

REGIONALES RADWEGEKONZEPT WESTMECKLENBURG 2021

Anhang 1: Kartenwerk

Auftraggeber / Herausgeber:

Regionaler Planungsverband Westmecklenburg

Wismarsche Straße 159, 19053 Schwerin

Bearbeitung

Andrea Tiffe
Regina Funke-Akbiyik
Katrin Galka
Christopher Vogt
Sonja Wenzel
Michael Vieten

Projektdaten

Laufzeit: JUN 2020 – SEP 2021
Stand: 25.10.2021

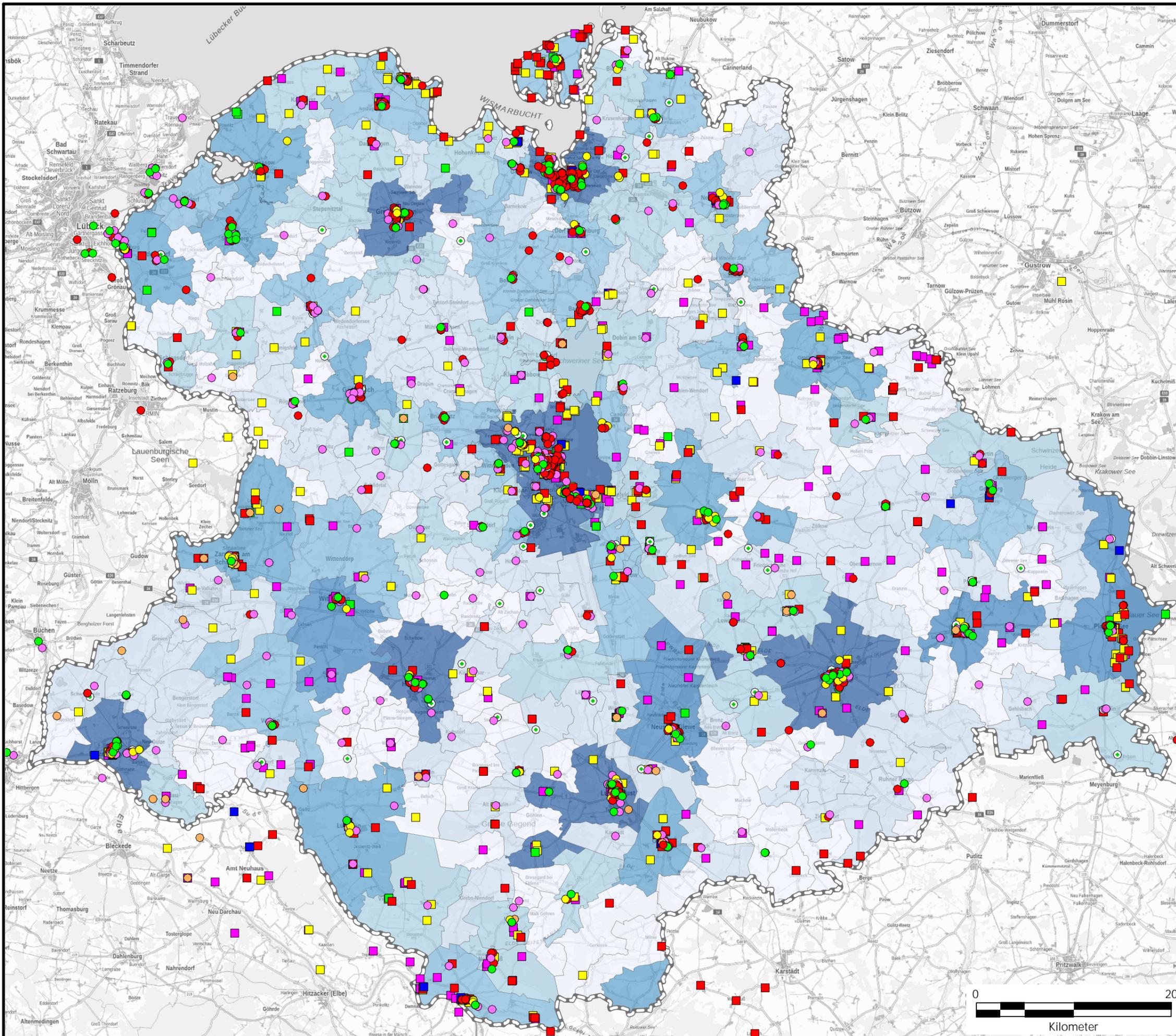
Anhang 1

Kartenwerk zum Regionalen Radwegekonzept Westmecklenburg 2021

Die nachfolgenden Karten ergänzen den Textband zum Regionalen Radwegekonzept Westmecklenburg. Zur einfachen Übersichtlichkeit erfolgt nachfolgend eine Auflistung der Anlagen mit den zugehörigen Referenzen im Text (Abbildung, Seitenzahl und Kapitel).

Anlage 1	Abbildung 13	Seite 40	Kapitel 4.1.1
Anlage 2	Abbildung 14	Seite 42	Kapitel 4.1.2
Anlage 3	Abbildung 15	Seite 44	Kapitel 4.1.2
Anlage 4	Abbildung 23	Seite 62	Kapitel 5.1.4
Anlage 5	Abbildung 24	Seite 63	Kapitel 5.1.5
Anlage 6	Abbildung 30	Seite 85	Kapitel 6.3.1
Anlage 7	Abbildung 31	Seite 87	Kapitel 6.3.1
Anlage 8	Abbildung 32	Seite 88	Kapitel 6.3.1
Anlage 9	Abbildung 33	Seite 90	Kapitel 6.3.1
Anlage 10	Abbildung 34	Seite 91	Kapitel 6.3.2
Anlage 11	Abbildung 35	Seite 92	Kapitel 6.3.2
Anlage 12	Abbildung 36	Seite 93	Kapitel 6.3.2
Anlage 13	Abbildung 39	Seite 100	Kapitel 6.4.1
Anlage 14	Abbildung 42	Seite 103	Kapitel 6.4.2
Anlage 15	Abbildung 44	Seite 108	Kapitel 7.1
Anlage 16	Abbildung 45	Seite 109	Kapitel 7.2
Anlage 17	Abbildung 46	Seite 111	Kapitel 7.3
Anlage 18	Abbildung 57	Seite 159	Kapitel 10.2

Wichtige Quellen und
Ziele in der
Planungsregion
Westmecklenburg



POI Alltag

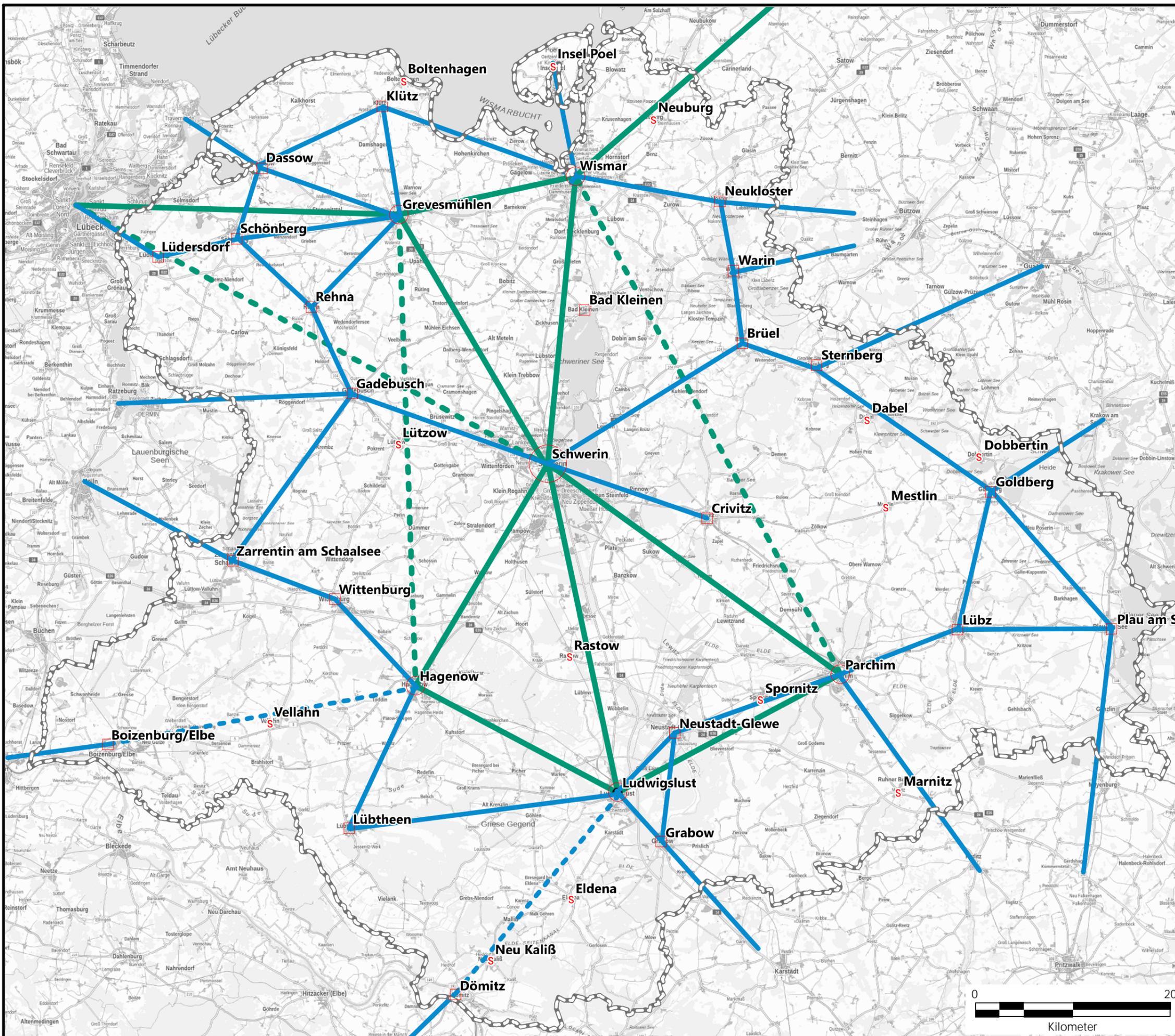
- Supermarkt
- Hofläden
- Schulen
- Kitas
- Medizinische Versorgung
- Haltepunkt Fernverkehr IC
- Haltepunkt Regionalverkehr

POI Touristisch

- Freizeit
- Gastronomie
- Sehenswürdigkeiten
- Übernachtung
- Info
- alle anderen

