

Regionales Radwegekonzept Westmecklenburg 2021



Quelle: Pixabay, 14.09.21

Hagenow, 23.09.2021, Dipl. Geogr. Andrea Tiffe,
IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH, NL Büro Radschlag

IGS





- 1 Einleitung & Vorbemerkungen**
- 2 Hinweise zum Aufbau & zur Nutzung**
- 3 Regionales Radwegekonzept 2021**
- 4 Fachl. Austausch - thematische Schwerpunkte**
- 5 Und wie geht's weiter?**

Einleitung & Vorbemerkungen

1 | 2 | 3 | 4



Quelle: eigenes Foto



Radverkehrsuntersuchung Westmecklenburg – Bestandserfassung als Grundlage für die Weiterentwicklung des Regionalen Radwegekonzeptes Westmecklenburg unter Berücksichtigung des Alltags- sowie touristischen Radverkehrs

Aufbau der
Konzeption

Zielgruppe

Radwegenetz

Ländlicher Raum



Umsetzungs-
empfehlungen

Prioritäten

Kosten

Maßnahmen

Allgem. Handlungs-
empfehlungen

E-Mobilität

Methodik

Regelwerke

Netzkonzeption

Qualitätsstandards

Projektlaufzeit: 06/2020 – 08/2021

Aufgabe

Entwicklung einer modernen Radverkehrsinfrastruktur für den Alltagsradverkehr und den touristischer Radverkehr im ländlichen Raum
E-Mobilität

Regionales Radwegekonzept Westmecklenburg 2009

AG Radverkehr:

fachliche Begleitung zur konzeptionellen Entstehung
fachliche Begleitung zur praktischen Umsetzung
professionelle Arbeit zur Entwicklung des Radverkehrs

Öffentlichkeitsbeteiligung

Wegedetektiv
Behördenbeteiligung



"Dieses Foto" von Unbekannter
Autor ist lizenziert gemäß [CC BY](#)

Hinweise zum Aufbau & zu Nutzung

1 | **2** | 3 | 4



Quelle: eigenes Foto

Aufbau der Radwegekonzeption

Die Radwegekonzeption für den Planungsverband Westmecklenburg setzt sich aus drei Bestandteilen zusammen:

- **Textband** sowie aus Katasterdaten mit den
 - **tabellarischen Grundlagendaten** im Excel-Format und der
 - **Geodatenbank** mit Shape-Dateien
-
- Vorüberlegungen, Aufgabenstellung, Zielsetzung, Planungsgrundlagen
 - Netzbestimmung (Vorrang- und Basisroutennetz)
 - Qualitätsstandards
 - Allgemeine Handlungsempfehlungen
 - Konkrete Handlungsempfehlungen
 - Beispielhafte Maßnahmenableitung

Textband



Tabellarische Grundlagendaten

- Lageinformationen, Streckenlängen
- Informationen der Bestandserfassung
- Zuordnung Vorrang- und Basisrouten Stufe 1 und 2 für den Alltagsradverkehr sowie Vorrang- und Basisrouten Stufe 1 für den Radtourismus
- Informationen zur Maßnahmenableitung
- Informationen für Prioritäten zur Maßnahmenumsetzung
- Informationen zur Kostenschätzung
- (zudem auch alle Informationen für das Gesamtnetz)

- Konzeptionelle Grundlage, fortschreibungsfähig, Status 07/2021
- Nutzung für verschiedenste Fragestellungen
- Diese Datenlage ist regelmäßig und zentral gesteuert zu aktualisieren



Geodatenbank

- Raumstrukturdaten/ Points of Interest
- Informationen der Bestandserfassung
- Zuordnung Vorrang- und Basisrouten Stufe 1 und 2 für den Alltagsradverkehr sowie Vorrang- und Basisrouten Stufe 1 für den Radtourismus
- Informationen zur Maßnahmenableitung, bzw. zu Prioritäten zur Maßnahmenumsetzung
- Potenzialermittlung
- (zudem auch Informationen für das Gesamtnetz)

- Auf Basis der tabellarischen Grundlegendaten, fortschreibungsfähig, Status 07/2021
- Diese Datenlage ist regelmäßig und zentral gesteuert zu aktualisieren



Regionales Radwegekonzept 2021

1 | 2 | **3** | 4



Radschnellverbindungen

Vorrangroutennetz

Basisroutennetz

Erschließungsnetz

Ziele:

**Entwicklung einer modernen
Radverkehrsinfrastruktur für den
Alltagsradverkehr und den
touristischer Radverkehr im
ländlichen Raum**

E-Mobilität

Radfahrer

Alltags-
radverkehr

Tagesausflügler

Radreisende

Tagesausflüge
von zu Hause

Tagesausflüge
im Urlaub

Radwanderer
wechselnde
Unterkünfte

Regionradler
gleiche
Unterkunft

Ziele:

**Entwicklung einer modernen
Radverkehrsinfrastruktur für den
Alltagsradverkehr und den
touristischen Radverkehr im
ländlichen Raum**

E-Mobilität

Hinweise auf die Regelwerke

ERA 2010 – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
RIN 2008 – Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung,
RASt 2006 – Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen,
RAL 2012 – Richtlinien für die Anlage von Landstraßen,
RiLSA 2015 – Richtlinien für Lichtsignalanlagen,
Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den
Radverkehr (1998),
EFA 2002 – Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen,
EAR 2005 – Empfehlungen für Anlagen des ruhenden
Verkehrs

Hinweis:

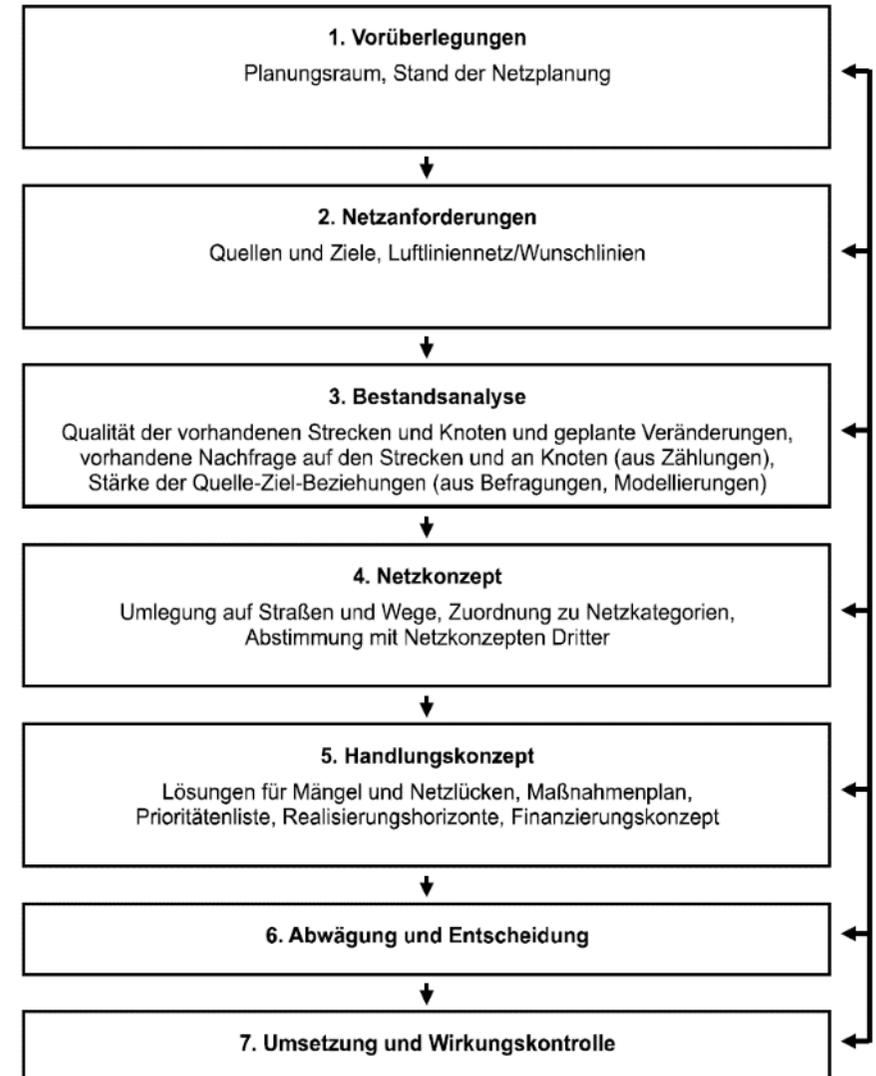
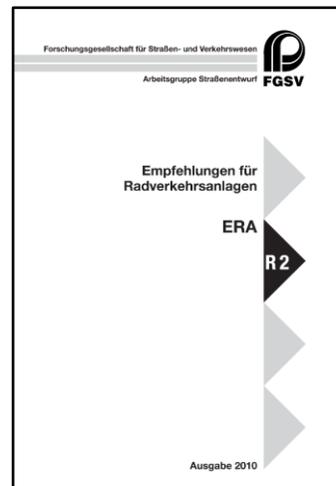
2021: HRSV

2021: AP BeRad

2021: H EBRA

2022 ?: ERA

2021 ?: Merkblatt Wegweisung



Schematische Darstellung einer Netzkonzeption für den Radverkehr; Quelle FGSV, 2010, ERA

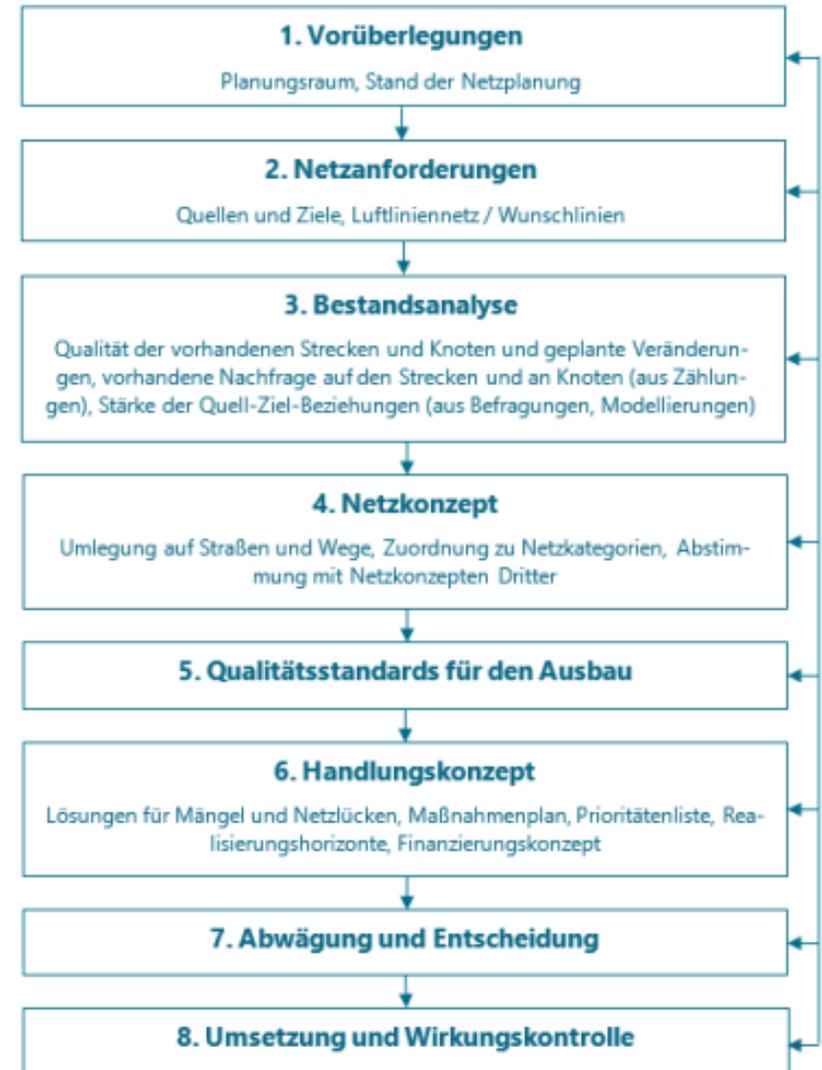


Abb.: Schematische Darstellung zur Darstellung, der methodischen Herangehensweise;
Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage: FGSV, 2010, ERA

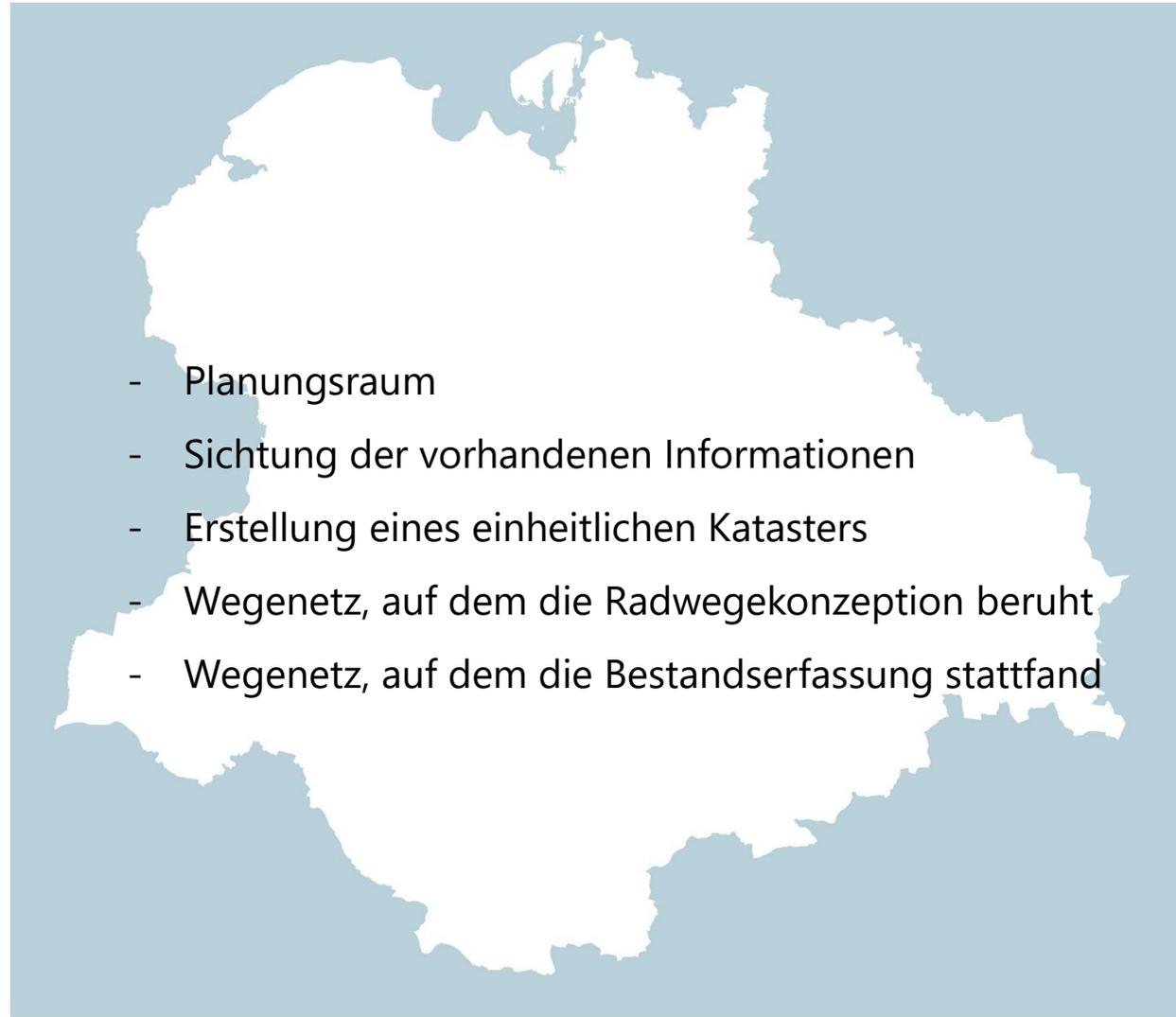
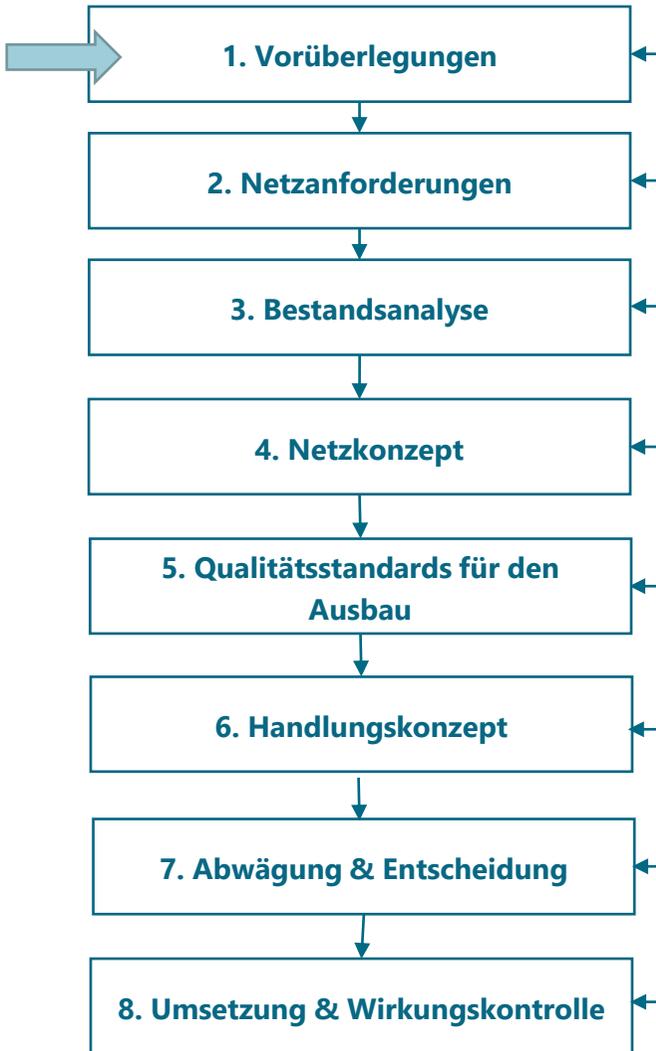
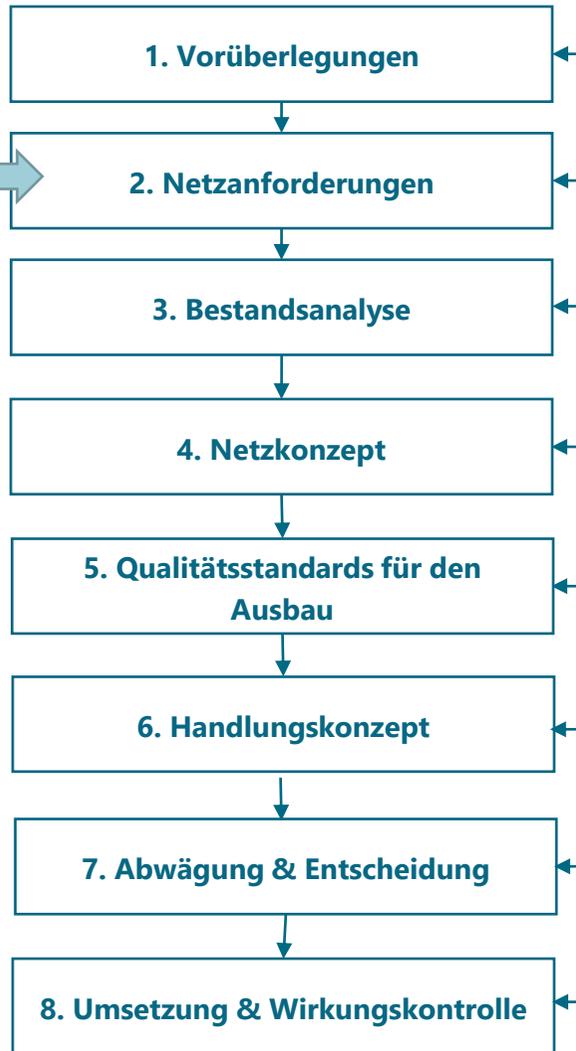


Abb.: Schematische Darstellung zur Darstellung der methodischen Herangehensweise;
Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage: FGSV, 2010, ERA



wesentliche **Quellen und Ziele** sowie deren Lage und **Erreichbarkeit** werden analysiert

Pol: Schulstandorte, Einkaufsmöglichkeiten, Arbeitsplatzkonzentrationen, Wohngebiete, medizinische Versorgungseinrichtungen, Dienstleistungsstandorte und Freizeitangebote sowie eine Auswahl der Haltepunkte des öffentlichen Personennahverkehrs

Pols und zentralen Orten (RIN) bilden die Grundlage für das Luftliniennetz

RIN: Luftlinienverbindungen werden nach ihrer **Verbindungsfunktionsstufe** in **Netzkategorien** unterteilt

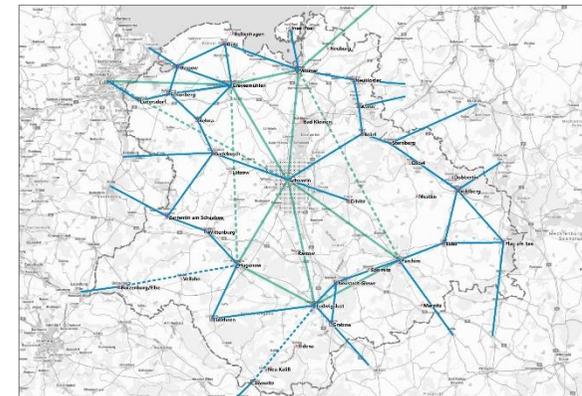
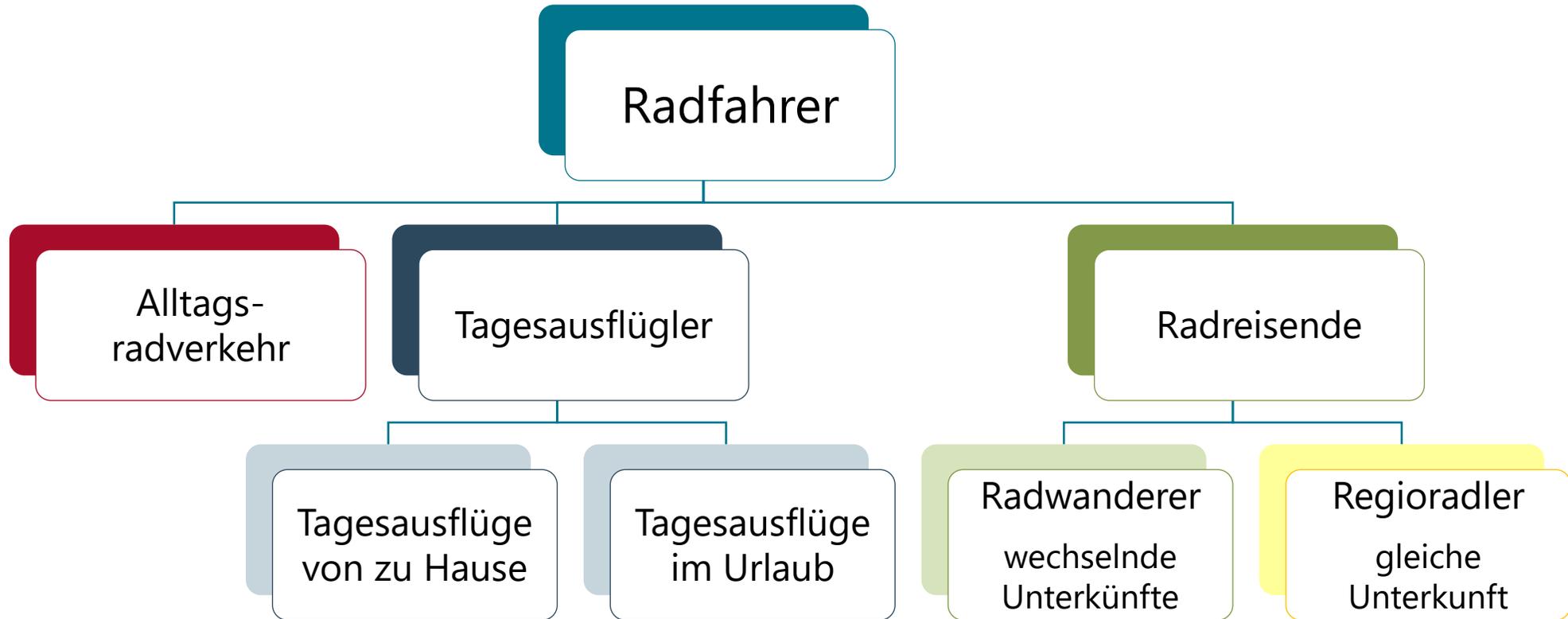
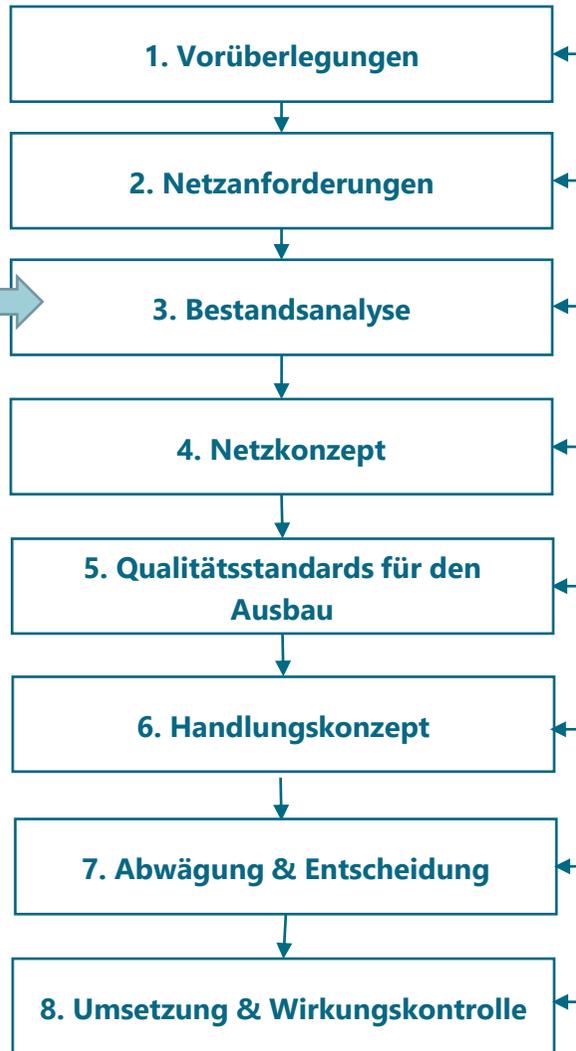


Abb.: Luftlinien, eigene Darstellung; Kartengrundlage WebAtlasDE

Abb.: Schematische Darstellung zur Darstellung der methodischen Herangehensweise;
Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage: FGSV, 2010, ERA



Arbeitsschritte



- Befahrung des abgestimmten Wegenetzes mit dem Fahrrad vor Ort
- Ableitung der Erhebungsmerkmale aus den Regelwerken der FGSV (insbes. ERA)
- Aufnahme aller wesentlichen strecken- und punktbezogenen Merkmale
- Dokumentation des IST-Zustand des Wegenetzes, d.h. georeferenzierte Datenlage, die fortgeschrieben und vielfältig verwendet werden kann
- Datengrundlage für die Ableitung der Maßnahmen und Kostenschätzung und Priorisierung

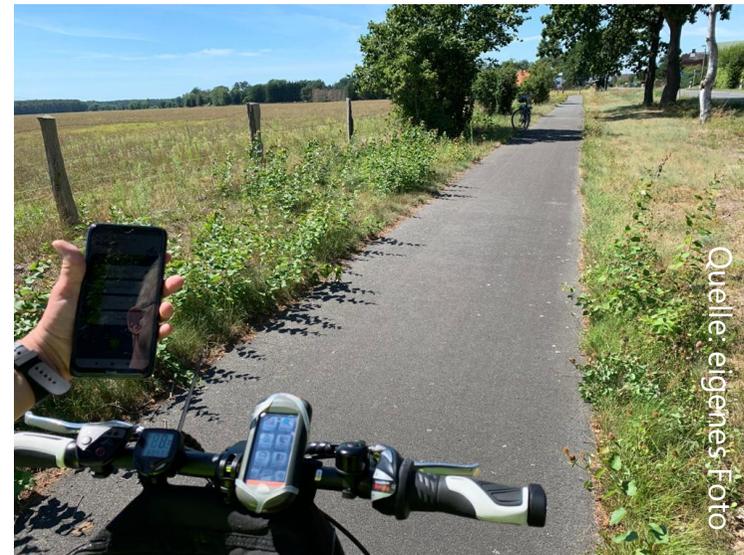


Abb.: Schematische Darstellung zur Darstellung der methodischen Herangehensweise;
Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage: FGSV, 2010, ERA

