mit einiger Sicherheit eingeschätzt werden, dass auf den meisten Kreisstraßen die für den Radverkehr kritischen Belastungswerte nicht annähernd erreicht werden. Gleichwohl gibt es einzelne höher belastete Strecken. Der am stärksten genutzte Netzabschnitt ist nach Auskunft der Kreisverwaltung die – bereits mit einem Radweg ausgestattete – K 10 in Elmenhorst-Lichtenhagen mit einer Belastung in der Größenordnung von 10.000 Kfz pro Tag.

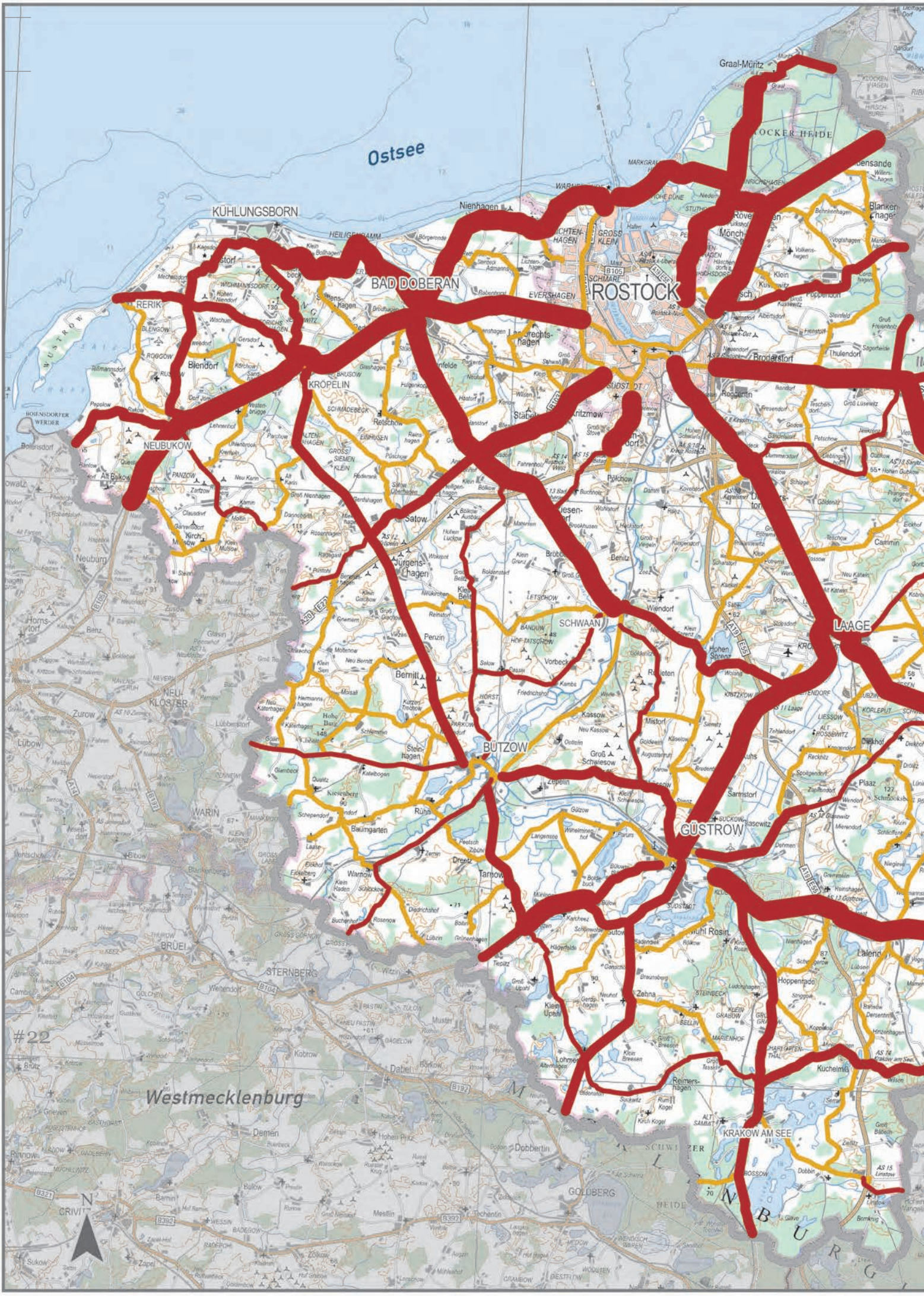
Bewertung

Bezogen auf die Verkehrsdichte, also die Häufigkeit von Begegnungs- und Überholvorgängen, kann der amtliche Planungsrichtwert von 2.500 Kfz als vernünftige Richtgröße angesehen werden: Bis zu dieser Verkehrsdichte ist ein flüssiges Überholen von Radfahrern durch Kfz in der Regel möglich, ohne dass Behinderungen und Verzögerungen auftreten. Vieles spricht jedoch dafür, dass die „Wohlfühlgrenze“ für die meisten Radfahrer deutlich unterhalb dieses Richtwertes liegt und eher bei etwa 1.500 bis 2.000 Kfz gezogen werden muss. Dementsprechend sieht zum Beispiel eine Empfehlung des Landes Brandenburg vor, dass auf Landstraßen mit über 2.000 Kfz generell keine Radrouten ausgewiesen werden sollen.[3] Der ADFC nimmt bei der Qualitätsbeurteilung touristischer Routen ab 1.500 Kfz eine Abwertung vor. Auch die beim Amt für Raumordnung im Jahr 2011 eingegangenen Bauvorschläge der Ämter und Gemeinden umfassen zahlreiche Straßen mit geringerer Verkehrsbelastung, die, zum Beispiel für den Schülerverkehr, als zu gefährlich empfunden werden. Grund dürfte hier weniger die tatsächliche Verkehrsdichte sein, als vielmehr die hohen Fahrgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs, die ein Gefühl der Unsicherheit erzeugen. Problematisch sind hier insbesondere die oft gut ausgebauten Landesstraßen mit Verkehrsmengen ab etwa 2.000 Kfz, zum Beispiel zwischen Gnoien und Jördenstorf. Als generell unzumutbar muss das Radfahren auf der Fahrbahn bei höheren Verkehrsmengen ab etwa 5.000 Kfz angesehen werden, weil der Kfz-Verkehr dann oft so dicht ist, dass er sich hinter den langsameren Radfahrern immer wieder kurzzeitig aufstaut – oder die Kraftfahrer zu gefährlichen Überholmanövern bei Gegenverkehr und ohne Sicherheitsabstand ansetzen.

Folgerungen

Die Straßenbauverwaltung des Landes geht davon aus, dass der Planungsrichtwert von 2.500 Kfz zukünftig konsequent anzuwenden ist – dass also an geringer belasteten Straßen keine Radwege mehr gebaut werden sollen. Die Auswahl der in diesem Konzept vorgeschlagenen Baumaßnahmen orientiert sich deshalb ebenfalls an diesem Richtwert. Ein Wegebau an geringer belasteten Strecken soll aber nicht in jedem Fall ausgeschlossen werden: Insbesondere Strecken mit hoher Bedeutung für den touristischen Radverkehr können auch bei geringerer Kfz-Belastung für einen Radwegebau in Frage kommen.

[3] Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr im Land Brandenburg – HBR, Oktober 2008


Ostsee
KÜHLUNGSBORN
BAD DOBERAN
ROSTOCK
Graal-Müritz
Nienhagen
RERIK
Bliendorf
KRÖPELIN
NEUBUKOW
Satow
Jürgenshagen
Bentz
Wiendorf
SCHWAAN
LAAGE
Penzin
Bernitt
NEU-KLOSTER
Zurow
Lübow
BÜTZOW
Steinhagen
Kassow
Mistorf
Groß Schwiesow
Sarmstorf
GÜSTROW
WARIN
Blumgarten
Rühn
Warnow
Tarnow
Dreetz
BRÜEL
STERNBERG
Zehna
Hoppenrade
Lalendorf
Kücheimühl
KRAKOW AM SEE
Reimershagen
Lohmen
Dabel
Demen
Dobbertin
GOLDBERG
Mestlin
Techentin
CRIVITZ
Westmecklenburg
#22

Radwegekonzept Region Rostock

Karte 3

Verkehrsbelastung der Landstraßen

- Über 5.000 Kfz oder 500 Lkw pro Tag* (Radfahren auf der Fahrbahn nicht zumutbar)
- 2.000 bis 5.000 Kfz oder 200 bis 500 Lkw pro Tag* (Radfahren auf der Fahrbahn unattraktiv und z.T. gefährlich)
- Unter 2.000 Kfz und unter 200 Lkw pro Tag* (Radfahren auf der Fahrbahn möglich)
- Verkehrsbelastung nicht erfasst (Kreisstraßen außerhalb der Ortsdurchfahrten in der Regel weniger als 2.000 Kfz pro Tag)

* Kfz: saisonal oder ganzjährig

Datengrundlagen: Landesamt für Straßenbau und Verkehr M-V 2010 und 2015, Landesvermessung M-V

Maßstab 1 : 300 000

0 5 10 15 20 Kilometer

Kartengrundlage Übersichtskarte 1 : 250 000
Landesvermessung Mecklenburg-Vorpommern
GeoBasis-DE/M-V 2017; dl-de/by-2-0

Planungsverband Region Rostock
Dezember 2017

#24

Bundesstraße 105 bei Bargeshagen

4 Vorschläge der Ämter und Gemeinden

Ergebnisse der Ämterbeteiligung im Jahr 2011

Im Sommer 2011 hat das Amt für Raumordnung die Amtsverwaltungen und die amtsfreien Städte und Gemeinden der Planungsregion angeschrieben und um Abgabe von Vorschlägen für das Radwegekonzept gebeten. Im Anschreiben wurden folgende Fragen gestellt:

- Welche Bundes-, Landes- und Kreisstraßen müssen aus Ihrer Sicht noch mit Radwegen ausgestattet werden?
- Planen Sie darüber hinaus den Bau von Radwegen an Gemeindestraßen?
- Wo sind besondere Gefahrenpunkte, die aus Ihrer Sicht dringend Abhilfe erfordern?
- Welche Feld- und Waldwege haben eine besondere Bedeutung für den Radverkehr oder könnten eine solche Bedeutung erlangen, wenn sie entsprechend ausgebaut und beschildert würden?
- Welche Verbindungen haben eine besondere Bedeutung für den Schülerverkehr?
- Welche Verbindungen haben eine besondere Bedeutung für den Ausflugsverkehr und die Naherholung?
- Welche ehemaligen Verbindungswege zwischen Ortsteilen, die im Zuge von Meliorationsmaßnahmen beseitigt worden sind, sollten wiederhergestellt werden?
- Gibt es Verbesserungsvorschläge für bestehende ausgeschilderte Fernradwege und Radwanderrouten, z.B. Umverlegung auf andere Straßen oder Wege, um die Attraktivität zu erhöhen und Sehenswürdigkeiten besser anzubinden?

Bis auf zwei haben alle angeschriebenen Ämter und Gemeinden ihre Vorschläge übermittelt. In den meisten Fällen wurden die Vorschläge von den Bauämtern zusammengestellt; in einigen Fällen waren die Ordnungsämter federführend; in weiteren Fällen wurden ausschließlich Vorschläge aus den einzelnen Gemeindevertretungen gesammelt. Die eingegangenen Vorschläge beziehen sich überwiegend auf den Neubau straßenbegleitender Wege an den klassifizierten Straßen sowie den Ausbau vorhandener

ländlicher Wege. Zum Verlauf und zur Ausschilderung der touristischen Routen gab es dagegen kaum Hinweise aus den Ämtern und Gemeinden.

Von einzelnen kleineren Gemeinden wurde die Befürchtung geäußert, mit der Abgabe von Vorschlägen und deren Aufnahme in ein regionales Radwegekonzept wäre für die Gemeinden am Ende die Verpflichtung verbunden, diese Wege dann auch zu bauen – was man sich aber finanziell gar nicht leisten könne. In wenigen Fällen wurde wohl aus diesem Grund auf die Abgabe von Vorschlägen ganz verzichtet.