Kartengrundlage: WebAtlasDE
Stand 10-2021

Luftlinienverbindungen
in der Planungsregion
Westmecklenburg

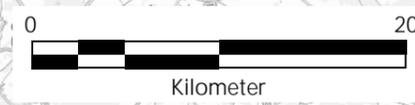


- Oberzentren
- Mittelzentren
- Grundzentren
- S Siedlungsschwerpunkt

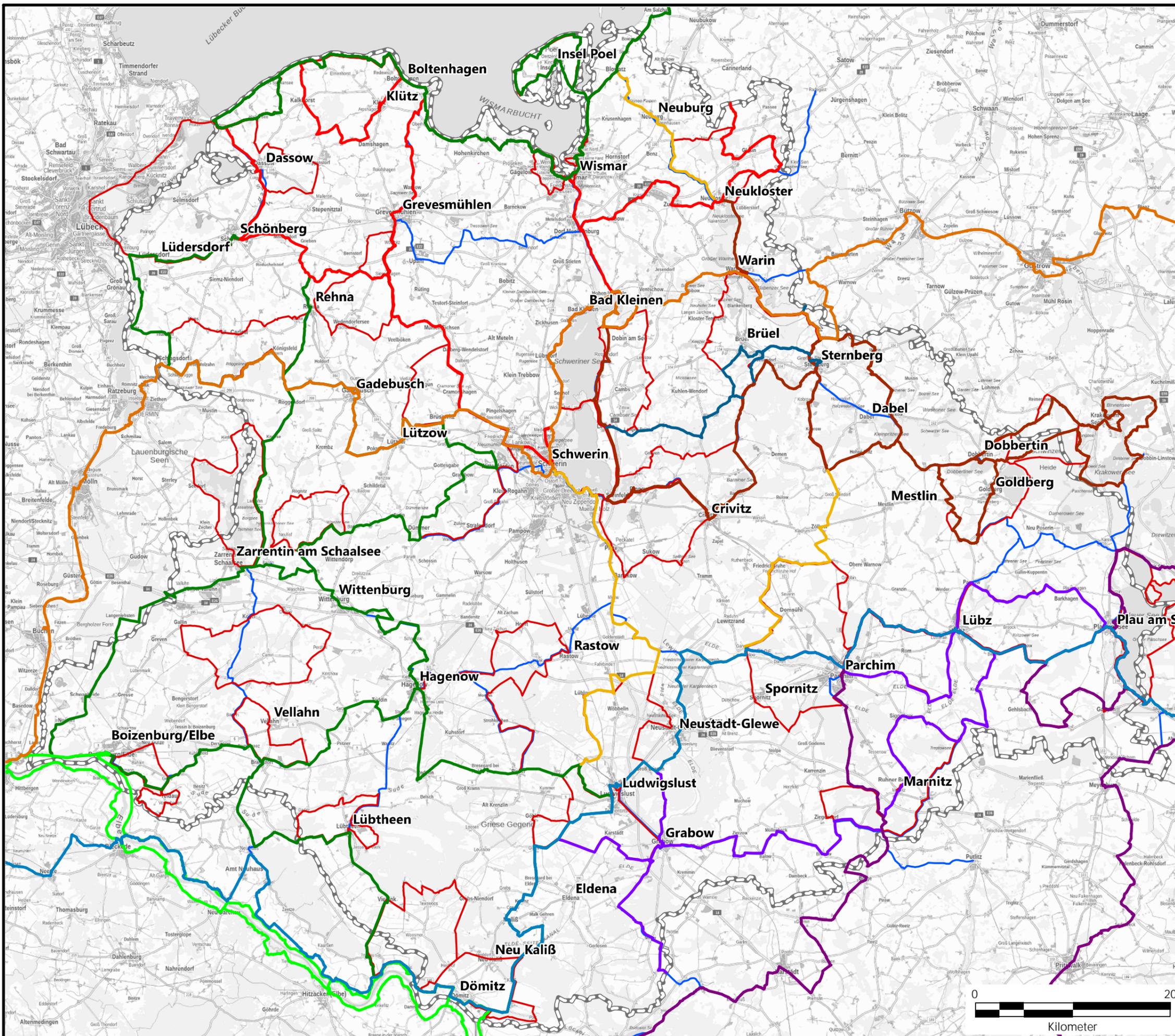
- Luftlinien Vorrangnetz
- Luftlinie OZ-MZ
 - - - Luftlinie OZ-OZ > 40km

- Luftlinien Basisnetz
- Luftlinie OZ-MZ-GZ
 - - - Luftlinie OZ-MZ-GZ < 25km

Kartengrundlage: WebAtlasDE
Stand 10-2021



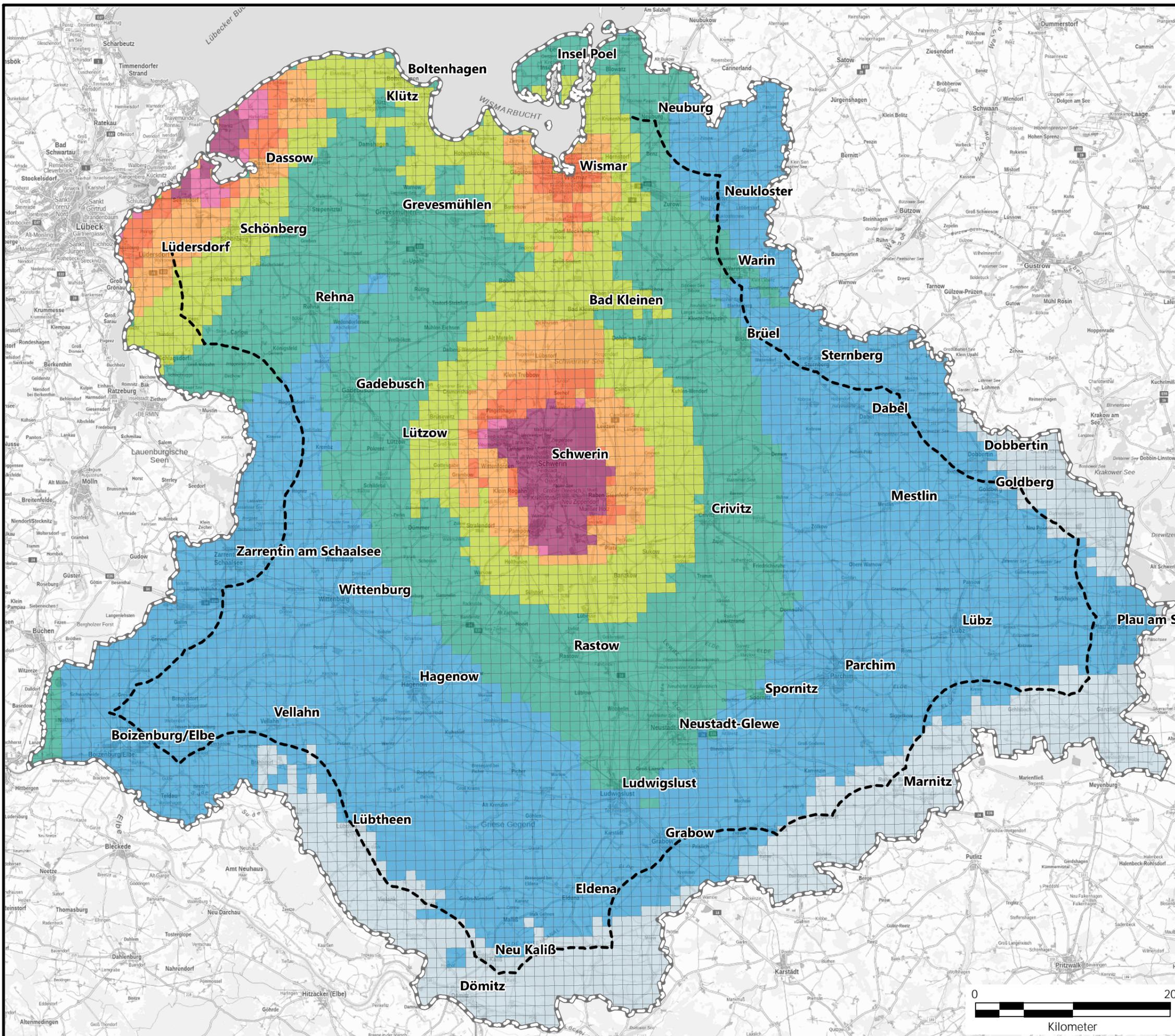
Touristisches
Radverkehrsnetz in der
Planungsregion
Westmecklenburg



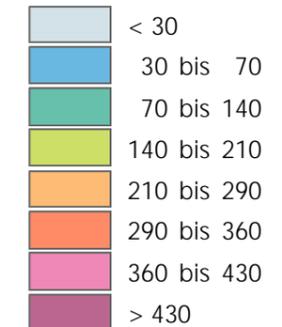
- Radweg Hamburg-Rügen
- Ostseeküsten-Radweg
- Mecklenburgischer Seen-Radweg
- Elberadweg
- Elbe-Müritz-Rundweg
- Westl. Backstein-Rundweg
- Warnotal-Rundweg
- Residenzstädte-Rundweg
- Mecklenburgischer Seen-Rundweg
- Eldetal-Rundweg
- Elbetal-Schalsee-Rundweg
- regional bedeutsame Radtour (RRK 2009)
- regionaler Radwanderweg (RRK 2009)

Kartengrundlage: WebAtlasDE
Stand 10-2021

Gesamtpotenzial des
tagestouristischen
Radausflugverkehrs,
Angaben in Ausflügen
pro Jahr

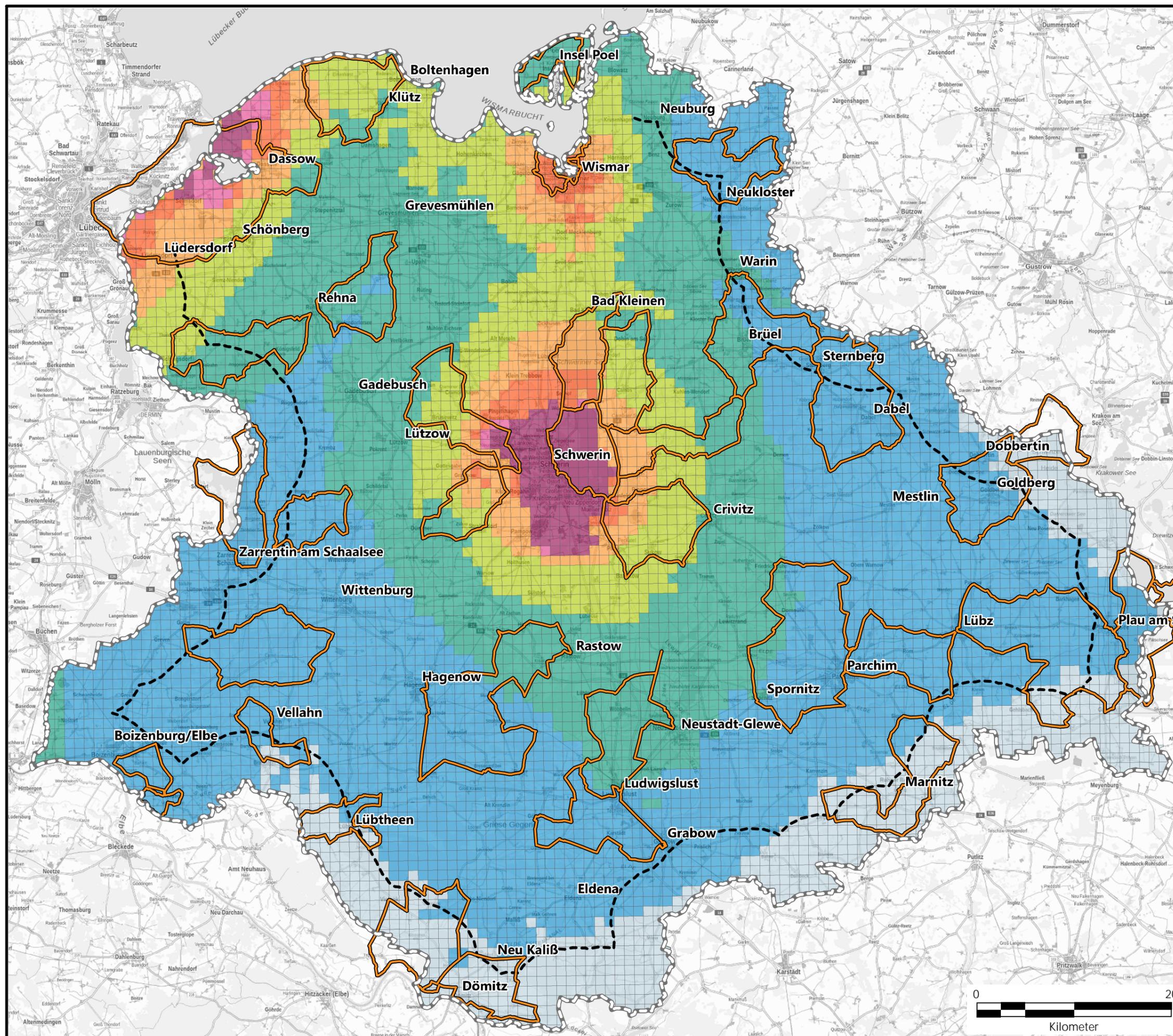


Radfahrerpotenzial

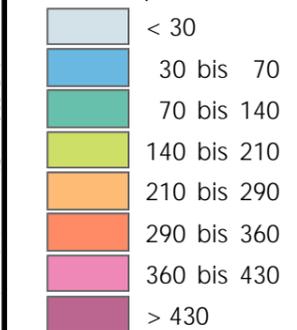


Kartengrundlage: WebAtlasDE
Stand 10-2021

Gesamtpotenzial des
tagestouristischen
Radausflugverkehrs in
Kombination mit den
regional bedeutsamen
Radrouten, Angaben in
Ausflügen pro Jahr