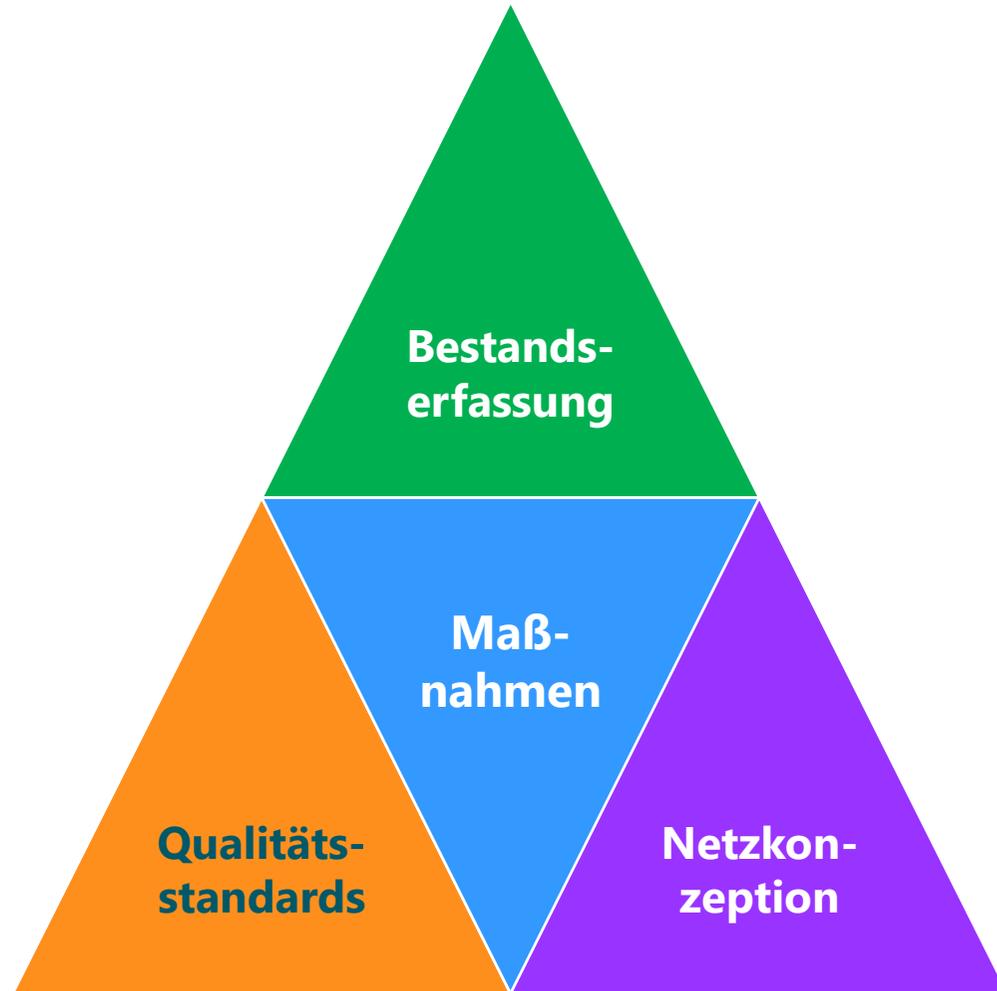
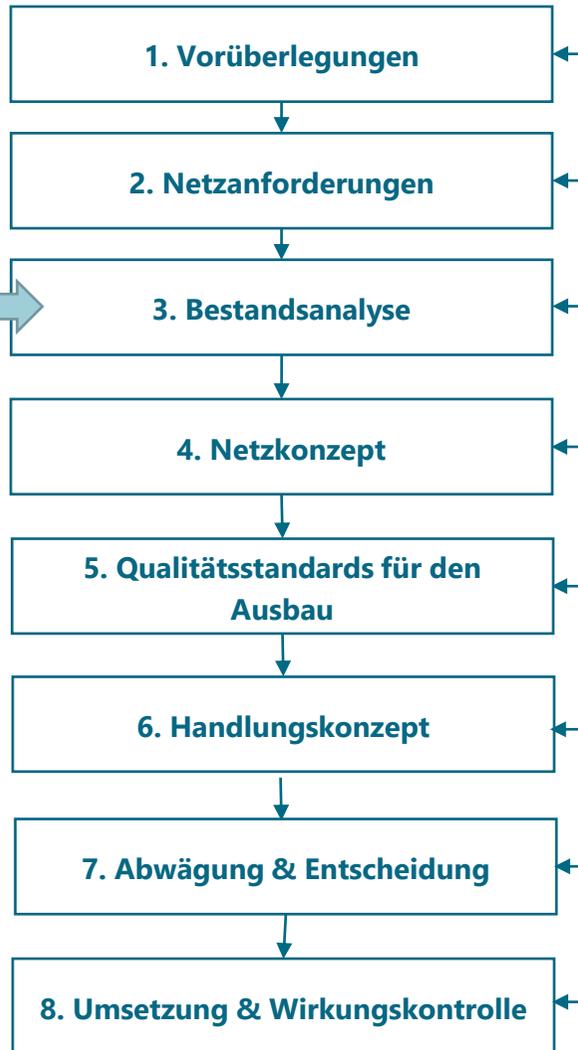


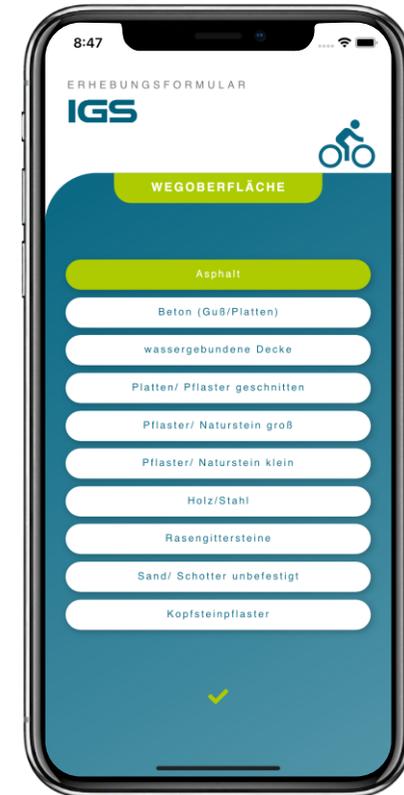
Abb.: Schematische Darstellung zur Darstellung der methodischen Herangehensweise;
Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage: FGSV, 2010, ERA

Einleitung



Gemeinden:

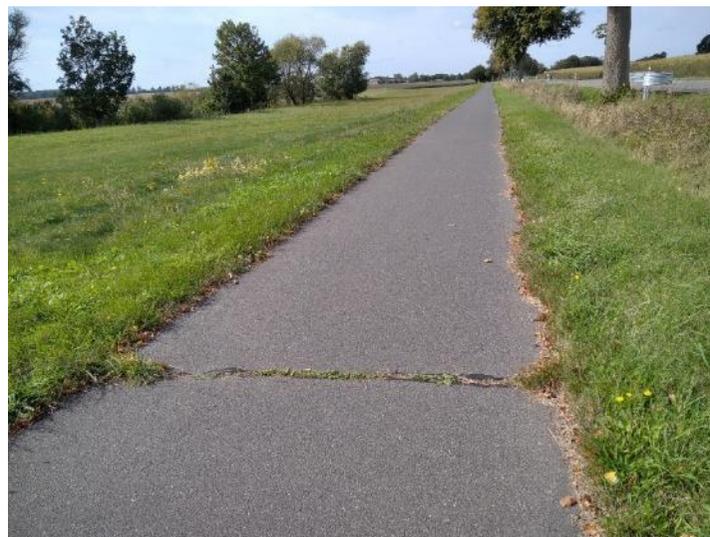
Lübz, Barkhagen, Plau am See



Quelle: eigene Darstellung / eigenes Foto

Qualitätsverbesserungsmaßnahme zwischen Lübz – Plau am See

Bilder der Bestandserfassung



Quelle: eigene Bilder, 2020

Qualitätsverbesserungsmaßnahme zwischen Lübz – Plau am See

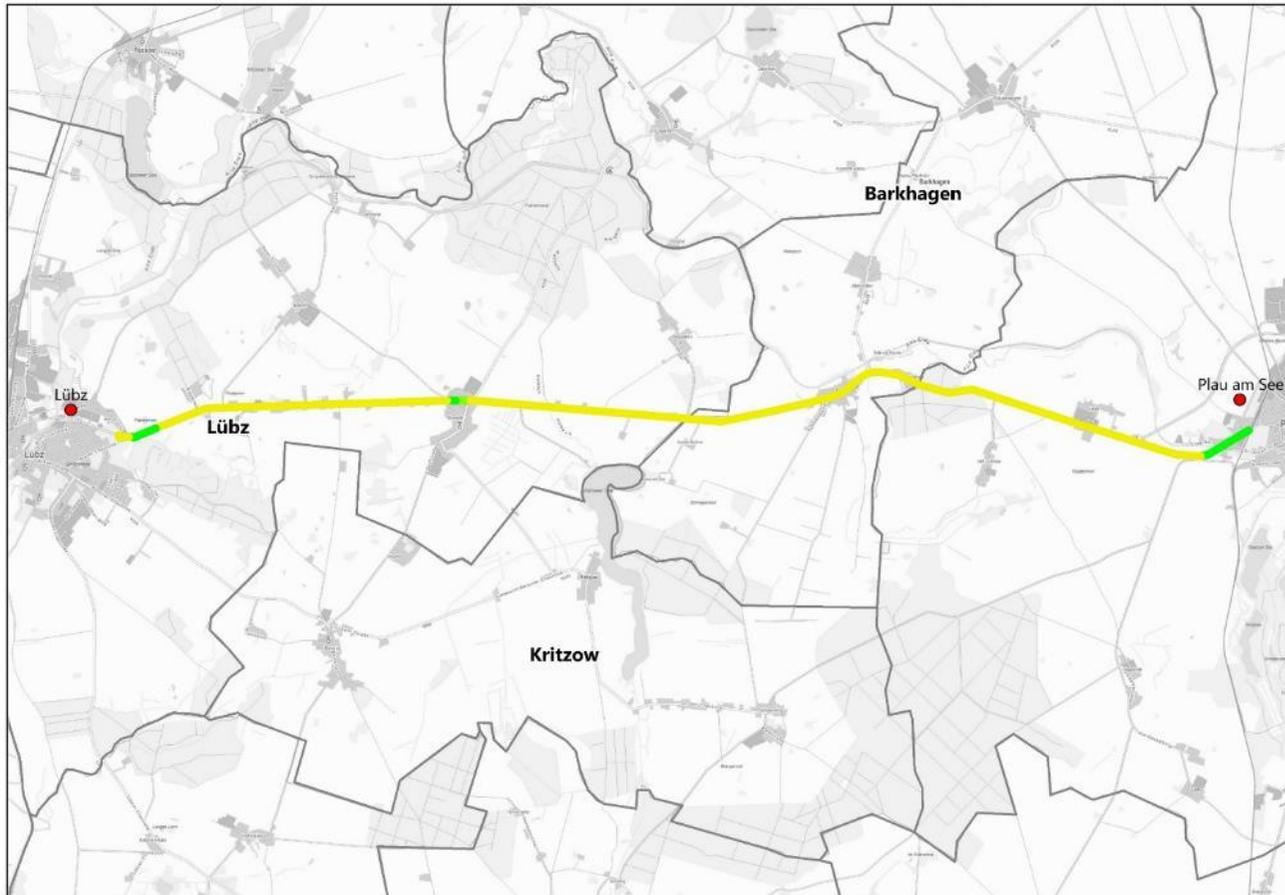
Bilder der Bestandserfassung



Quelle: eigene Bilder, 2020

Qualitätsverbesserungsmaßnahme zwischen Lübz – Plau am See

Beschreibung Wegzustand - Wegebreite



Wegebreite:

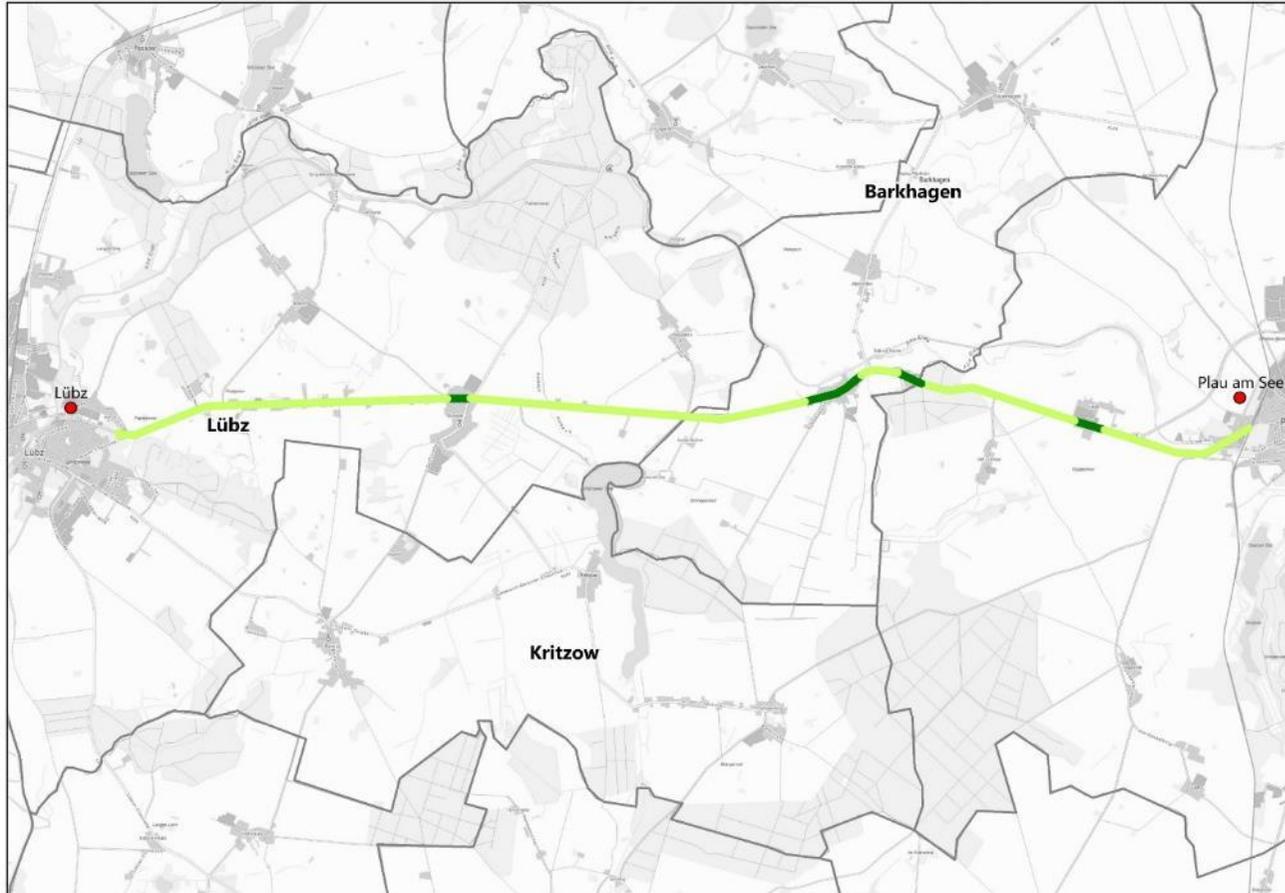
Dargestellt wird die bauliche Breite des Weges

Zweirichtungsverkehr

01	$\geq 3\text{ m}$
02	$2,5 - < 3,0\text{ m}$
03	$2,0 - < 2,5\text{ m}$
04	$1,5 - < 2,0\text{ m}$
05	$< 1,5\text{ m}$
06	$0,6 - < 1,0\text{ m}$
07	$< 0,6\text{ m}$

Qualitätsverbesserungsmaßnahme zwischen Lübz – Plau am See

Beschreibung Wegzustand - Oberfläche



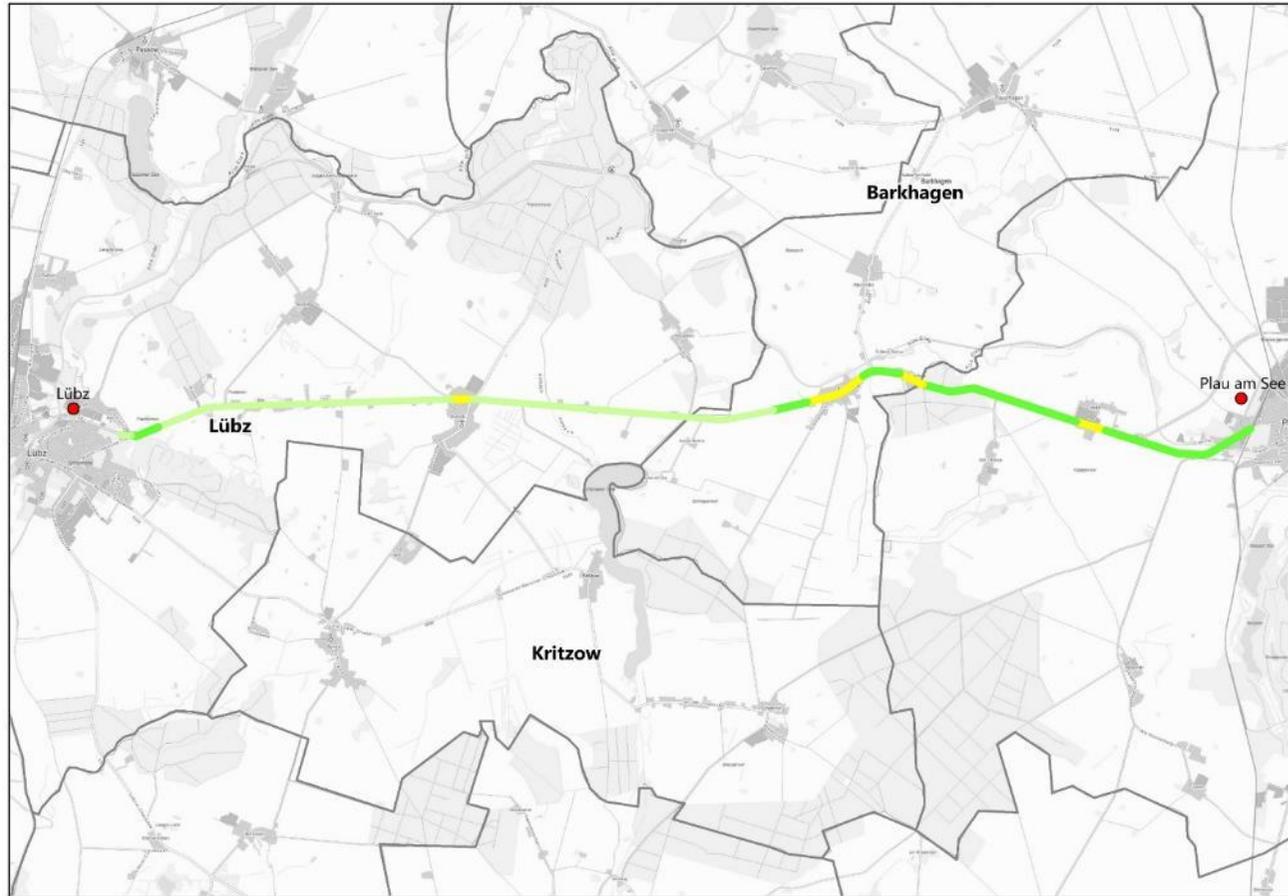
Oberfläche:

Dargestellt wird die Art der Wegoberfläche

DD	Bezeichnung
01	Asphalt
02	Beton (Guß und Platten)
03	Wassergebundene Decke
04	Platten, (Beton-) Pflaster
05	Pflaster/Naturstein groß
06	Pflaster/Naturstein klein
07	Holz, Stahl
08	Rasengittersteine
09	Sand, Schotter, unbefestigt
10	Kopfsteinpflaster

Befahrbarkeit:

Dargestellt wird eine Einschätzung der Befahrbarkeit bzw. des Komforts des Weges



C	Bezeichnung
1	sehr gut
2	gut
3,4	mäßig
5	schlecht
6	unbefahrbar

Quelle: eigene Darstellung, 2020

Qualitätsverbesserungsmaßnahme zwischen Lübz – Plau am See

Beschreibung Wegzustand - Führungsform



Wegart:

Dargestellt wird die **Führungsform** des Weges.

BB	Bezeichnung
01	Radweg
02	Gemeinsamer Geh/Radweg
03	Getrennter Geh/Radweg
04	Straßenbegleitender Radweg
05	Straßennutzung
06	Landwirtschaftlicher Weg
07	Forst/Waldweg
08	Fahrradstraße
09	sonstiges

Qualitätsverbesserungsmaßnahme zwischen Lübz – Plau am See

Beschreibung Wegzustand - Benutzungspflicht



Wegart:

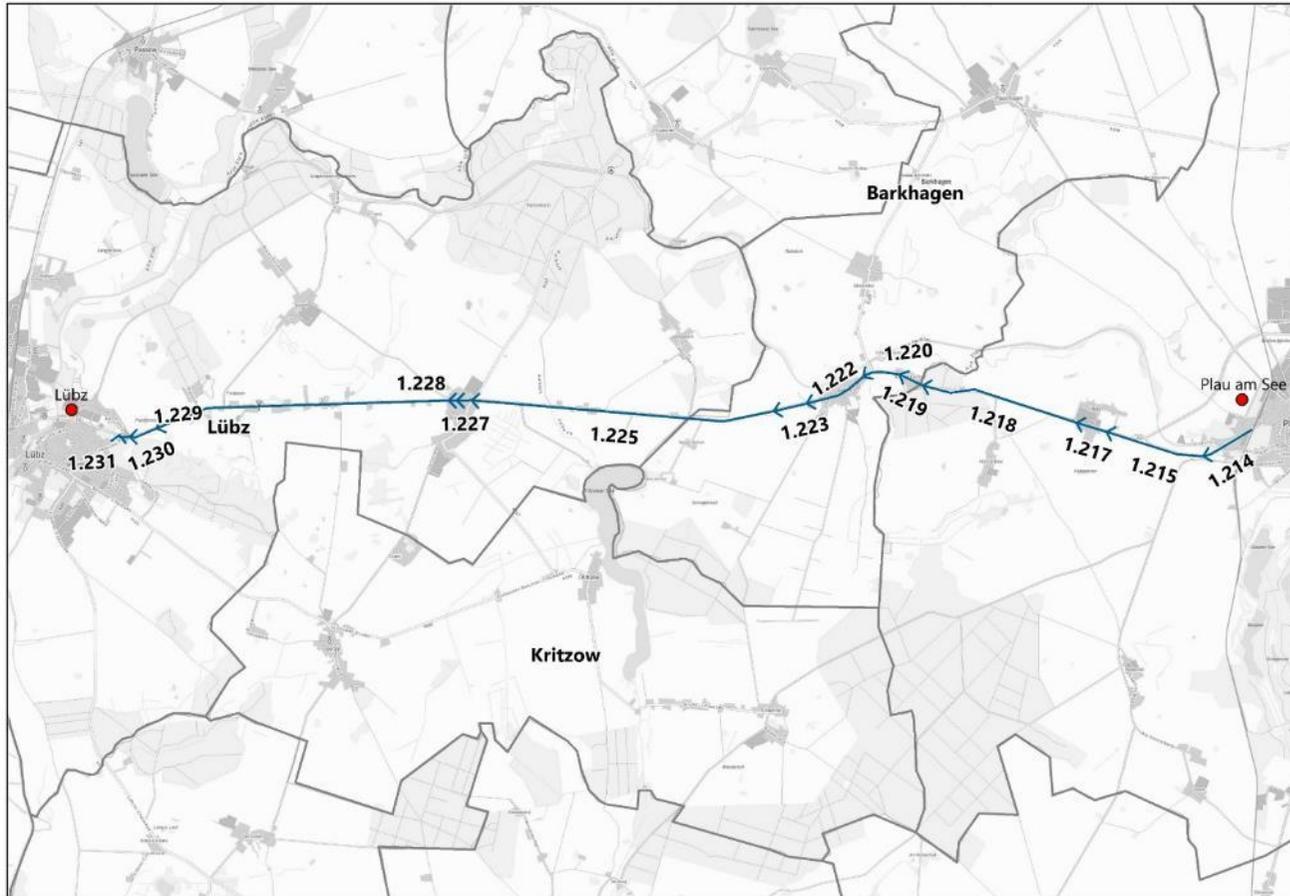
Dargestellt wird die **Benutzungspflicht** des Weges.

BB	Bezeichnung
01	Radweg
02	Gemeinsamer Geh/Radweg
03	Getrennter Geh/Radweg
04	Straßenbegleitender Radweg
05	Straßennutzung
06	Landwirtschaftlicher Weg
07	Forst/Waldweg
08	Fahrradstraße
09	sonstiges
10	ohne Benutzungspflicht, Schild fehlt
11	Information nicht herleitbar
12	Gehweg mit Radfahrer frei & RV frei

Quelle: eigene Darstellung, 2020

Qualitätsverbesserungsmaßnahme zwischen Lübz – Plau am See

Beschreibung Wegzustand - Zusammenfassung



Abschnitt	baul. Breite [cm]	Führungs- form	Befahr- barkeit	Ober- fläche	Länge [km]
1214	-	5	1	1	0,67
1215	230	4	1	1	1,23
1217	230	4	3	3	0,38
1218	230	4	1	1	1,96
1219	240	4	3	3	0,32
1220	230	4	1	1	0,46
1222	220	4	3	2	0,78
1223	220	4	1	1	0,41
1225	220	4	2	1	3,71
1227	250	4	3	3	0,18
1228	-	5	3	2	0,10
1229	230	4	2	1	3,62
1230	360	4	1	1	0,35
1231	210	4	2	1	0,15
Gesamtlänge					14,32

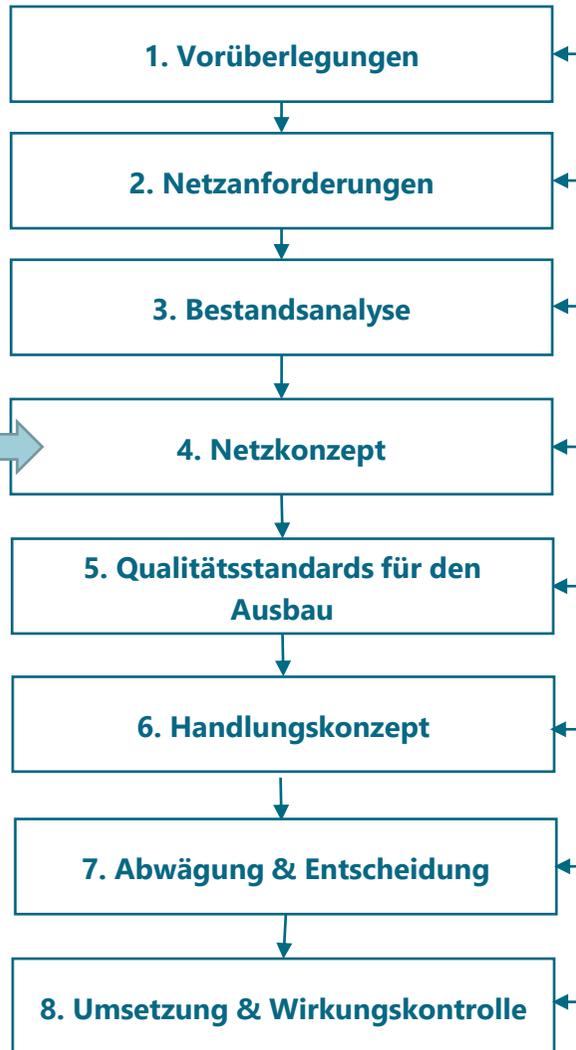


Abb.: Schematische Darstellung zur Darstellung der methodischen Herangehensweise;
Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage: FGSV, 2010, ERA



**Bestandteil des
Radwegekonzeptes**

Radschnellverbindungen

Vorrangroutennetz

Basisroutennetz

Erschließungsnetz

- Umlegung der Luftlinien auf das vorhandene Wegenetz
 - **Vorrangrouten und Basisrouten** Stufe 1 und Stufe 2 für den **AlltagsRV**
 - **Vorrangrouten und Basisrouten** Stufe 1 für den **Radtourismus**
 - Basisrouten Stufe 2 für den Radtourismus anhand der Potenzialermittlung (Exkurs)
-
- **Die Zielnetze für den Alltagsradverkehr und den touristischen Radverkehr werden anschließend zu einem Netzkonzept zusammengefügt**



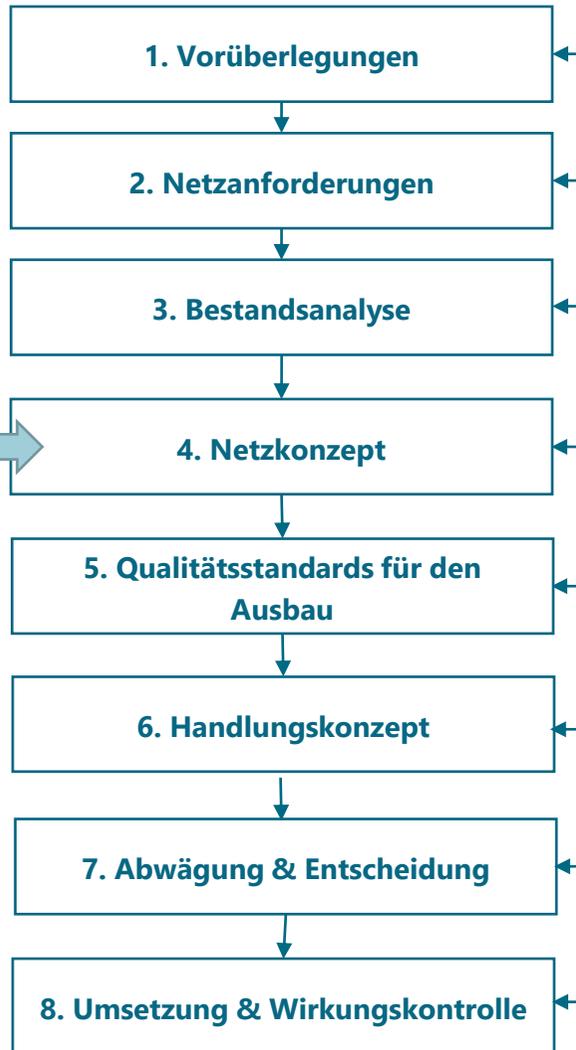


Abb.: Schematische Darstellung zur Darstellung der methodischen Herangehensweise;
Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage: FGSV, 2010, ERA

Alltagsradverkehr

Vorrangrouten

Die Vorrangrouten verbinden die Landeshauptstadt Schwerin als einziges Oberzentrum mit den umliegenden Mittelzentren sowie den Nordwesten der Region in Richtung Lübeck mit Streckenlängen von zumeist bis zu 30 km. Die Vorrangrouten bilden die übergeordneten wichtigsten Radverkehrsachsen des Alltagsradverkehrs ab und werden durch das Netz der Basisrouten ergänzt. Insgesamt haben die Vorrangrouten für den Alltagsradverkehr eine Länge von ca. 350 km.