Bewertung

Die Vielzahl der eingereichten Vorschläge macht deutlich, dass die Verbesserung des Radverkehrs in den Städten und Gemeinden der Region Rostock sehr ernst genommen wird. Radverkehrsförderung wird nicht als reine Tourismusförderung verstanden, sondern auch als Sicherung der Erreichbarkeit im ländlichen Raum und elementarer Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Bei den Bedarfsmeldungen für straßenbegleitende Radwege fällt auf, dass auch zahlreiche Abschnitte mit vergleichsweise geringer Kfz-Belastung benannt werden, wo nach den Regelwerken der Straßenplanung die Radfahrer eigentlich auf die Fahrbahn verwiesen werden sollen. Andererseits wurden einzelne sehr hoch belastete Abschnitte gar nicht benannt. Dies könnte daran liegen, dass auf den betreffenden Straßen wegen der hohen Kfz-Dichte schon seit Jahren kaum noch jemand mit dem Fahrrad fährt – und dass diese Straßen als mögliche Radverkehrsverbindungen deshalb gar nicht mehr wahrgenommen werden. Als gefährlich für Radfahrer werden von den Gemeinden erwartungsgemäß die stark befahrenen Bundes- und Landesstraßen eingeschätzt. Aber auch schwächer frequentierte Landstraßen werden zum Teil als gefährlich bezeichnet, wenn sie schmal und unübersichtlich oder in einem schlechten Zustand sind. Einzelne Gefahrenpunkte wurden von den Ämtern und Gemeinden hervorgehoben. Hierbei handelt es sich um kürzere Abschnitte, wo Radfahrer von sicheren Wegen auf stark befahrene Straßen wechseln müssen, sowie um unübersichtliche Knotenpunkte.

Auffällig ist auch der sehr geringe Anteil von Verbesserungsvorschlägen zu den touristischen Rundrouten („Backsteinroute“, „Schlösser-Rundweg“ usw.). Dies kann bedeuten, dass es hier keinen Verbesserungsbedarf gibt. Es kann aber auch bedeuten, dass diese Routen von den Touristen bisher kaum angenommen werden – und möglicher Verbesserungsbedarf sowie Verbesserungspotenziale bei den Gemeinden bisher gar nicht auffällig geworden sind. Die wenigen Anregungen, die zu den touristischen Routen eingegangen sind, betreffen zum Teil die Führung in den Stadtgebieten: Die Hansestadt Rostock erwog Änderungen beim Verlauf der Rundrouten im innerstädtischen Bereich; die Städte Bad Doberan und Teterow möchten die touristischen Routen direkt durch ihre Innenstädte führen, und nicht wie bisher auf den peripheren Hauptverkehrsstraßen daran vorbei. Vom Amt Krakow am See wurde die Einbindung des Schmooksberges in das touristische Routennetz angeregt.

Für den Ostseeküstenradweg werden einzelne Abschnitte benannt, wo es aufgrund der hohen Nutzungsdichte und der verschiedenen Nutzungsansprüche zu Problemen kommt, und der vorhandene Ausbauzustand nicht mehr ganzjährig den Anforderungen genügt. Dies betrifft Abschnitte bei Kühlungsborn, im Ostseebad Nienhagen, in Warnemünde und Hohe Düne.

Verwendung der Vorschläge

Die Zusammenstellung der gemeindlichen Planungsvorschläge hat deutlich gemacht, dass gleiche Probleme und Sachverhalte nicht überall gleich bewertet werden, und dass die Anzahl und Dichte der vorgeschlagenen Baumaßnahmen von Amtsbereich zu Amtsbereich unterschiedlich ausfallen. Eine umfassende Bewertung aller vorgeschlagenen Maßnahmen nach einheitlichen Kriterien würde den Rahmen dieses Konzeptes sprengen. Dafür müssten sämtliche Verbindungen bis hinunter auf die Ortsteilebene genauer untersucht und nach Handlungsbedarf und Dringlichkeit sortiert werden. Das vorliegende Konzept soll sich auf die Verbindungen mit regionaler und überregionaler Bedeutung beschränken. Dies sind die Verbindungen zwischen den Zentralen Orten und die überregionalen touristischen Routen. Die Vorschläge der Ämter und Gemeinden werden deshalb in diesem Konzept dort aufgegriffen, wo sie Teil solcher regionalen oder überregionalen Verbindungen sind oder werden könnten. Dies betrifft straßenbegleitende Radwege an den Landstraßen sowie ländliche Wege, die zwischen den Zentralen Orten als Ergänzungs- oder Alternativstrecken zu den Hauptstraßen in Frage kommen. Ausgewählte weitere Vorschläge, die insbesondere den Neubau oder die Wiederherstellung von ländlichen Wegen betreffen, werden in diesem Konzept zur Information wiedergegeben, damit sie bei zukünftigen Planungen (zum Beispiel Bodenordnungsverfahren) Berücksichtigung finden können. Eine Verpflichtung der Gemeinden zur Verwirklichung bestimmter Baumaßnahmen ist mit diesem Konzept weder im ersten noch im letzteren Fall verbunden. Eine Übersicht über die vorgeschlagenen Maßnahmen an ländlichen Wegen (soweit sie nicht zwischenzeitlich verwirklicht wurden) gibt die Karte 4. Die Maßnahmen sind im Abschnitt 9 nochmals einzeln aufgelistet. Nicht wiedergegeben sind Hinweise auf reine Instandsetzungsmaßnahmen, also Reparatur oder Erneuerung der Fahrbahn- bzw. Wegeoberfläche.

Ostsee
KÜHLUNGSBORN
BAD DOBERAN
ROSTOCK
RERIK
KRÖPELIN
NEUBUKOW
SCHWAAN
BÜTZOW
GÜSTROW
LAAGE
KRAKOW AM SEE
Westmecklenburg
#28
N

Radwegekonzept Region Rostock

Karte 4

Vorschläge der Ämter und Gemeinden für das ländliche Wegenetz

- Wiederherstellung oder Neuanlage von Verbindungswegen zwischen den Ortsteilen
- Ausbau ländlicher Wege für den Radverkehr
- Umnutzung ehemaliger Bahntrasse

Maßstab 1 : 300 000

0 5 10 15 20 Kilometer

Kartengrundlage Übersichtskarte 1 : 250 000
Landesvermessung Mecklenburg-Vorpommern
GeoBasis-DE/M-V 2017; dl-de/by-2-0

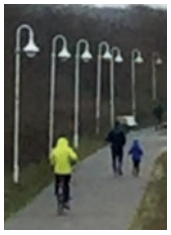
Planungsverband Region Rostock
Dezember 2017

#30

Bundesstraße 105 in Rostock-Schutow

5 Bestimmung eines Hauptnetzes für den Alltagsverkehr

Grundlagen



Die Bestimmung des Hauptnetzes wurde in Anlehnung an die einschlägigen Regelwerke der Verkehrsplanung (Richtlinien für integrierte Netzgestaltung – RIN, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA)[4] durchgeführt. Grundlage ist das System der Zentralen Orte, also die Ober-, Mittel- und Grundzentren, welche in den Regionalen Raumentwicklungsprogrammen festgelegt sind. Zwischen den benachbarten Zentren werden zunächst Luftlinienverbindungen ermittelt, die in einem zweiten Schritt auf das reale Straßen- und Wegenetz umgelegt werden. Diese Vorgehensweise erscheint sehr abstrakt und geht scheinbar an den tatsächlichen Bedürfnissen des Radverkehrs vorbei, weil sich der Alltagsradverkehr überwiegend auf kürzeren Distanzen bewegt und nicht zwischen Zentralorten, die in der Region Rostock im Mittel 15 bis 20 Kilometer voneinander entfernt sind. Die Vorgehensweise ist trotzdem sinnvoll, weil man nur auf diese Weise ein zusammenhängendes Netz von einheitlicher Dichte erhält. Ob die Mehrheit der Radfahrer dann tatsächlich in den nächsten Zentralort unterwegs ist, oder nur ins Nachbardorf, ist nicht so wichtig. Wichtig ist, dass überall durchgängige Verbindungen vorhanden sind, unabhängig davon, ob diese über weite Entfernungen genutzt werden, oder ob sich die meisten Radfahrer nur auf Teilstrecken bewegen (so wie auch großräumige Straßenverbindungen in Wirklichkeit überwiegend auf kürzeren und mittleren Distanzen genutzt werden). Mit der zunehmenden Verbreitung von Fahrrädern mit elektrischer Antriebsunterstützung wird im Übrigen auch die Entfernungstoleranz der Radfahrer zunehmen. Die Verbindungen zwischen den Zentralen Orten bilden außerdem ziemlich vollständig das Netz der stark befahrenen Bundes- und Landesstraßen ab – also derjenigen Straßen, wo das Radfahren auf der Fahrbahn wegen der hohen Kfz-Belastung oft nicht zumutbar ist und wo deshalb über den Bau von Radwegen oder über alternative Streckenführungen nachgedacht werden muss. Berücksichtigt wurden zunächst alle Verbindungen zwischen benachbarten Zentralorten – das heißt solchen, deren Verflechtungsbereiche aneinander grenzen. Darüber hinaus werden einzelne Verbindungen zwischen „übernächst benachbarten“ Zentralorten berücksichtigt, die einen gemeinsamen Nachbarn haben.

---

[4] RIN, Ausgabe 2008; ERA, Ausgabe 2010; beide herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) in Köln

Anforderungen an das Hauptnetz

Die Umlegung der Verbindungen auf das vorhandene Straßen- und Wegenetz wurde anhand folgender Auswahlkriterien vorgenommen:

1. Umwegfreiheit:

Auswahl der direkten Straßen- oder Wegeverbindung zwischen zwei Zentralen Orten (möglichst nahe an der Luftlinie); maximaler Umwegfaktor gegenüber der Luftlinie: 1,2 (in Ausnahmefällen bis 1,3).

2. Ganzjährige Befahrbarkeit:

Landstraße oder befestigter Landweg oder selbständig geführter, befestigter Radweg; keine Waldwege.

3. Zumutbare Kfz-Belastung:

Durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) höchstens 2.500 Kfz und höchstens 250 Lkw, wenn kein durchgehender straßenbegleitender Radweg vorhanden ist. Der Grenzwert der Kfz-Belastung soll auch in der Urlaubssaison nicht überschritten werden – deshalb wurde immer zusätzlich die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung in der Ferienzeit herangezogen.