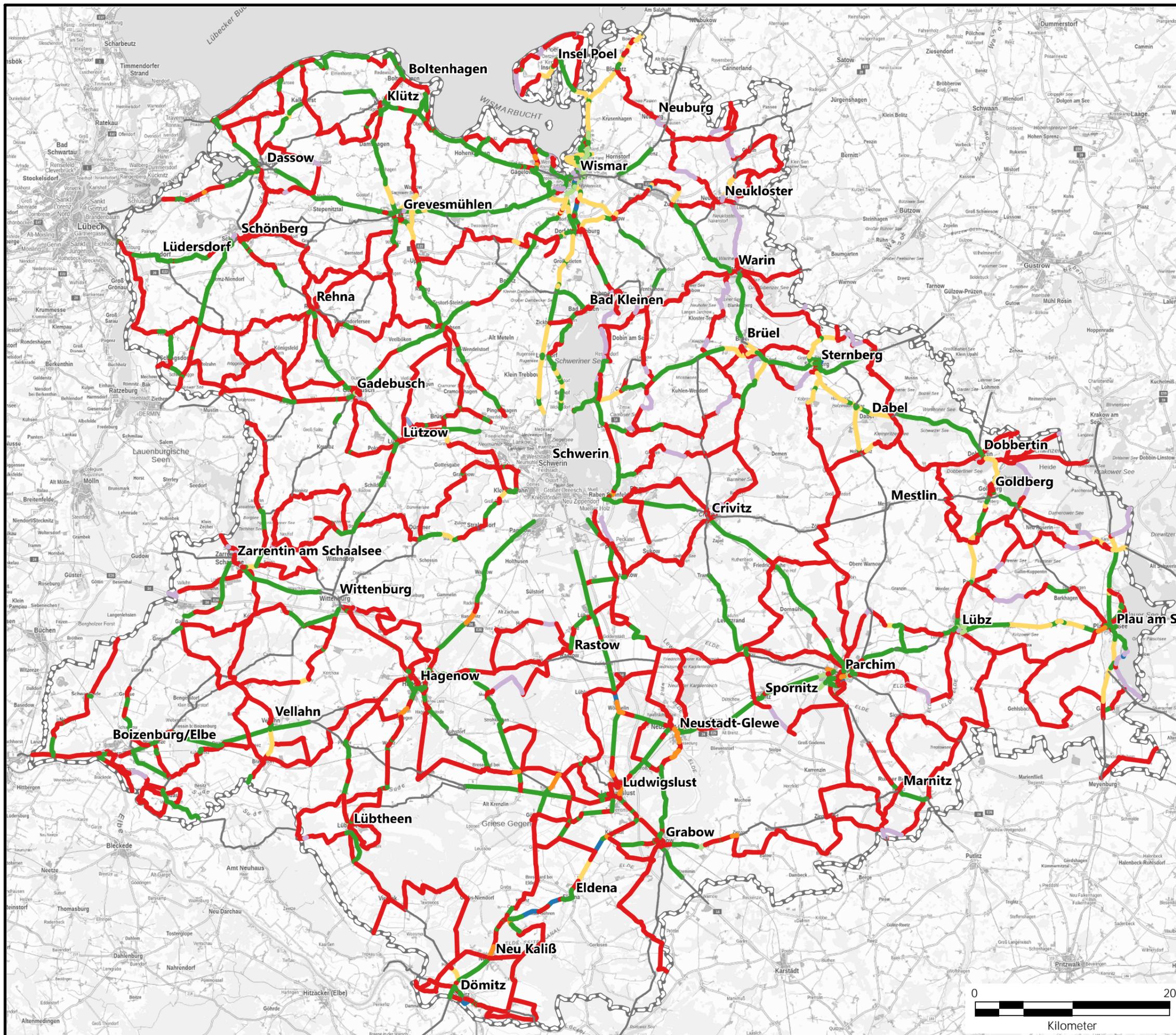
Radfahrerpotenzial



Regional Bedeutsame Radtour

Kartengrundlage: WebAtlasDE
Stand 10-2021

Bestandserfassung der
Führungsform

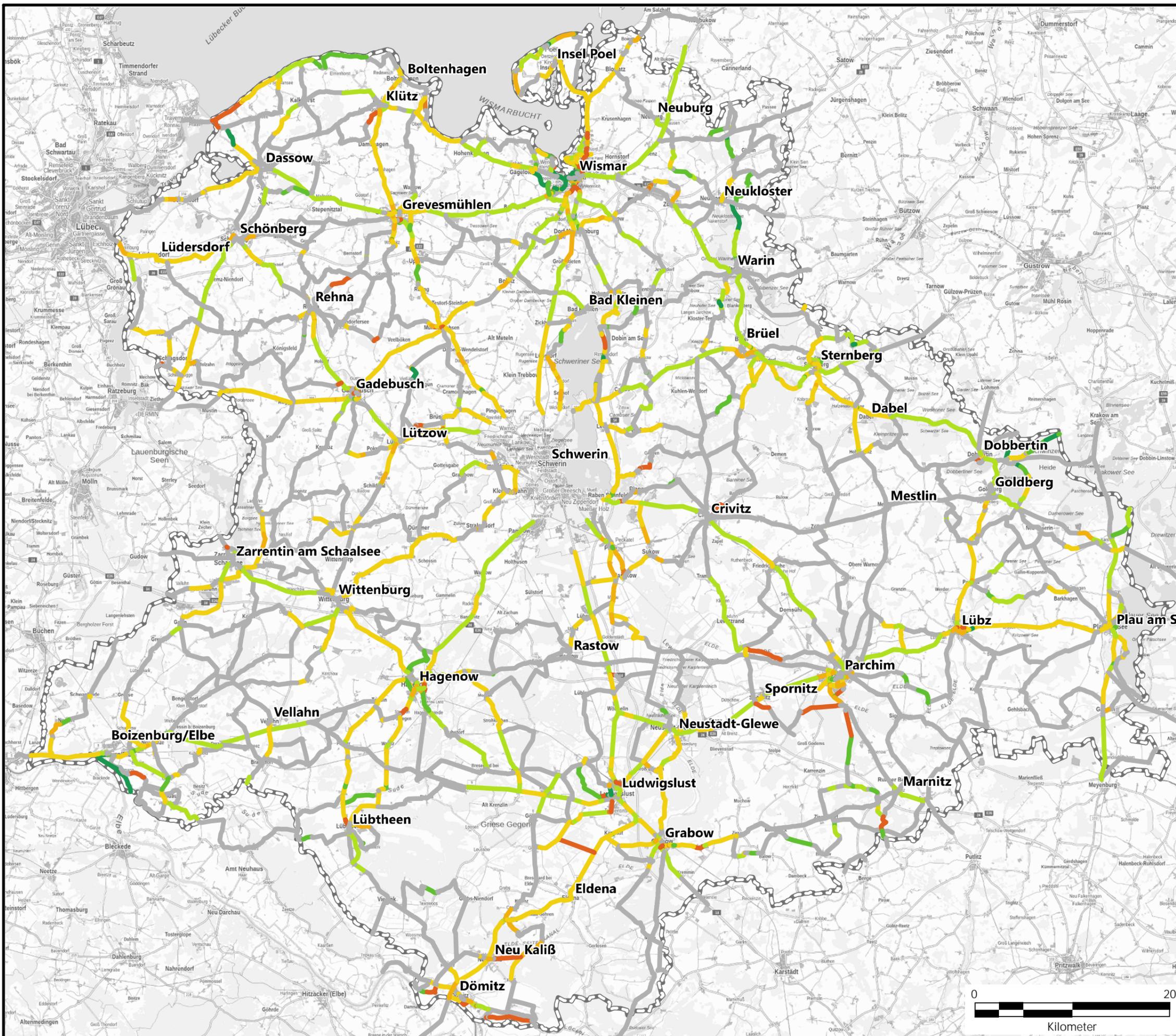


- eigenständiger Radweg
- Fahrradstraße
- gemeinsamer Geh- und Radweg
- getrennter Geh- und Radweg
- straßenbegleitender Radweg
- Fahrbahnnutzung
- sonstiges
- Gehweg, Radfahrer frei
- keine Information vorhanden

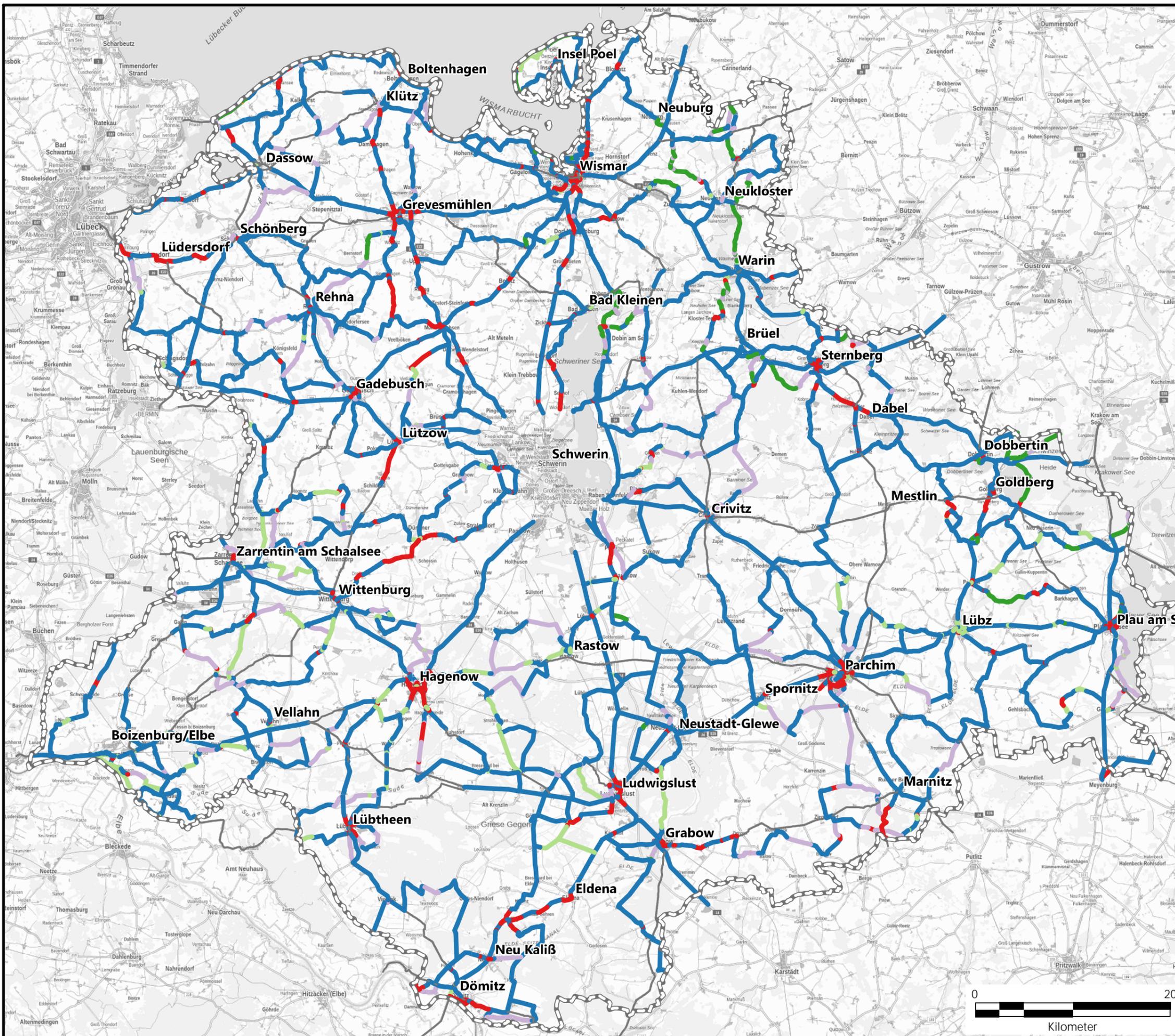
Kartengrundlage: WebAtlasDE
Stand 10-2021