Basisrouten Stufe 1

Die Basisrouten verbinden für den Alltagsradverkehr in Ergänzung der Vorrangrouten die Erschließung Schwerins als Oberzentrum sowie die Mittelzentren und an Westmecklenburg angrenzende Regionen mit Streckenlängen von zumeist bis zu 30 km. Diese Basisrouten Stufe 1 haben eine Länge von insgesamt ca. 570 km.

Basisrouten Stufe 2

Die Basisrouten Stufe 1 werden durch die „Basisrouten Stufe 2“ für den Alltagsradverkehr erweitert, um im Rahmen einer umfangreichen Angebotsplanung alle weiteren Zentren mit zentralörtlicher Funktion zu erschließen, Lückenschlüsse und weitere vorgesehene straßenbegleitende Radwege an Bundes- und Landesstraßen zu berücksichtigen.

Fahrradtourismus

Die Vorrangrouten bilden die Trassen der fünf überregionalen Radfernwege ab, die für die Zielgruppe der übernachtenden Radwanderer vorgesehen sind. Sie werden durch den Landestourismusverband vermarktet und bilden die übergeordneten wichtigsten touristischen Radrouten ab. Sie werden durch das Netz der touristischen Basisrouten ergänzt. Insgesamt haben die touristischen Vorrangrouten eine Länge von ca. 410 km.

Vorrangrouten

Basisrouten Stufe 1

Die Basisrouten bilden die Trassen der sechs überregionalen Radrundwege ab, die für die Zielgruppe der übernachtenden Radtouristen vorgesehen sind und ergänzen die touristischen Vorrangrouten. Diese Basisrouten werden ebenfalls durch den Landestourismusverband vermarktet und haben eine Länge insgesamt von ca. 780 km.

Basisrouten Stufe 2

Die Basisrouten Stufe 1 werden durch die „Basisrouten Stufe 2“ für den Radtourismus erweitert.

Exkurs folgend

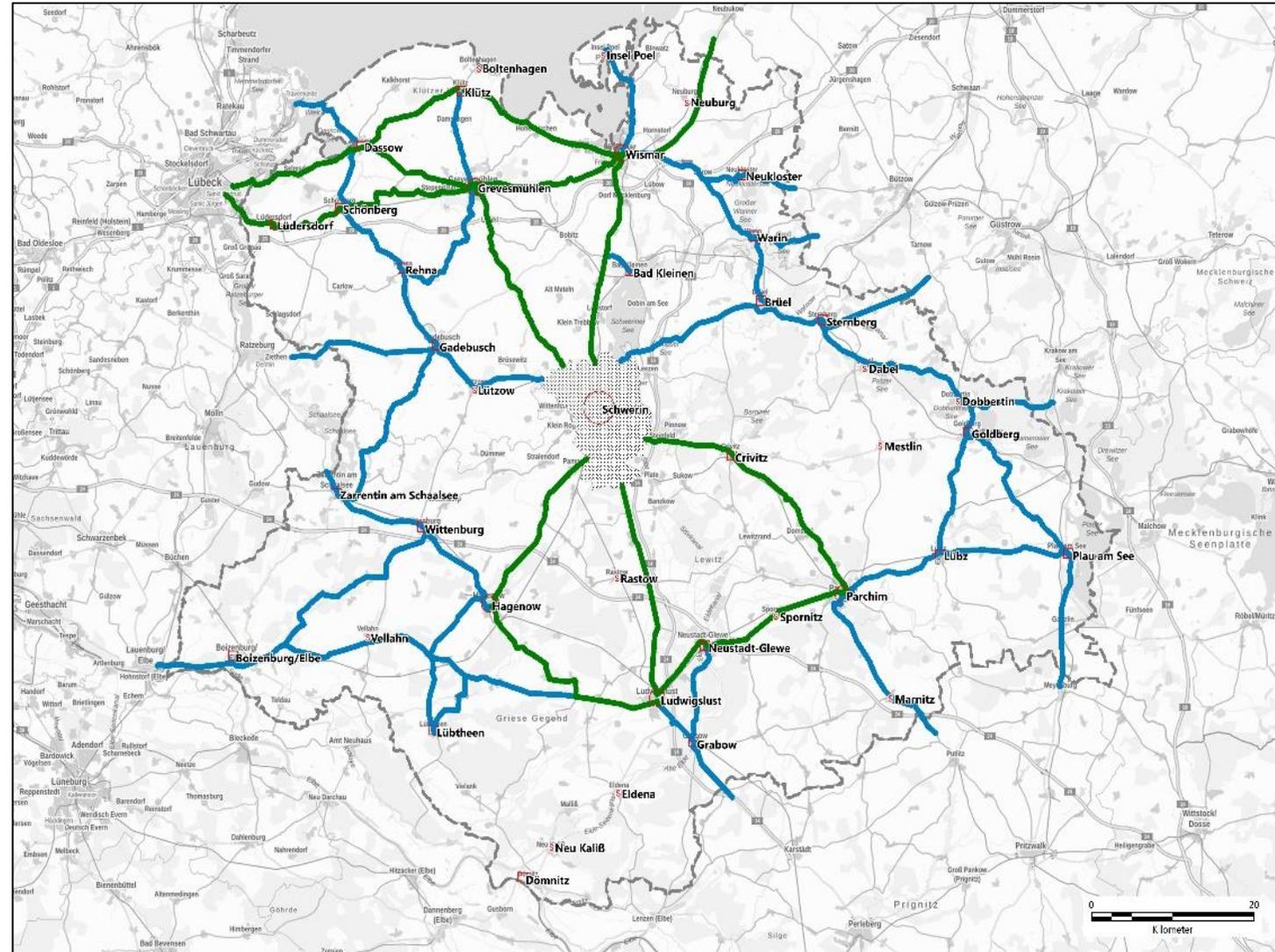
Vorrang- und Basisroutennetzes (Stufe 1)

Vorrangrouten

Basisrouten Stufe 1:

Basisrouten verbinden die zentralen Orte mit einer Entfernung von bis 20 bzw. 30 Kilometern

- | | | |
|---|---|-------------|
| Zentren | | Vorrangnetz |
|  Oberzentrum |  | Basisnetz |
|  Mittelzentrum |  | |
|  Grundzentrum | | |
|  Siedlungsschwerpunkt | | |



Vorrangroutennetz und Basisroutennetz Stufe 1 für den Alltagsradverkehr; (Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: WebAtlasDE)

Vorrang- und Basisroutennetzes (Stufe 1 und 2)

Basisrouten Stufe 2:

ergänzen Netz Stufe 1 mit Verbindungen

aller Zentren, weitere straßenbegleitende Radwege

- Ländlich geprägter Raum
- Angebotsplanung
- E-Mobilität im Radverkehr
- Attraktiver Lebensraum
- Beteiligungsverfahren

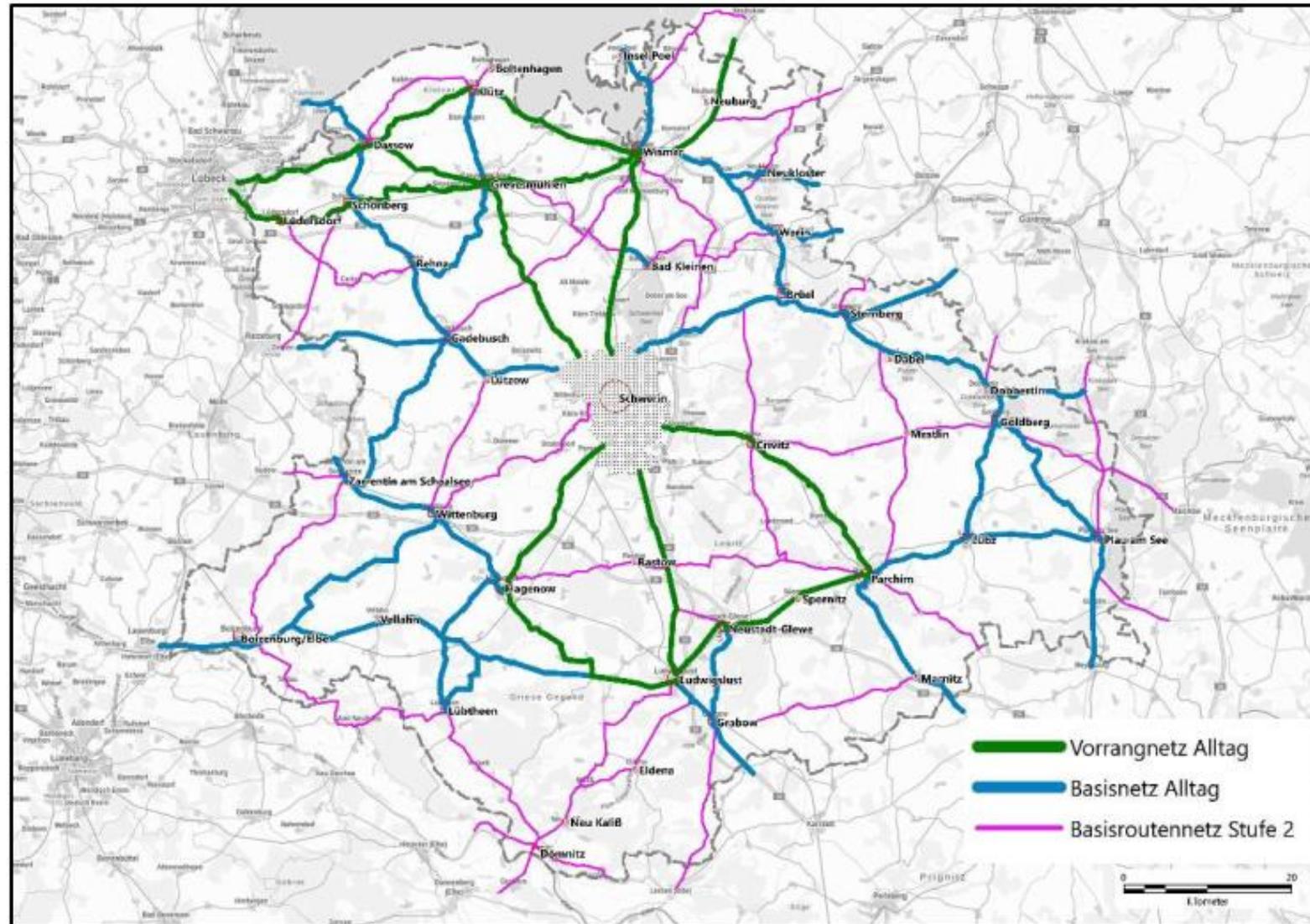


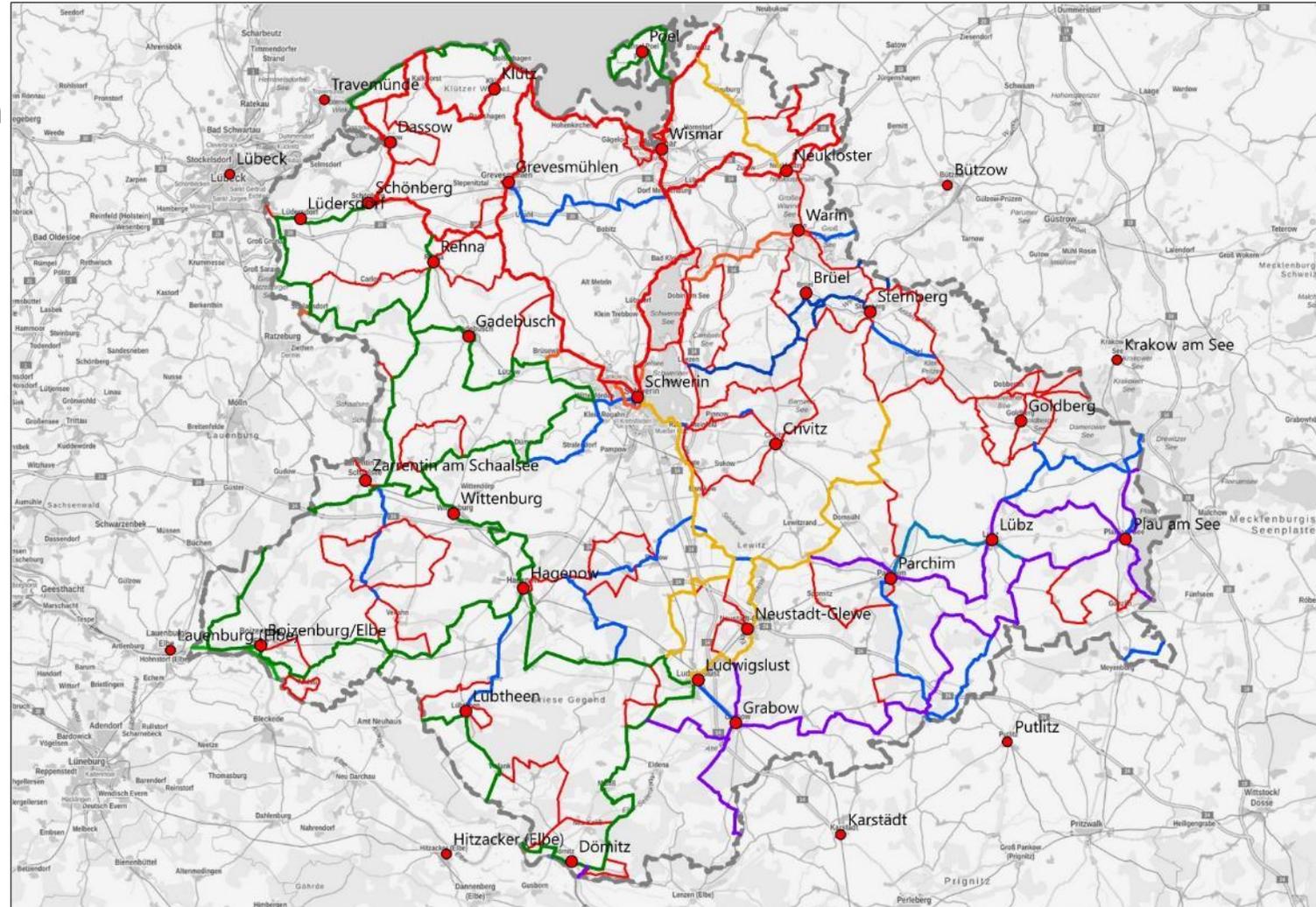
Abb.: Netzkonzept für den Alltagsradverkehr, eigene Darstellung; Kartengrundlage WebAtlasDE)

Netzkonzeption – touristisches Wegenetz

Herangehensweise

- 5 Radfernwege
- 6 überreg. Radrundwege
- 34 regional bedeutsame Radrouten
- 24 regionalen Radwanderwege

- regional_bedeutsame_radtour
- regionaler_radwanderweg
- Westl_Backstein_Rundweg
- Warnowtal_Rundweg
- Residenzstädte_Rundweg
- Mecklenburgischer_Seen_Rundweg
- Eldetal_Rundweg
- Elbetal_Schalsee_Rundweg
- Ostseeküsten_Radweg
- Mecklenburgischer_Seen_Radweg
- Hamburg_Rügen
- Elberadweg



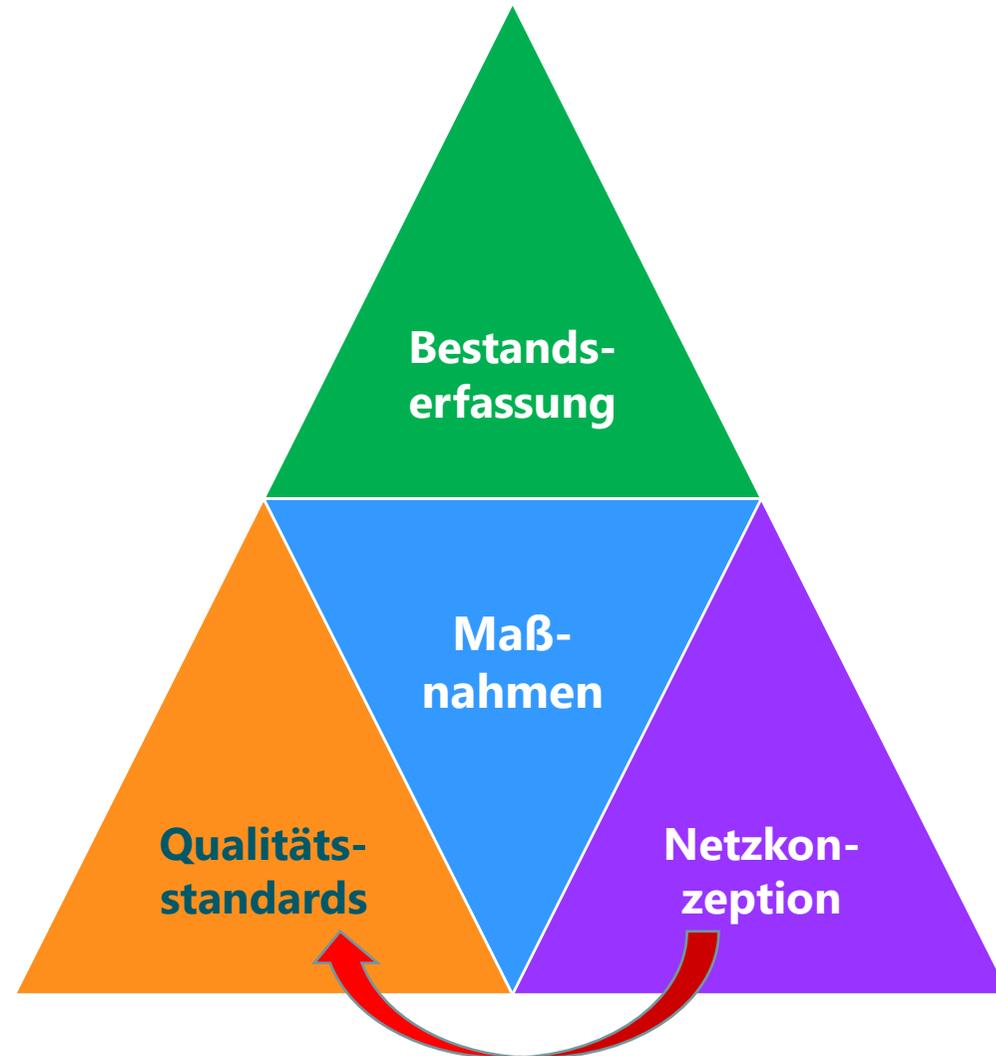
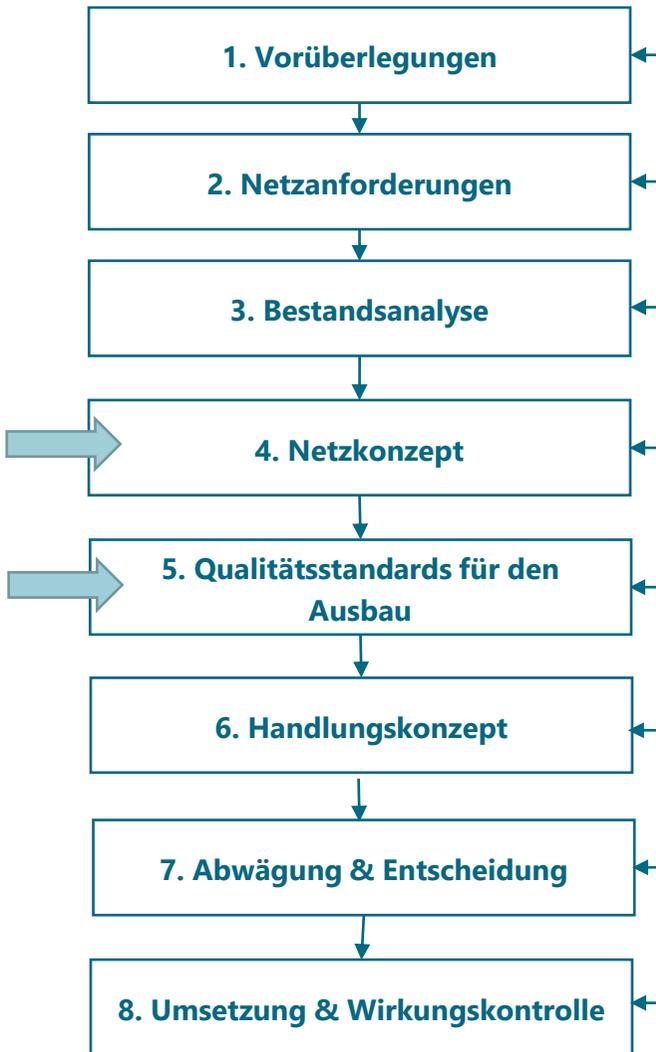
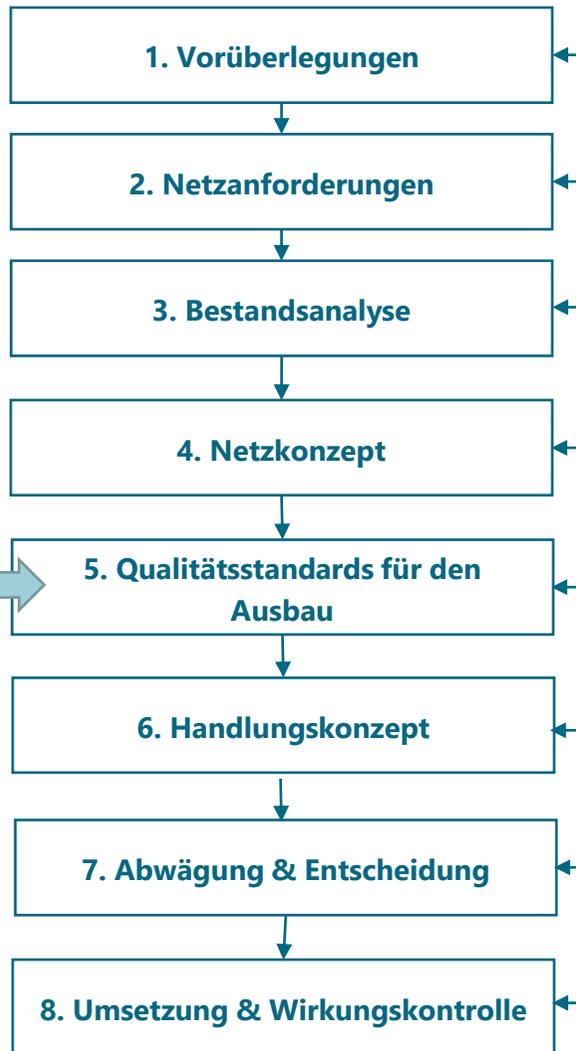


Abb.: Schematische Darstellung zur Darstellung der methodischen Herangehensweise;
Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage: FGSV, 2010, ERA



Anlagentyp	Ortslage	Basisrouten- netz	Vorrangrouten- netz
Schutzstreifen (ausschließlich Markierung)	Innerorts	1,50 m	2,00 m
	Außerorts	-	-
Radfahrstreifen (einschließlich Markierung)	Innerorts	2,25 m	2,75
	Außerorts	-	-
Einrichtungsrادweg (getrennte Führung von Rad- und Fußweg)	Innerorts	2,00 m	2,50 m
	Außerorts	(2,00 m)*	(2,50 m)*
Zweirichtungsrادweg (getrennte Führung von Rad- und Fußweg)	Innerorts	3,00 m	3,50 m
	Außerorts	(3,00 m)*	(3,50 m)*
Gemeinsamer Geh- und Radweg beidseitig	Innerorts	(2,50 m)**	-
	Außerorts	2,50 m	3,00 m
Gemeinsamer Geh- und Radweg einseitig	Innerorts	(2,50 m)**	-
	Außerorts	2,50 m	3,50 m
Fahrradstraße	Innerorts	4,00 m	4,00 m
	Außerorts	4,00 m	4,00 m

Abb.: Schematische Darstellung zur Darstellung der methodischen Herangehensweise;
Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage: FGSV, 2010, ERA

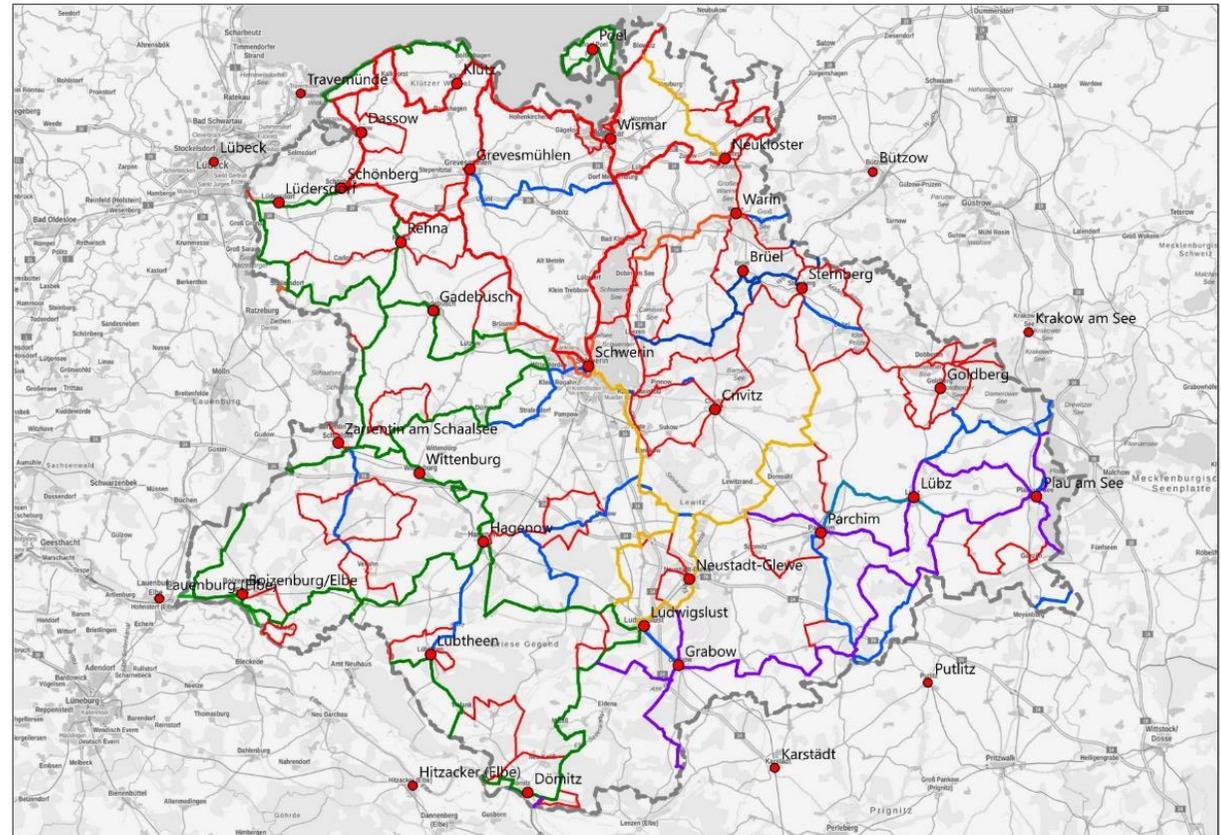
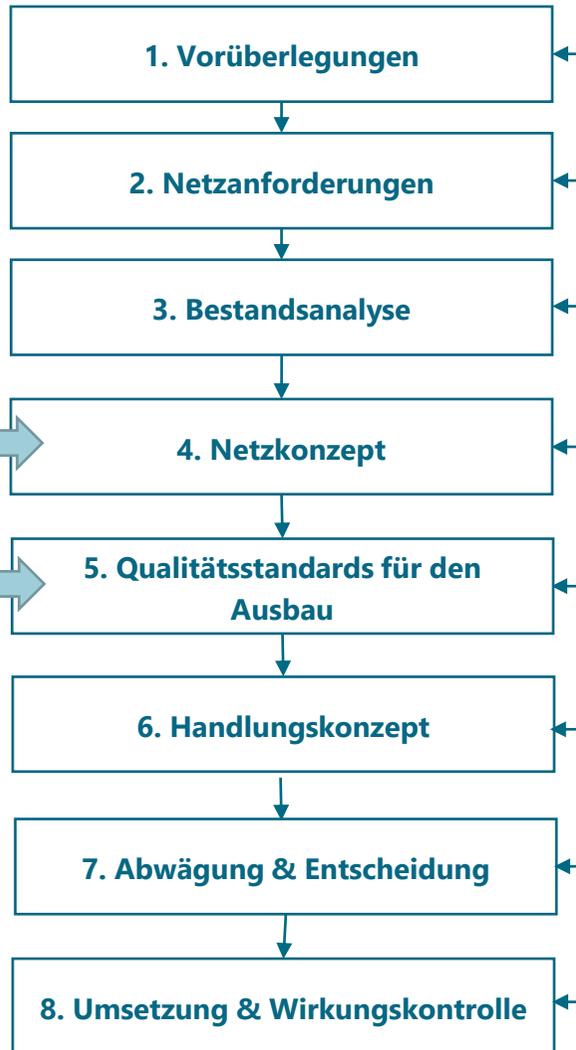