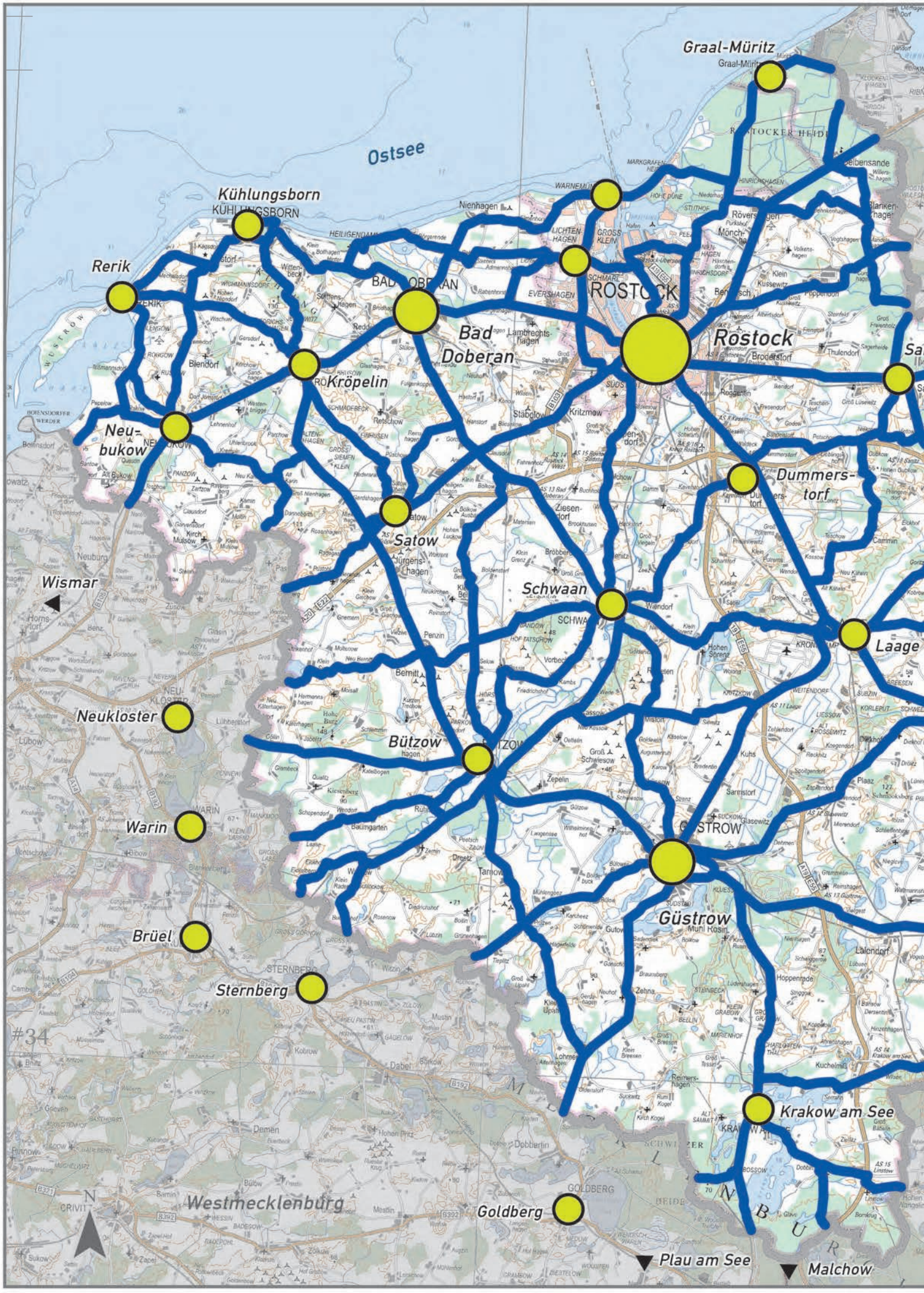
Wo die zumutbare Kfz-Belastung überschritten wird, kein straßenbegleitender Radweg vorhanden ist, und sich keine annähernd gleichwertigen Ausweichrouten im nachgeordneten Wegenetz anbieten, müsste ein straßenbegleitender Radweg neu gebaut werden.

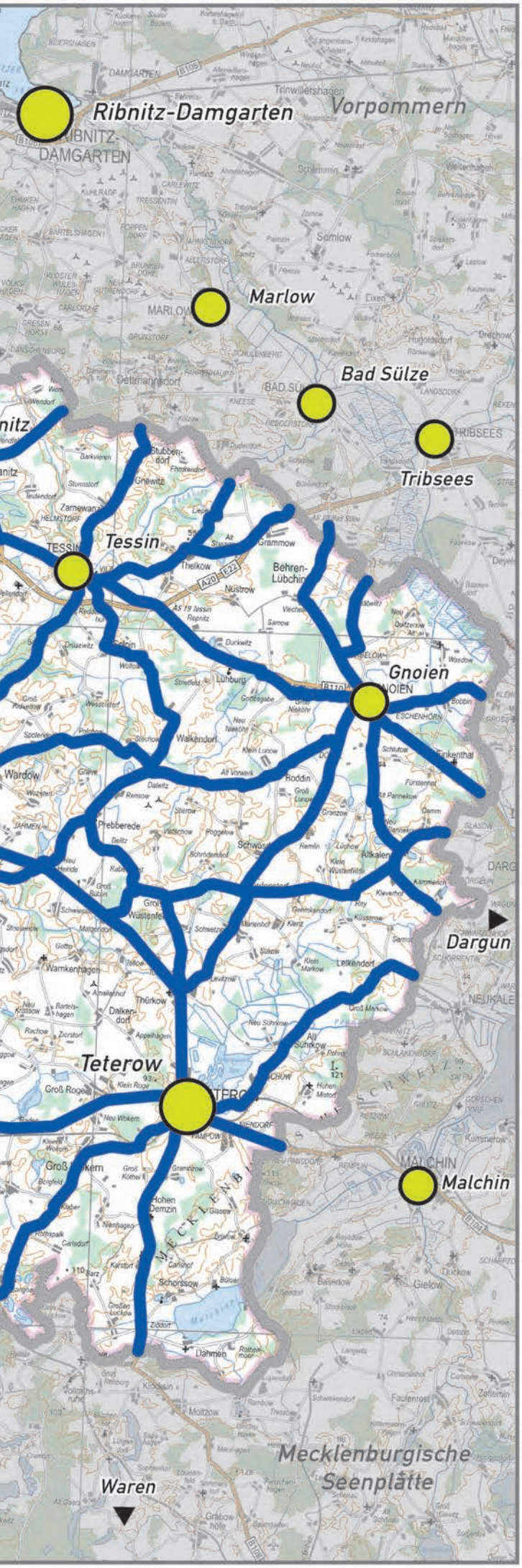
Ergebnis

Das Ergebnis der oben beschriebenen Vorgehensweise ist ein Idealnetz, das sich vorrangig an den Bedürfnissen des Alltagsverkehrs orientiert. Die wesentlichen Anforderungen sind direkte Wegeführung und ganzjährige Befahrbarkeit, auch bei Dunkelheit und ungünstiger Witterung. In den meisten Fällen liegen die direkten Verbindungen auf den städteverbindenden Hauptstraßen. Es gibt aber auch Ausnahmefälle wie Rostock—Schwaan oder Güstrow—Bützow, wo die Direktverbindungen durch Radwanderwege hergestellt sind und die Landstraßen Umwege machen. Für die Verwirklichung dieses Hauptnetzes müssten weitere 270 Kilometer Radwege an den Bundes- und Landesstraßen gebaut werden. Das Hauptnetz ist in der Karte 5 dargestellt.

Die Bedarfsplanung für den Radwegebau muss sich jedoch auch an den finanziellen Möglichkeiten orientieren. Für den mit diesem Konzept ins Auge gefassten Planungshorizont von 10 bis 15 Jahren erscheint ein solches Bauvolumen unrealistisch, weil Finanzmittel voraussichtlich nicht in einem entsprechenden Umfang zur Verfügung stehen werden. Für die 270 fehlenden Kilometer des ermittelten Hauptnetzes müsste – bei jährlicher Finanzmittelausstattung auf heutigem Niveau – mit einem Realisierungszeitraum von mehreren Jahrzehnten gerechnet werden. Für den Planungshori-

zont bis ca. 2030 wurde das Netz daher nochmals angepasst. Ergebnis ist das im nächsten Abschnitt beschriebene „vorläufige Alltagsnetz“. Für die Bestimmung des vorläufigen Alltagsnetzes wurden bei den Idealvorstellungen erhebliche Abstriche gemacht, und das nötige Neubauvolumen wurde auf eine realistische Größe verringert. Das Idealnetz hat dennoch einen Sinn: Es zeigt die langfristige Zielvorstellung für die Entwicklung des straßenbegleitenden Radwegenetzes auf. Die für eine spätere Verwirklichung vorgesehenen Bauabschnitte sind in der Karte 7 unter den Kategorien „weitere“ und „langfristig erforderliche“ Netzergänzungen eingetragen und im Abschnitt 8 einzeln benannt.


Graal-Müritz
Ostsee
Kühlungsborn
Rerik
Bad Doberan
Rostock
Kröpelin
Neu-bukow
Dummers-torf
Satow
Wismar
Schwaan
Laage
Neukloster
Bützow
Warin
Güstrow
Brüel
Sternberg
Krakow am See
Westmecklenburg
Goldberg
Plau am See
Malchow



Radwegekonzept Region Rostock

Karte 5

Direktverbindungen zwischen den Zentralorten (Hauptnetz)

Oberzentrum Rostock

Mittelzentren

Grundzentren (einschließlich innerstädtische Nebenzentren der Hansestadt Rostock)

Idealverbindungen für den Alltagsradverkehr (möglichst umwegfreie Verbindungen auf Landstraßen und Fahrwegen)

Datengrundlagen: Raumentwicklungsprogramme des Landes und der Planungsregionen, Landesvermessung M-V

Maßstab 1 : 300 000

0 5 10 15 20 Kilometer

Kartengrundlage Übersichtskarte 1 : 250 000
Landesvermessung Mecklenburg-Vorpommern
GeoBasis-DE/M-V 2017; dl-de/by-2-0

Planungsverband Region Rostock
Dezember 2017

#36

Bundesstraße 105 in Sievershagen

6 Vorläufiges Alltagsnetz (angepasstes Hauptnetz)

Bestimmung des vorläufigen Alltagsnetzes

Das in der Karte 6 abgebildete „vorläufige Alltagsnetz“ soll die Radverkehrsverbindungen zwischen den Zentralen Orten darstellen. In der funktionalen Gliederung der Verkehrswege umfasst es die Funktionsstufen II und III, also die Verbindungen zwischen den Grund- und Mittelzentren.[5] Es soll möglichst direkte, alltagstaugliche Verbindungen zwischen den Zentralorten herstellen, also dem im Abschnitt 5 ermittelten Hauptnetz möglichst nahe kommen – aber auch in einem überschaubaren Planungszeitraum von 10 bis 15 Jahren zu verwirklichen sein. Das Hauptnetz wurde dafür angepasst, indem viele der dort ermittelten Verbindungen von den stark befahrenen Hauptstraßen auf das Nebennetz verlegt wurden – so dass sich die notwendigen Baumaßnahmen auf einen realistischen Umfang verringern. Gleichzeitig sollen sich möglichst viele Abschnitte mit den bereits ausgeschilderten touristischen Radrouten decken. Außerdem wurde darauf geachtet, möglichst viele Abschnitte einzubeziehen, die von den Ämtern und Gemeinden als wichtig oder ausbauwürdig benannt worden sind. Wo sich zur Umgehung einer stark belasteten Hauptstraße zwei annähernd gleichwertige Möglichkeiten im Nebennetz anbieten, wurden im Zweifelsfall beide berücksichtigt. Deshalb ist das Alltagsnetz etwas dichter als das Hauptnetz. Dennoch weist es einzelne Lücken auf: Nicht überall können die stark befahrenen Bundes- und Landesstraßen auf einem zumutbaren Umweg im nachgeordneten Straßennetz umfahren werden. Dies betrifft insbesondere Verbindungen, die über die Kreisgrenzen in die Nachbarregionen führen, zum Beispiel Gnoien—Dargun, Teterow—Waren, Krakow—Karow (—Plau am See) und Güstrow—Sternberg.

Zweck des vorläufigen Alltagsnetzes

Das vorläufige Alltagsnetz umfasst die große Mehrzahl der in den folgenden Abschnitten aufgelisteten vordringlichen Radwegebaumaßnahmen an den Landstraßen und einige der im Abschnitt 9 aufgelisteten Baumaßnahmen im ländlichen Wegenetz. Das

---

[5] vgl. Regionales Raumentwicklungsprogramm Mittleres Mecklenburg/Rostock 2011, Kapitel 3 und 6

vorläufige Alltagsnetz soll verdeutlichen, wie sich die im Abschnitt 7 einzeln aufgeführten Baumaßnahmen mit den bestehenden Radverkehrswegen zu einem durchgängig befahrbaren Netz verbinden können. Es ist nicht daran gedacht, dieses Netz auszuschildern. Die wegweisende Beschilderung ist bislang auf den touristischen Verkehr ausgerichtet. Dies ist auch sinnvoll, weil von den einheimischen Radfahrern eher eine ausreichende Ortskenntnis erwartet werden kann. Wenn zukünftig der Alltagsverkehr stärker in die Wegweisung einbezogen werden sollte, könnte das hier entwickelte Netz gleichwohl eine Grundlage dafür bilden.

Langfristige Entwicklung zum Idealnetz

Aufgrund der oben beschriebenen Vorgehensweise fallen insbesondere solche Landstraßen aus dem Hauptnetz heraus, an denen noch gar nicht mit dem Radwegebau begonnen wurde – wo also Verbindungen erst mit vergleichsweise hohem Aufwand ganz neu geschaffen werden müssten. Bei der späteren, langfristigen Weiterentwicklung der Radwegeinfrastruktur hin zum Idealnetz können unterschiedliche Prioritäten gesetzt werden:

1. Straßen mit besonders hoher Kfz-Belastung (ab etwa 5.000 Kfz oder 500 Lkw – zum Beispiel L 39/B 108 Dummerstorf—Laage, B 108 Laage—Teterow): für einen vordringlichen Radwegebau an diesen Straßen spräche die hohe Gefährdung der Radfahrer, welche diese Straßen nutzen.
2. Verbindungen in die Nachbarregionen (zum Beispiel B 110 Gnoien—Dargun, B 108 Teterow—Waren, L 37 Krakow—Karow): für einen vordringlichen Radwegebau an diesen Straßen spräche die bessere Anbindung der Region an die Tourismusschwerpunkte der Mecklenburgischen Schweiz und der Seenplatte.