Bestandserfassung der
Wegebreite



Bestandserfassung der
Wegeoberfläche

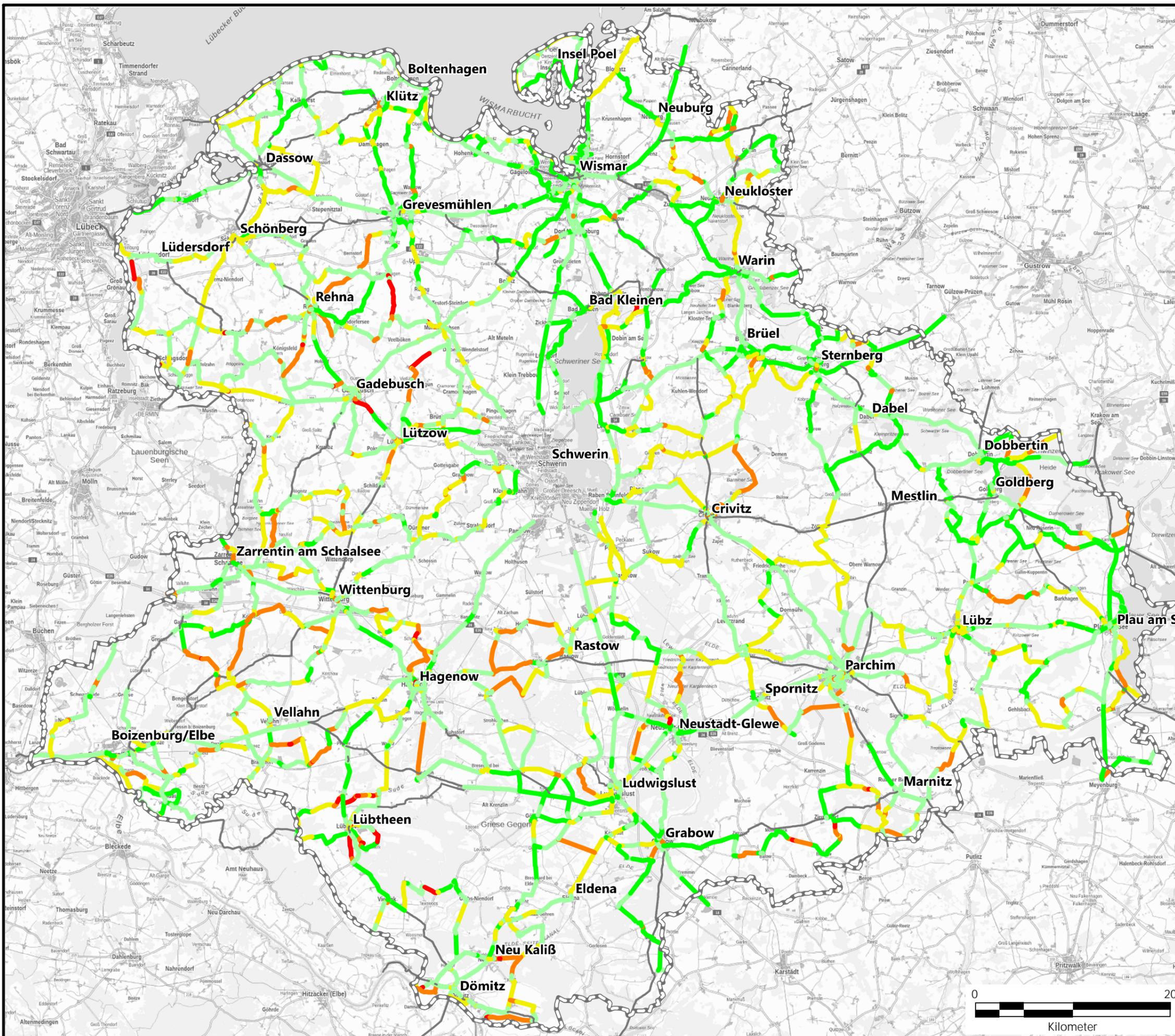


- Asphalt
- Beton (Guss und Platten)
- Wassergebundene Decke
- Platten / Pflaster / Naturstein
- Holz, Stahl
- Rasengittersteine, Sand, Schotter, Kopfsteinpflaster
- keine Informationen vorhanden

Kartengrundlage: WebAtlasDE
Stand 10-2021



Bestandserfassung der
Befahrbarkeit

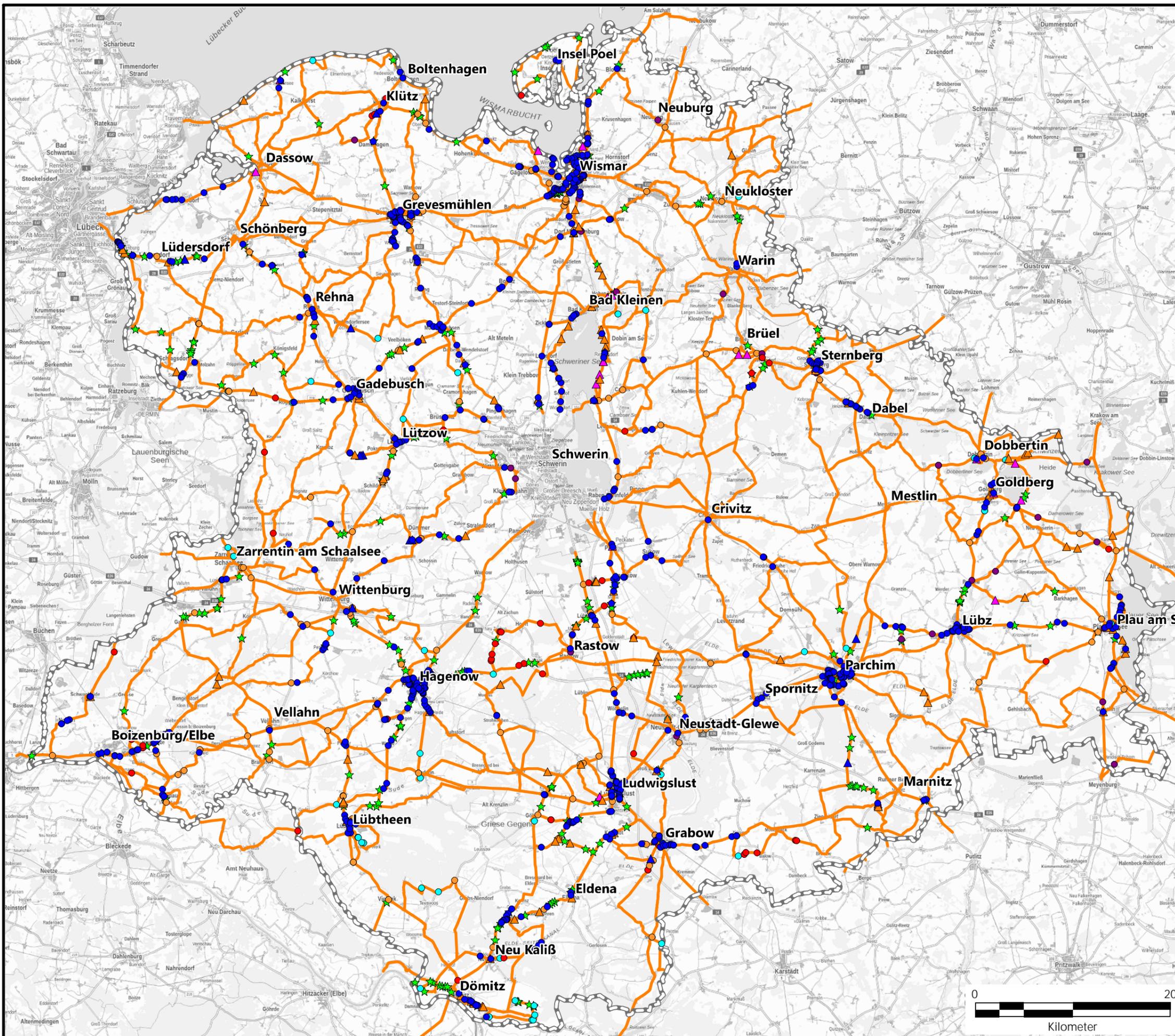


- sehr gut
- gut
- mäßig
- schlecht
- unbefahrbar
- keine Information vorhanden

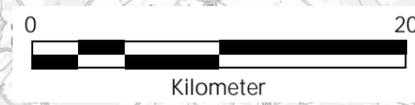
Kartengrundlage: WebAtlasDE
Stand 10-2021



Bestandserfassung der
punktbezogenen Daten



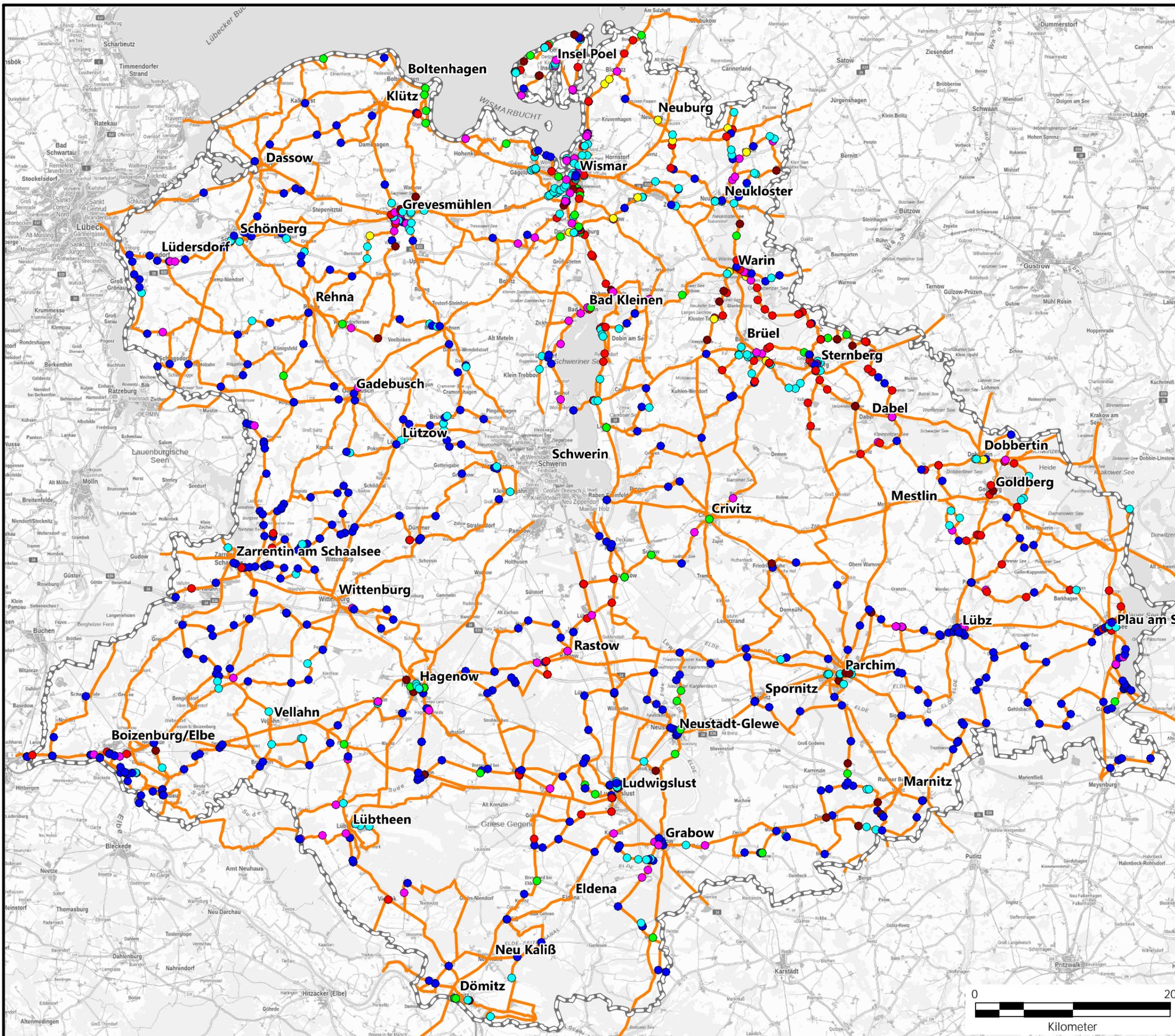
- Beleuchtung
- Querungen von Straßen
- Querungen von Bahngleisen
- Gefahrenstellen
- unklare Wegführung
- ▲ Umlaufschranken
- ▲ Poller
- ▲ sonstige Engstellen
- ★ einmalige Oberflächenmängel