Abb.: Schematische Darstellung zur Darstellung der methodischen Herangehensweise;
Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage: FGSV, 2010, ERA

Vorrang - Basisrouten im Radtourismus

Basisrouten Stufe 1

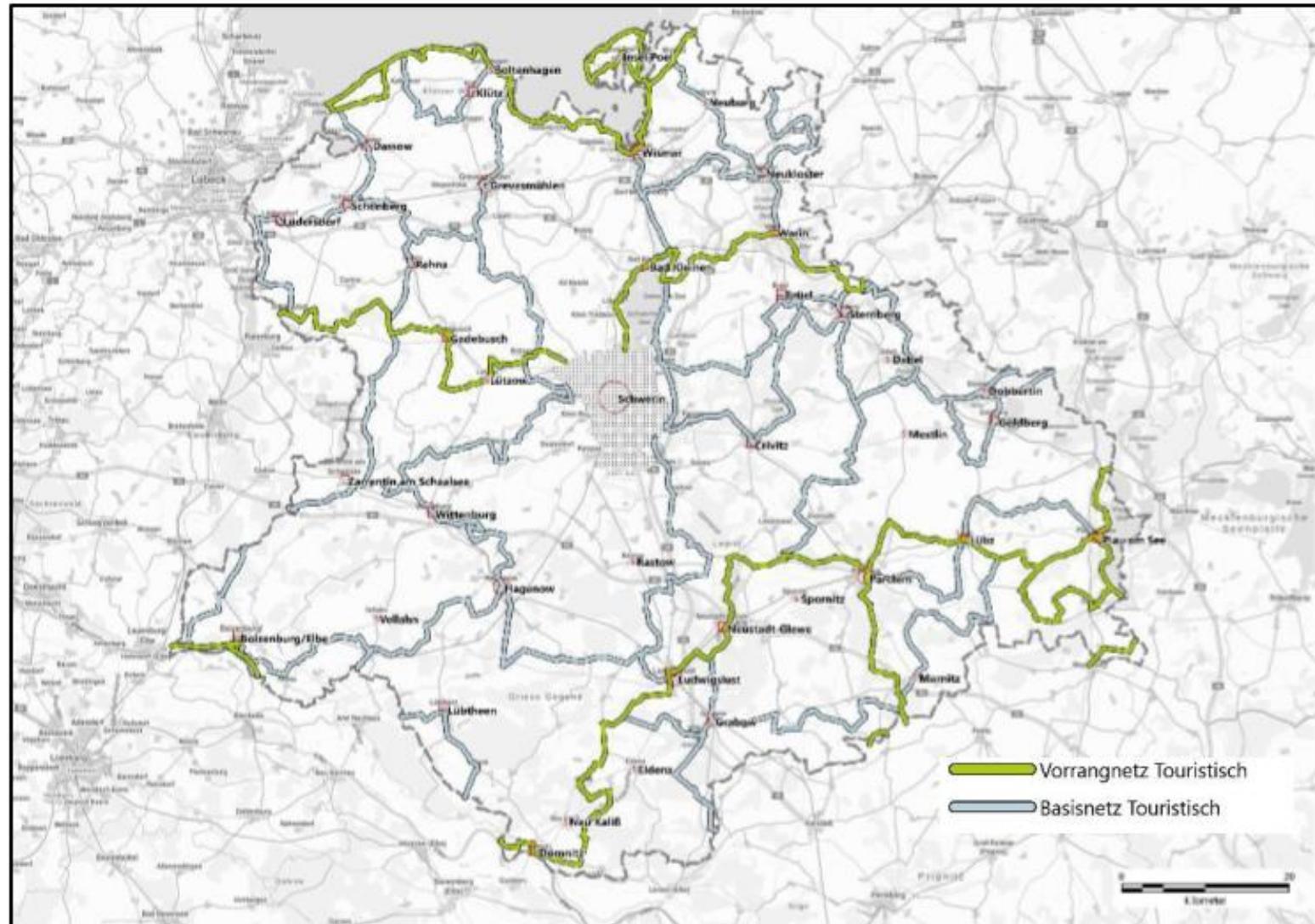


Abb.: Netzkonzept für den Fahrradtourismus,
eigene Darstellung; Kartengrundlage WebAtlasDE)

Alltagsradverkehr Vorrang- und Basisrouten Stufe 1 und Stufe 2

Fahrradtourismus Vorrang- und Basisrouten Stufe 1

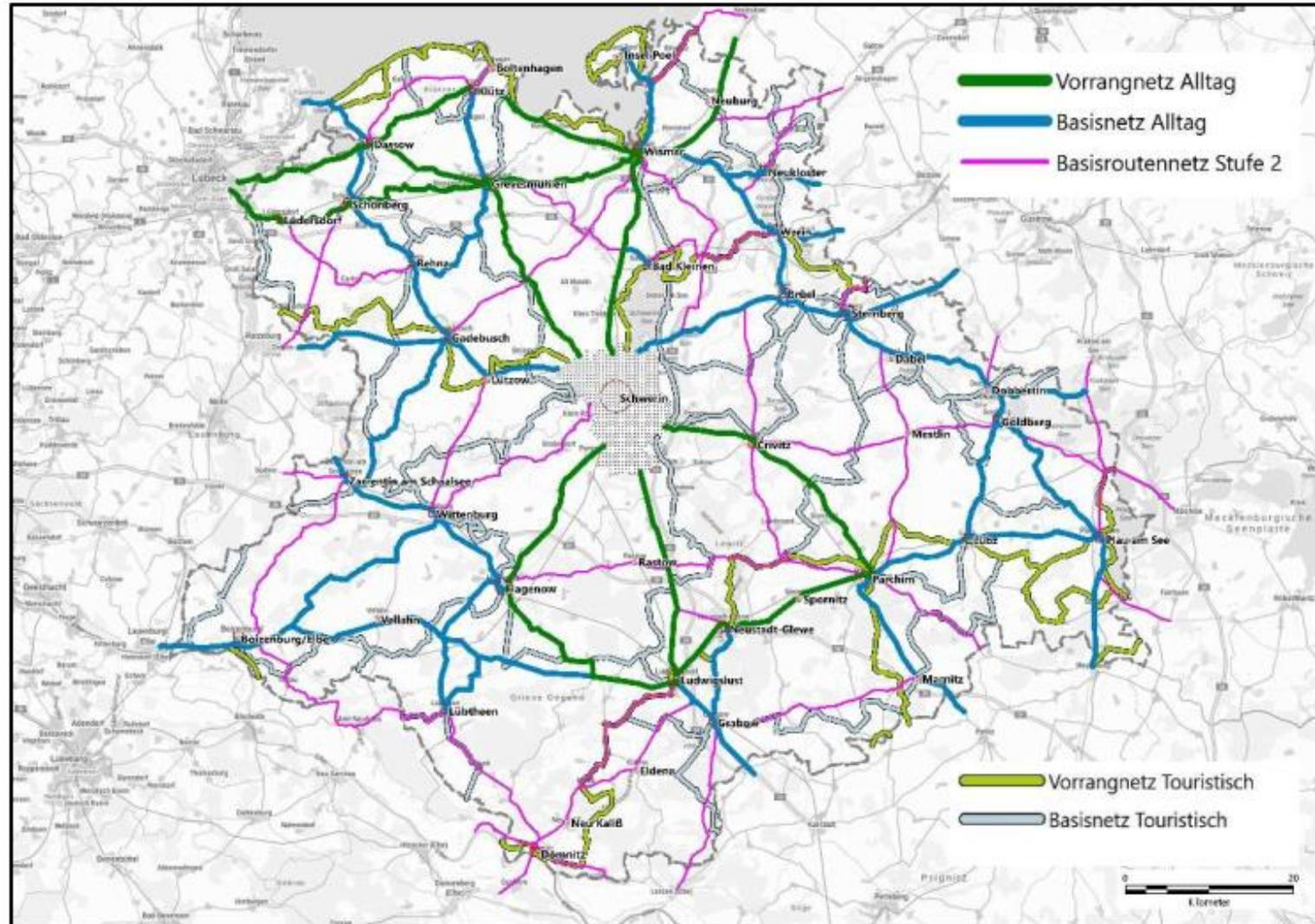


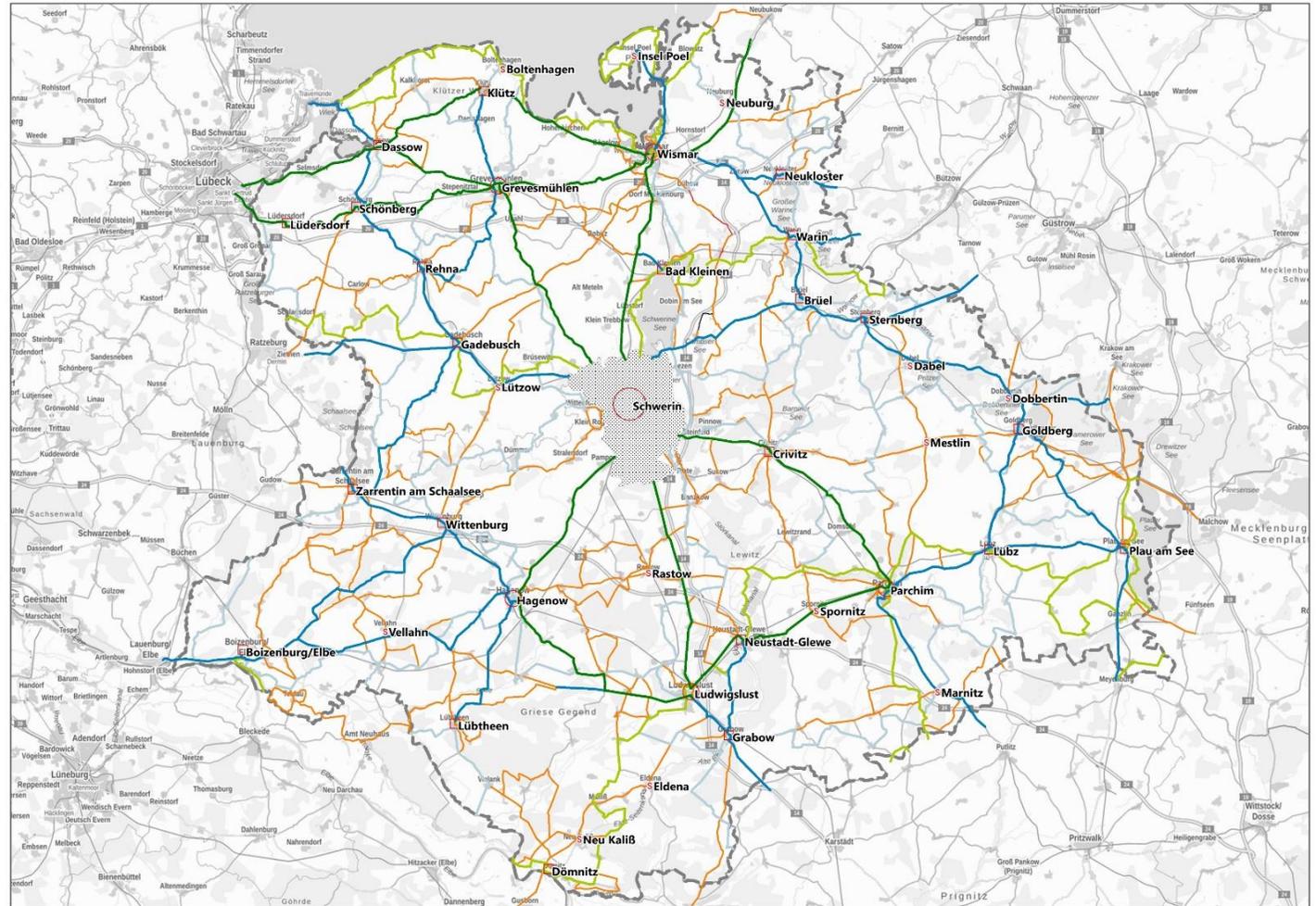
Abb.: Netzkonzept für den Fahrradtourismus, eigene Darstellung; Kartengrundlage WebAtlasDE)

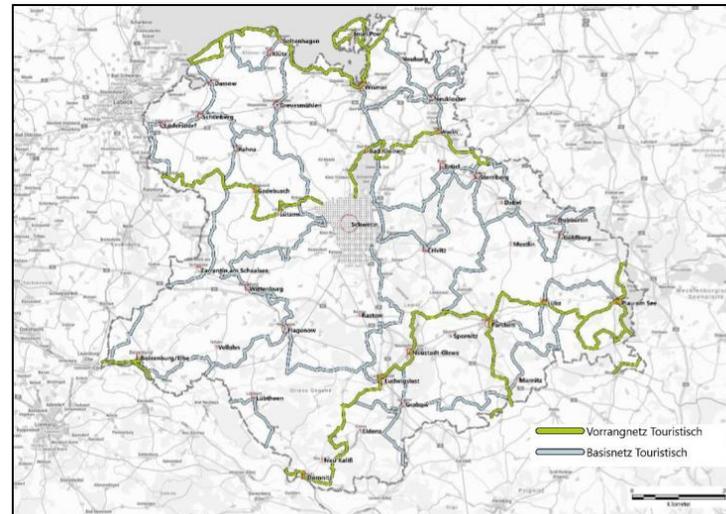
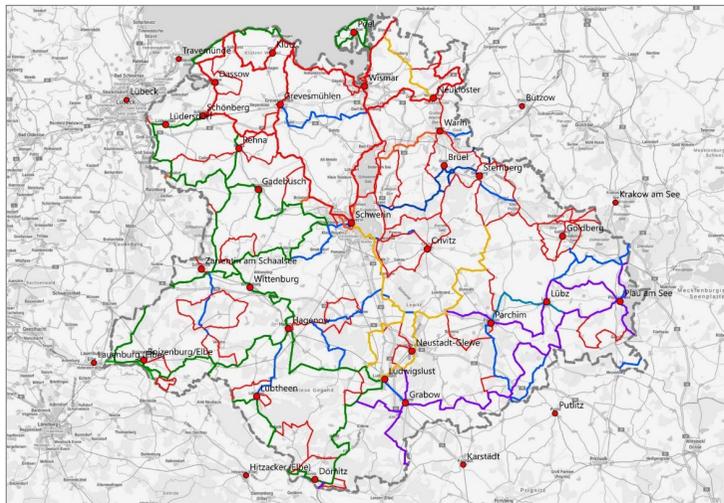
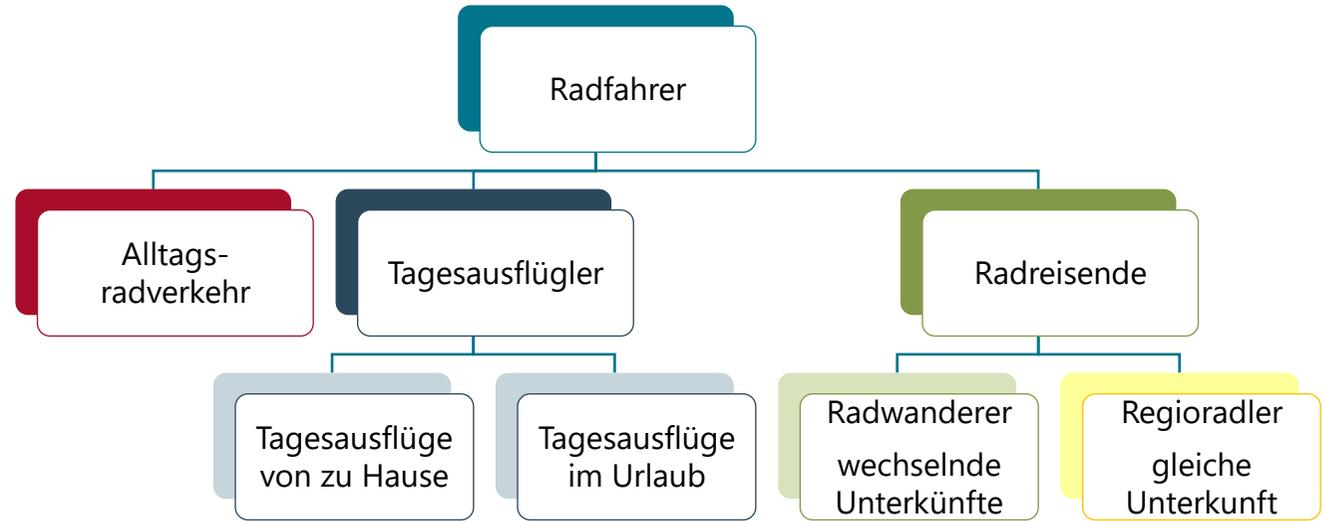
Wunschliniennetz

Vorrang- und Basisroutennetzes (Stufe 1 und 2) für den Alltagsradverkehr sowie Vorrang- und Basisroutennetzes (Stufe 1) für den Radtourismus

Und weitere Radrouten ohne Zuordnung

-  Vorrangnetz Touristisch
-  Basisnetz Touristisch
-  Vorrangnetz
-  Basisnetz
-  Bestandsnetz

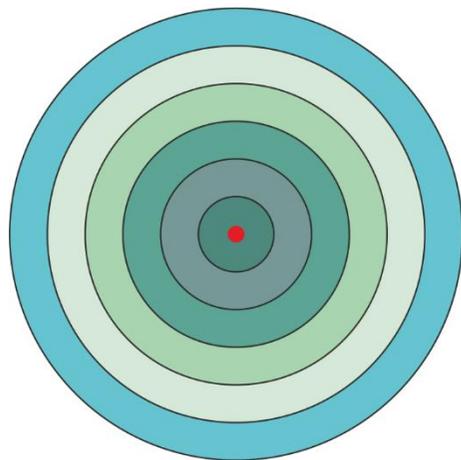




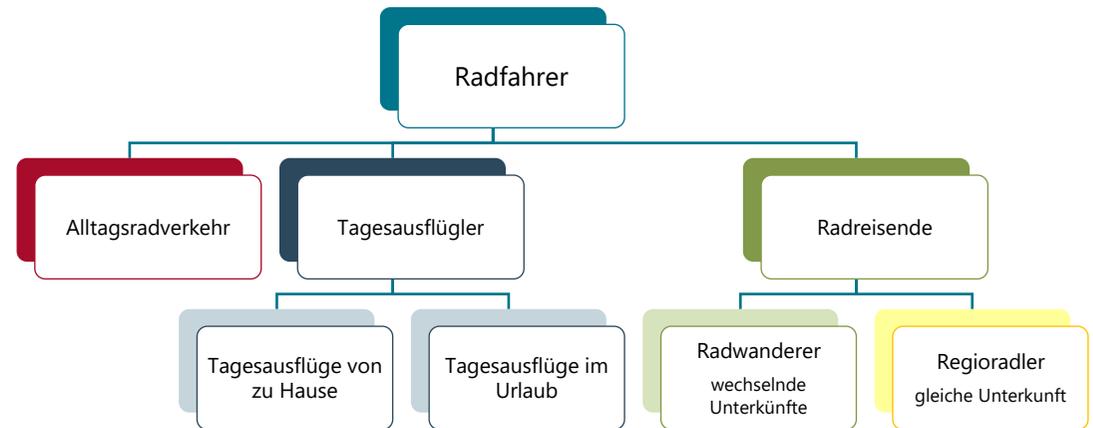
- 34 reg. bedeutsame Radtouren
- Informationen aus Bestandserfassung
- Vorrang- und Basisrouten Alltagsradverkehr
- Beteiligungsverfahren

Grundlagen

- Tagesreisetourismus von zu Hause und im Urlaub
- Betrachtung „Quellen“ des Tagesreisetourismus (Einwohnerzahlen, Verteilung, Siedlungsdichte, etc.) von zu Hause und im Urlaub (Gastgeber)
- Betrachtung „Ziele“ – touristische Points of Interest

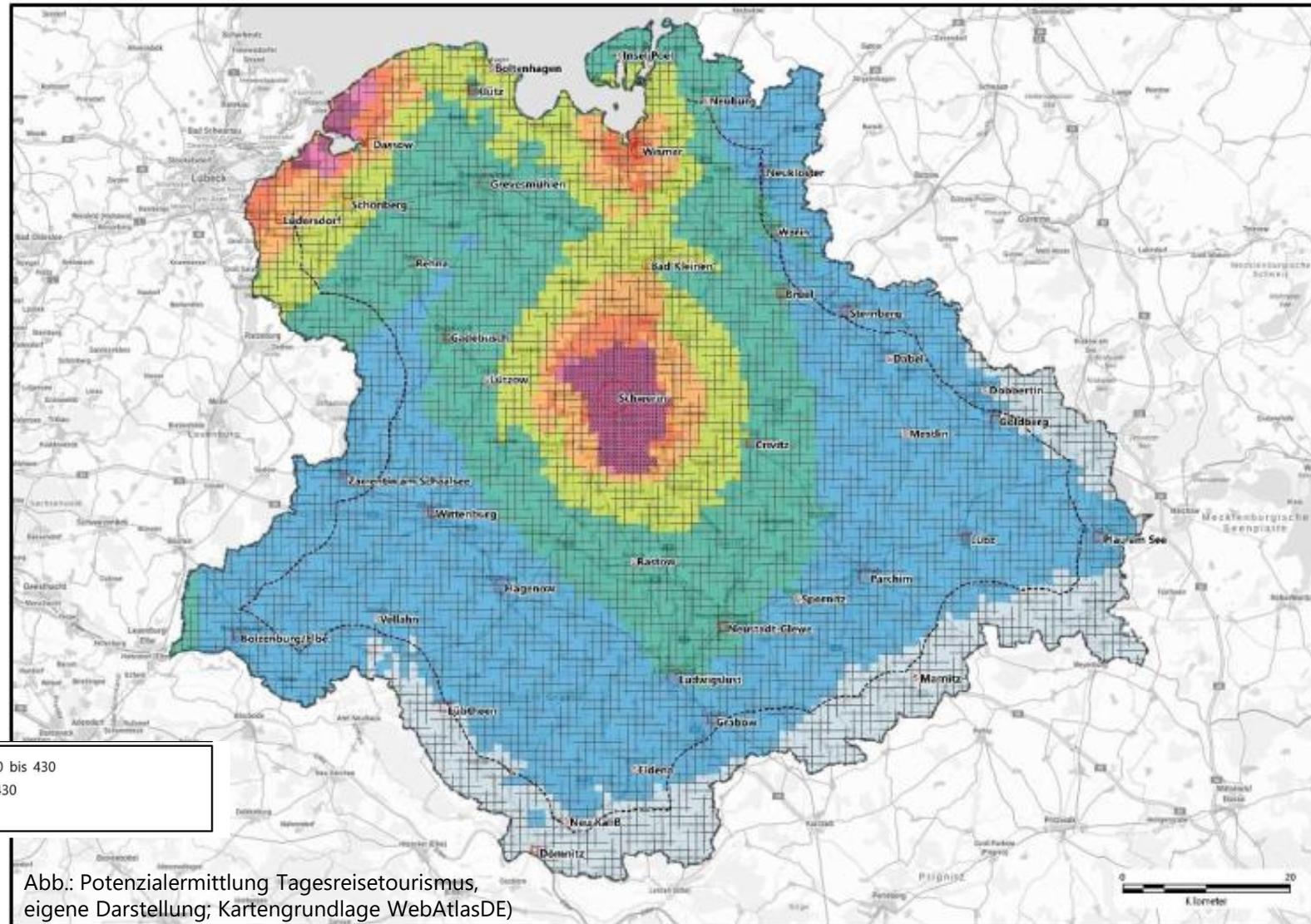


- Zellschwerpunkt
- Radius 5km
- Radius 10km
- Radius 15km
- Radius 20km
- Radius 25km
- Radius 30km



Potentialanalyse für tagestouristische Radreisen

Basisrouten Stufe 2 für den Fahrradtourismus - Potenzialermittlung



Datenblätter der touristischen Routen

„Schlösser und Meer im Klützer Winkel“ (Nr. 2)



Die Steckbriefe dienen als übersichtliche Information zu den 34 regional bedeutsamen Radtouren, die dem Radwegekonzept 2009 (RRK 2009) zu entnehmen sind. Nachfolgende Auswertungen bilden die Grundlage zur Zuordnung einzelner Strecken in das Basisroutennetz, bzw. als Grundlage zur Festlegung von Trassenoptimierungen. Im Rahmen der Bestandserfassung im Jahr 2020 wurden anhand standardisierter Bewertungskategorien Daten zum Ausbaustandard und -zustand aufgenommen. Die Ergebnisse der tagestouristischen Potentialermittlung ergänzen diese Darstellungen.

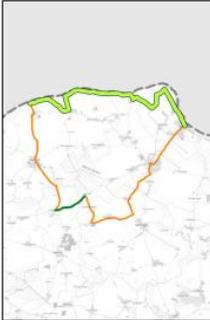
Die 36 km lange Rundtour „Schlösser und Meer im Klützer Winkel“ führt durch die „Goldene Aue“ Mecklenburgs - eines der fruchtbarsten Gebiete Norddeutschlands - über Klütz, Kalkhorst und das Ostseebad Boltenhagen.

Besondere touristische Ziele sind die Städte Klütz und Kalkhorst mit ihren Schlössern, die reetgedeckten niederdeutsche Hallenhäuser in Art Boltenhagen und das Ostseebad Boltenhagen mit seiner Seebrücke, der Strandpromenade und einer interessanten Bäderarchitektur.

Abstecker können sich zum Muschelmuseum in Damshagen und zum Steinzeitdorf in Kussow. Gesundheitsbewusste können im Bio- und Gesundheitshotel Gutshaus Stellschagen unterkommen.

Datenblätter der touristischen Routen

„Schlösser und Meer im Klützer Winkel“ (Nr. 2)



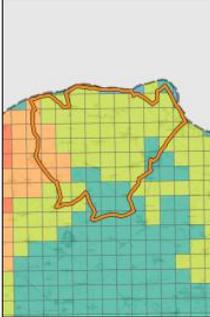
Netzzuordnung der Vorrang- und der primären Basisrouten (Stufe 1)

- Vorrangroutennetz für Alltagsradverkehr Radtourismus
- Basisroutennetz für Alltagsradverkehr Radtourismus
- Keine Netzategorie (nicht zugeordnete Strecken)

Trassengleiche Streckenabschnitte mit unterschiedlichen Zuordnungen werden der Vollständigkeit halber dargestellt, es ist der jeweils höhere Ausbaustandard vorgesehen

Gemeindegrenzen:

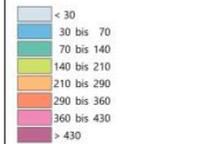
Stadt Klütz, Damshagen, Roggenstorf, Kalkhorst, Boltenhagen



Potenzialermittlung

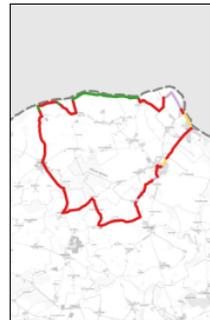
Dargestellt wird das touristische Radverkehrspotenzial (in Radfahrten pro Jahr), das sich ausgehend von Einwohnerzahl, Übernachtungsmöglichkeiten, Sehenswürdigkeiten, Naturschutzgebieten und weiteren Anziehungspunkten für den touristischen Radverkehr ergibt.

Hohe Werte bedeuten hohes Potenzial.



Datenblätter der touristischen Routen

„Schlösser und Meer im Klützer Winkel“ (Nr. 2)

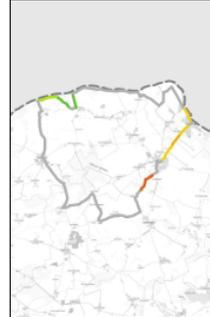


Führungsform

Dargestellt wird die Führung des Weges, auf dem die Touristische Route verläuft. Dabei werden die nachstehenden 8 Kategorien unterschieden.

Für die Benutzungspflicht straßenbegleitender Radwege stehen weitere Informationen im Kataster zur Verfügung.

—	eigenständiger Radweg
—	Gemeinsamer Geh- und Radweg
—	Getrennter Geh- und Radweg
—	Straßenbegleitender Radweg
—	Straßennutzung
—	Gehweg, Radfahrer frei
—	Fahrradstraße
—	sonstiges



Wegebreite

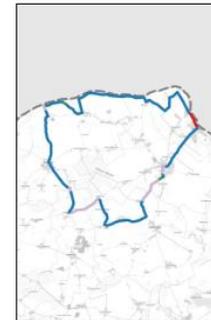
Dargestellt wird die bauliche Breite des Weges, auf dem die Touristische Route verläuft.

Dabei werden die nachstehenden 8 Kategorien unterschieden:

—	≥ 3,5m
—	3,0 – < 3,5 m
—	2,5 – < 3,0 m
—	2,0 – < 2,5 m
—	1,5 – < 2,0 m
—	1,25 – < 1,5 m
—	< 1,25 m
—	Fahrbahn/Weg

Datenblätter der touristischen Routen

„Schlösser und Meer im Klützer Winkel“ (Nr. 2)

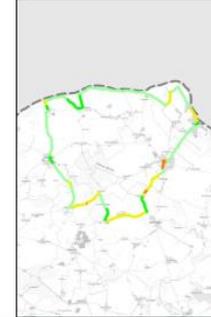


Wegoberfläche

Dargestellt wird die Art der Wegoberfläche, auf dem die Touristische Route verläuft.

Dabei werden die 6 nachstehenden Kategorien unterschieden:

—	Asphalt
—	Beton (Guss und Platten)
—	Wassergebundene Decke
—	Platten / Pflaster / Naturstein
—	Holz/ Stahl
—	Rasengittersteine, Sand, Schotter, Kopfsteinpflaster



Befahrbarkeit

Dargestellt wird eine Einschätzung der Befahrbarkeit bzw. des Komforts des Weges, auf dem die Touristische Route verläuft.