Neuer Warnowübergang bei Papendorf

Zum Ersatz der bislang ordnungswidrig von Fußgängern und Radfahrern genutzten Niexer Eisenbahnbrücke wird von den anliegenden Gemeinden die Schaffung eines neuen Warnowüberganges geplant. Hierfür würde sowohl eine neue Brücke zwischen Niex und Papendorf als auch ein Neubau weiter südlich bei der vorhandenen Autobahnbrücke in Frage kommen. Beide Lösungen wären nicht nur für Touristen und Erholungsuchende attraktiv, sondern würden auch neue Verbindungen für den Alltagsradverkehr eröffnen. Der geplante neue Warnowübergang wird daher mit noch unbestimmter Linienführung (in der Karte 6 als gestrichelte Linie eingetragen) in das vorläufige Alltagsnetz aufgenommen.

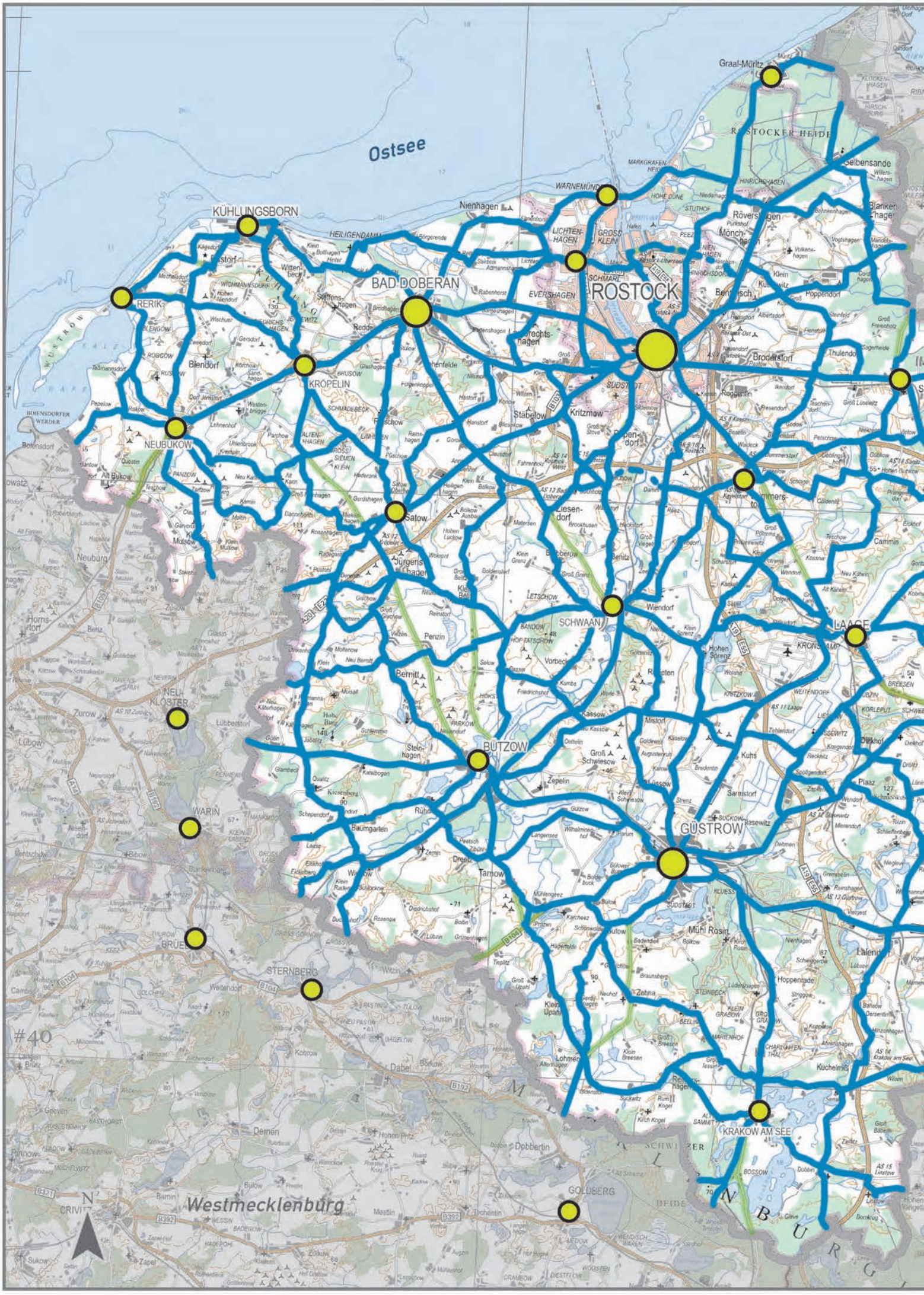
Umgebung des Rostocker Seehafens

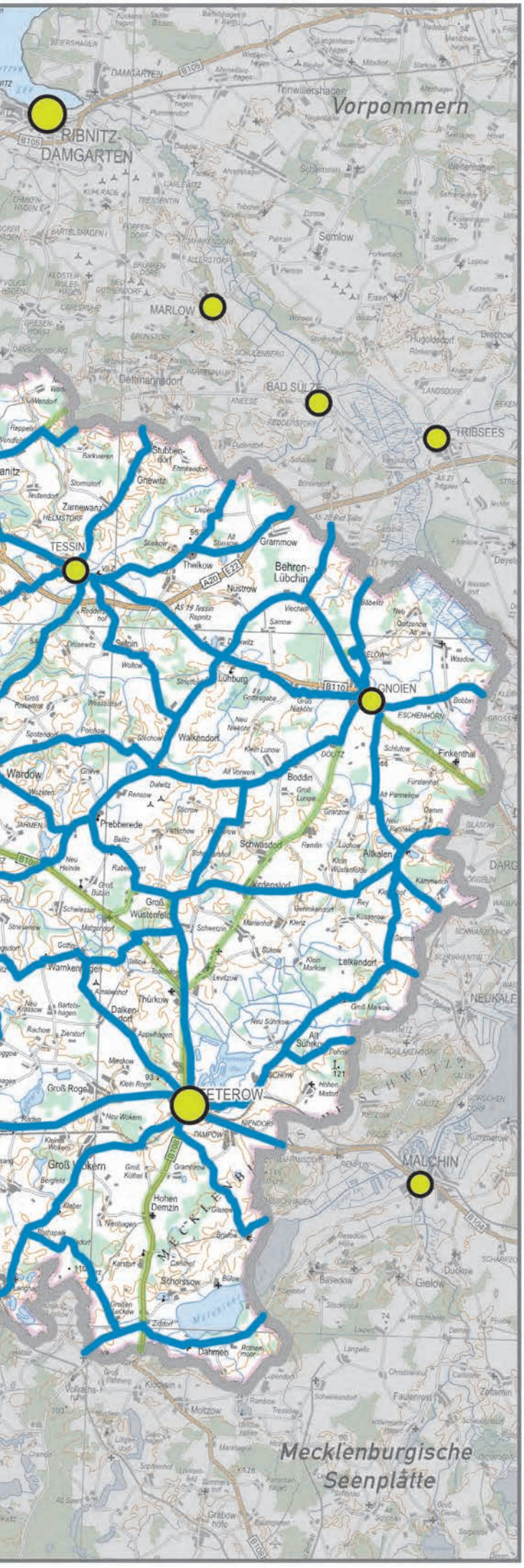
Eine besondere Situation besteht im Hafengebiet und im nordöstlichen Umland der Stadt Rostock, das durch Infrastruktur sehr stark zerschnitten ist. Für die Landesstraße 182 zwischen Bentwisch und Poppendorf ist der Bedarf für einen straßenbegleitenden Radweg gegeben. Hier gibt es jedoch Überlegungen zum Neubau einer Verbindungsstraße zwischen dem Seehafen und dem Industriegebiet Poppendorf, welche die

L 182 zukünftig wesentlich entlasten und einen Radweg überflüssig machen könnte. Westlich der Bundesstraße 105 könnte die neue Straße von Mönchhagen über Rostock-Nienhagen zum Seehafen verlaufen. Im Zusammenhang mit einer solchen Baumaßnahme wäre die Ost-West-Verbindung auch für den Radverkehr zum Seehafen und – unter Einbeziehung der Buslinie durch den Warnowtunnel – nach Lütten Klein sicherzustellen.

Umnutzung ehemaliger Bahnstrecken

Aufgelassene Bahnstrecken, deren Bahndämme größtenteils noch vorhanden sind, befinden sich zwischen Teterow und Gnoien sowie zwischen Sanitz und Bad Sülze. Auch diese Trassen könnten für eine Weiterentwicklung des Radwegenetzes in Betracht kommen. Ein Umbau zum Radweg ist bis jetzt nur für den direkt neben der B 108 verlaufenden Streckenabschnitt zwischen Teterow und Thürkow ins Auge gefasst worden. Ansonsten verlaufen beide Strecken etwas abseits der Straßen. Sie stellen somit nicht in jeder Hinsicht einen gleichwertigen Ersatz für straßenbegleitende Radwege an den parallel verlaufenden Landesstraßen (L 23, L 19) dar. Demgegenüber könnten sie aber eine erhebliche Attraktivität für den Freizeit- und Erholungsverkehr entfalten (vgl. Abschnitt 10).


Ostsee
Graal-Müritz
RÖSTOCKER HEIDE
Selbensande
WARNEMÜNDE
Nienhagen
KÜHLUNGSBORN
BAD DOBERAN
ROSTOCK
RERIK
KRÖPELIN
NEUBUKOW
Satow
Jürgenshagen
SCHWAAN
LAAGE
NEU-KLOSTER
BÜTZOW
GÜSTROW
WARIN
STERNBERG
KRAKOW AM SEE
GOLDBERG
Westmecklenburg
#40



Radwegekonzept Region Rostock

Karte 6

Vorläufiges Alltagsnetz (angepasstes Hauptnetz)

Zentrale Orte

Vorläufiges Grundnetz für den Alltagsradverkehr (tatsächlich nutzbare Verbindungen zwischen den Zentralen Orten nach Verwirklichung ausgewählter Baumaßnahmen)

Verbindungen unter Vorbehalt weiterer Planungen

Abweichende Verbindungen des Hauptnetzes gemäß Karte 5

Datengrundlagen: Raumentwicklungsprogramme des Landes und der Planungsregionen, Landesvermessung M-V

Maßstab 1 : 300 000

0 5 10 15 20 Kilometer

Kartengrundlage Übersichtskarte 1 : 250 000
Landesvermessung Mecklenburg-Vorpommern
GeoBasis-DE/M-V 2017; dl-de/by-2-0

Planungsverband Region Rostock
Dezember 2017

#42

Landesstraße 221 bei Niederhagen

7 Vordringliche Baumaßnahmen

Voraussichtlich verfügbare Finanzmittel

In diesem Konzept wird, orientierend an der tatsächlichen Mittelausstattung in den letzten Jahren, davon ausgegangen, dass jährlich Finanzmittel ab einer Größenordnung von anderthalb bis zwei Millionen Euro für den Radwegebau an Bundes- und Landesstraßen in der Region Rostock zur Verfügung stehen werden. Bei einem durchschnittlichen Kostensatz von 180 T€ je Kilometer könnten damit jedes Jahr rund 10 Kilometer Radwege gebaut werden – was im Planungszeitraum bis 2030 ein Bauvolumen in der Größenordnung von 100 bis 150 Kilometern ermöglichen würde.