Kartengrundlage: WebAtlasDE
Stand 10-2021



Bestandserfassung der
Wegweisungsmängel

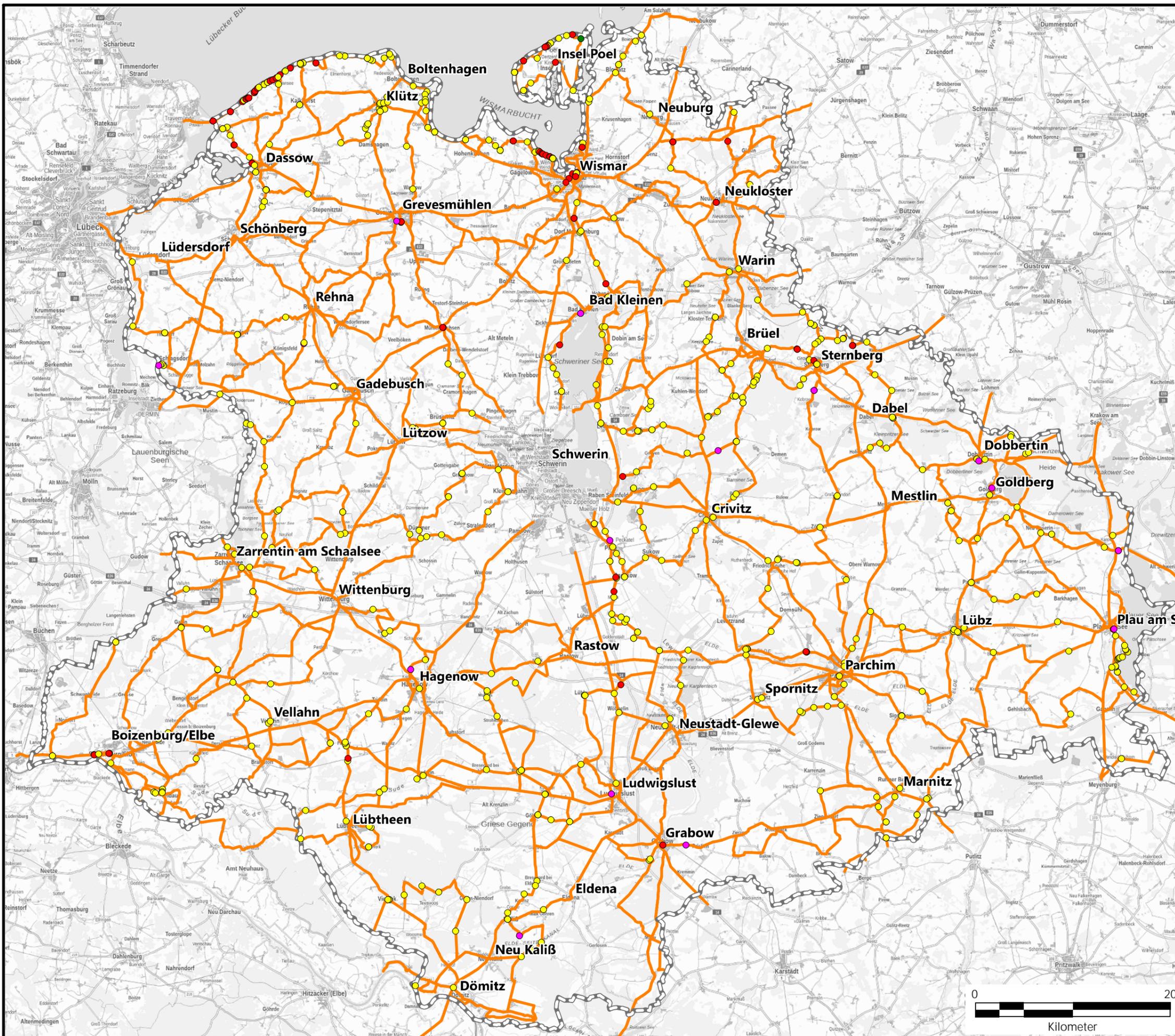


- falsche Richtung ausgeschildert
- fehlender Schilderstandort
- falscher Schilderstandort
- Mangel am Schild / Pfosten
- Vandalismus am Schild / Pfosten
- Sonstiges

Kartengrundlage: WebAtlasDE
Stand 10-2021

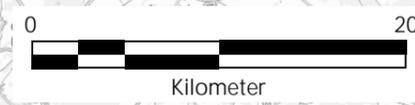


Bestandserfassung der
Begleitinfrastruktur

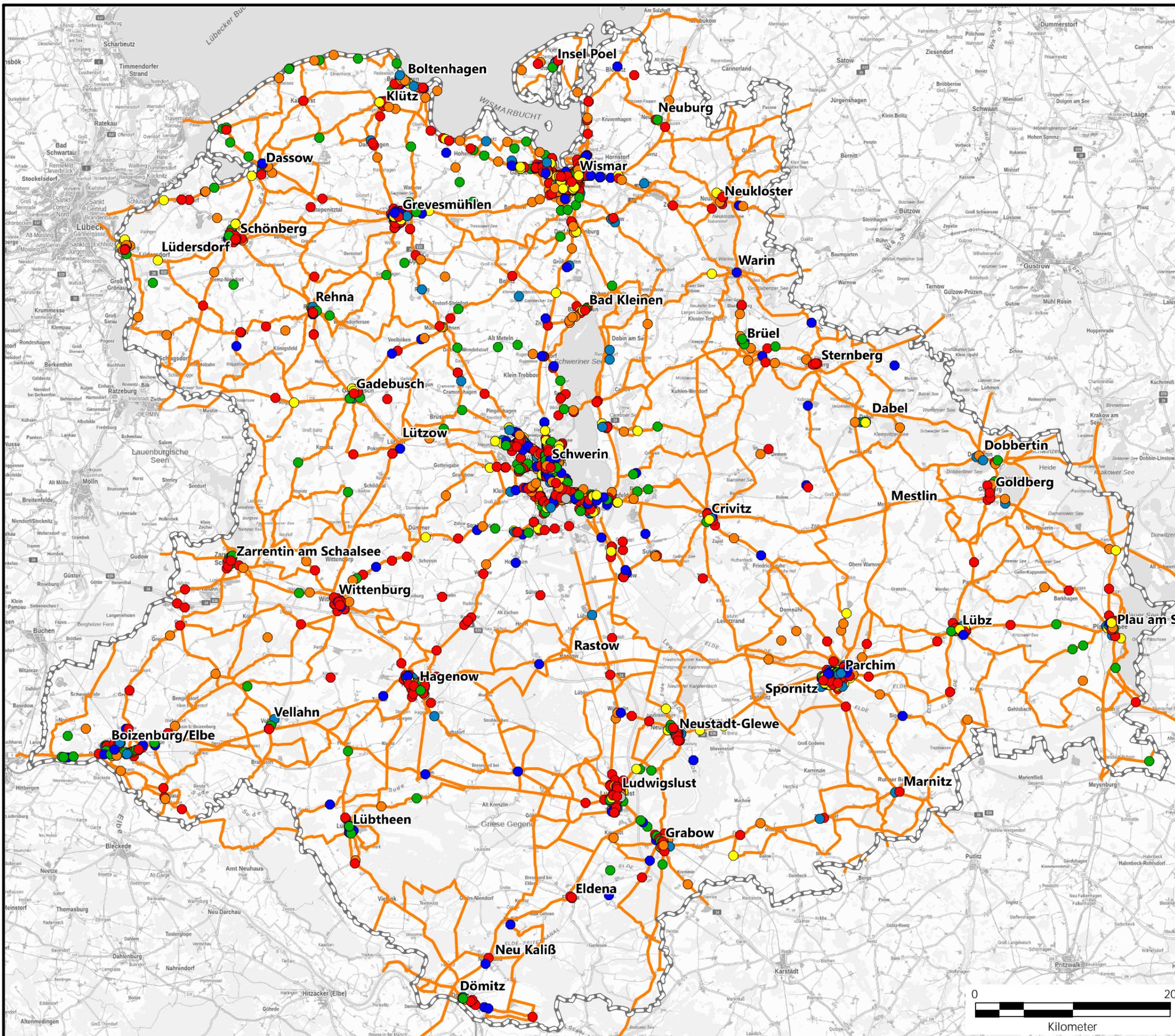


- Abstellanlagen
- Infotafeln, Rastplätze, Schutzhütte, Spielplatz
- Infrastruktur für E-Mobilität, Schlauchomat, Werkzeugstation, etc.
- Sonstiges

Kartengrundlage: WebAtlasDE
Stand 10-2021

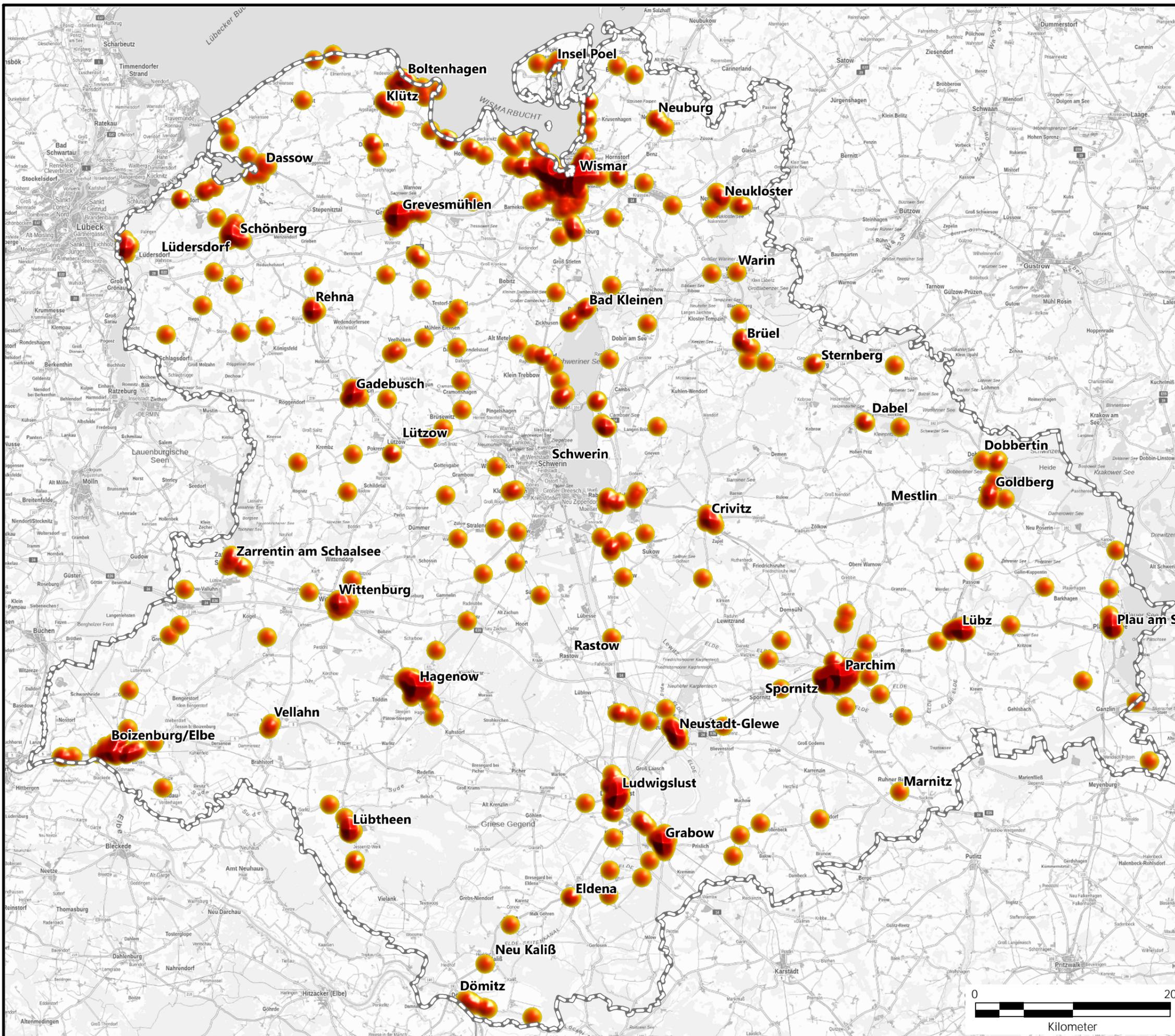


Unfalltypen der Unfälle
mit Beteiligung von
Radfahrern im
Untersuchungsgebiet von
Januar 2015 bis Mai 2020



- Fahrerunfall
- Abbiegeunfall
- Einbiegen/Kreuzen-Unfall
- Überschreiten-Unfall
- Unfall durch ruhenden Verkehr
- Unfall im Längsverkehr
- Sonstiger Unfall

Unfallhäufungen mit Radverkehrsbeteiligung im Untersuchungsgebiet Westmecklenburg