Dabei werden die nachstehenden 5 Kategorien unterschieden:

—	sehr gut
—	gut
—	mäßig
—	schlecht
—	unbefahrbar

Festlegung Basisrouten Stufe 2
Tagestouristische Angebote
Betrachtung der 34 reg. bed. Radtouren
Trassenoptimierungen

künftige Aufgabe für Planungsverband
Nutzung ges. Datenlage/ regionale Akteure
Neuentwicklungen, Optimierungen, Bestand

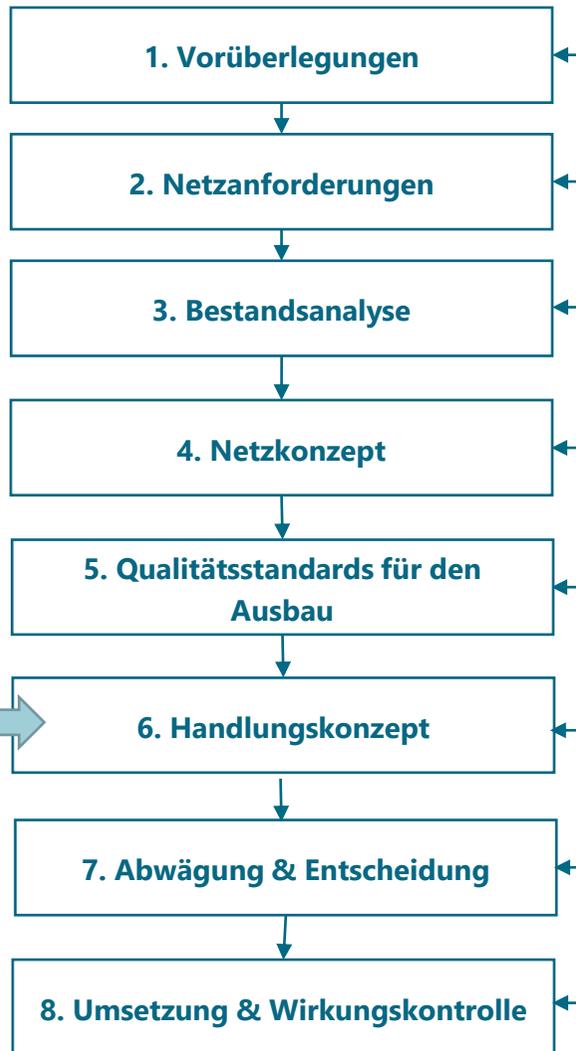


Abb.: Schematische Darstellung zur Darstellung der methodischen Herangehensweise;
Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage: FGSV, 2010, ERA

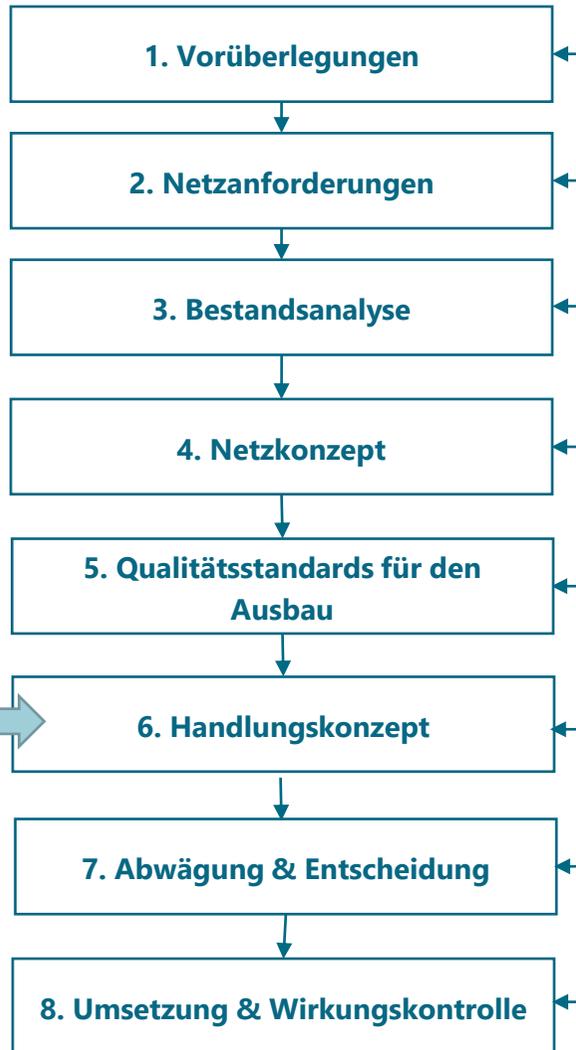


Abb.: Schematische Darstellung zur Darstellung der methodischen Herangehensweise;
Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage: FGSV, 2010, ERA

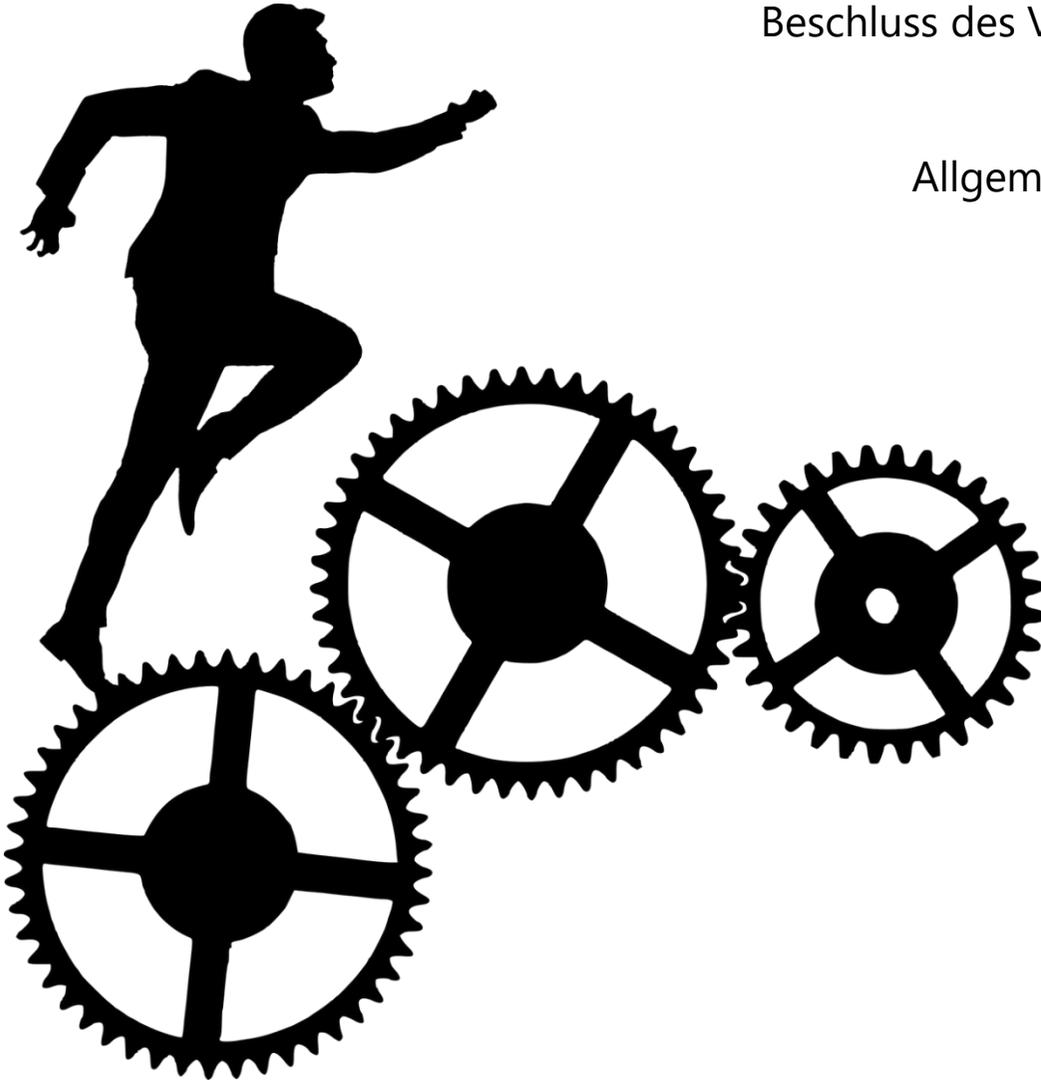
Beschluss des Vorstandes 16.02.21

Allgemeine Handlungsempfehlungen

Maßnahmenableitung und Priorisierung

Kostenschätzung

Beispielhafte Maßnahmenableitung

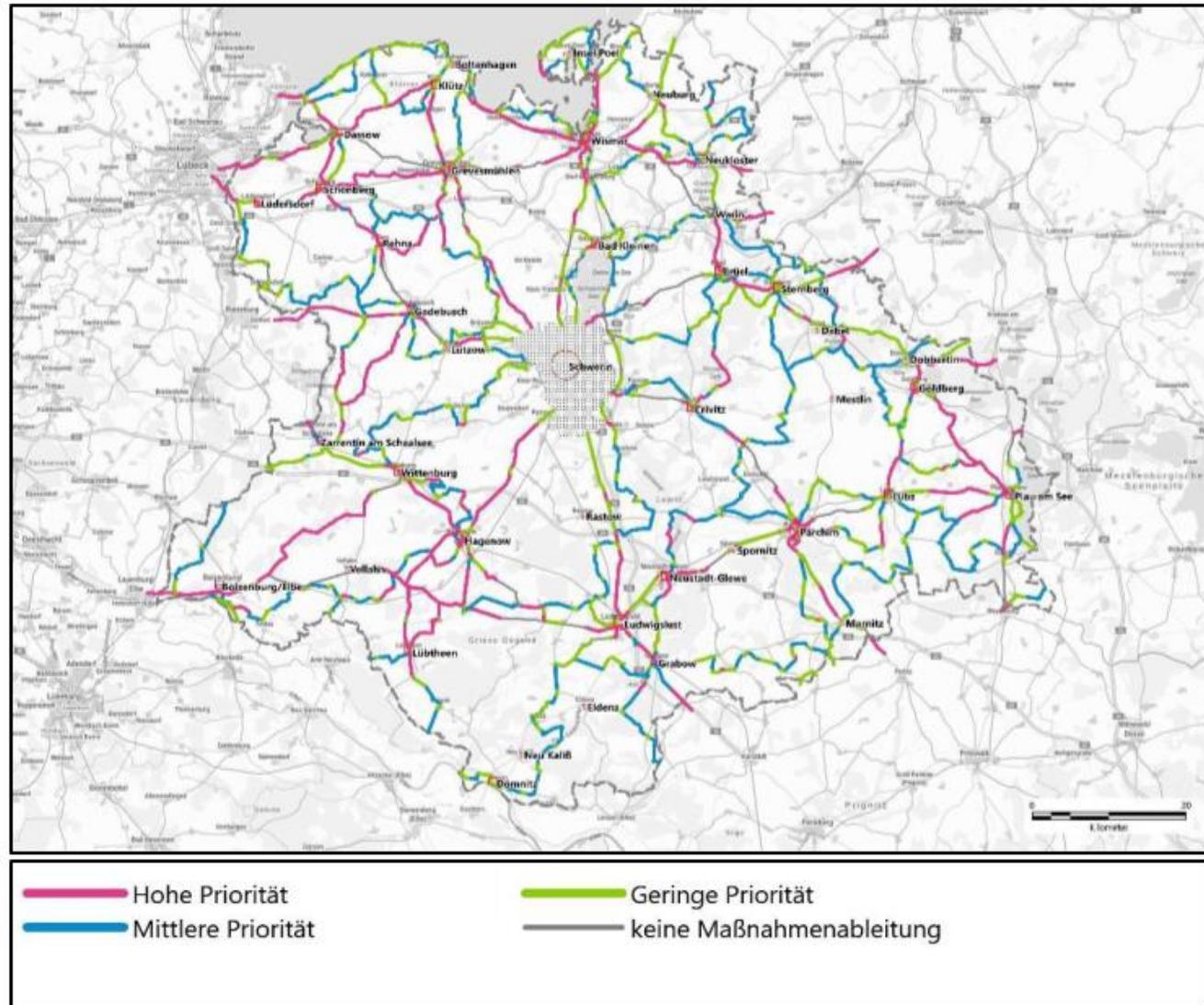


Allgemeine Handlungsempfehlungen

- Evaluation der 34 regional bedeutsamen Radrouten
- Sicherheitsbezogene Maßnahmen
 - Querungen
 - Poller und Umlaufschranken
 - Einengungen und Hindernisse
 - Punktuelle Gefahrenstellen und einmalige Oberflächenschäden
- Weitere Maßnahmen im Rahmen einer Angebotsplanung
 - Vereinheitlichung der Radverkehrswegweisung
 - ruhender Radverkehr/ Abstellanlagen
 - Fahrrad- E-Mobilität
 - Verknüpfung mit anderen Verkehrsarten
 - laufendes Qualitätsmonitoring
 - ergänzende nahräumige Radwegkonzepte
 - touristische Begleitinfrastruktur
 - Radverkehrsmessungen und Befragungen

Radverkehrskonzeption und Radwegkonzeption

Prioritäten der abgeleiteten Maßnahmen



konkrete Handlungsempfehlungen



- Informationen zum Ausbauzustand und Ausbaustandard aus der Bestandserfassung
- Qualitätsstandards für die Radwegeinfrastruktur Westmecklenburgs
- Netzkonzeption mit Vorrang- und Basisrouten
 - tabellarischen Grundlagendaten
 - Standardisierter datentechnischer Abgleich der Parameter
 - Erste Maßnahmenableitung zur Kenntlichmachung der Handlungsbedarfe
 - Prüfung der Einzelmaßnahmen/Umsetzungsmöglichkeiten
 - Kostenschätzung

konkrete Handlungsempfehlungen



Anzahl Maßnahmen

Alltagsradverkehr Vorrangrouten: 282

Alltagsradverkehr Basisrouten Stufe 1: 420

Fahrradtourismus Vorrangrouten: 250

Fahrradtourismus Basisrouten Stufe 1: >1.000

- Maßnahmenprioritäten: hoch, mittel, gering
- Prioritätenfestlegungen: Vorrang- und Basisrouten, Verkehrssicherheit und Fahrkomfort
 - Verkehrssicherheit: Führungsform, Unfalldaten, Gefahrenstellen, Querungsstellen, etc.
 - Fahrkomfort: Breite und Oberfläche

konkrete Handlungsempfehlungen



Maßnahmenunterscheidung:

- Kategorie/Art der Maßnahmen
- Priorität
- Umsetzungshorizont

Kategorien:

Ausbau/ Bau straßenbegleitende Radwege
Ausbau/ Bau weitere Radverkehrsanlagen
Änderungen der Führungsform

Durchgängiges Netz

Zeitgleicher Beginn unterschiedlicher Maßnahmen
unterschiedlicher Realisierungshorizonte und Prioritäten

konkrete Handlungsempfehlungen



Weitere Umsetzungsempfehlungen:

- Bevorzugung von Maßnahmen, deren Priorität auf sicherheitsrelevanten Kriterien beruhen
- Bevorzugung von Maßnahmen mit geringem Aufwand und hoher Priorität
- Bevorzugung von Maßnahmen, deren Umsetzung eine durchgängig gleiche Qualität/Verbindung ermöglicht
- Berücksichtigung bestehender Planungen/laufender Maßnahmen
- Verfügbare Finanzmittel
- Wegedetektiv

Kostenschätzung

**150EUR (netto)/ pro
Quadratmeter**

	Außerorts	Innerorts	Nettokosten
Vorrangrouten Alltag	9.825.329 €	13.949.282 €	23.774.611 €
Basisnetz Stufe 1 Alltag	24.026.311 €	18.433.406 €	42.459.716 €
Vorrangrouten Tourismus	16.271.976 €	3.651.838 €	19.923.813 €
Summe	50.123.615 €	36.034.526 €	86.158.141 €



Vorrangrouten Alltag: 343km Länge, 282 Maßnahmen
191 km Maßnahmen Aus-/Neubau

Vorrangrouten Tourismus: 413km Länge, 250 Maßnahmen
152 km Maßnahmen Aus-/Neubau

Basisrouten Stufe 1 Alltag: 572 km Länge, 420 Maßnahmen
157 km Maßnahmen Aus-/Neubau

Basisrouten Stufe 1 Tourismus: 781 km Länge, > 1.000 Maßnahmen
* 116 km Maßnahmen Aus-/Neubau

"Dieses Foto" von
Unbekannter Autor ist
lizenziert gemäß [CC BY-SA](#)

PAUS





Gruppe A:

Netzkonzeption der touristischen Basisrouten der Stufe 2 und wegweisende Beschilderung für den Radverkehr

Gruppe B:

Umgang mit Maßnahmen – Umsetzungsreihenfolge





- Hintergrund zur Konzeption der Basisrouten 2 für den Tagesreisetourismus
- Konzeptionelle Grundlagen
- Aufgabenstellung
- Zusammenhang zur wegweisenden Beschilderung
- Ergänzung: Knotenpunktwegweisung

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (1998):
Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr

Evaluierung FGSV- Merkblatt

u.a. haben folgende Bundesländer eigene Handlungsempfehlungen:

- Rheinland Pfalz (HBR Rheinland Pfalz)
- Nordrhein-Westfalen (HBR Nordrhein-Westfalen)
- Brandenburg (HBR Brandenburg)

-> Weitere Regelungen für einzelne Bundesländer





Abb. 7: Hinführung zu einer touristischen Route



Abb. 10: Gestaltung und Bemaßung von Zielwegweisern (Beispiel)

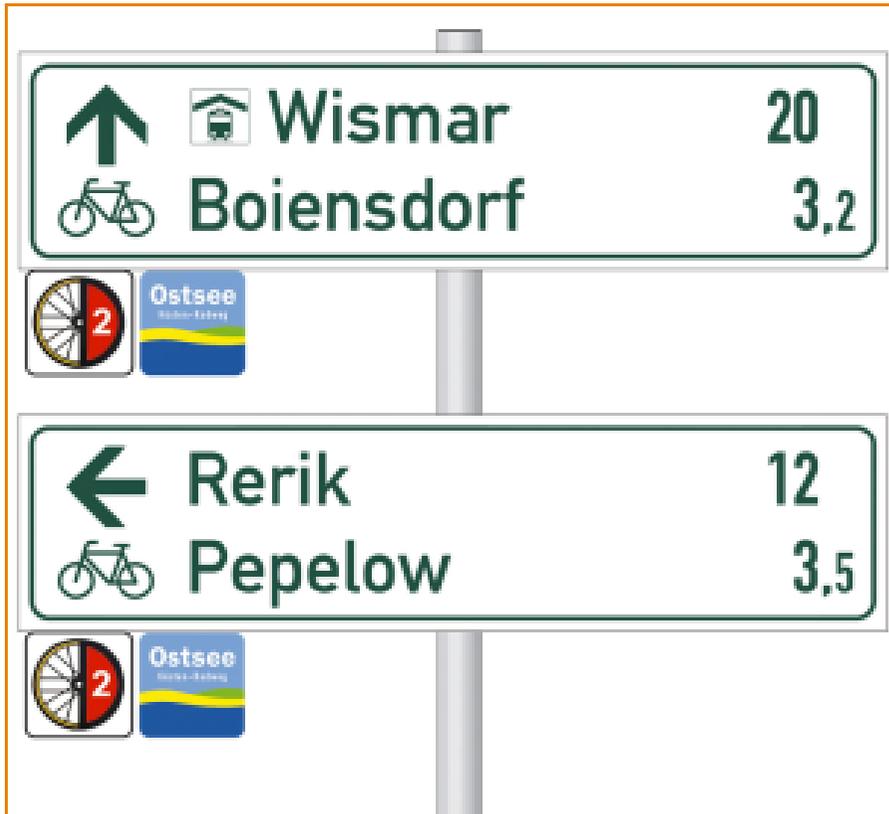


Abb. 2: Tabellenwegweiser mit Routenpiktogrammen

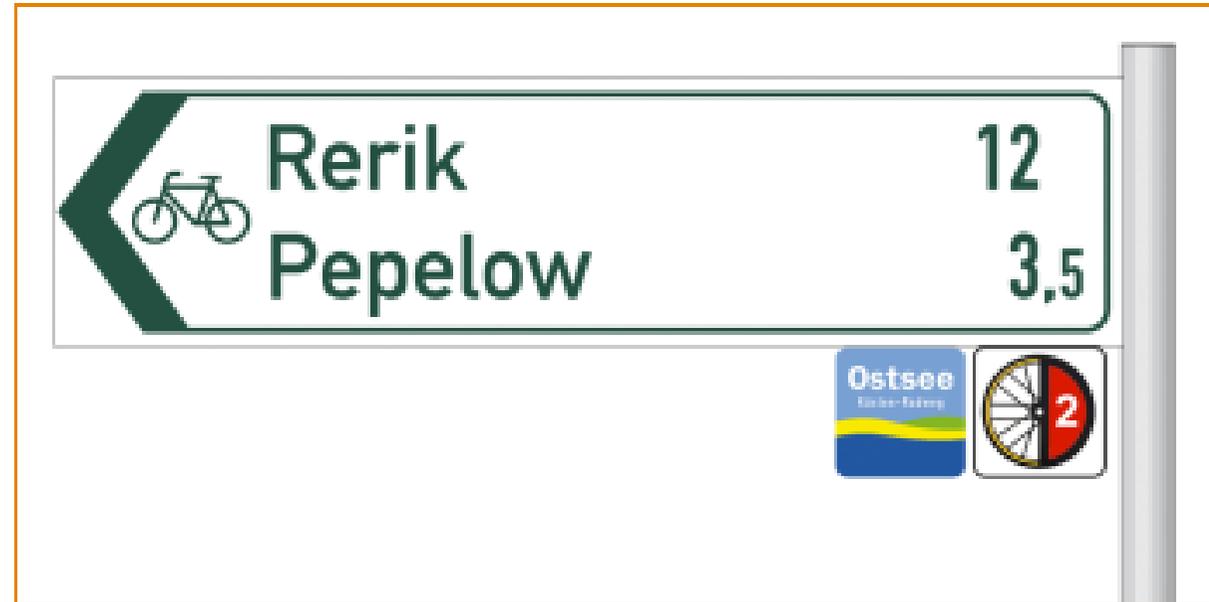


Abb. 4: Pfeilwegweiser mit Routenpiktogramm

Quelle: hbr Brandenburg



FGSV- konforme RV-wegweisung
PLUS Knotenpunktwegweisung

Karte der Region
mit Knotenpunkten

Knotenpunkt-Nummer

Wegweisung zu den
nächsten Knotenpunkten

Kombination aus Ziel- und Knotenpunktwegweisung

- 🚲 Geeignet für dichte Radwegnetze in einer Region, die eine Mindestgröße hat
- 🚲 Schilderstandorte erhalten Nummern
- 🚲 Routenwegweisung wird mit Nummern umliegender Knoten ergänzt
- 🚲 Standardisierte Infotafeln zeigen die umliegenden Knoten
- 🚲 Zusätzliche Orientierung für Gäste

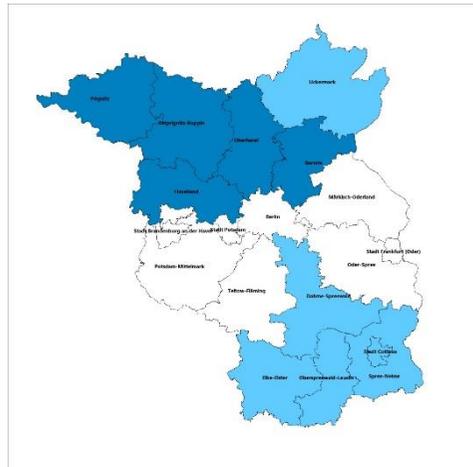


Foto: Büro Radschlag GbR

...als notwendiger Bestandteil der Knotenpunktwegweisung am Beispiel Landkreis Barnim

- 🚲 Sind an jedem Knotenpunkt notwendig
- 🚲 Sind standardisiert
- 🚲 Knotenpunktnummer und Standortanzeige
- 🚲 Kartendarstellung, Infos zur KP-WW
- 🚲 Befestigung am Wegweiser oder separaten Standort



Knotenpunktwegweisung - große Infotafeln

Knotenpunktwegweisung Barnim

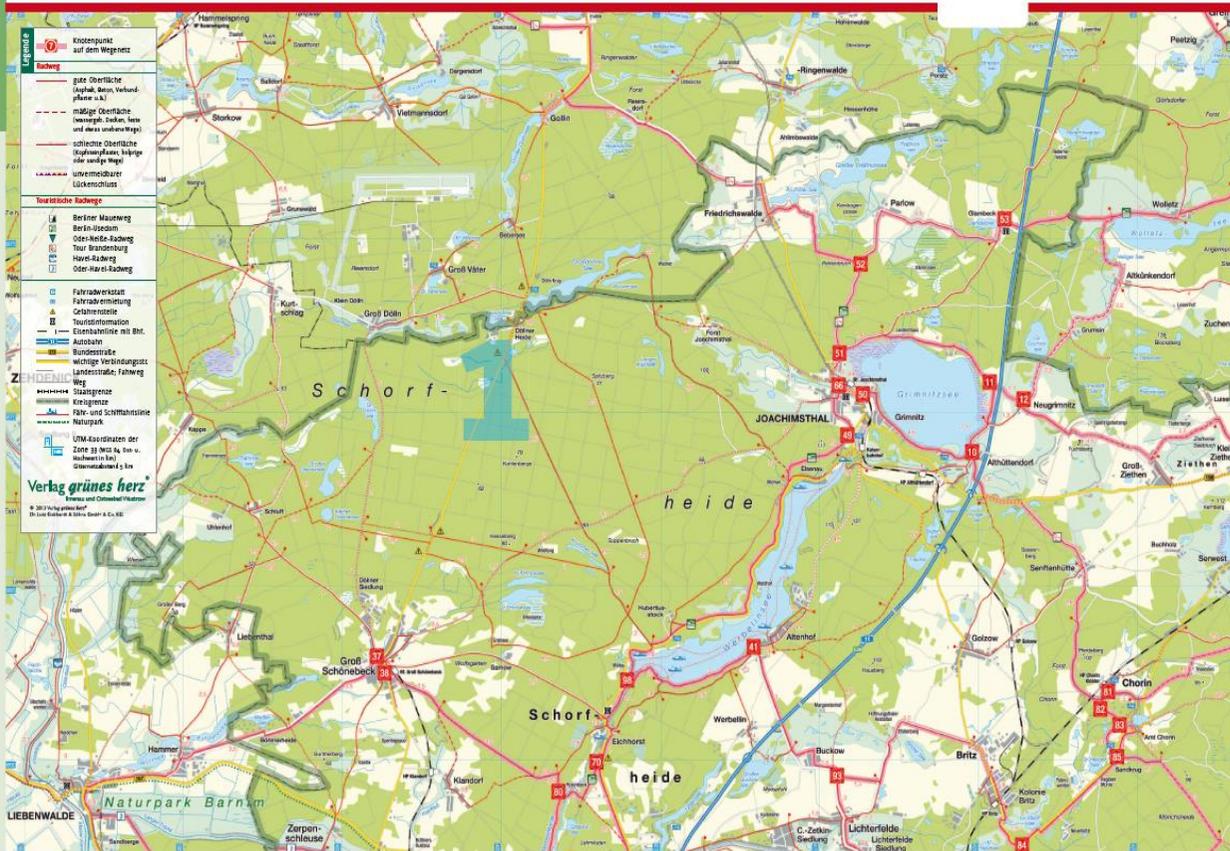
Mit Hilfe dieses Wegweisungssystems sind Sie im Barnimer Land immer gut unterwegs. Am oberen Ende des Wegweisers sehen Sie, an welchen Knotenpunkt Sie sich befinden. Unter den Zielangaben finden Sie kleine Einschübe mit Informationen zu den umliegenden Knoten. Sie radeln „nach Zahlen“ von Knoten zu Knoten und können so mit Hilfe dieser Karte Ihre Radtour individuell planen.

Landkreis
Barnim
Wir gestalten Zukunft.



Sehenswürdigkeiten

- Ahlhüttenhof**
Naturbeobachtungspunkt Ahlhüttenhof
(nahe Knotenpunkt 10)
- Chorin**
Kloster Chorin
(nahe Knotenpunkt 8)
- Eichhorst**
Askanierturn am Werbellinsee
(nahe Knotenpunkt 9)
- Wisent-Denkmal**
(zwischen Knotenpunkt 70 und 98)
- Friedrichswalde**
Holzschuhmacher-Erlebniszentrum
(nahe Knotenpunkt 5)
- Glambeck**
Denkmalensemble Glambeck
Museum im Taubenturm
(nahe Knotenpunkt 5)
- Groß Schönebeck**
Jagdschloss Groß Schönebeck
(nahe Knotenpunkt 9)
- Wildpark Groß Schönebeck**
(nahe Knotenpunkt 5)
- Groß-Ziethen**
Besucher- und Informationszentrum
GePark „Eiseland am Odstrand“
(nahe Knotenpunkt 12)
- Joachimsthal**
BIORAMA-Projekt, Aussichtsplattform
(zwischen Knotenpunkt 40 und 50)
- Jagdschloss Habersstock**
(nahe Knotenpunkt 9)
- Kaiserbahnhof**
(nahe Knotenpunkt 4)



Knotenpunktwegweisung - kleine Infotafeln



Vorteile der Knotenpunktwegweisung für die Vermarktung/ Positionierung der Radregion

Gemeinsam! Erschließung einer RadREGION

Netzwerken vor Ort, innerhalb der Reiseregion

Tourismusvereine und Landesmarketing

Gastgeber und Tourist Infos

Tagestouren – Rundtouren für Tagesausflügler & Regioradler

Gastgeber/ Leistungsträger

Eigene Tourenvorschläge

Individuelle Angebotsentwicklung

Weitergabe von Angeboten der Touristiker

Wegbeschreibungen zu Sehenswürdigkeiten

Der Weg zum nächsten Bett 😊

Der Gast

Spontane Routenplanung

Verlegung einer Route

Verknüpfung seiner Route





Ausrichtung auf Zielgruppen:

Familientouren,
barrierefreie oder sportliche Touren, etc.