Auswahl der vordringlichen Maßnahmen

Um mit den beschränkten verfügbaren Mitteln einen größtmöglichen Nutzen zu erzielen, sollen die Mittel für den straßenbegleitenden Radwegebau zunächst auf die Verbindungen innerhalb des vorläufigen Alltagsnetzes konzentriert werden. Dabei lassen sich folgende Arten von Vorhaben unterscheiden:

1. Lückenschlüsse in bereits vorhandenen Radwegverbindungen;
2. Verbindungen im unmittelbaren Umfeld der Zentralen Orte;
3. Straßenabschnitte im Verlauf touristischer Routen;
4. weitere Streckenabschnitte mit besonderer touristischer Bedeutung;
5. sonstige kürzere Abschnitte mit hoher Netzbedeutung;
6. ergänzende Maßnahmen im Stadt-Umland-Raum Rostock und im Küstenhinterland.

Bei den unter 1 bis 6 genannten Maßnahmen handelt es sich überwiegend um kürzere Abschnitte, wo mit geringem baulichen Aufwand eine vergleichsweise große Wirkung für das Gesamtnetz erzielt werden kann. Die Maßnahmekategorien sind im Folgenden näher erläutert, und die jeweils vorgeschlagenen Maßnahmen werden einzeln aufgeführt. Die Auflistungen folgen der amtlichen Klassifizierung und Nummerierung der Straßen, geben also keine Rangfolge bezüglich der Dringlichkeit der jeweiligen Maß-

nahmen wieder. Einzelne Abschnitte der Kategorie 3 sind auch in den Kategorien 1, 2, 5 oder 6 enthalten, weil sie Bestandteile ausgeschilderter touristischer Routen sind und gleichzeitig eine hohe Netzbedeutung für den Alltagsverkehr aufweisen.

1. Lückenschlüsse in vorhandenen Radwegeverbindungen

Damit die bereits verwirklichten Baumaßnahmen kein Stückwerk bleiben, sondern ihre volle Verkehrswirkung erlangen können, sollen alle Verbindungen zwischen den Zentralen Orten, die bereits überwiegend mit Radwegen ausgestattet sind, in den nächsten Jahren vordringlich vervollständigt werden. Die Maßnahmen erscheinen umso dringlicher, je höher die Kfz-Belastung der betreffenden Landstraße ist und je kürzer die zu schließende Lücke im Verhältnis zu den bereits fertiggestellten Abschnitten ist. Es handelt sich um folgende Abschnitte:

1-1. B 104 Klein Wokern—Teterow, 6,2 km (ca. 20% bezogen auf die Verbindung Güstrow—Teterow), 6.200 Kfz pro Tag;

1-2. B 105 Sandhagen—Kröpelin, 3,6 km (ca. 35% bezogen auf die Verbindung Neubukow—Kröpelin), 6.000 Kfz pro Tag;

1-3. B 105 Gelbensande—Altheide, 2,6 km in der Region Rostock (ca. 10% bezogen auf die Verbindung Rostock—Ribnitz), 13.200 Kfz pro Tag;

1-4. B 110 AS Tessin—Gottesgabe, 6,2 km (ca. 35% bezogen auf die Verbindung Tessin—Gnoien), 3.400 Kfz pro Tag, auf ca. 800 m Länge in Lühburg evtl. Einbeziehung des straßenbegleitenden Landweges möglich;

1-5. L 10 Stäbelow—Satow, 7,9 km (ca. 35% bezogen auf die Verbindung Rostock—Satow), 8.600 (Stäbelow—Clausdorf) bzw.4.100 Kfz (Clausdorf—Satow) pro Tag;

1-6. L 11 Kröpelin in Richtung Kühlungsborn (Anschluss an vorhandenen Radweg), 5,2 km (ca. 50% bezogen auf die Verbindung Kröpelin—Kühlungsborn, 2.700 Kfz pro Tag (3.000 werktags saisonal), im Verlauf durch das Waldgebiet Kühlung sollte vorrangig eine Nutzung vorhandener Waldwege in Straßennähe geprüft werden;

1-7. L 12 Randstraße Kühlungsborn (fehlendes Teilstück vor dem Ortseingang Wittenbeck), 0,15 km, 8.800 Kfz pro Tag;

1-8. L 22 Abzweig GVZ—Rostock-Nienhagen, 0,6 km (weniger als 5% bezogen auf die Verbindung Rostock—Graal-Müritz), 8.600 Kfz pro Tag;

1-9. L 37 Klueß—Hoppenrade, 3,6 km (ca. 15% bezogen auf die Verbindung Güstrow—Krakow), 3.000 Kfz pro Tag;

1-10. L 37 Kölln—Groß Grabow, 2,3 km (ca. 10% bezogen auf die Verbindung Güstrow—Krakow), 3.000 Kfz pro Tag;

1-11. L 191 AS Dummerstorf—Ortseingang Dummerstorf, 0,6 km (ca. 5% bezogen auf die Verbindung Rostock—Dummerstorf, genaue Kfz-Belastung nicht bekannt;

1-12. K 12 Groß Schwaß—Klein Schwaß, 1,0 km (ca. 5% bezogen auf die Verbindung Rostock—Bad Doberan;

1-13. K 7 Spriehusen—L 12 Roggow Ausbau, 3,1 km, (ca. 30% bezogen auf die Verbindung Neubukow—Rerik), genaue Kfz-Belastung nicht bekannt.

2. Verbindungen im Umfeld der Zentralen Orte

In manchen Fällen führen nur stark befahrene Bundes- oder Landesstraßen aus den Zentralen Orten hinaus, und ruhigere Landstraßen, auf die der Radfahrer ausweichen könnte, zweigen erst außerhalb der Stadtgebiete von den Hauptstraßen ab. In diesen Fällen sollten die betreffenden Ausfallstraßen zunächst auf kurzen Abschnitten mit Radwegen ausgestattet werden – so weit wie der Radfahrer fahren muss, um ohne große Umwege auf ruhigere Strecken zu gelangen. Folgende Abschnitte werden als vordringlich eingestuft:

2-1. B 103 Kronskamp—Weitendorf, 6,1 km, 6.000 Kfz, Anschluss Flughafen Laage und angrenzendes Industriegebiet, in Weitendorf Abzweig nach Hohen Sprenz;

2-2. B 103 Güstrow—Sarmstorf, 3,5 km, 9.000 Kfz, Anschluss Gewerbegebiete am nördlichen Stadtrand;

2-3. B 108 Teterow—Thürkow, 4,4 km, 6.600 Kfz, in Thürkow Abzweige in Richtung Groß Wüstenfelde, Jördenstorf, sowie Rundweg um den Teterower See; die straßenparallel verlaufende aufgelassene Bahntrasse bietet sich hier zur Umnutzung als Radweg an;

2-4. B 108 Teterow—Abzweig K 44, 0,4 km, 2.400 Kfz Pro Tag (2.600 werktags saisonal), Abschnitt ist auch Bestandteil touristischer Radrouten, Abzweig in Richtung Glasow;

2-5. B 108 Laage—Breesen, 1,9 km, 3.900 Kfz, 700 Lkw, Abschnitt ist auch Bestandteil touristischer Radrouten, in Breesen Abzweige in Richtung Subzin-Liessow sowie Radroute Richtung Alt Diekhof;

2-6. B 108 Kronskamp—Klein Lantow (Abzw. B 103), 1,1 km, 3.900 Kfz (in Klein Lantow Abzweig in Richtung Dolgen am See, Prisannewitz);

2-7. B 110 Gnoien—Abzweig L 201, 0,3 km, genaue Kfz-Belastung nicht bekannt, Abzweig in Richtung Altkalen;

2-8. L 11 Bützow—Abzweig Landweg Neuendorf, 0,8 km, 4.400 Kfz, Anschluss Dreibergen und JVA, Abzweig in Richtung Bernitt;

2-9. L 11 Bützow—Tarnow, 6,1 km, 2.400 Kfz pro Tag, zwischen Zibühl und Tarnow Radroute des ehem. Landkreises Güstrow, in Tarnow Abzweig Richtung Mühlengeez;

2-10. L 13 Niendorf—Klein Sprenz, 3,6 km, 2.900 Kfz pro Tag, in Klein Sprenz Abzweig in Richtung Striesdorf und Kronskamp, in Hohen Sprenz Richtung Siemitz;

2-11. L 14 Bützow—Abzweig Zepelin, 1,7 km, ca. 2.000-3.000 Kfz (genaue Verkehrsbelastung nicht bekannt), auch Abzweig nach Oettelin, „Warnowtal-Rundweg“;

2-12. L 14 Güstrow—Lüssow, 5,0 km, 4.700 Kfz, Abzweige in Richtung Karow und Mistorf, weiterer Verlauf Richtung Groß Schwiesow mit wesentlich geringerer Kfz-Belastung;

2-13. L 14 Glasewitzer Burg—Plaaz, 7,1 km, 4.000 Kfz, Abschnitt bis Glasewitz ist auch Bestandteil touristischer Radrouten;

2-14. L 39 Kronskamp—Abzweig Alt Kätwin, 2,6 km, 6.600 Kfz, über Alt Kätwin Verbindung in Richtung Cammin und Sanitz.

3. Abschnitte im Verlauf von Radrouten

Die ausgeschilderten Rundrouten des Landestourismusverbandes und die Radrouten des ehemaligen Landkreises Güstrow verlaufen überwiegend abseits der stark befahrenen Hauptstraßen. An einigen Stellen müssen jedoch mangels Umfahrungsmöglichkeiten Abschnitte dieser Straßen genutzt werden. Auch wenn es sich um kurze Streckenabschnitte handelt, bilden diese doch potenzielle Gefahrenpunkte und beeinträchtigen die Attraktivität der jeweiligen Gesamtroute. Aufgeführt sind hier nur diejenigen Abschnitte, die nicht schon in den Maßnahmen der Kategorien 1 und 2 enthalten sind.

3-1. B 103 Kuhs—Abzweig Zehlendorf, 0,9 km, 9.000 Kfz, Radroute des ehem. Landkreises Güstrow (Abschnitt ist auch Bestandteil der unten als Nr. 5-1 aufgeführten Baumaßnahme Sarmstorf—Weitendorf);

3-2. B 108 in Höhe Tellow, 0,5 km, 3.500 Kfz, 600 Lkw, „Herrenhaus-Rundweg“, „Rund um das Teterower Becken“, Radroute des ehem. Landkreises Güstrow;

3-3. B 108 Ziddorf zwischen Abzweig L 20 und Abzweig K 44, 0,6 km, 2.400 Kfz (2.600 werktags saisonal), „Eiszeitroute“, Radroute des ehem. Landkreises Güstrow;

3-4. L 11 Altenhagen—Altenhagen Ausbau, 0,6 km, 3.200 Kfz, „Gutshaus-Rundweg“;

3-5. L 11 Gerdshagen—Abzweig Rederank, 0,2 km, 3.200 Kfz, „Gutshaus-Rundweg“, Rundweg „Kröpelin und Satower Land“;

3-6. L 11 in Höhe Miekenhagen, 0,2 km, 3.200 Kfz, Rundweg „Kröpelin und Satower Land“ (Abschnitt ist auch Bestandteil der unten als Nr. 5-3 aufgeführten Baumaßnahme Gerdshagen—Abzw. Gischow);

3-7. L 11 Jürgenshagen—Abzweig Windpark/Radegast, 0,4 km, 4.400 Kfz, Rundweg „Kröpelin und Satower Land“ (Abschnitt ist auch Bestandteil der unten als Nr. 5-3 aufgeführten Baumaßnahme Gerdshagen—Abzw. Gischow);

3-8. L 39 Groß Potrems, 0,2 km, 6.600 Kfz, „Recknitztal-Rundweg“, „Herrenhaus-Rundweg“;

3-9. L 122 Abzweig Hohen Niendorf—Kreuzung Westhof, 1,4 km, 1.800 Kfz pro Tag (2.300 werktags saisonal), „Gutshaus-Rundweg“ (Abschnitt ist auch Bestandteil der unten als Nr. 6-2 aufgeführten Baumaßnahme Kröpelin—Rerik);

3-10. L 122 Abzweig Horst—Abzweig Wichmannsdorf, 0,7 km, 1.800 Kfz pro Tag (2.300 werktags saisonal), „Gutshaus-Rundweg“ (Abschnitt ist auch Bestandteil der unten als Nr. 6-2 aufgeführten Baumaßnahme Kröpelin—Rerik).