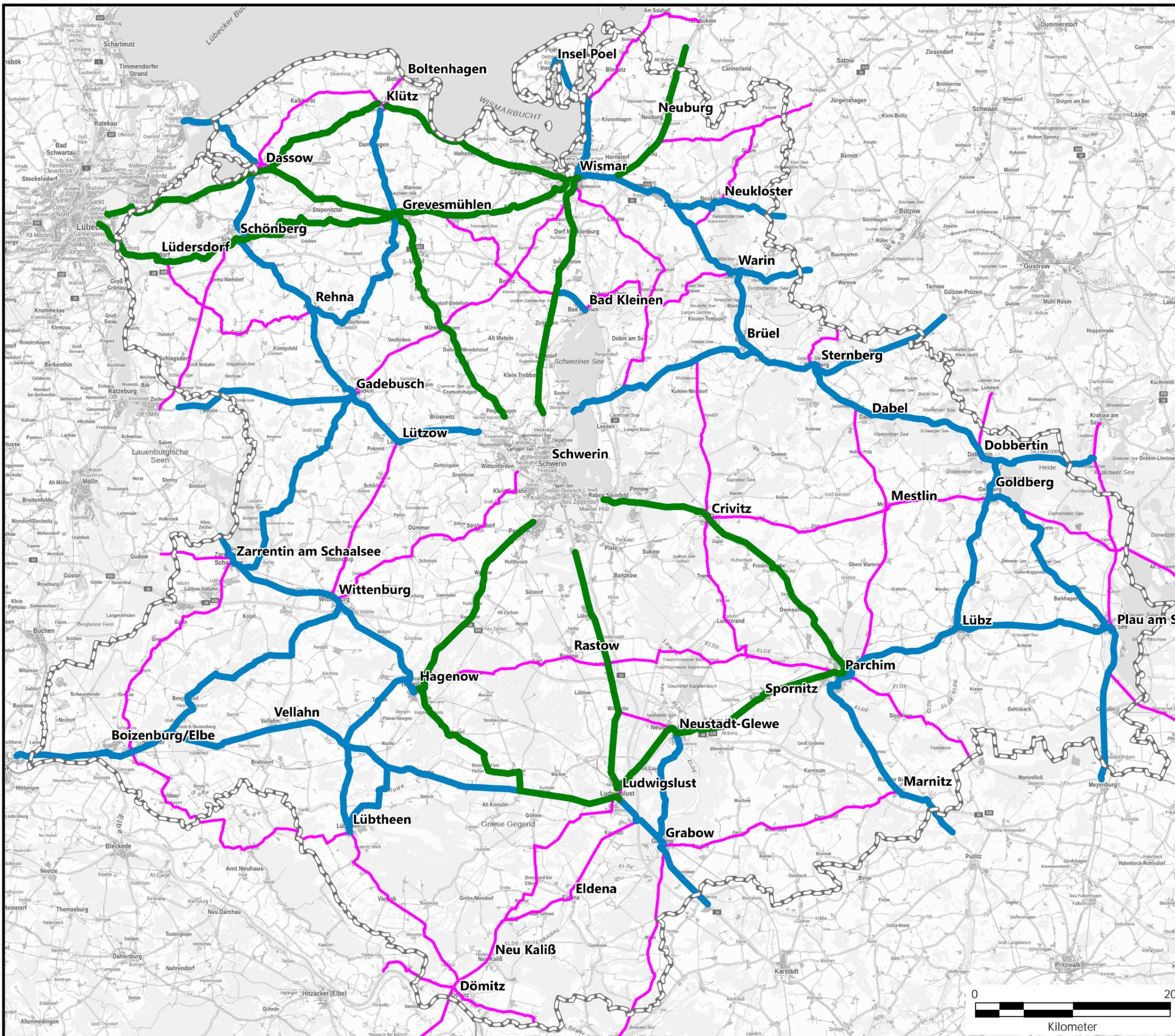


-  Geringe Unfallhäufung
-  Mittlere Unfallhäufung
-  Hohe Unfallhäufung

Kartengrundlage: WebAtlasDE
Stand 10-2021



Vorrangroutennetz,
Basisroutennetz Stufe 1
und Basisroutennetz
Stufe 2 für den
Alltagsradverkehr

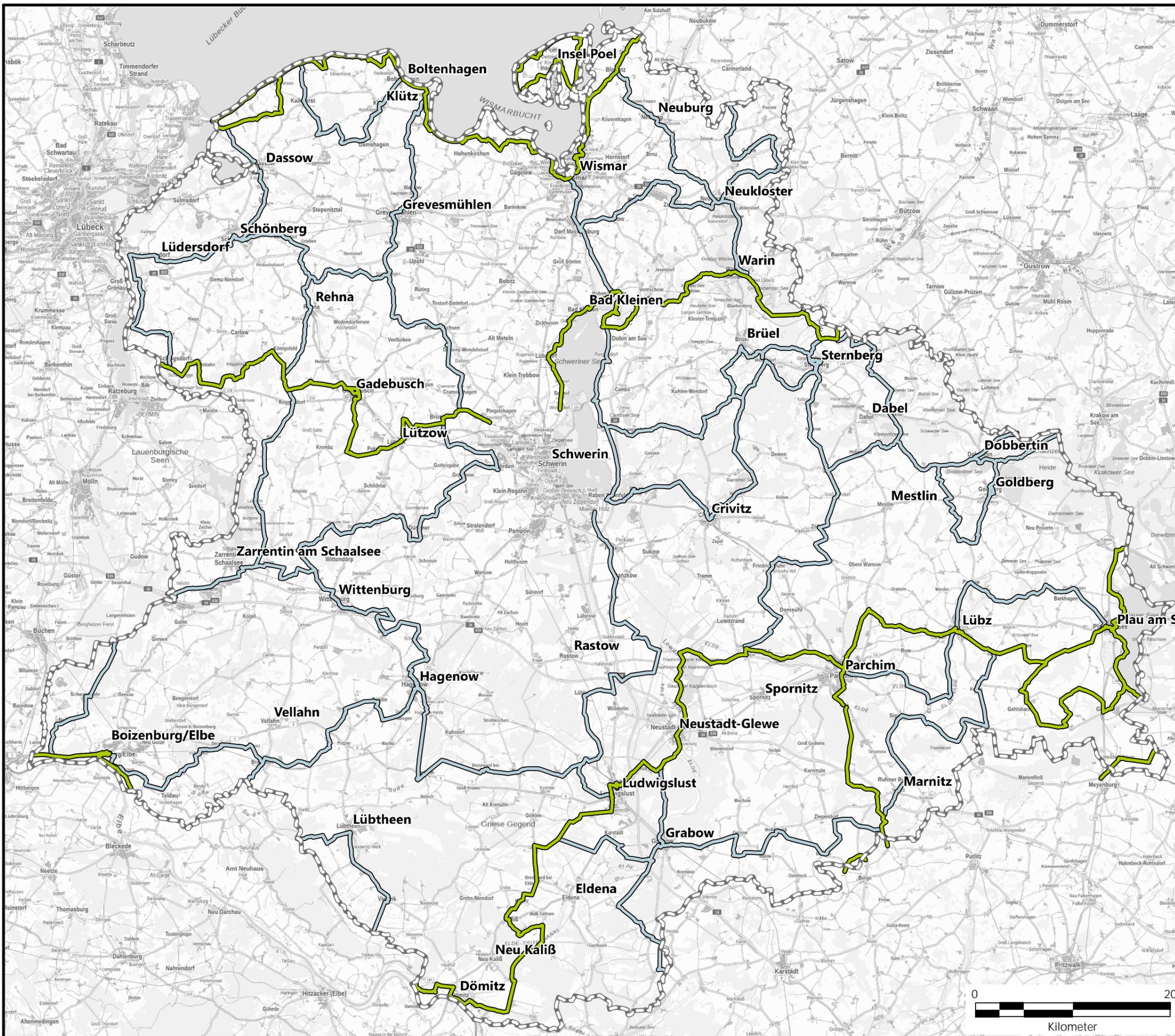


-  Vorrangroutennetz_Alltag
-  Basisroutennetz Alltag Stufe 1
-  Basisroutennetz Alltag Stufe 2

Kartengrundlage: WebAtlasDE
Stand 10-2021



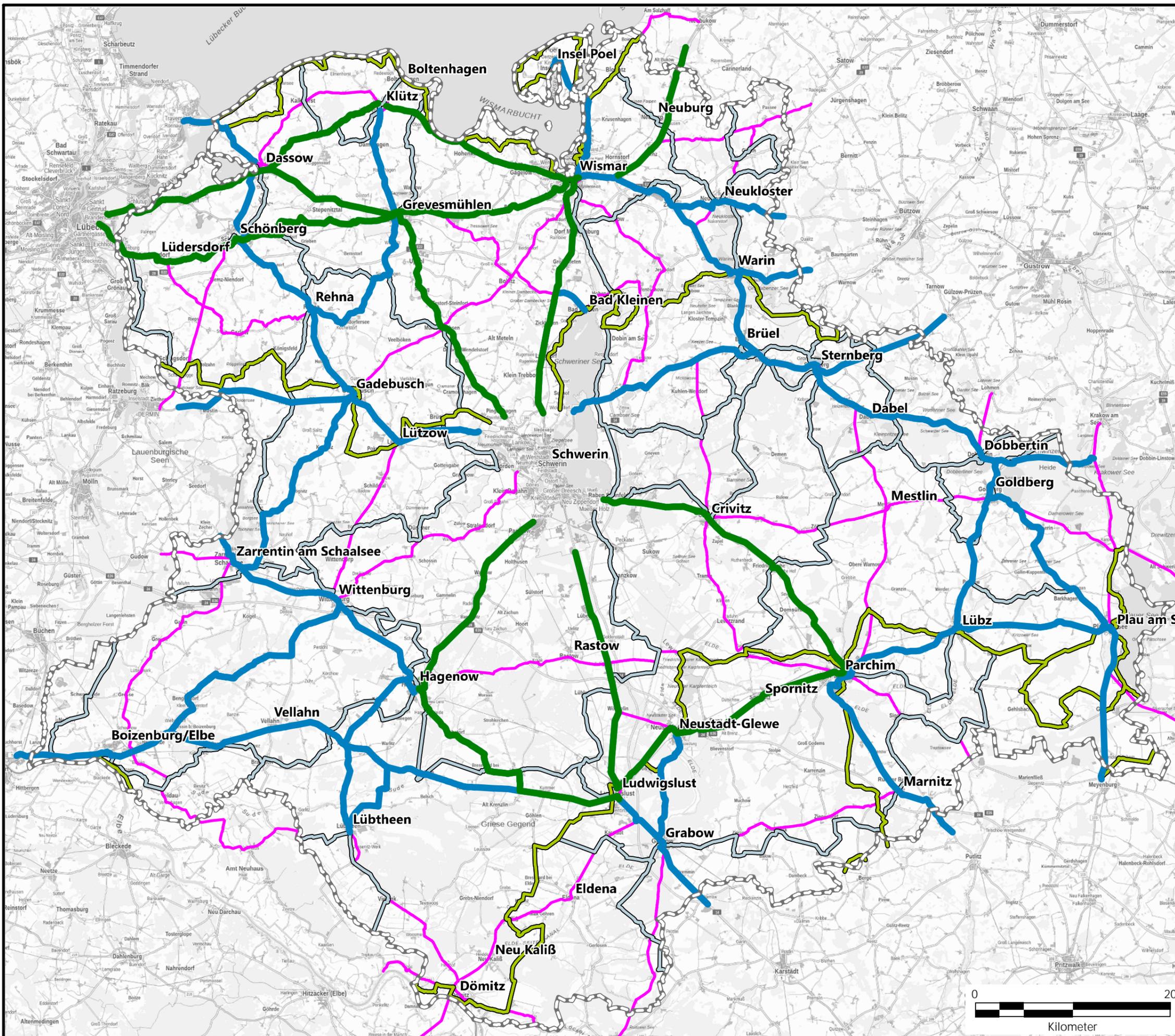
Vorrangroutennetz und
Basisroutennetz Stufe für
den touristischen
Radverkehr



-  Vorrangroutennetz Touristisch
-  Basisroutennetz Touristisch Stufe 1

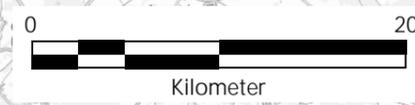
Kartengrundlage: WebAtlasDE
Stand 10-2021

Vorrangroutennetz und
Basisroutennetz für den
Alltags- und den
touristischen Radverkehr