Ausrichtung auf Themen:

Frühlingstour – Anradeln - Veranstaltungstipps
Pack' die Badehose ein!
Kürbistour – Kulinarik - Saisonales
Fontane, Ornithologie, etc.

Möglichkeit Radrouten beliebig zu erstellen und zu verändern

spontan vor Ort auf dem Radweg
Immer neue Tourenvorschläge
Umleitungen

Verfügbarkeit von Informationen

Tourist Infos
Gastgeber
Homepage
Karten und Flyer
QR – Codes, etc.
DIGITALISIERUNG im Radtourismus

Marketing Mix und Merchandise

Abreißblöcke und Lenkerbändchen
Klingeln, Kekse, etc.
übersichtliche und einheitliche Kartendarstellungen

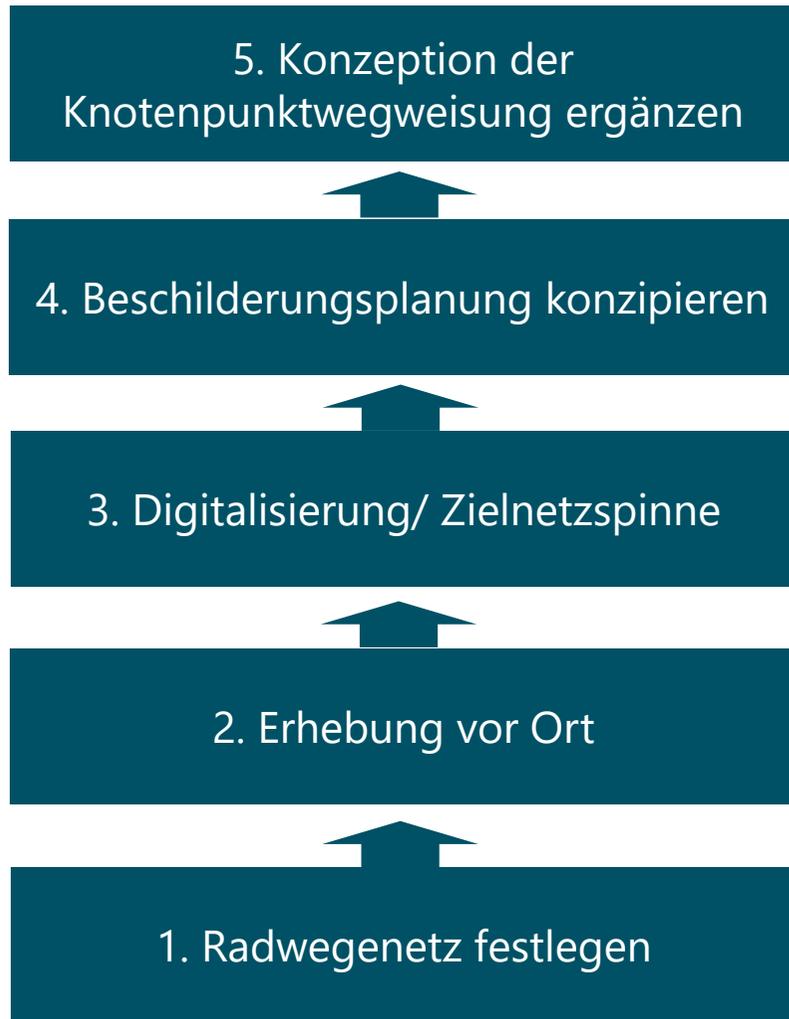


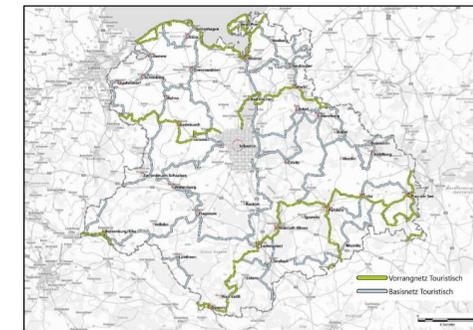
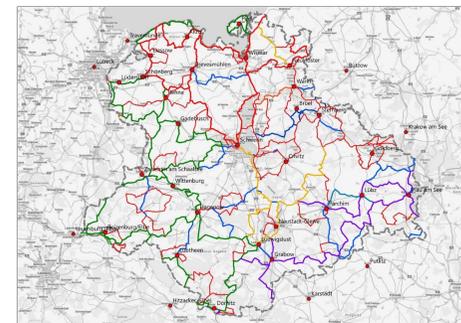
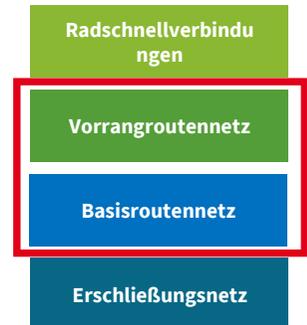
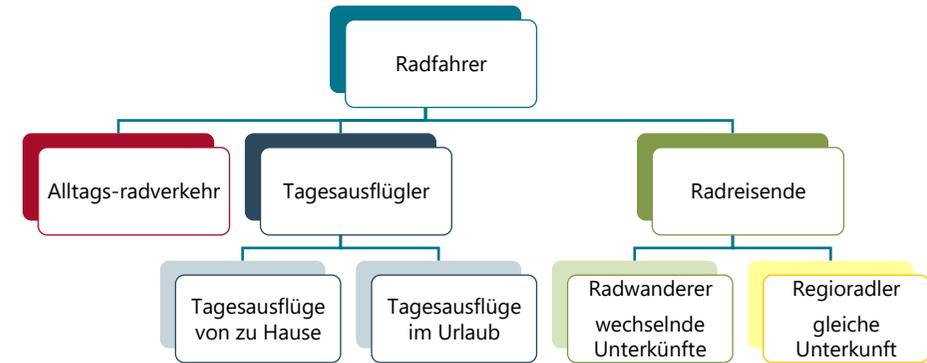
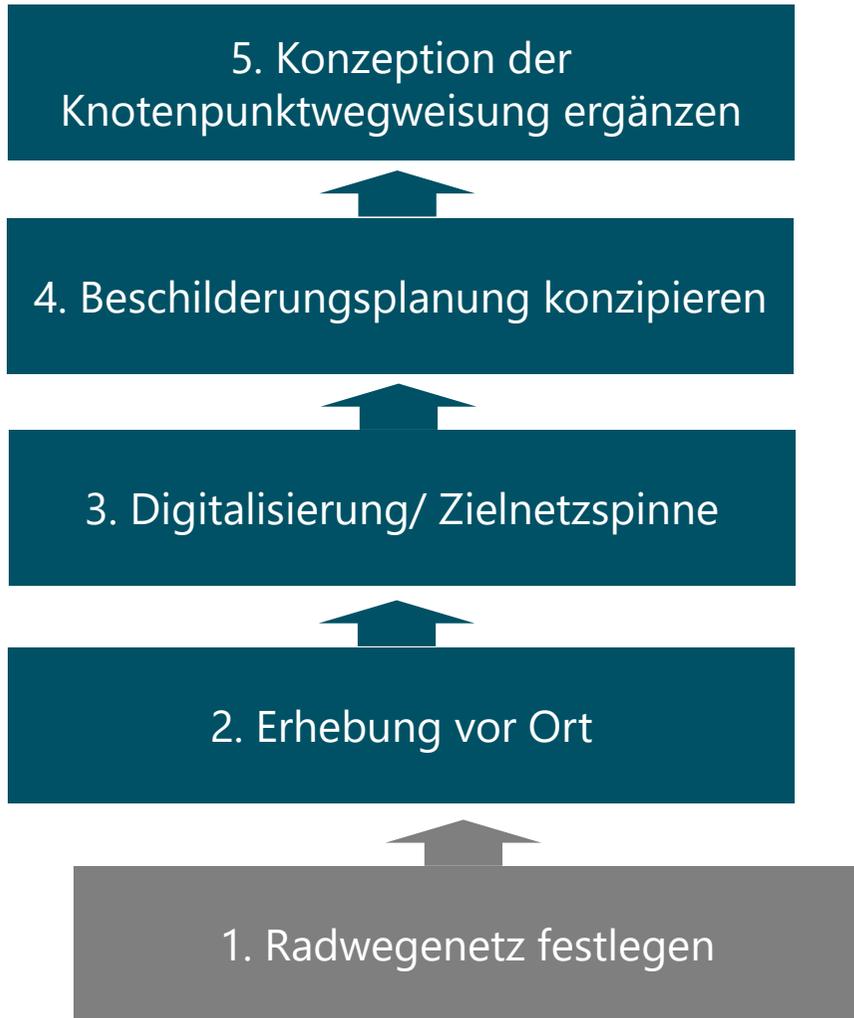
... Hausaufgaben

- Vereinheitlichung aller Daten zur bestehenden Wegweisung
- Festlegungen zur Netzabstimmung
- Erhebung der vorhandenen Wegweisung
- Konzeption der Radverkehrswegweisung
- Aufbauende Konzeption der Knotenpunktwegweisung
- Umsetzung und Umsetzungskontrolle
- turnusmäßige Wartung



Quelle: eigenes Foto und Männchen von Unbekanntem Autor ist lizenziert gemäß [CC BY-SA-NC](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/)





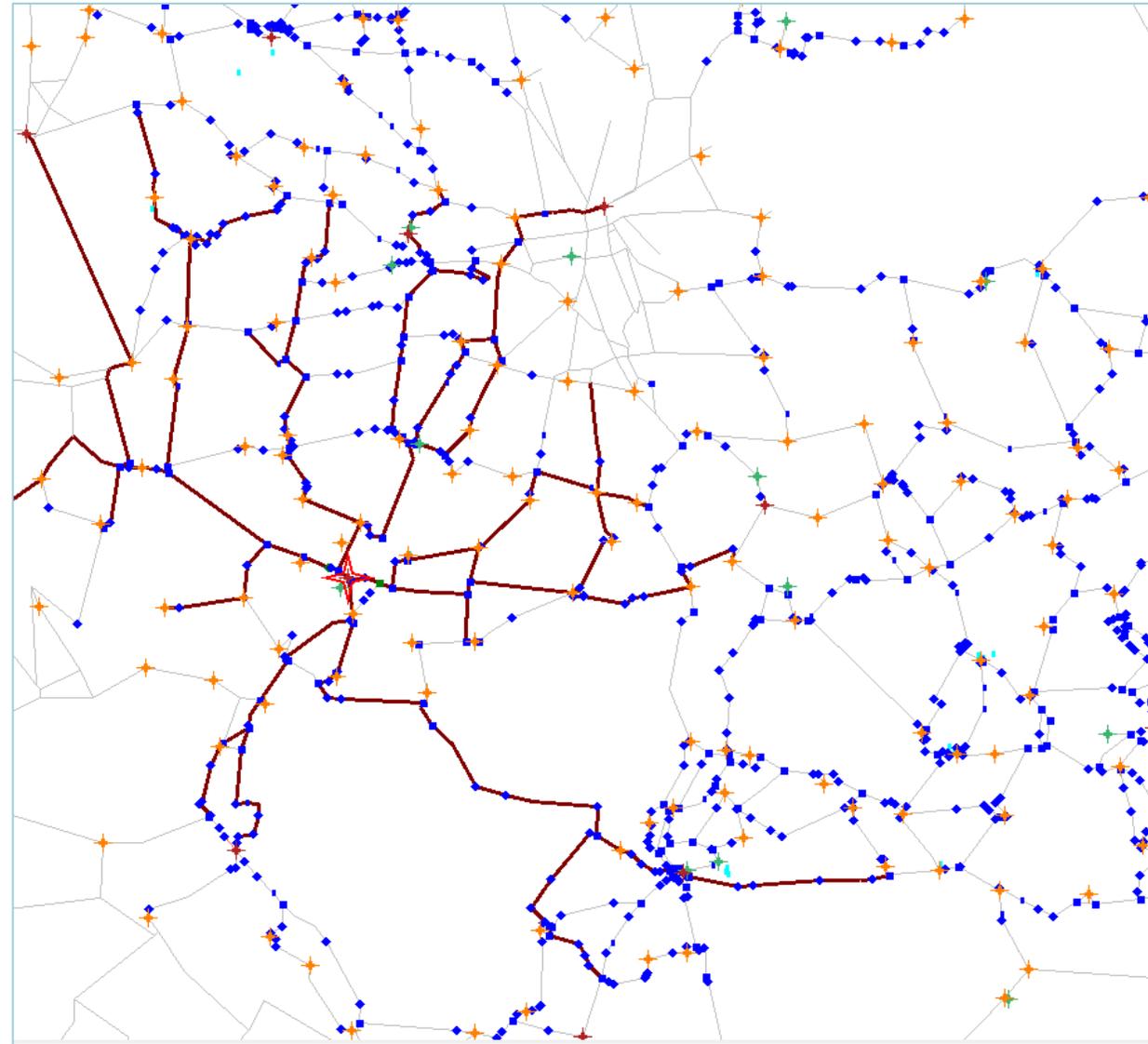
5. Konzeption der
Knotenpunktwegweisung ergänzen

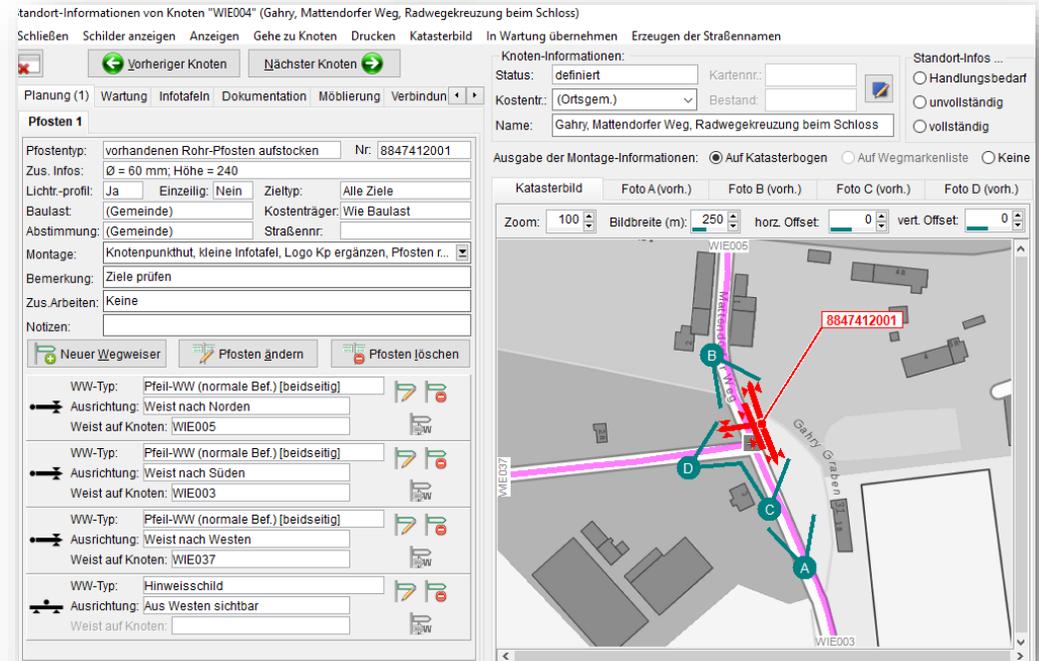
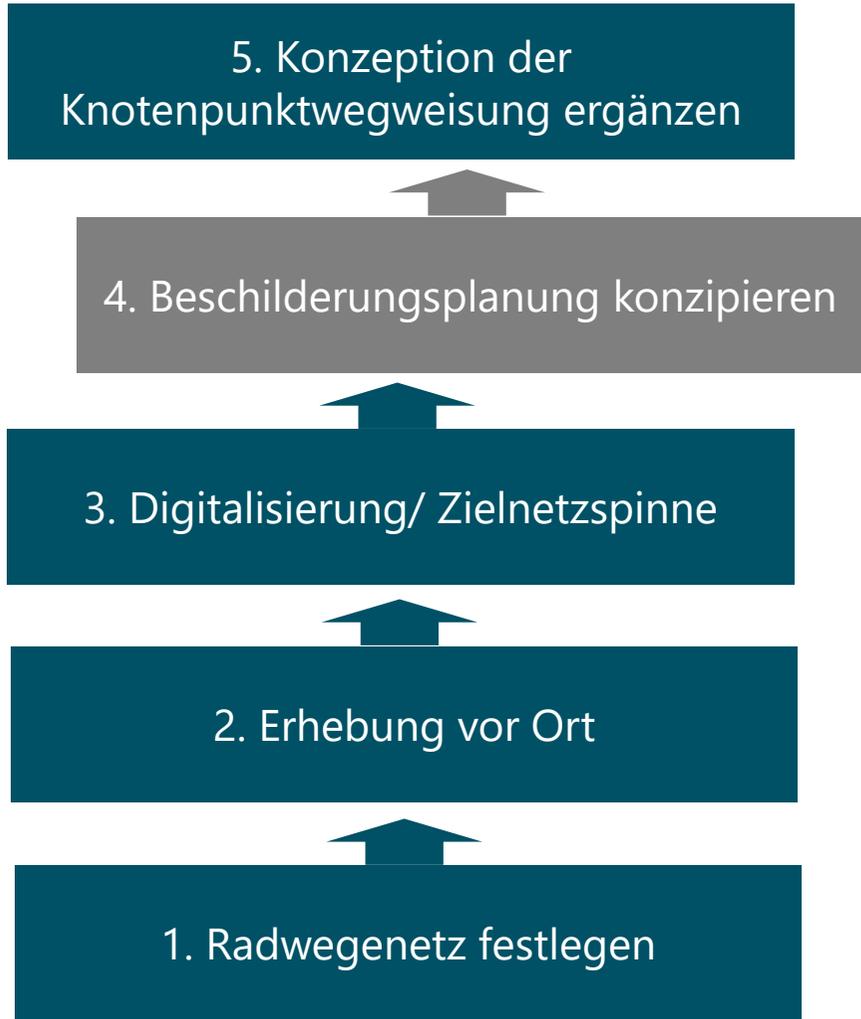
4. Beschilderungsplanung konzipieren

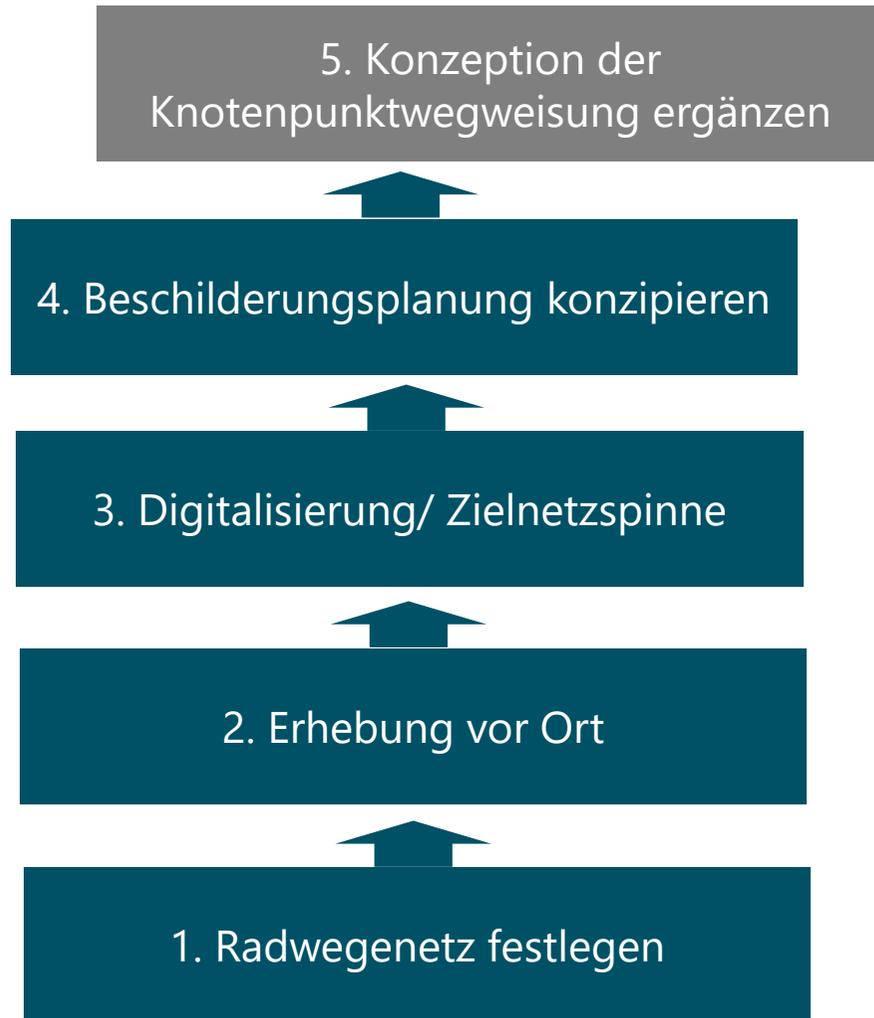
3. Digitalisierung/ Zielnetzspinne

2. Erhebung vor Ort

1. Radwegenetz festlegen





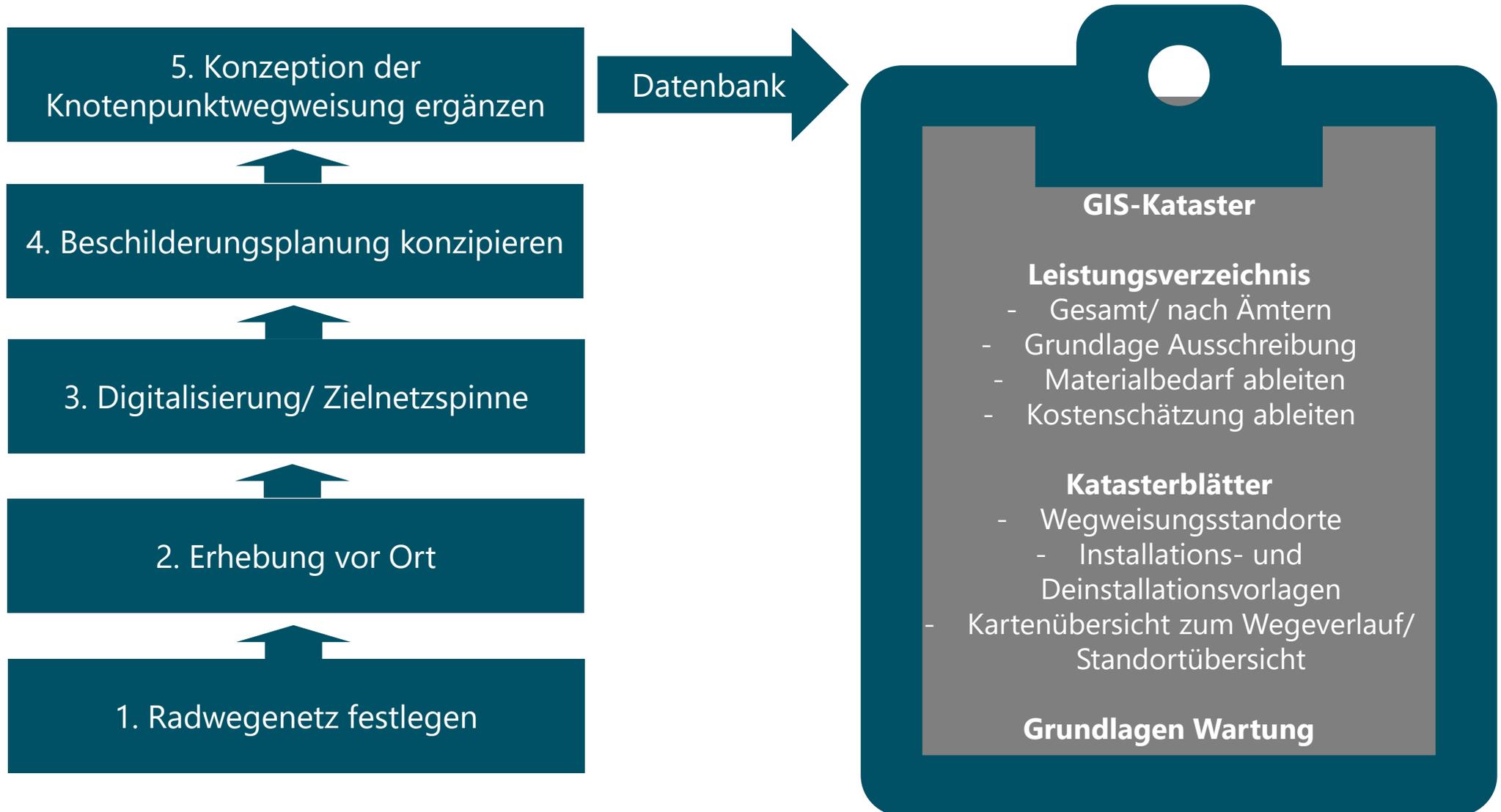


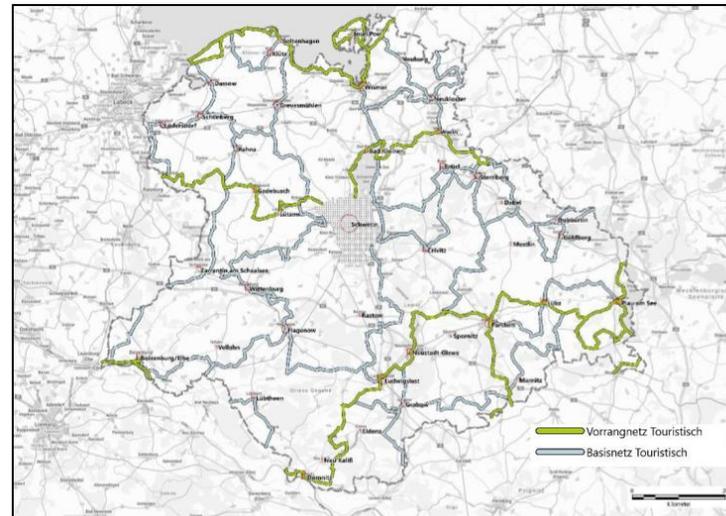
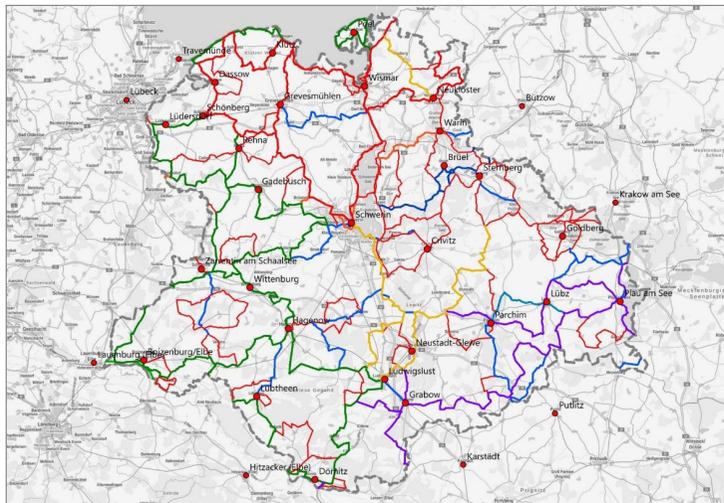
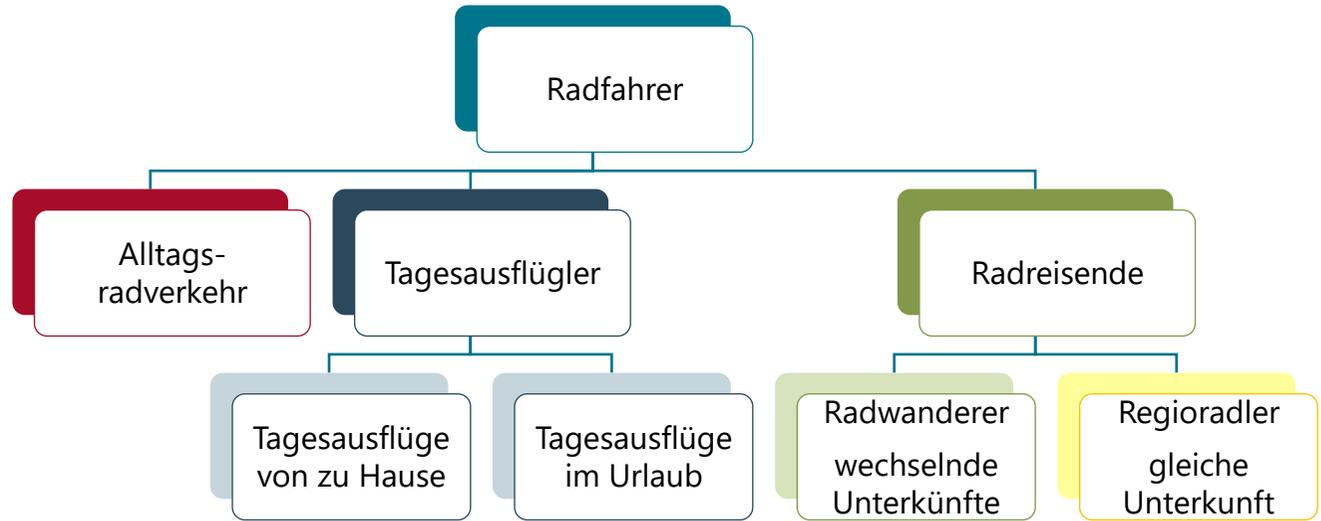
Ergänzende auf bisheriger Konzeption aufbauende Knotenpunktwegweisung

- Nummernkreise
- Nummernvergabe
- Ergänzung der Routenwegweisung

Infotafeln

- Standortinformationen während vor Ort Begehung aufgenommen
- Ableitung von Empfehlungen zur Standortauswahl für große und kleine Infotafeln





- Neuentwicklungen, Optimierungen, Bestand
- Angebotsentwicklung
- 34 reg. bedeutsame Radtouren
- Informationen aus Bestandserfassung
- Vorrang- und Basisrouten
- Beteiligungsverfahren?