4. Weitere Strecken mit besonderer touristischer Bedeutung

Die nachfolgend aufgeführten Abschnitte sollen im Interesse der Tourismusförderung vordringlich mit Radwegen ausgestattet werden. Es handelt sich zum Teil um Straßen, an denen bereits mit dem Radwegebau begonnen wurde. In den Schwerpunkträumen des Tourismus kann der Bau straßenbegleitender Radwege auch bei vergleichsweise geringer Kfz-Belastung sinnvoll sein, wenn es sich um landschaftlich reizvolle Strecken mit hohem Radfahreraufkommen handelt. In diesen Fällen steht nicht der Belang der Verkehrssicherheit im Vordergrund; vielmehr soll den Radfahrern ein möglichst ungestörtes Fahren ermöglicht werden.

4-1. L 20 Rothenmoor Richtung Basedow, 1,2 km in der Region Rostock, 1.500 Kfz (saisonal), Anschluss an den vorhandenen Radweg nach Malchin, Rundweg um den Malchiner See, Anbindung der touristischen Einrichtungen am Südufer des Malchiner Sees;

4-2. L 204 Wadehäng—Abzweig Dobbin, 3,3 km, 1.600 Kfz (saisonale Belastung nicht bekannt), Anschluss an den vorhandenen Radweg zur Ferienanlage Linstow, Rundweg um den oberen Krakower See;

4-3. K 50 Alt Sührkow—Teschow, 2 km, genaue Kfz-Belastung nicht bekannt, Rundweg um den Teterower See.

5. Sonstige Abschnitte mit hoher Netzbedeutung

Die nachfolgend aufgeführten Maßnahmen betreffen kurze Netzabschnitte, die in keine der voranstehenden Kategorien gehören, an denen mit dem Bau von Radwegen aber dennoch eine hohe Netzwirkung erzielt werden kann. An der B 103 zwischen Kronskamp und Güstrow (Nr. 5-1) liegen mehrere Ortschaften in dichter Folge, so dass auf der gesamten Strecke eine hohe Erschließungswirkung erzielt wird. Deshalb und aufgrund der sehr hohen Kfz-Belastung ist hier ein durchgehender Radweg erforderlich. In den unter den Nummern 5-2 und 5-5 genannten Fällen enden vorhandene Radwege, die in den letzten Jahren mit großem Aufwand hergestellt wurden, in kleinen Ortschaften, und der Radfahrer kommt nicht weiter. Mit relativ kurzen Ergänzungsstrecken könnten diese Radwege besser in das Gesamtnetz eingebunden werden. Die Maßnahme Nr. 5-3 betrifft einen Abschnitt der L 11, von dem in kurzer Abfolge mehrere Nebenstraßen und Landwege abzweigen, die durch einen Radweg an der Landesstraße sinnvoll miteinander verbunden würden. Der unter Nr. 5-6 aufgeführte Abschnitt befindet sich auf freier Strecke an der L 39. Ein Radweg würde hier die Verbindung zwischen abzweigenden Straßen und Wegen herstellen und einen relativ kurzen Weg von Dummerstorf nach Laage eröffnen. Die unter Nr. 5-4 aufgeführte Maßnahme ist ein Lückenschluss im Randbereich der Stadt Bad Doberan. Die Verbindung ist auch für den überörtlichen und touristischen Radverkehr von Bedeutung und wird deshalb hier aufgeführt.

5-1. B 103 Sarmstorf—Weitendorf, 7,2 km, 6.000 bis 9.000 Kfz, zusammen mit den bereits in den voranstehenden Kategorien erfassten Abschnitten Güstrow—Sarmstorf und Kronskamp—Weitendorf würde eine durchgehende Radwegeverbindung zwischen Güstrow und Laage verwirklicht;

5-2. B 104 Bülow—Mühlengeez, 3,3 km, 5.300 Kfz, Anschluss Messegelände Mühlengeez und Ortschaft Karcheez, in Mühlengeez Abzweig in Richtung Tarnow;

5-3. L 11 Abzweig Gerdshagen—Abzweig Groß Gischow, 5,4 km 3.200 bis 4.400 Kfz, Verbindung der Orte Satow und Jürgenshagen sowie zwischen abzweigenden Straßen und Landwegen, die zum Teil auch Bestandteile touristischer Routen sind (vgl. oben aufgeführte Maßnahmen Nr. 3-5 bis 3-7);

5-4. L 12 Randstraße Bad Doberan, Kammerhof bis Einmündung Dammchaussee, 0,9 km, genaue Kfz-Belastung nicht bekannt, evtl. alternative Streckenführung abseits der Hauptstraße durch das geplante Wohngebiet um einen besseren Anschluss an den vorhandenen Radweg nach Heiligendamm herzustellen;

5-5. L 13 Nienhusen—Ziesendorf, 1,2 km, 4.800 Kfz, Weiterführung des vorhandenen Radweges zum Ort Ziesendorf, hier Abzweige in Richtung Matersen, Klein Grenz und Buchholz;

5-6. L 39 Groß Potrems—Abzweig Meiereiweg nach Dummerstorf, 1,7 km, 6.600 Kfz, Lückenschluss in der Verbindung zwischen Dummerstorf und Laage.

6. Ergänzende Maßnahmen im Stadt-Umland-Raum Rostock und im Küstenhinterland

Weitere Maßnahmen, die als vordringlich eingeschätzt werden, betreffen die vergleichsweise dicht besiedelten Teile der Region im näheren Umland der Stadt Rostock und im Tourismusschwerpunktraum an der Ostseeküste, die ein hohes Verkehrsaufkommen und entsprechend hohes Nachfragepotenzial im Radverkehr aufweisen. Die Straßenabschnitte 6-1 und 6-2 sind stärker belastete Landesstraßen im unmittelbaren Küstenhinterland zwischen Rerik, Kühlungsborn, Kröpelin und Neubukow. Zwar gibt es hier ein dichtes Netz ausgeschilderter Routen auf Nebenstraßen und Wegen, auf denen der Radfahrer die Hauptstraßen umfahren kann. Gleichzeitig wirken sich hier aber auch die saisonalen Verkehrsspitzen besonders stark aus, und das Touristenaufkommen ist in der Sommersaison so hoch, dass auch besonders hohe Ansprüche an die Dichte des Radwegenetzes gestellt werden müssen. Die Nutzung der bereits vorhandenen Radwege an den Hauptstraßen im Küstenhinterland belegt, dass diese von zahlreichen Touristen als willkommene und notwendige Ergänzung zu den Radwanderwegen und Radrouten angenommen werden. Die L 122 weist darüber hinaus eine Reihe von Anliegergrundstücken auf, die durch einen Radweg erschlossen würden.

Zwei Bauvorhaben im näheren Umland der Stadt Rostock werden ebenfalls der Kategorie der vordringlichen Netzergänzungen zugeordnet. Die Landesstraße 132 zwischen Niendorf und Ziesendorf liegt hinsichtlich der Kfz-Belastung im unteren Grenzbereich, in dem nach den Planungsrichtlinien ein Radwegebau eigentlich nicht vorgesehen ist. Aufgrund der Bedeutung dieses Abschnittes für den Schülerverkehr und der Lage im Rostocker Umland mit seinem vergleichsweise hohen Radverkehrspotenzial (Pendlerverkehr, Naherholung) erscheint der Bau eines Radweges an dieser Straße

dennoch sinnvoll. Ein Radwegebau entlang der L 182 zwischen Bentwisch und Poppendorf wäre aufgrund des dortigen Kfz-Aufkommens zweifelsfrei gerechtfertigt, könnte sich jedoch mittelfristig erübrigen, wenn zukünftig die im Regionalen Raumentwicklungsprogramm vorgesehene neue Verbindungsstraße von der B 105 zum Industriegebiet Poppendorf gebaut werden sollte. Ob und gegebenenfalls wann dieser Straßenneubau verwirklicht wird, ist jedoch zur Zeit nicht absehbar. Der Radwegebau an der bestehenden Landesstraße wird somit unter diesem Vorbehalt in die Kategorie der vordringlichen Maßnahmen aufgenommen.

6-1. L 12 Neubukow—Bastorf, 9,6 km, 2.600 Kfz (3.000 werktags saisonal);

6-2. L 122 Kröpelin—Rerik, 11,6 km (9,5 km wenn man die bereits in den Maßnahmen 3-9 und 3-10 enthaltenen Teilabschnitte abzieht), 1.800 Kfz pro Tag (2.300 werktags saisonal), bei Garvsmühlen sollte der Radweg dem alten Straßenverlauf folgen;

6-3. L 132 Niendorf—Ziesendorf, 4,9 km, 1.700 Kfz;

6-4. L 182 Bentwisch—Poppendorf, 6,0 km, 3.800 Kfz.

Umfang der vordringlichen Maßnahmen

Die bis hierher aufgeführten und in der Karte 7 als „vordringlich“ dargestellten Baumaßnahmen umfassen rund 150 Kilometer neue straßenbegleitende Radwege, davon

- rund 45 km Lückenschlüsse im Verlauf von vorhandenen Radwegverbindungen zwischen den Zentralen Orten,
- rund 45 km neue Radwege in der näheren Umgebung der Zentralen Orte,
- rund 5 km kurze Radwegabschnitte im Verlauf touristischer Routen,
- rund 5 km sonstige Radwege mit besonderer touristischer Bedeutung,
- rund 20 km weitere Maßnahmen mit hoher Netzwirkung;
- rund 30 km ergänzende Maßnahmen im Küstenhinterland und Rostocker Umland.

Insgesamt entfallen rund 50 km Neubaustrecken auf Bundesstraßen, rund 95 km auf Landesstraßen und rund 5 km auf Kreisstraßen. Nach Verwirklichung dieser Baumaßnahmen wären

- rund 65% der Bundesstraßen und
- rund 45% der Landesstraßen

in der Region Rostock mit straßenbegleitenden Radwegen ausgestattet. Der Radwegebau an Kreisstraßen wird auch in Zukunft eine untergeordnete Bedeutung haben.

Ostsee
KÜHLUNGSBORN
RERIK
BAD DOBERAN
ROSTOCK
KRÖPELIN
NEUBUKOW
Satow
Jürgenshagen
Bernitt
BÜTZOW
SCHWAAN
GÜSTROW
LAAGE
Tarnow
Zepelin
Gutow
Zehna
Lohmen
Muhl Rosin
Lalendorf
Hoppenrade
KRAKOW AM SEE
Westmecklenburg
#50
N

Radwegekonzept Region Rostock

Karte 7

Straßenbegleitende Radwege - Bedarfsplanung

- Vordringliche Lückenschlüsse und Netzergänzungen
- Weitere wichtige Netzergänzungen
- Langfristig erforderliche Netzergänzungen (Planungshorizont ab 2030 - zum Teil mt Vorbehalt)
- Vorhandene straßenbegleitende Radwege
- Radwege im Bau bzw. in Vorbereitung

Datengrundlagen: Landesamt für Straßenbau und Verkehr M-V, Landesvermessung M-V, Landkreis Rostock, eigene Erhebungen

Maßstab 1 : 300 000

0 5 10 15 20 Kilometer

Kartengrundlage Übersichtskarte 1 : 250 000
Landesvermessung Mecklenburg-Vorpommern
GeoBasis-DE/M-V 2017; dl-de/by-2-0

Planungsverband Region Rostock
Dezember 2017

#52

Landesstraße 14 bei Glasewitz

8 Weitere Baumaßnahmen (Planungshorizont ab 2030)

Kategorie „Weitere wichtige Netzergänzungen“

Mit den im Abschnitt 7 aufgeführten Maßnahmen können in den nächsten Jahren wesentliche Netzlücken geschlossen werden. Ein optimaler Zustand – entsprechend der Zielsetzung, von jedem Ort zu jedem Ort umwegfrei fahren zu können – wird damit jedoch noch nicht erreicht. Dafür müssen mittelfristig weitere lange Verbindungen zwischen den Zentralen Orten verwirklicht werden. In diesem Abschnitt sind alle Radwegebaumaßnahmen aufgeführt, die in den nächsten 10 bis 15 Jahren voraussichtlich noch nicht verwirklicht werden können, aber langfristig notwendig sind. Mit der Umsetzung aller Maßnahmen wäre irgendwann das im Abschnitt 5 entwickelte Idealnetz für den Alltagsradverkehr geschaffen. Einige der betreffenden Baumaßnahmen werden im folgenden näher beschrieben, weil sie aus gegenwärtiger Sicht wichtiger erscheinen als die anderen. Dies wären Maßnahmen, die zuerst vorgezogen werden könnten, wenn sich in den nächsten Jahren der finanzielle Rahmen für den Radwegebau wesentlich besser darstellen sollte als zur Zeit erwartet werden kann, oder wenn einzelne der heute als vordringlich eingestuften Maßnahmen nicht wie erwartet umgesetzt werden können. Es handelt sich um

- 3 Straßen mit besonders hoher Verkehrsbelastung,
- 6 Abschnitte im nahen Umfeld Zentraler Orte und
- eine Straße, wo sich nach Verwirklichung der „vordringlichen“ Maßnahmen ein ergänzender Lückenschluss aufdrängt.