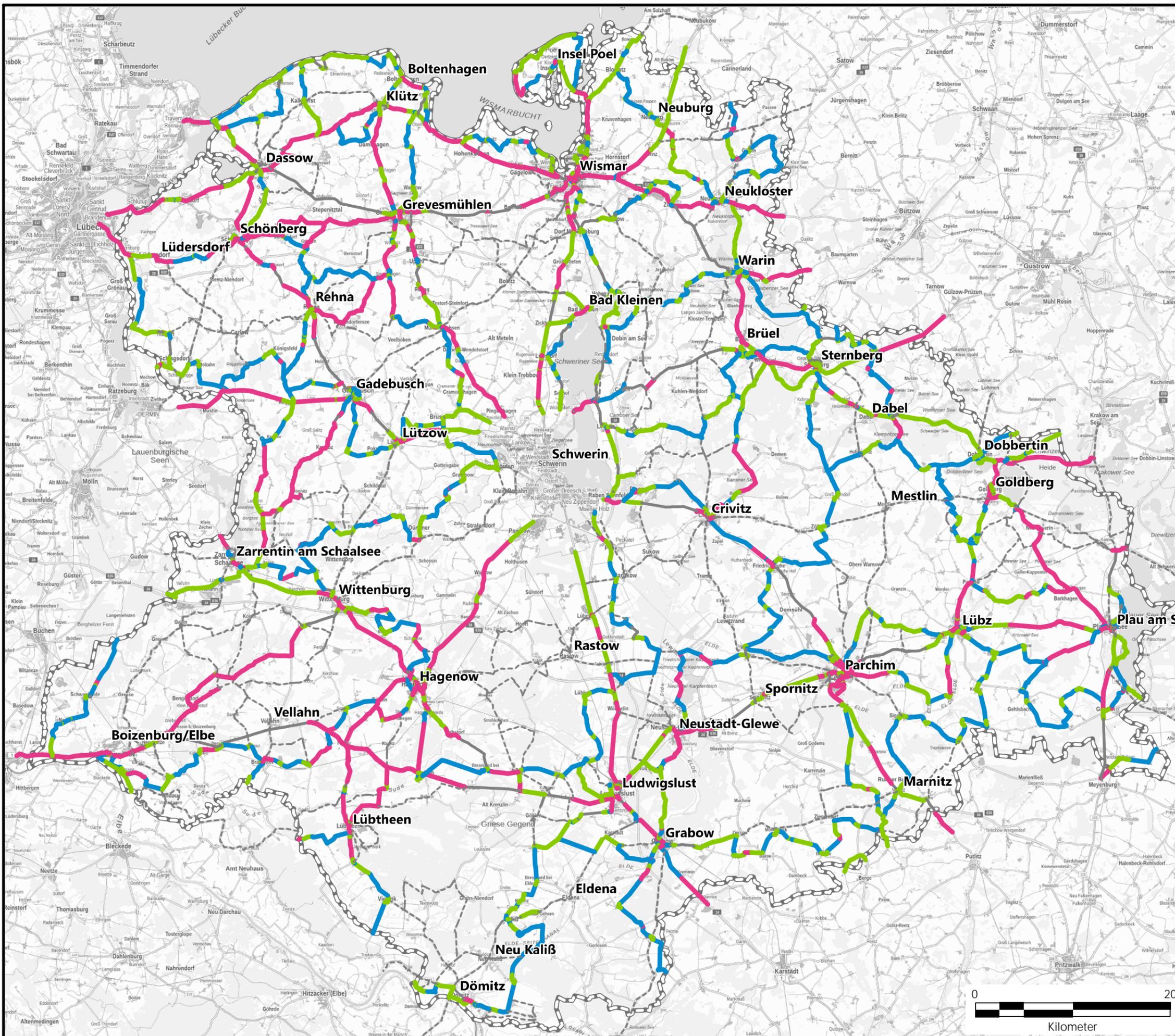


- Vorrangroutennetz Touristisch
- Basisroutennetz Touristisch Stufe 1
- Vorrangroutennetz Alltagsradverkehr
- Basisroutennetz Alltagsradverkehr Stufe 1
- Basisroutennetz Alltagsradverkehr Stufe 2

Kartengrundlage: WebAtlasDE
Stand 10-2021



Automatisierte Ableitung
von Prioritäten der
erforderlichen
Maßnahmen



- Hohe Priorität
- Mittlere Priorität
- Geringe Priorität
- keine Maßnahme erforderlich
- keine Maßnahmenableitung

Kartengrundlage: WebAtlasDE
Stand 10-2021



REGIONALES RADWEGEKONZEPT WESTMECKLENBURG 2021

Anhang 2: Datenblätter reg. bedeutsamer Radtouren

Auftraggeber / Herausgeber:

Regionaler Planungsverband Westmecklenburg

Wismarsche Straße 159, 19053 Schwerin

Bearbeitung

Andrea Tiffe
Regina Funke-Akbiyik
Katrin Galka
Christopher Vogt
Sonja Wenzel
Michael Vieten

Projektdaten

Laufzeit: JUN 2020 – SEP 2021
Stand: 25.10.2021

Anhang 2

Datenblätter der touristischen Routen

Um neben den Strecken des Alltags- und touristischen Radreiseverkehrs auch attraktive Angebote für Tagesausflügler vorhalten zu können, sollen die vorhandenen 34 regional bedeutsamen Radtouren, die im Radwegekonzept des Jahres 2009 beschrieben sind, evaluiert bzw. auf deren Grundlage ein touristisches Wegenetz der Basisrouten Stufe 2 konzipiert werden. Die Abstimmung zur Festlegung dieser Stufe 2-Basisrouten kann anhand der aktuellen Trassenverläufe der regional bedeutsamen Radtouren, der Daten der Bestandserfassung und der Ergebnisse der tagestouristischen Potenzialermittlung erfolgen.

Die regional bedeutsamen Radrouten sind von sehr unterschiedlicher Qualität hinsichtlich der Radverkehrsanlagen, der Trassenführungen und der passgenauen Zielgruppenansprache. Dies macht eine Evaluation dieser Radrouten notwendig.

Es ist eine zentrale Aufgabe des Planungsverbandes Westmecklenburg und der Arbeitsgruppe Radverkehr, in Zusammenarbeit mit den regionalen Akteuren das touristische Basisroutennetz der Stufe 2 mit Hilfe der vorliegenden Konzeption und den zugehörigen Datenblättern zu erarbeiten. Hierzu stehen verschiedene Grundlagen zur Verfügung – darunter die tabellarischen Grundlagendaten sowie die Geodaten, in denen die Ergebnisse der Bestandserfassungen zu den Ausbaustandards und Ausbauzuständen dokumentiert sind, sowie die Ausführungen in den Kapiteln 4, 5 (zur Potenzialabschätzung für den Tagestourismus) und 7 (für die Zielnetzbestimmung) des Berichtes.

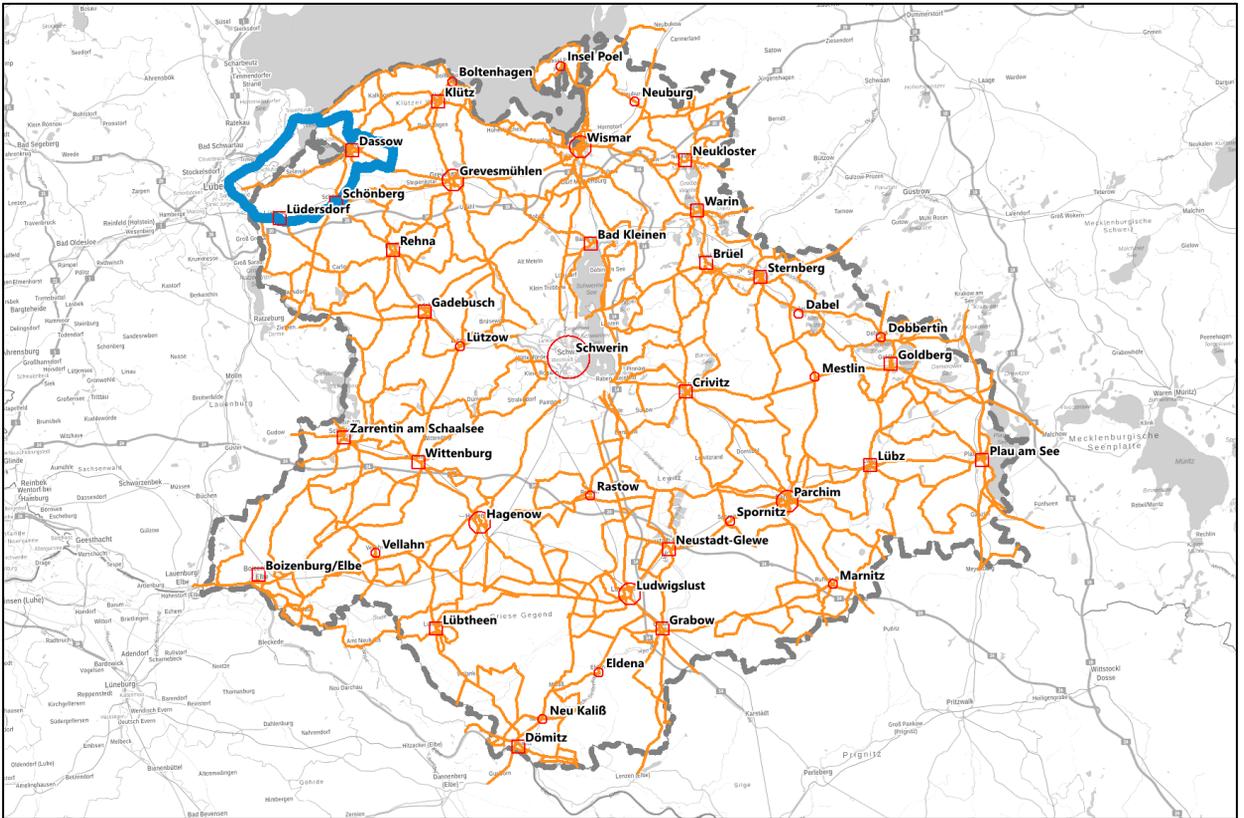
Die vorliegenden Datenblätter, die die gesamte Datenlage für die 34 Radrouten zusammenfassen, geben einen Überblick zur Lage, zum Ausbauzustand und zum Ausbaustandard der jeweiligen touristischen Radroute. Neben der Netzuordnung und dem zu erwartenden touristischen Potenzial der Route werden Führungsform, Wegebreite, Wegeoberfläche und Befahrbarkeit dargestellt. Ebenso erfolgt eine Veranschaulichung der sogenannten Begleitinfrastruktur der Standorte sowie weiterer Kriterien wie beispielsweise vorhandener Beleuchtung, Querungen, Umlaufschranken oder Gefahrenstellen.

Die Datenblätter für die 34 regional bedeutsamen Radtouren sollen nicht als alleinige rahmende Arbeitsgrundlage verstanden werden, sondern als Zusammenfassung des Status Quo der 2009 erarbeiteten Radrouten dienen,

die im Zuge der Konzeption des Basisroutennetzes der Stufe 2 auch zu evaluieren sind. So sind Streckenergänzungen, Streckenverlegungen, Streckenkürzungen genauso denkbar wie neue tagestouristische Angebote, die auf Trassen verlaufen, die bisher nicht beschrieben sind, oder wie Entscheidungen, vorhandene Tourenvorschläge nicht weiter zu betreiben. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, inwieweit die vorhandenen, aber auch neue Tourenvorschläge zukunftsfähig sind, d. h. den aktuellen Zielgruppenansprüchen hinsichtlich ihrer Qualität und ihrer thematischen Ausrichtung entsprechen.

Bei allen Festlegungen ist jedoch zu bedenken, dass der Aufwand für Ertüchtigung, Unterhalt und Inszenierung umso höher ausfällt, je kleinteiliger und engmaschiger das Basisroutennetzes der Stufe 2 wird, bzw. je länger die Strecken dieser Radrouten sind. Insbesondere in Zusammenhang mit der Knotenpunktwegweisung empfiehlt sich hier eine Vorausschau auf die verfügbaren Kapazitäten.

Lübeck-Schönberg „Grenzenlose Vielfalt“ (Nr. 1)



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.

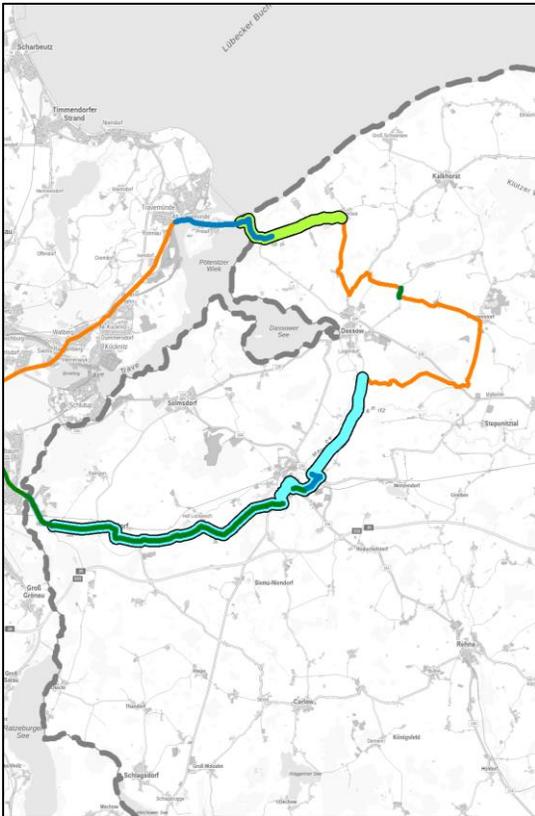
Im Rahmen der Bestandserfassung im Jahr 2020 wurden anhand standardisierter Bewertungskategorien Daten zum Ausbaustandard und -zustand aufgenommen. Die Ergebnisse der tagestouristischen Potentialermittlung ergänzen diese Darstellungen.

Die **68 km lange** Rundtour „Grenzenlose Vielfalt“ verbindet die Hansestadt Lübeck über Travemünde mit den nordwestmecklenburgischen Städten Dassow und Schönberg.