Potentialanalyse für tagestouristische Radreisen

Basisrouten Stufe 2 für den Fahrradtourismus - Potenzialermittlung

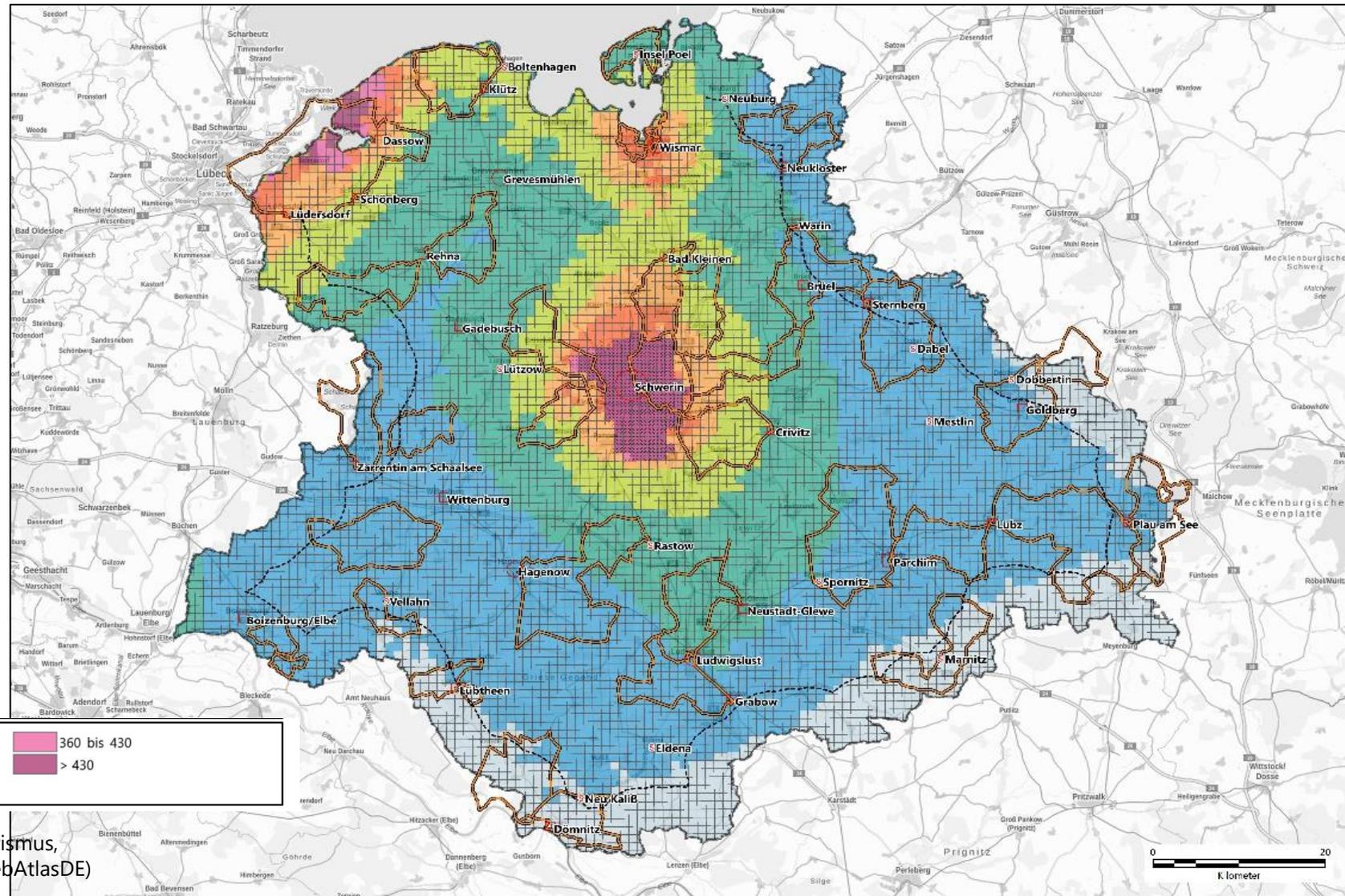


Abb.: Potenzialermittlung Tagesreisetourismus, eigene Darstellung; Kartengrundlage WebAtlasDE

Datenblätter der touristischen Routen

„Schlösser und Meer im Klützer Winkel“ (Nr. 2)



Die Steckbriefe dienen als übersichtliche Information zu den 34 regional bedeutsamen Radtouren, die dem Radwegekonzept 2009 (RRK 2009) zu entnehmen sind. Nachfolgende Auswertungen bilden die Grundlage zur Zuordnung einzelner Strecken in das Basisroutennetz, bzw. als Grundlage zur Festlegung von Trassenoptimierungen. Im Rahmen der Bestandserfassung im Jahr 2020 wurden anhand standardisierter Bewertungskategorien Daten zum Ausbaustandard und -zustand aufgenommen. Die Ergebnisse der tagestouristischen Potentialermittlung ergänzen diese Darstellungen.

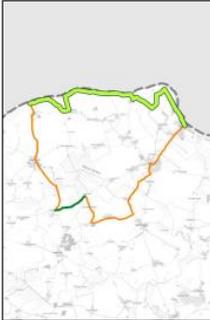
Die 36 km lange Rundtour „Schlösser und Meer im Klützer Winkel“ führt durch die „Goldene Aue“ Mecklenburgs - eines der fruchtbarsten Gebiete Norddeutschlands - über Klütz, Kalkhorst und das Ostseebad Boltenhagen.

Besondere touristische Ziele sind die Städte Klütz und Kalkhorst mit ihren Schlössern, die reetgedeckten niederdeutsche Hallenhäuser in Art Boltenhagen und das Ostseebad Boltenhagen mit seiner Seebrücke, der Strandpromenade und einer interessanten Bäderarchitektur.

Abstecker können sich zum Muschelmuseum in Damshagen und zum Steinzeitdorf in Kussow. Gesundheitsbewusste können im Bio- und Gesundheitshotel Gutshaus Stellschagen unterkommen.

Datenblätter der touristischen Routen

„Schlösser und Meer im Klützer Winkel“ (Nr. 2)

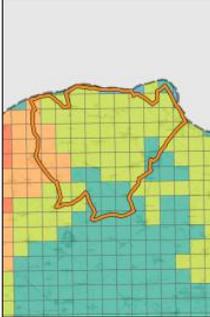


Netzzuordnung der Vorrang- und der primären Basisrouten (Stufe 1)

- Vorrangroutennetz für Alltagsradverkehr
- Basistroutennetz für Alltagsradverkehr
- Keine Netzkategorie (nicht zugeordnete Strecken)

Trassengleiche Streckenabschnitte mit unterschiedlichen Zuordnungen werden der Vollständigkeit halber dargestellt, es ist der jeweils höhere Ausbaustandard vorgesehen.

Gemeindegrenzen:
Stadt Klütz, Damshagen, Roggenstorf, Kalkhorst, Boltenhagen



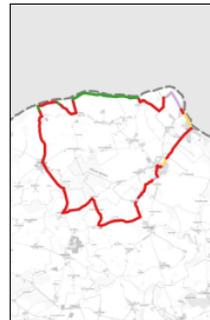
Potenzialermittlung

Dargestellt wird das touristische Radverkehrspotenzial (in Radfahrten pro Jahr), das sich ausgehend von Einwohnerzahl, Übernachtungsmöglichkeiten, Sehenswürdigkeiten, Naturschutzgebieten und weiteren Anziehungspunkten für den touristischen Radverkehr ergibt. Hohe Werte bedeuten hohes Potenzial.

< 30
30 bis 70
70 bis 140
140 bis 210
210 bis 290
290 bis 360
360 bis 430
> 430

Datenblätter der touristischen Routen

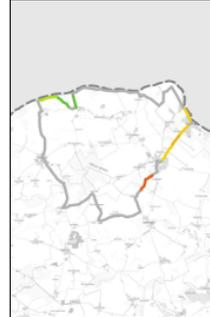
„Schlösser und Meer im Klützer Winkel“ (Nr. 2)



Führungsform

Dargestellt wird die Führung des Weges, auf dem die Touristische Route verläuft. Dabei werden die nachstehenden 8 Kategorien unterschieden. Für die Benutzungspflicht straßenbegleitender Radwege stehen weitere Informationen im Kataster zur Verfügung.

eigenständiger Radweg
Gemeinsamer Geh- und Radweg
Getrennter Geh- und Radweg
Straßenbegleitender Radweg
Straßennutzung
Gehweg, Radfahrer frei
Fahrradstraße
sonstiges



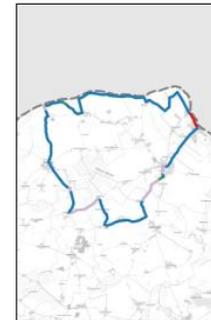
Wegebreite

Dargestellt wird die bauliche Breite des Weges, auf dem die Touristische Route verläuft. Dabei werden die nachstehenden 8 Kategorien unterschieden:

≥ 3,5m
3,0 – < 3,5 m
2,5 – < 3,0 m
2,0 – < 2,5 m
1,5 – < 2,0 m
1,25 – < 1,5 m
< 1,25 m
Fahrbahn/Weg

Datenblätter der touristischen Routen

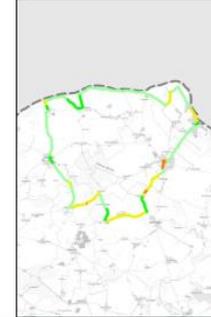
„Schlösser und Meer im Klützer Winkel“ (Nr. 2)



Wegoberfläche

Dargestellt wird die Art der Wegoberfläche, auf dem die Touristische Route verläuft. Dabei werden die 6 nachstehenden Kategorien unterschieden:

Asphalt
Beton (Guss und Platten)
Wassergebundene Decke
Platten / Pflaster / Naturstein
Holz/ Stahl
Rasengittersteine, Sand, Schotter, Kopfsteinpflaster



Befahrbarkeit

Dargestellt wird eine Einschätzung der Befahrbarkeit bzw. des Komforts des Weges, auf dem die Touristische Route verläuft. Dabei werden die nachstehenden 5 Kategorien unterschieden:

sehr gut
gut
mäßig
schlecht
unbefahrbar

Festlegung Basisrouten Stufe 2
Tagestouristische Angebote
Betrachtung der 34 reg. bed. Radtouren
Trassenoptimierungen

künftige Aufgabe für Planungsverband
Nutzung ges. Datenlage/ regionale Akteure
Neuentwicklungen, Optimierungen, Bestand

Ihre Hinweise

Ihre Hinweise zur Angebotserarbeitung/ Routen	Ihre Hinweise zum Prozess der Netzgestaltung	Ihre weiteren Hinweise
--	---	-----------------------------------

Betrachtung für einzelne Radrouten

Netzergänzung

Siedlungsstrukturen

Betrachtung für einzelne Regionen

Potenzielle Ausflugsziele

Bestehende Routen

Trassenoptimierungen

Potenzialbetrachtung

Betrachtung für verschiedene Themen



Gruppe A:

Netzkonzeption der touristischen Basisrouten der Stufe 2 und wegweisende Beschilderung für den Radverkehr

Gruppe B:

Umgang mit Maßnahmen – Umsetzungsreihenfolge



konkrete Handlungsempfehlungen



Anzahl Maßnahmen

Alltagsradverkehr Vorrangrouten: 282

Alltagsradverkehr Basisrouten Stufe 1: 420

Fahrradtourismus Vorrangrouten: 250

Fahrradtourismus Basisrouten Stufe 1: >1.000

- Maßnahmenprioritäten: hoch, mittel, gering
- Prioritätenfestlegungen: Vorrang- und Basisrouten, Verkehrssicherheit und Fahrkomfort
 - Verkehrssicherheit: Führungsform, Unfalldaten, Gefahrenstellen, Querungsstellen, etc.
 - Fahrkomfort: Breite und Oberfläche

konkrete Handlungsempfehlungen



Maßnahmenunterscheidung:

- Kategorie/Art der Maßnahmen
- Priorität
- Umsetzungshorizont

Kategorien:

Ausbau/ Bau straßenbegleitende Radwege
Ausbau/ Bau weitere Radverkehrsanlagen
Änderungen der Führungsform

Durchgängiges Netz

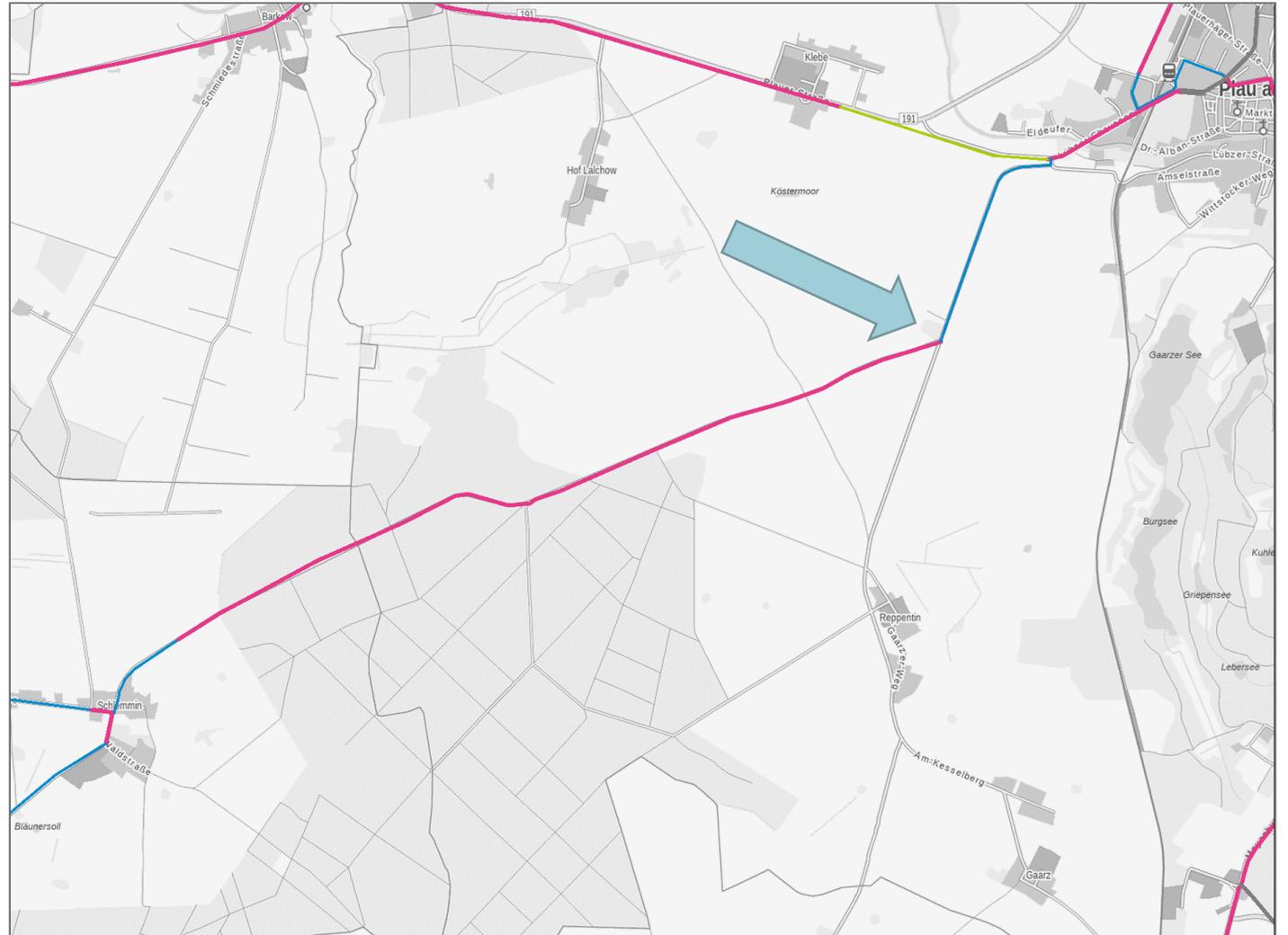
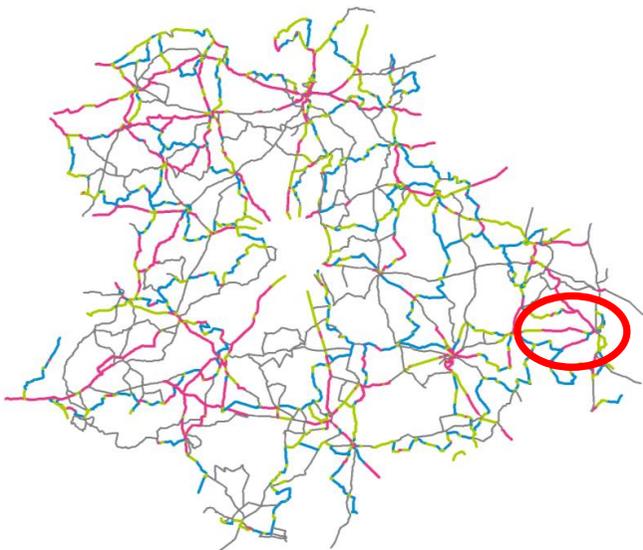
Zeitgleicher Beginn unterschiedlicher Maßnahmen
unterschiedlicher Realisierungshorizonte und Prioritäten

Umsetzung der Maßnahmen – 1. Beispiele zur Veranschaulichung

Schlemmin – Plau am See

Touristische Vorrangroute

Mecklenburgischer Seen Radweg

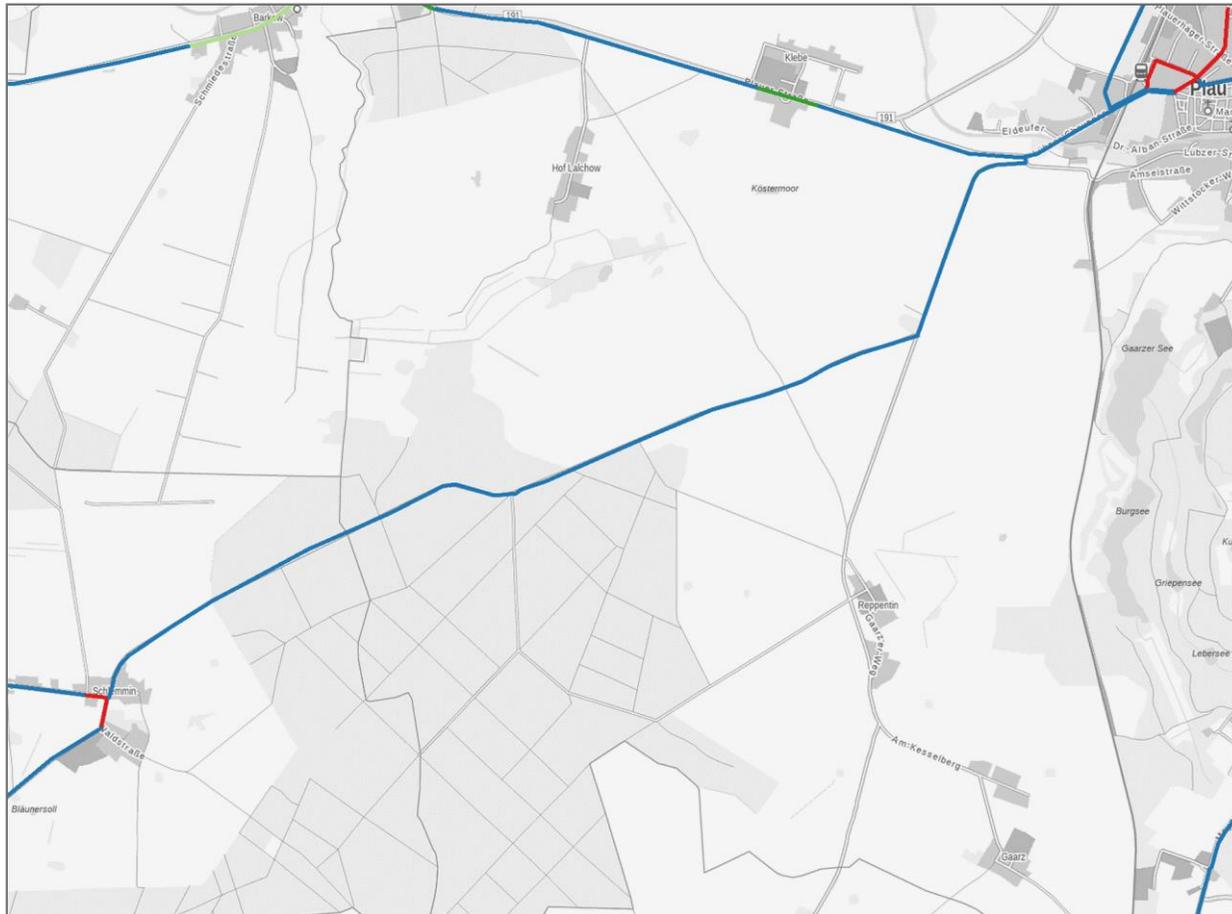


Umsetzung der Maßnahmen – 1. Beispiele zur Veranschaulichung

Schlemmin – Plau am See

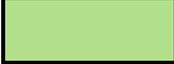
Touristische Vorrangroute

Mecklenburgischer Seen Radweg



Oberfläche:

Dargestellt wird die Art der Wegoberfläche

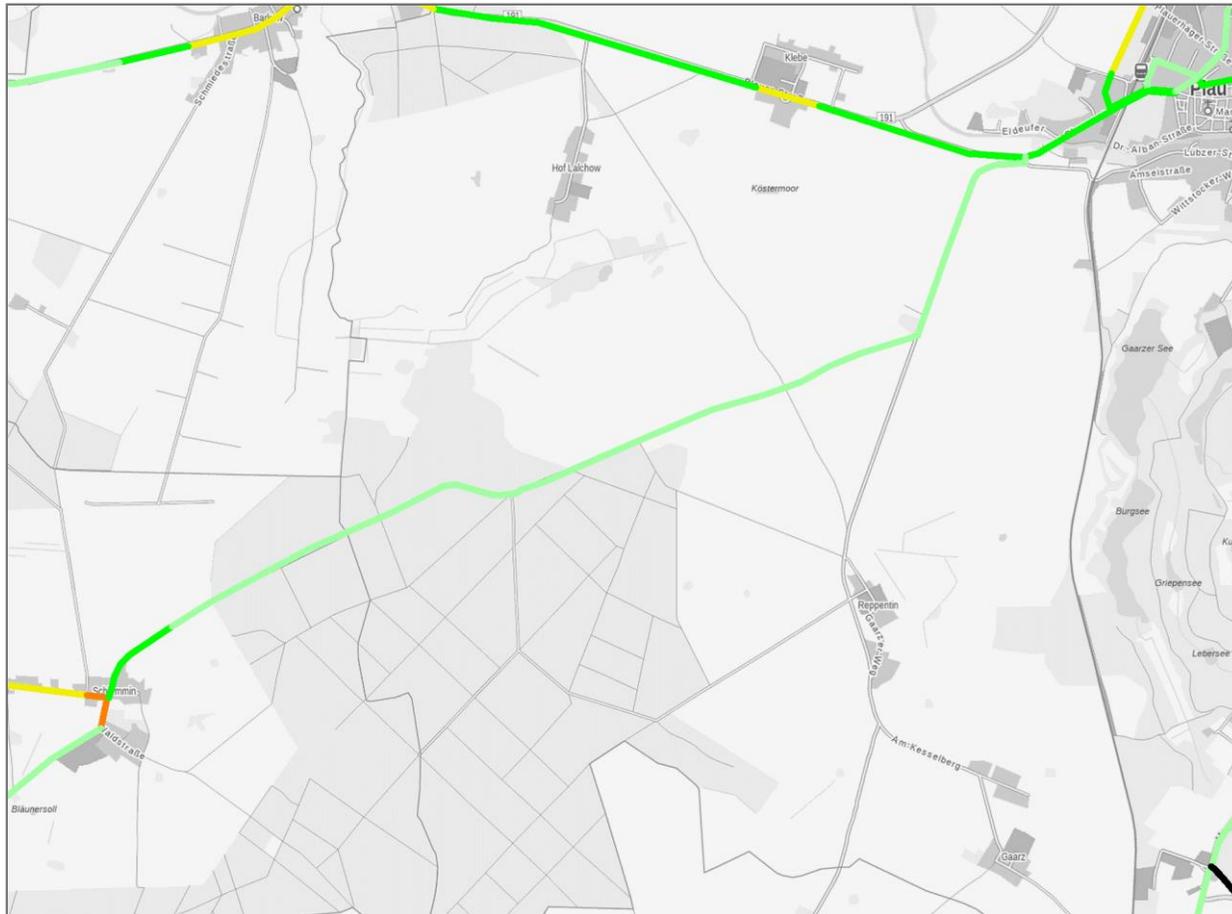
	Asphalt
	Beton (Guss und Platten)
	Wassergebundene Decke
	Platten / Pflaster / Naturstein
	Holz, Stahl
	Rasengittersteine, Sand, Schotter, Kopfsteinpflaster

Umsetzung der Maßnahmen – 1. Beispiele zur Veranschaulichung

Schlemmin – Plau am See

Touristische Vorrangroute

Mecklenburgischer Seen Radweg



Befahrbarkeit:

Dargestellt wird eine Einschätzung der Befahrbarkeit bzw. des Komforts des Weges

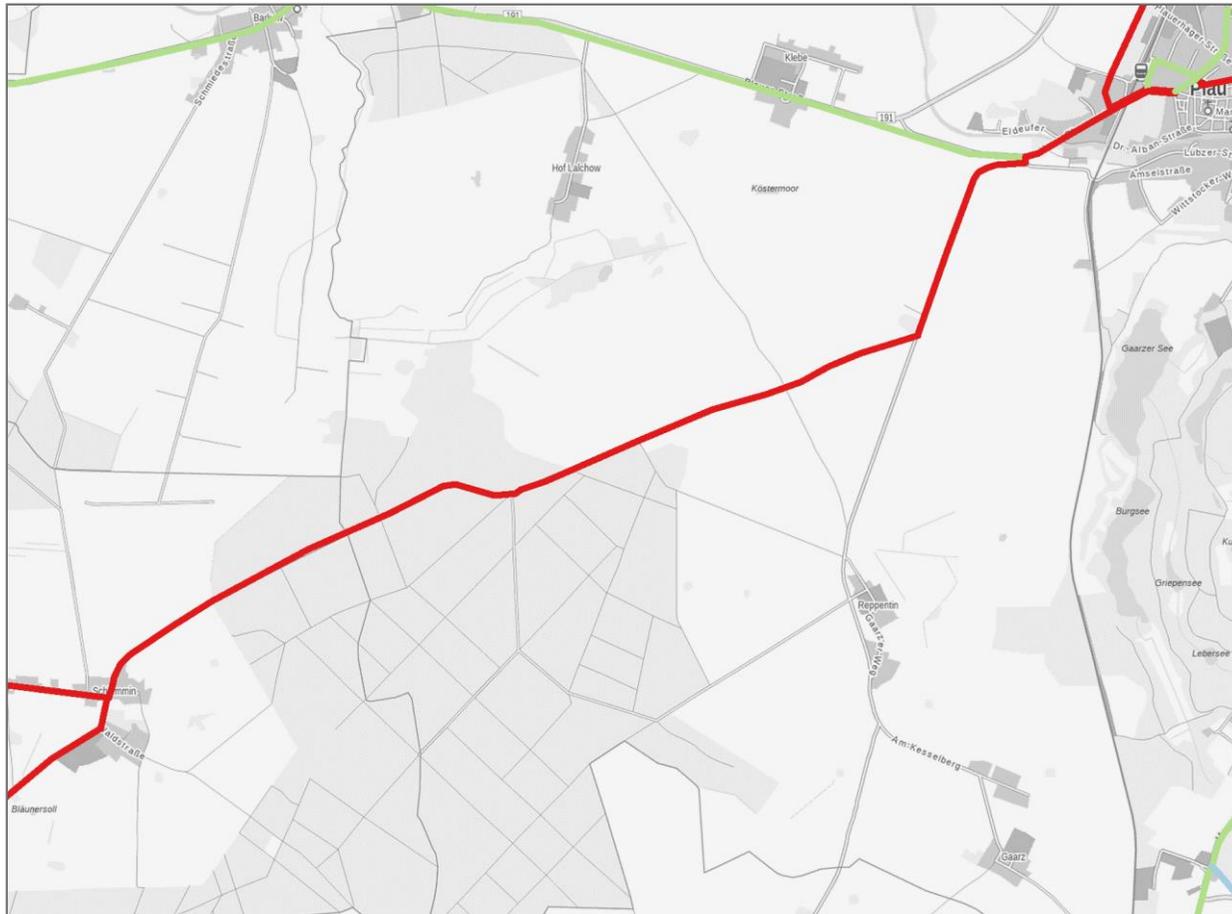
	sehr gut
	gut
	mäßig
	schlecht
	unbefahrbar