Diese Maßnahmen sind in der Karte 7 in der Kategorie „weitere wichtige Netzergänzungen“ zusammengefasst. Sie umfassen eine Länge von insgesamt rund 50 km, davon rund 25 km an Landesstraßen und rund 25 km an Bundesstraßen. Alle übrigen Maßnahmen sind in der Kategorie „langfristig erforderliche Netzergänzungen“ zusammengefasst und dem Planungshorizont ab 2030 zugeordnet.

Straßen mit besonders hoher Verkehrsbelastung

Angesichts der beschränkten Finanzmittel müssen sich auch die mittel- bis langfristigen Planungen zunächst auf diejenigen Straßen konzentrieren, an denen getrennte

Radwege nicht bloß wünschenswert und gerechtfertigt, sondern zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs notwendig sind. Die Planung neuer städteverbindender Radwege an den Landstraßen sollte sich deshalb einerseits auf die Straßen mit besonders hohem Kfz-Aufkommen konzentrieren. Hier sind Radfahrer in besonderem Maße gefährdet und stellen gleichzeitig eine Behinderung für den Kfz-Verkehr dar. Die betreffenden Straßen sind teilweise identisch mit den im Regionalen Raumentwicklungsprogramm festgelegten „überregionalen“ Straßenverbindungen (Funktionsstufe II), das heißt, den Verbindungen zwischen dem Oberzentrum Rostock und den Mittelzentren Güstrow und Teterow.

- B 108 Laage—Teterow, 21,7 km (14,5 km wenn man die bereits in den vordringlichen Maßnahmen enthaltenen Teilabschnitte abzieht), 3.500 bis 3.900 Kfz, hohes Lkw-Aufkommen (ca. 15%);
- L 13 Schwaan—Nienhusen (—Bad Doberan), 7,5 km (6,4 km wenn man den bereits in den vordringlichen Maßnahmen enthaltenen Teilabschnitt Nienhusen—Ziesendorf abzieht), 4.800 Kfz pro Tag;
- L 39 Dummerstorf—Kronskamp, 10,3 km (5,7 km wenn man die bereits in den vordringlichen Maßnahmen enthaltenen Teilabschnitte abzieht), 6.600 Kfz, kurze und direkte Verbindung zwischen den Zentralorten Dummerstorf und Laage.

Zwischen Laage/Kronskamp und Dummerstorf kann die Verbindungsfunktion für den Radverkehr zukünftig an Bedeutung gewinnen, weil die Entfernung relativ gering ist, und die Landesstraße eine nahezu umwegfreie Verbindung herstellt. Direkte Anliegergrundstücke, die durch einen Radweg erschlossen würden, gibt es kaum. Wenn man die bereits in den voranstehend aufgeführten Maßnahmekategorien enthaltenen Straßenabschnitte berücksichtigt, wären für eine durchgehende Radwegverbindung hier jedoch nur noch vergleichsweise kurze Lücken zu schließen, was dafür spricht, langfristig eine solche Verbindung zu schaffen. Die Verbindung von Laage nach Teterow würde dagegen noch längere Lückenschlüsse umfassen. Die durchschnittliche Kfz-Belastung liegt hier deutlich niedriger; der Lkw-Anteil ist jedoch so hoch, dass das Radfahren auf der Fahrbahn niemandem zugemutet werden kann. Mit dem Neubau eines Radweges würden mehrere kleine Ortschaften an der Bundesstraße direkt erschlossen. An der Landesstraße 13 zwischen Schwaan und Ziesendorf gibt es keine anliegenden Ortschaften; deshalb ist hier – wie zwischen Dummerstorf und Laage – die Erschließungswirkung eines straßenbegleitenden Radweges gering. Gleichwohl wird die Strecke von Radfahrern genutzt, und zusammen mit dem bereits vorhandenen Radweg ab Nienhusen würde eine direkte und durchgehende Verbindung von Schwaan nach Bad Doberan hergestellt.

Maßnahmen im Umfeld Zentraler Orte

Bei der Auswahl der vordringlichen Maßnahmen im Umfeld der Zentralorte (vgl. Abschnitt 7, Kategorie 2) wurden zunächst diejenigen Straßen berücksichtigt, die von Radfahrern nicht oder nur auf großen Umwegen umfahren werden können. Einzelne Straßenabschnitte im näheren Umkreis von Zentralorten, insbesondere am südlichen und östlichen Rand der Region, wurden jedoch nicht in die vordringliche Kategorie aufgenommen. Dies betrifft die Abschnitte

- B 108 südlich Teterow, Abzweig Glasow—Hohen Demzin, 4,8 km, 2.400 Kfz (2.600 saisonal);
- B 110 östlich Gnoien, Abzweig L 201 bis Finkenthal, 4,5 km, 2.000 Kfz (2.200 saisonal);
- L 11 nördlich Bützow, Abzweig Landweg Neuendorf—Langen Trechow, 3,4 km, 4.400 Kfz;
- L 23 Gnoien—Dölitz, 2,2 km, 2.400 Kfz, in Dölitz Abzweig in Richtung Laage und Nebenstraßen nach Jördenstorf, alternativ kommt ein Ausbau der alten Bahntrasse in Betracht;
- L 23 Thürkow—Levitzow, 2,1 km, 3.000 Kfz, in Levitzow Abzweig Richtung Sukow und nordöstliches Umland von Teterow;
- L 37 südlich Krakow am See, Krakow—Bossow, 3,4 km, 2.600 Kfz.

Mit Ausnahme der L 11 liegt die Kfz-Belastung auf diesen Straßenabschnitten, z.T. wegen deren Randlage in der Region Rostock, deutlich niedriger als auf den meisten der als vordringlich eingestuften Netzabschnitte. Demgegenüber kann der bauliche Aufwand für straßenbegleitende Radwege an einigen der betreffenden Straßen aufgrund des Verlaufes durch Waldgebiete (B 110, L 37) bzw. des bewegten Reliefs (B 108) als vergleichsweise hoch eingeschätzt werden. Insbesondere bei den Straßen im Tourismusschwerpunktraum (B 108, L 37) ist die Anlage straßenbegleitender Radwege dennoch sinnvoll. Diese sollten zunächst vom jeweiligen Zentralort bis zum nächsten Ort geführt werden, wo eine Verknüpfung mit dem nachgeordneten Straßennetz hergestellt werden kann.

Der aufgeführte Abschnitt der Landesstraße 11 würde die Ansiedlung Langen Trechow an das Grundzentrum Bützow anschließen. Nach allen weiteren Orten im nördlichen Bützower Umland bestehen gute Umfahrungsmöglichkeiten im nachgeordneten Netz, sodass dieser Abschnitt trotz seiner unmittelbaren Stadtnähe nicht den vordringlichen Maßnahmen zugerechnet wird. Im Fall der L 23 könnte zumindest der Abschnitt bei Gnoien durch eine Nutzung der stillgelegten Bahntrasse ersetzt werden, die hier die gleiche Verbindungsfunktion erfüllt.

Zusätzlicher Lückenschluss

Im Verlauf der L 11 zwischen Kröpelin und Abzweig Satow würde nach Verwirklichung der als „vordringlich" eingestuften Maßnahmen nur noch ein relativ kurzes Teilstück ohne Radweg verbleiben.

- L 11 Altenhagen Ausbau—Gerdshagen, 3,7 km, 3.200 Kfz.

Mit der Schließung dieser Lücke würde eine durchgehende Verbindung zwischen den beiden Zentralorten geschaffen.

Kategorie „Langfristig erforderliche Netzergänzungen“

Die folgende Aufstellung umfasst alle weiteren Vorhaben, die aus regionalplanerischer Sicht sinnvoll und aus straßenbaulicher Sicht bauwürdig sind, aber bei realistischer Betrachtung in den nächsten 10 bis 15 Jahren wahrscheinlich nicht verwirklicht werden können. In der Karte 7 sind diese Maßnahmen dem Planungshorizont „ab 2030“ zugeordnet. Es handelt sich überwiegend um längere Abschnitte an Bundes- und Landesstraßen, wo die Fahrbahnnutzung aufgrund der hohen Kfz-Belastung nicht zumutbar oder unattraktiv ist. Diese Abschnitte müssen langfristig mit Radwegen ausgestattet werden, wenn für den Radverkehr direkte Verbindungen von jedem Ort zu jedem Ort gewährleistet werden sollen. Soweit es innerregionale Verbindungen betrifft, kann die Mehrzahl der möglichen Nutzer diese Abschnitte jedoch mit zumutbarem zeitlichen Mehraufwand umfahren, so dass sie nicht zu den kurzfristig und zwingend erforderlichen Maßnahmen gezählt werden. Schwieriger ist es bei den meisten Verbindungen in die Nachbarregionen, weil hier oft neben den stark befahrenen Bundesstraßen keine gleichwertigen Verbindungen im nachgeordneten Straßennetz vorhanden sind.

Die „langfristig erforderlichen“ Vorhaben bilden eine Reserve, die bei Planungsentscheidungen – wenn es zum Beispiel um die vorsorgliche Freihaltung von Flächen für den Wegebau geht – berücksichtigt werden sollen. Eine Verwirklichung von Vorhaben aus dieser Kategorie in den nächsten 10 bis 15 Jahren käme dann in Frage, wenn zukünftig erheblich mehr Mittel für den Radwegebau zur Verfügung stehen sollten. Da in allen Bereichen des Verkehrswegebaus die finanziellen Spielräume nicht größer werden, erscheint dies zur Zeit unwahrscheinlich. Die folgende Auflistung umfasst Baumaßnahmen mit einer Gesamtlänge von rund 70 Kilometern, davon rund 20 km an Bundesstraßen und rund 50 km an Landesstraßen.

Maßnahmen an Bundesstraßen:

- B 104 Mühlengeez—Sternberg, 4,8 km innerhalb der Region Rostock, 4.000 Kfz;
- B 105 Neubukow—Abzweig Lehnenhof, 1,0 km, 6.000 Kfz;
- B 105 Neubukow Richtung Wismar, 5,2 km innerhalb der Region Rostock, 5.300 Kfz;
- B 108 Hohen Demzin Richtung Waren, 7,1 km innerhalb der Region Rostock, 2.400 bis 4.300 Kfz;
- B 110 Finkenthal—Dargun, 2,3 km innerhalb der Region Rostock, 2.000 Kfz (2.200 saisonal).

Maßnahmen an Landesstraßen:

- L 11 Langen Trechow—Abzweig Gischow, 8,5 km, 4.400 Kfz;
- L 11 Tarnow—Prüzen, 2,4 km, 2.400 Kfz;
- L 13 Hohen Sprenz—Weitendorf, 5,9 km, 3.000 Kfz;
- L 14 Abzweig Zepelin—Lüssow, 4,9 km, ca. 2.000 bis 3.000 Kfz (genaue Kfz-Belastung nicht bekannt), westlich von Lüssow kann der vorhandene straßenparallele Landweg genutzt werden);

- L 17 Gutow—Lohmen, 10,2 km, 3.000 Kfz;
- L 19 Reppelin—Bad Sülze, 1,8 km innerhalb der Region Rostock, 3.000 Kfz – alternativ oder ergänzend sollte hier der Ausbau der parallel verlaufenden alten Bahnstrecke geprüft werden;
- L 23 Gnoien—Thürkow, 18,7 km (14,5 km ohne die oben in der Kategorie „weitere wichtige Netzergänzungen" aufgeführten Abschnitte), 2.400 bis 3.000 Kfz; der Teilabschnitt Thürkow—Jördenstorf ist höher belastet als der Teilabschnitt Jördenstorf—Gnoien und wäre deshalb idealerweise zuerst zu bauen; alternativ oder ergänzend sollte der Ausbau der parallel verlaufenden alten Bahnstrecke geprüft werden;
- L 37 Bossow—Karow, 3,8 km innerhalb der Region Rostock, 2.300 Kfz.

Langfristig erforderlich wäre auch der Bau eines Radweges entlang der Landesstraße 191 von Sanitz nach Ribnitz. Vom Ortsausgang Sanitz bis zur Regionsgrenze bietet sich jedoch die Führung des Radverkehrs über die parallel verlaufende Erschließungsstraße durch die Ansiedlung Klein Freienholz an, so dass innerhalb der Region Rostock kein Radwegebau an der Landesstraße erforderlich ist. Der noch fehlende, ca. 800 m lange Wegabschnitt zwischen dem in Sanitz bereits vorhandenen Geh- und Radweg und dem Abzweig Klein Freienholz liegt innerhalb der Ortsdurchfahrt und wird deshalb hier nicht aufgeführt.

#58

Landweg bei Bad Doberan

9 Ausbau und Wiederherstellung ländlicher Wege

Auswahl der Wegebaumaßnahmen

Eine umfassende Untersuchung und Bewertung des gesamten ländlichen Wegenetzes ist nicht Zweck dieses regionalen Radwegekonzeptes. Dieses Konzept beschränkt sich auf die regional bedeutsamen Verbindungen. Ländliche Wege im Verlauf dieser Verbindungen können als vorläufiger Ersatz, Alternative oder Ergänzung zu den straßenbegleitenden Radwegen an Bundes- und Landesstraßen dienen. In jedem Fall entscheiden die Gemeinden als Baulastträger letztlich selbst, ob sie die betreffenden Vorhaben vorrangig verfolgen wollen – oder ob ihnen andere Vorhaben aus lokaler Sicht wichtiger sind.

Ausbau von Landwegen

Für den Ausbau- und Erhaltungszustand der Wege gilt, ebenso wie für deren lokale Verkehrsbedeutung, dass eine umfassende Untersuchung und Bewertung im Rahmen dieses Konzeptes weder möglich noch beabsichtigt war. Soweit die nachfolgend aufgezählten Maßnahmen Wege betreffen, die im Zuge von Meliorationsmaßnahmen beseitigt wurden und zur Wiederherstellung vorgeschlagen werden, ist dies vermerkt. Ansonsten werden die Ausbauvorschläge der Gemeinden ohne weitere Einordnung oder Bewertung wiedergegeben. Der gegenwärtige Zustand reicht von unbefestigten Feldwegen, die für Radfahrer nur mit Schwierigkeiten nutzbar sind, bis zu voll ausgebauten Fahrwegen, die zum Teil wegen unebener Oberfläche als problematisch eingeschätzt werden. Ein Ausbau in Asphalt- oder Betonbauweise erscheint nicht überall sinnvoll und gerechtfertigt. Der jeweils angemessene Ausbaustandard muss in jedem Einzelfall festgelegt werden.

Maßnahmen im Verlauf regionaler Verbindungen

Die nachfolgend benannten Ausbau- oder Wiederherstellungsmaßnahmen sind solche, die zur Herstellung oder Verbesserung von Verbindungen zwischen den Zentralen Orten beitragen können. Sie sind Bestandteil des in der Karte 6 dargestellten Regional-

netzes. Überwiegend handelt es sich aber nicht um direkte Parallelverbindungen zu den Bundes- und Landesstraßen, für die eine finanzielle Beteiligung des Landes oder des Bundes nach der sogenannten „Ziffer-6-Regelung“ (Verzicht auf straßenbegleitenden Radweg zu Gunsten eines parallel verlaufenden Landweges) in Frage kommen könnten.

- Pölchow—Buchholz, Ausbau (Gemeinde Pölchow);
- Retschow—Lüningshagen, Ausbau (Gemeinden Retschow und Satow);
- Satow—Wokrent, Ausbau (Gemeinden Satow und Jürgenshagen);
- Jürgenshagen—Berendshagen, Wiederherstellung (Gemeinden Satow und Jürgenshagen);
- Bf. Scharstorf—Dolgen am See, Ausbau (Gemeinde Dummerstorf);
- Wozeten—Jahmen, Ausbau (Stadt Laage, Gemeinden Wardow und Prebberede);
- Neubukow—Krempin, Ausbau (Stadt Neubukow);
- Schwaan—Bröbberow—Ziesendorf, Wiederherstellung (Stadt Schwaan, Gemeinden Bröbberow und Ziesendorf);
- Pohnstorf—Karnitz, Ausbau (Gemeinde Alt Sührkow).

Weitere Vorschläge aus den Ämtern und Gemeinden

Stadt Bad Doberan:

- Brodhagen—Vorder Bollhagen (z.T. Wiederherstellung)
- Vorder Bollhagen—Steffenshagen
- Walkenhagen—Neu Rethwisch
- Heiligendamm—Wittenbeck (z.T. Neuanlage)

Amt Bad Doberan Land:

- Neu Rethwisch—Walkenhagen
- Badenmühle/Hohenfelde—Kreisstraße 6 Ri. Glashagen (z.T. Neuanlage)
- Ivendorf—Hütten
- Jagdweg vom Ostseebad Nienhagen zum Waldgebiet Ehbrauk
- Hundehagen—Reddelich
- Weg an den Wittenebecker Tannen zur L 12
- Nieder Steffenshagen—Diedrichshagen (ehem. Schafsdrift)
- Steffenshagen—Vorder Bollhagen
- Hinter Bollhagen—Heiligendamm (Verlängerung Hillerweg, z.T. Neuanlage)

Amt Bützow Land:

- Laase—Eickhof
- Laase—Qualitz
- Wokrent—Hohen Luckow
- Ulrikenhof—Warnkenhagen

Amt Carbäk:

- Klein Bentwisch—Klein Kussewitz
- Flugplatz Purkshof—Oberhagen
- Groß Kussewitz—Volkenshagen
- Roggentin—Kessin
- Mandelshagen in Richtung Rostocker Wulfshagen
- Mandelshagen Ausbau Richtung Dänschenburg

Amt Güstrow Land:

- Siemitz—Kuhs
- Rundweg Reimershäger See
- Rundweg Garder See

Stadt Kühlungsborn:

- Verbindung Ostseeradweg—Landesstraße 12
- Feld- und Waldwege zur Kühlung
- Kühlungsborn Hafen—Klein Bollhagen

Amt Krakow am See:

- Seegrube—Ahrenshagen
- Serrahn—Ahrenshagen
- Serrahn—Klein Bäbelin
- Niegleve—Reinshagen
- Lübsee—Nienhäger Hütte
- Dobbin—Karow

- Groß Grabow—Lüdershagen (Wiederherstellung)
- Hinzenhagen Ausbau—Wilser Hütte (Wiederherstellung)

Stadt Kröpelin:

- Schmadebeck—Einhusen (Wiederherstellung)
- Einhusen—Lüningshagen (Wiederherstellung)

Stadt Laage:

- Dolgen am See—Kankel

Stadt Neubukow:

- Spriehusen—Teßmannsdorfer Brücke

Hansestadt Rostock:

- Osthafen (Neuanlage)
- Umlandverbindungen: Kessin—Niex, Warnowbrücke Niex

Amt Rostocker Heide:

- Klein Bentwisch—Klein Kussewitz
- Harmstorf—Fienstorf
- Purkshof—Jürgeshof
- Blankenhagen—Rostocker Wulfshagen
- Willershagen—Schwarzenpfost

Gemeinde Satow:

- Gorow—Heiligenhagen (Wiederherstellung)
- Groß Nienhagen—Klein Nienhagen (Wiederherstellung)
- Pustohl—Passee

Amt Schwaan:

- Klein Grenz—Hohen Luckow (z.T. Neuanlage)
- Bröbberow—L 13 (z.T. Wiederherstellung)
- Werle—Burg Werle—Kassow
- Schwaan—Neu Wiendorf (neben der Bahn, z.T. Neuanlage)
- Zeez—Groß Viegeln—Klein Viegeln
- Schwaan—Vorbeck Heide
- Kambs—Letschow

Stadt Teterow:

- alte Bahnstrecke Teterow—Gnoien
- Teterow—Teschow
- Bukow—Thürkow

Amt Warnow West:

- Radwegverbindung zwischen Steinbeck und Strand
- Papendorf—Niexer Brücke
- Kritzmow—Biestow
- Radweg durch den Fahrenholzer Wald

#64

Ehemalige Bahnstrecke in Teterow

10 Nutzung ehemaliger Bahntrassen

In der Region verlaufen die ehemaligen Bahntrassen von Teterow nach Gnoien und von Sanitz in Richtung Bad Sülze. Aufgrund der ebenen und geradlinigen Trassenführung wären sie nach einem Ausbau für Radfahrer besonders attraktiv und bieten sich damit für die Anlage touristischer Radwege an.

Teterow—Gnoien:

Die Gleise sind abgebaut, der ehemalige Bahndamm ist aber noch vorhanden bzw. im Verlauf erkennbar und abschnittweise auch als Weg befahrbar. Im Abschnitt zwischen Teterow und Thürkow verläuft die ehemalige Bahn parallel zur B 108 und bietet sich damit als Trasse für einen – ohnehin notwendigen – straßenbegleitenden Radweg an. Der weitere Verlauf Richtung Gnoien entfernt sich von der Landstraßenverbindung (L 23), so dass hier ein Ausbau der Bahntrasse nicht gleichzeitig die Funktion eines straßenbegleitenden Radweges übernehmen kann – zumindest nicht für die unmittelbaren Anlieger der Landesstraße. Gleichwohl könnte auch für den Alltagsverkehr zwischen den Orten die Nutzung einer zügig befahrbaren, autofreien Verbindung sehr attraktiv sein, sodass die Umnutzung der Bahnstrecke auch als Alternative zu einem Radweg an der L 23 ernsthaft erwogen werden muss. Für den touristischen Verkehr würde eine hochwertige Verbindung zwischen der Mecklenburgischen Schweiz und dem Warbel-Recknitz-Gebiet sowie dem „Mecklenburger Parkland“ geschaffen. Die Trasse sollte deshalb von den anliegenden Gemeinden für einen entsprechenden Ausbau gesichert werden.

Sanitz—Bad Sülze:

Die Trasse ist bereits als Weg ausgebaut und ausgewiesen, hat aber überwiegend Wald- und Feldwegcharakter. Die Trasse verläuft vollständig parallel zur L 19, erschließt die gleichen Orte und könnte daher im Prinzip die Funktion eines straßenbegleitenden Radweges mit übernehmen. Für den Alltagsverkehr ist allerdings von Nachteil, dass die Strecke zu großen Teilen durch den Wald verläuft. Insofern wäre sie kein vollwertiger Ersatz für einen straßenbegleitenden Radweg. Die Attraktivität einer ausgebauten Bahntrasse für den Freizeitverkehr wäre jedoch als so hoch einzuschätzen, dass gewisse Einschränkungen bezüglich der Anforderungen des Alltagsverkehrs durchaus hingenommen werden könnten – zumal auch ein straßenbegleitender Rad-

weg hier überwiegend im Wald verliefe. Wie im Fall der Verbindung Teterow—Gnoien muss deshalb auch in diesem Fall der Verzicht auf einen straßenbegleitenden Radweg ernsthaft erwogen werden.

Vollrathsruhe 7,5
Liepen 6,0
Hallalit 5,0
Wilsen
Radweg (auf Straße)
Teterow 16,5
Klaber (Kirche) 6,5
Rothspalk 4,0

#68

Planungsverband Region Rostock
Dezember 2017

Geschäftsstelle:
Amt für Raumordnung und Landesplanung Region Rostock
Erich-Schlesinger-Straße 35, 18059 Rostock, Telefon: 0381 331 89 450
Email: poststelle@afrlrr.mv-regierung.de
Internet: www.planungsverband-regionrostock.de

Layout: be:deuten.de //Kreativagentur, Rostock
Abbildungen: Planungsverband Region Rostock, Pixabay, Tom Maercker

www.planungsverband-regionrostock.de