Umsetzung der Maßnahmen – 1. Beispiele zur Veranschaulichung

Schlemmin – Plau am See

Touristische Vorrangroute

Mecklenburgischer Seen Radweg



Wegart:

Dargestellt wird die **Benutzungspflicht** des Weges.

	eigenständiger Radweg
	Gemeinsamer Geh- und Radweg
	Getrennter Geh- und Radweg
	Straßenbegleitender Radweg
	Straßennutzung*
	Gehweg, Radverkehr frei
	Fahrradstraße
	sonstiges

Touristische Vorrangroute

Mecklenburgischer Seen Radweg

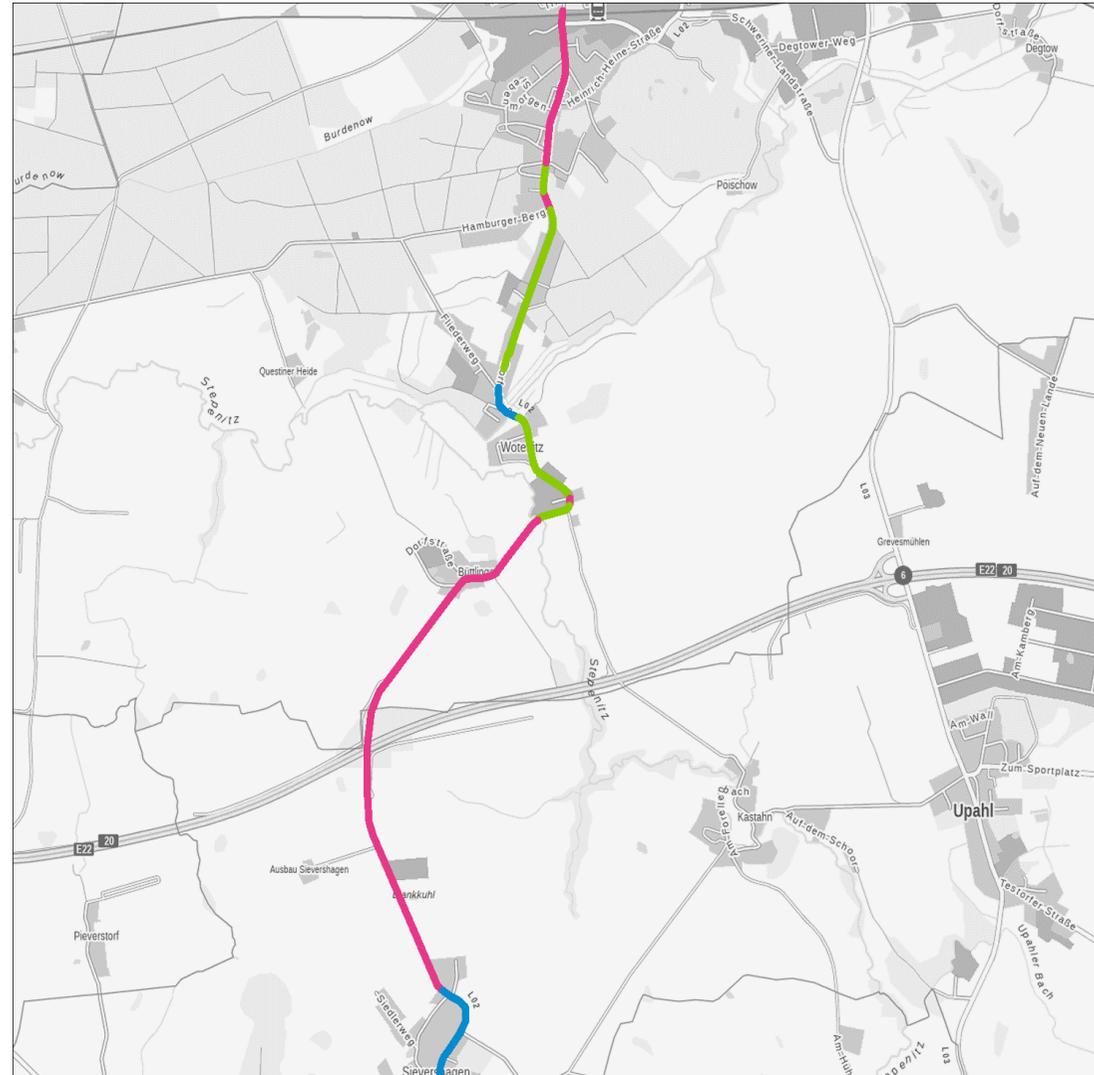
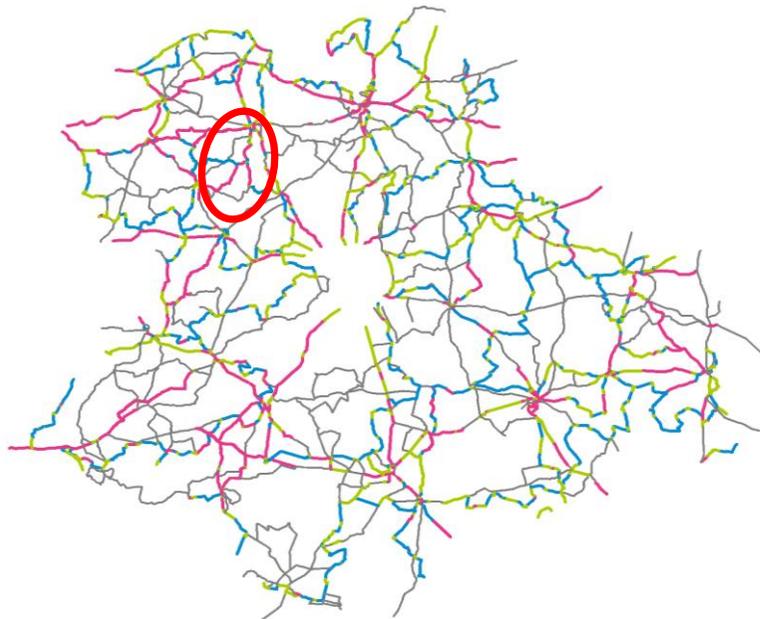
Maßnahme: Verkehrssicherheit



Umsetzung der Maßnahmen – 2. Beispiele zur Veranschaulichung

Grevesmühlen – Wotenitz - Siervershagen

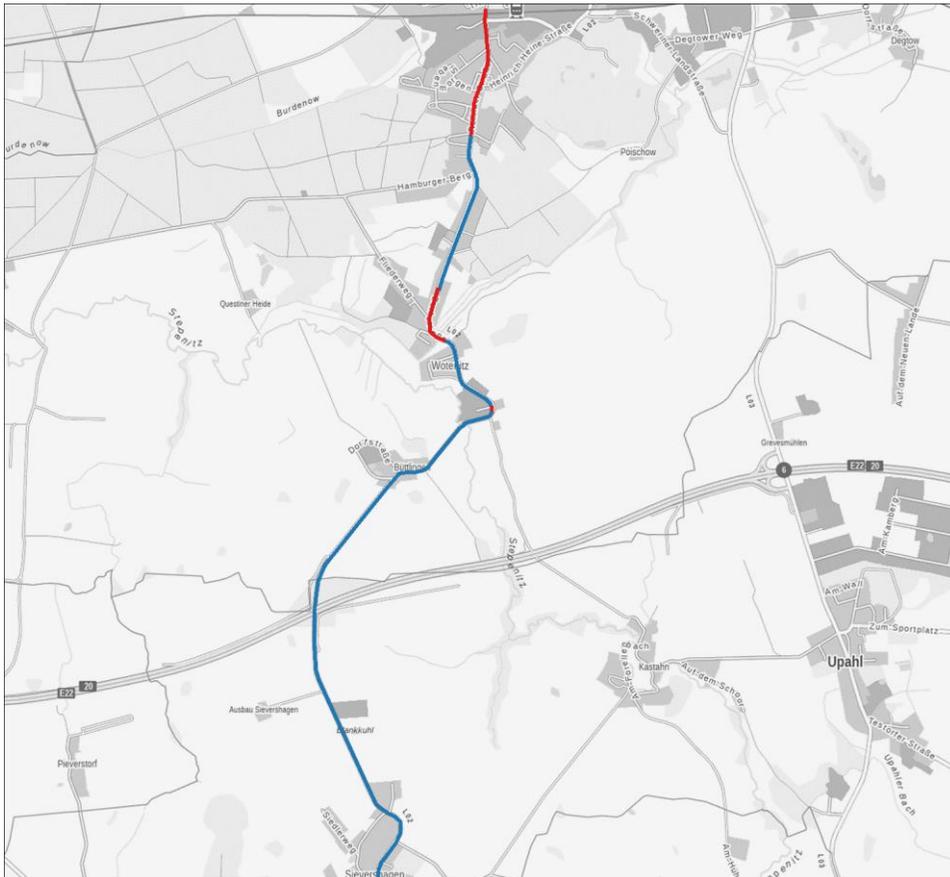
Basis Stufe 1 für den
Alltagsradverkehr



Umsetzung der Maßnahmen – 2. Beispiele zur Veranschaulichung

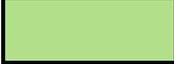
Grevesmühlen – Wotenitz - Siervershagen

Basis Stufe 1 für den
Alltagsradverkehr



Oberfläche:

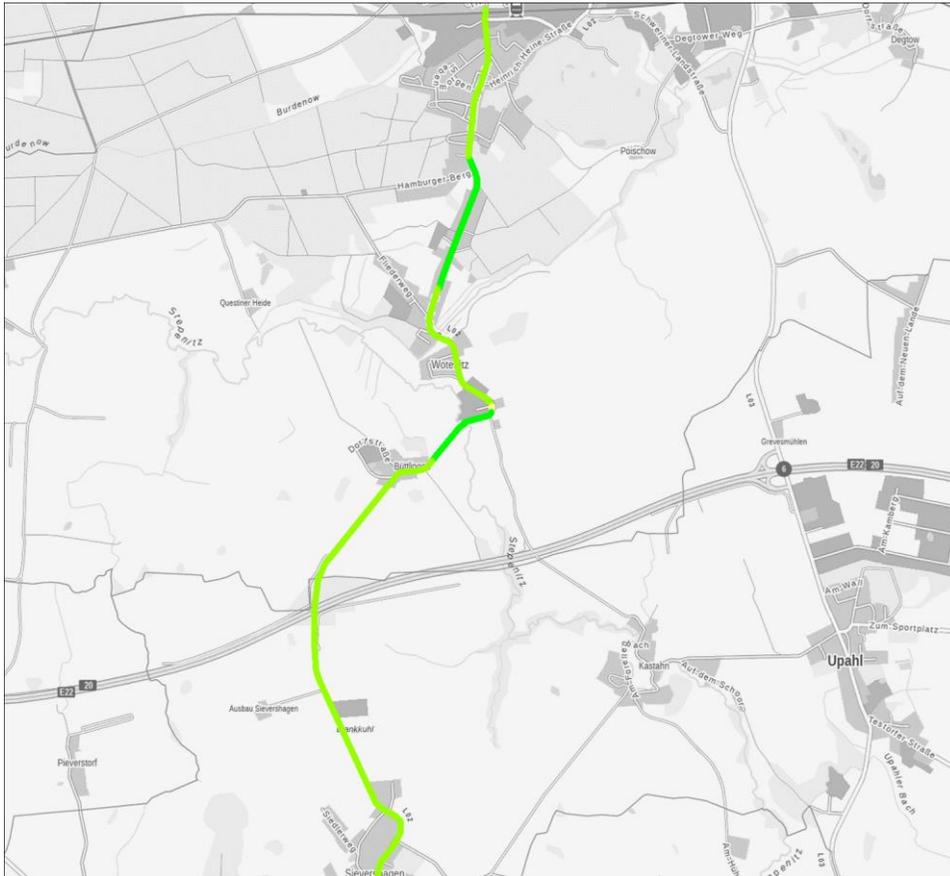
Dargestellt wird die Art der Wegoberfläche

	Asphalt
	Beton (Guss und Platten)
	Wassergebundene Decke
	Platten / Pflaster / Naturstein
	Holz, Stahl
	Rasengittersteine, Sand, Schotter, Kopfsteinpflaster

Umsetzung der Maßnahmen – 2. Beispiele zur Veranschaulichung

Grevesmühlen – Wotenitz - Siervershagen

Basis Stufe 1 für den
Alltagsradverkehr



Befahrbarkeit:

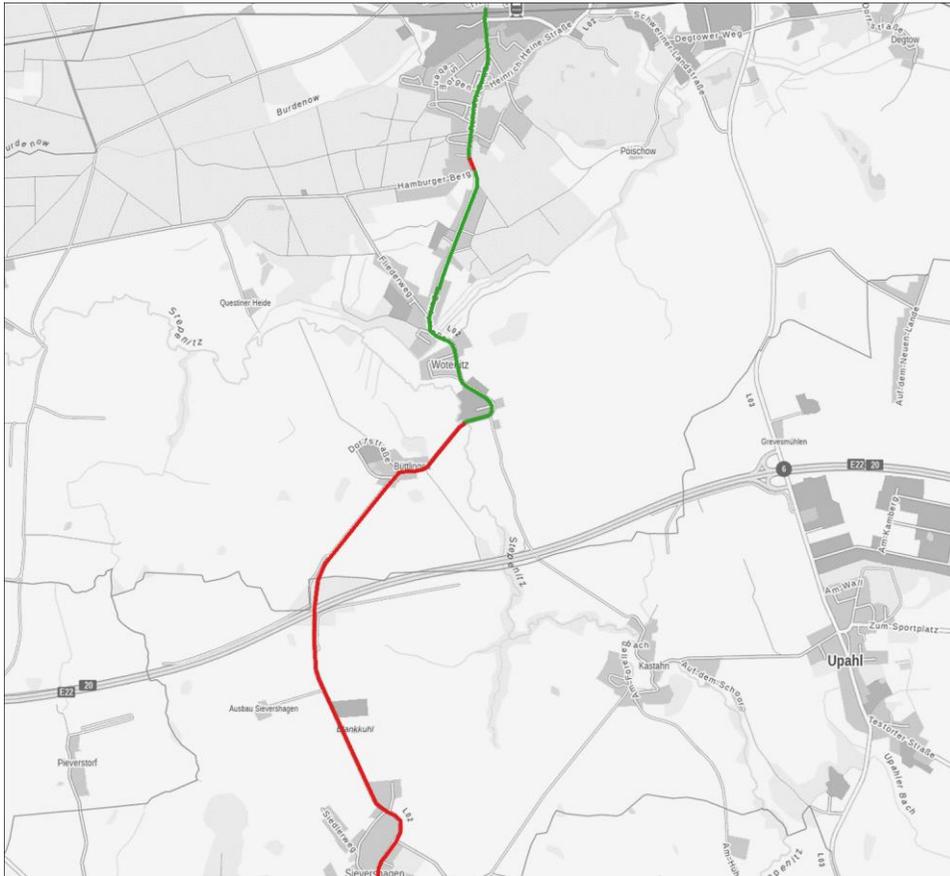
Dargestellt wird eine Einschätzung der Befahrbarkeit bzw. des Komforts des Weges

	sehr gut
	gut
	mäßig
	schlecht
	unbefahrbar

Umsetzung der Maßnahmen – 2. Beispiele zur Veranschaulichung

Grevesmühlen – Wotenitz - Siervershagen

Basis Stufe 1 für den
Alltagsradverkehr



Wegart:

Dargestellt wird die **Benutzungspflicht** des Weges.

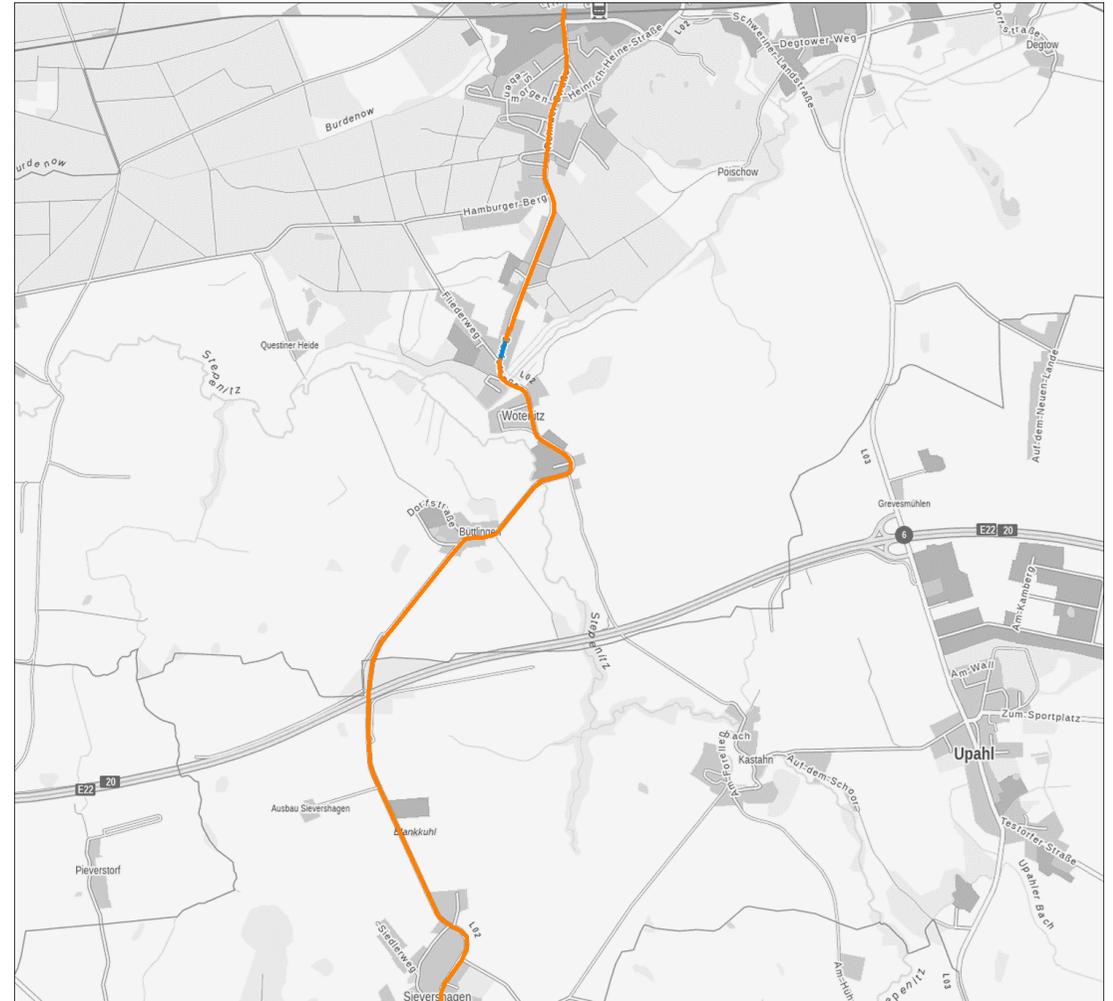
	eigenständiger Radweg
	Gemeinsamer Geh- und Radweg
	Getrennter Geh- und Radweg
	Straßenbegleitender Radweg
	Straßennutzung*
	Gehweg, Radverkehr frei
	Fahrradstraße
	sonstiges

Umsetzung der Maßnahmen – 2. Beispiele zur Veranschaulichung

Grevesmühlen – Wotenitz - Siervershagen

Basis Stufe 1 für den
Alltagsradverkehr

Maßnahme: Aus-Neubau (Verbreiterung)



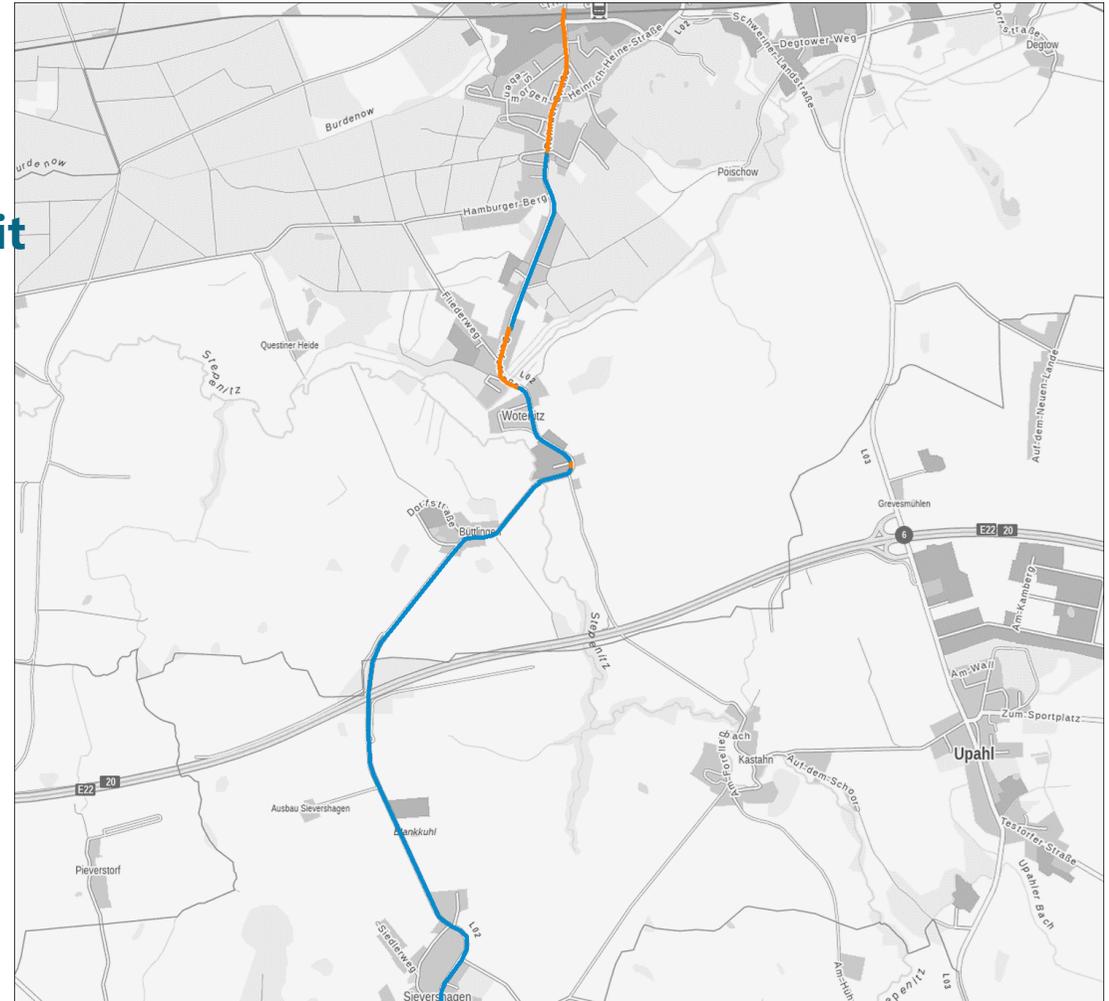
- keine Maßnahme erforderlich
- Maßnahme erforderlich

Umsetzung der Maßnahmen – 2. Beispiele zur Veranschaulichung

Grevesmühlen – Wotenitz - Siervershagen

Basis Stufe 1 für den
Alltagsradverkehr

**Maßnahme: Verbesserung der Befahrbarkeit
(Oberflächenverbesserung)**



- keine Maßnahme erforderlich
- Maßnahme erforderlich

Ihre Hinweise zur Festlegung der Reihenfolge/ Auswahl	Ihre Hinweise zum Prozess der Maßnahmenumsetzung	Ihre weiteren Hinweise
--	---	-----------------------------------

Kosten pro Maßnahme/ Maßnahmenart

Maßnahmen ohne Priorität

Maßnahmen mit Priorität

Wegeausbau

Quick Win

Sicherheitsrelevante Maßnahmen

Umsetzungshorizont

Maßnahmensortierung

Gesamtnetz

Einheitlichkeit

Umsetzbarkeit

Streckenabschnitte

Transparenz

Task Force

Ortsverbindungen

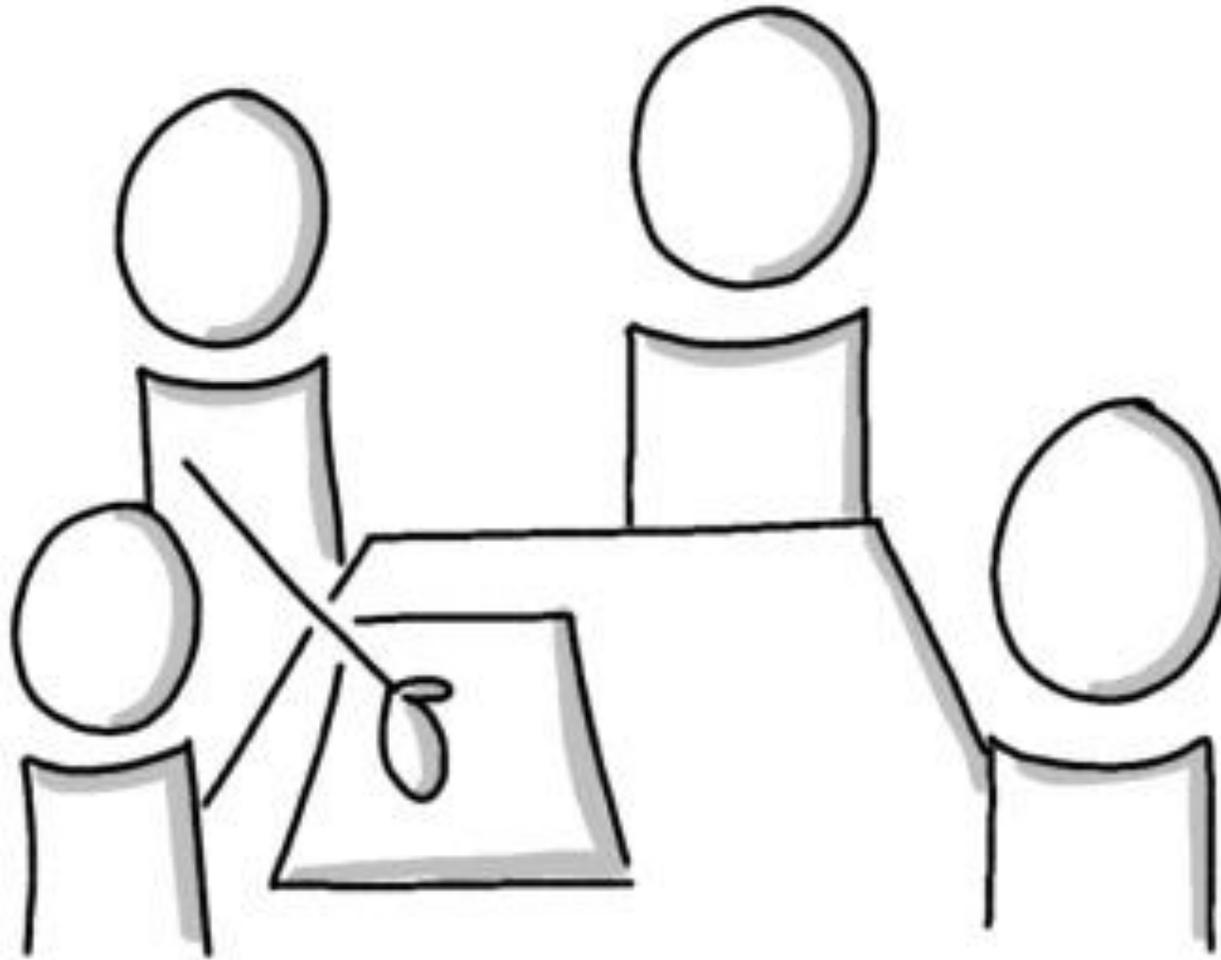
Beteiligungsverfahren

Gruppen A

Touristisches
Wegenetz

Basisrouten
Stufe 2

Wegweisung



Gruppen B

Maßnahmen-
umsetzung

"Dieses Foto" von Unbekannter Autor ist lizenziert gemäß [CC BY-SA](#)





Aufgaben der AG Radverkehr

- Neuausrichtung der Themenarbeit
- Geodatenmanagement
- Wegedetektiv
- Maßnahmenplan



Fragen?!



Referentin

Dipl. Geogr. **Andrea Tiffe**
NL der IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH,
Büro RADSCHLAG, Prokuristin

Team

Dipl. Ing. **Christian Eckert**
Dipl. Ing. **Michael Vieten**
Frau **Regina Funke**
Frau **Sonja Wenzel**
Herr **Christopher Vogt**
Frau **Katrin Galka**

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH

Hagenow am 23.09.2021

Ansprechpartnerin

Dipl. Geogr. **Andrea Tiffe**

Niederlassung Büro **RADSCHLAG**, Prokuristin

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH
Heinrich-Grüber-Str. 19, 12621 Berlin
Tiffe@igs-ing.de
Tel.: 0176 104 201 09



Leistungen

- Radverkehrsanalysen
- Radwegkonzeptionen
- Instandhaltungsplanung
- Wegweisungskonzeptionen
- Wegweisungsinstandhaltung
- Mobilitätskonzepte
- Etc.

„Bei keiner anderen Erfindung ist das Nützliche mit dem Angenehmen so innig verbunden, wie beim Fahrrad.“

(Adam Opel, deutscher Gründer der Firma Opel, 1837 – 1895)

Foto © M. Fischer (pixabay.com)

IGS