Besondere touristische Ziele sind dabei die historische Altstadt in Lübeck mit vielen historischen Sehenswürdigkeiten, das Ostseeheilbad Travemünde mit seinem Fährhafen und die sehenswerten Städte Dassow mit Schloss und Schönberg mit seinen Backsteinhäusern.

Im Einzugsgebiet der unteren Stepenitz und Maurine lockt eine reizvolle Flusslandschaft und in Lockwisch, Lüdersdorf und Herrsburg die westmecklenburgischen Dorfstrukturen.

Lübeck-Schönberg „Grenzenlose Vielfalt“ (Nr. 1)



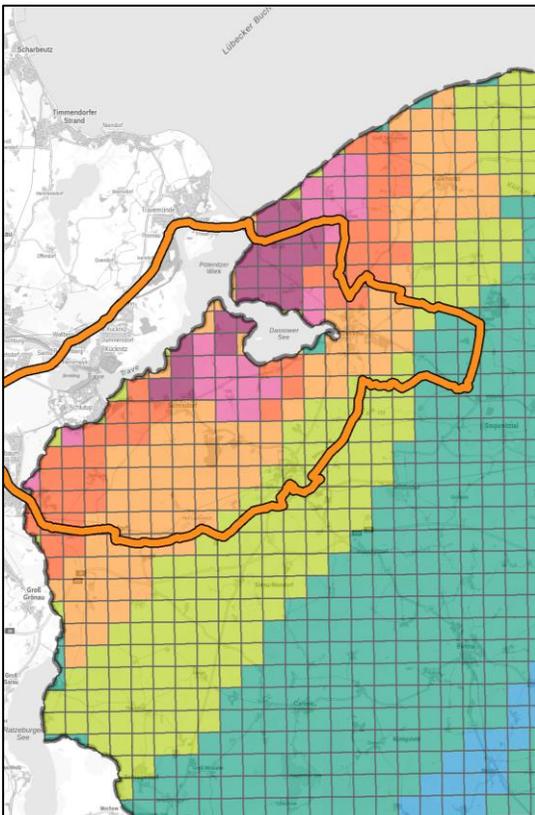
Netzzuordnung der Vorrang- und der primären Basisrouten (Stufe 1)

- Vorrangroutennetz für
Alltagsradverkehr (green line)
Radtourismus (light green line)
- Basisroutennetz für
Alltagsradverkehr (blue line)
Radtourismus (cyan line)
- Keine Netzkategorie (nicht zugeordnete Strecken) (orange line)

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

Gemeindegrenzen:

Lüdersdorf, Lockwisch, Stadt Schönberg, Stadt Dassow, Stepenitztal, Roggenstorf



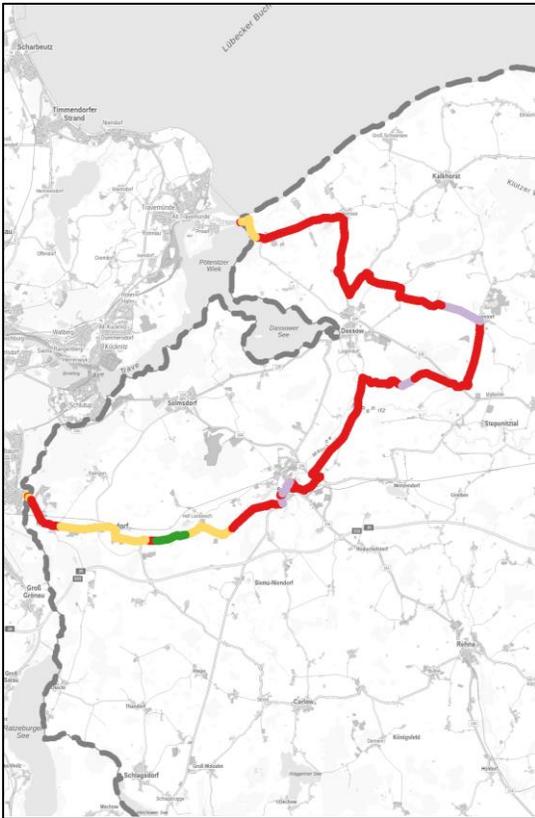
Potenzialermittlung

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

Hohe Werte bedeuten hohes Potenzial.



Lübeck-Schönberg „Grenzenlose Vielfalt“ (Nr. 1)



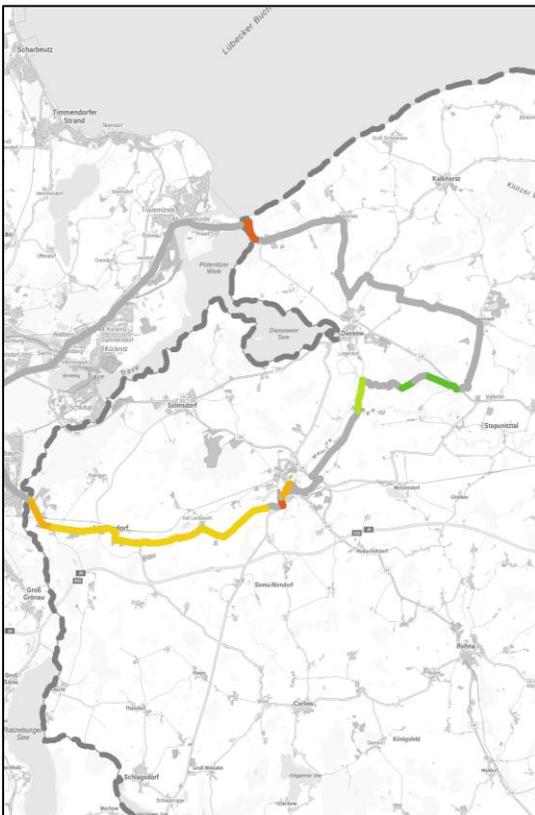
Führungsform

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



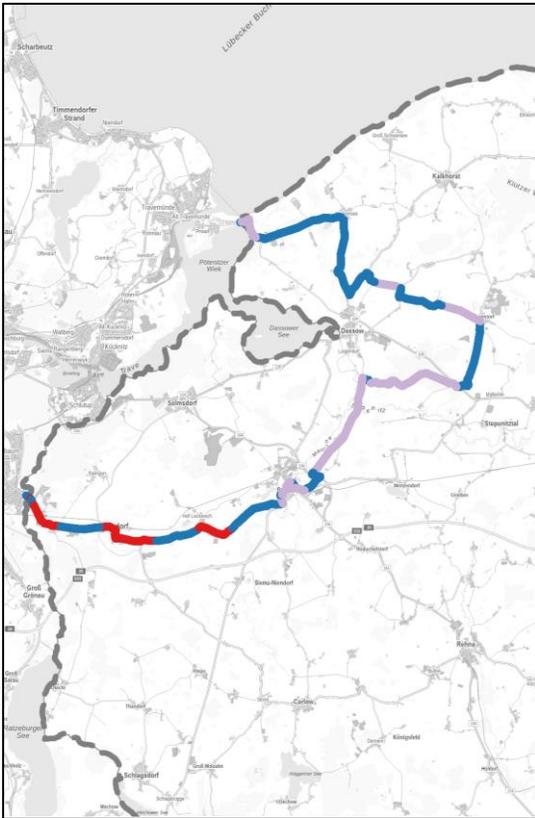
Wegebreite

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/Wege

Lübeck-Schönberg „Grenzenlose Vielfalt“ (Nr. 1)

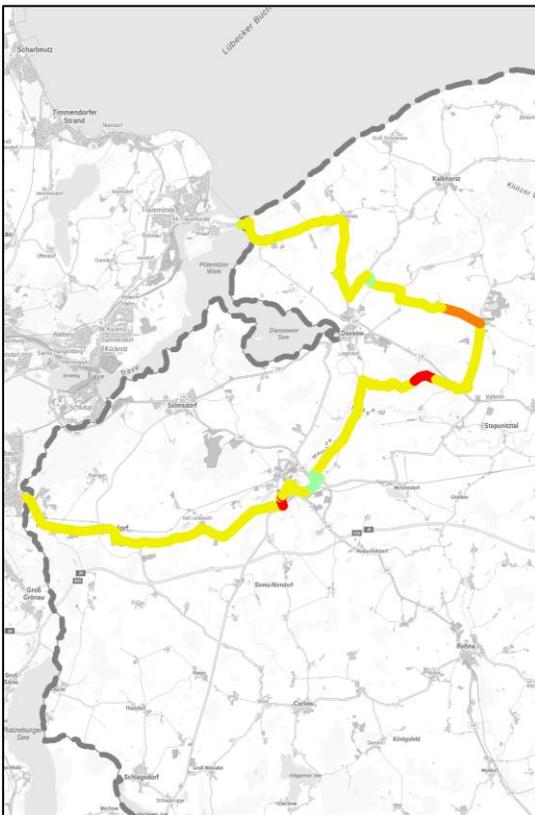


Wegoberfläche

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



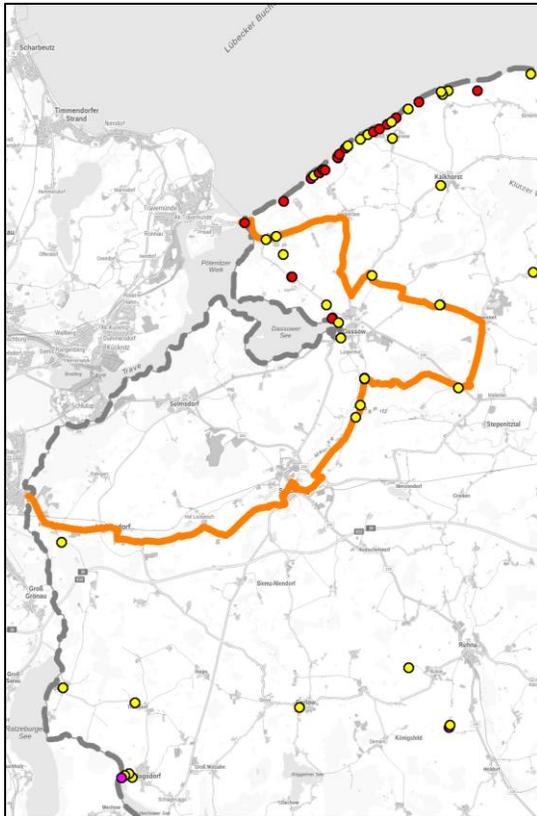
Befahrbarkeit

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

Lübeck-Schönberg „Grenzenlose Vielfalt“ (Nr. 1)

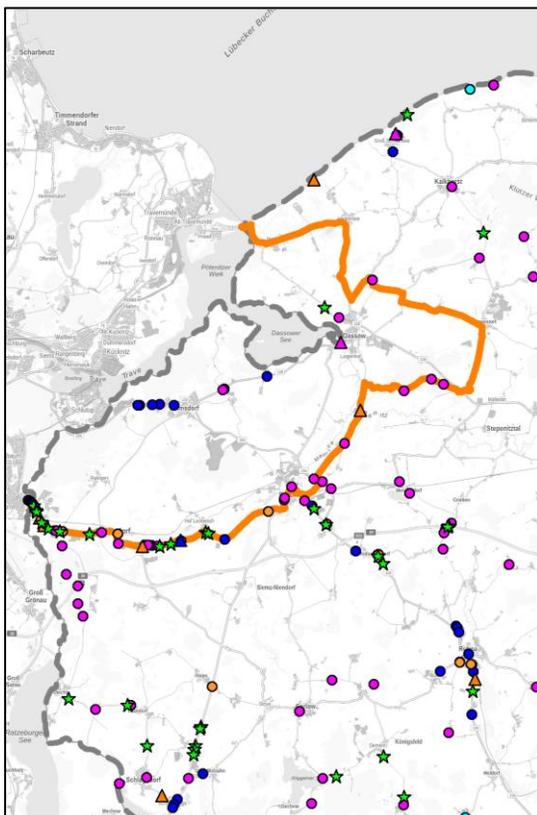


Karte der Begleitinfrastruktur

Dargestellt werden verschiedene Elemente der touristischen Begleitinfrastruktur auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 4 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Abstellanlagen
- Infotafeln, Rastplätze, Schutzhütte, Spielplatz
- Infrastruktur für E-Mobilität, Schlauchomat, Werkzeugstation, etc.
- Sonstiges



Karte der Wegmerkmale

Dargestellt werden weitere Wegmerkmale (wie Beleuchtung, Querungen, Mängel und Gefahrenstellen) auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 10 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Beleuchtung
- Wegweisungsmangel
- unklare Wegführung
- Querungen von Straßen
- Querungen von Bahngleisen
- Gefahrenstellen
- Umlaufschranken
- Poller
- sonstige Engstellen
- einmalige Oberflächenmängel

„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.

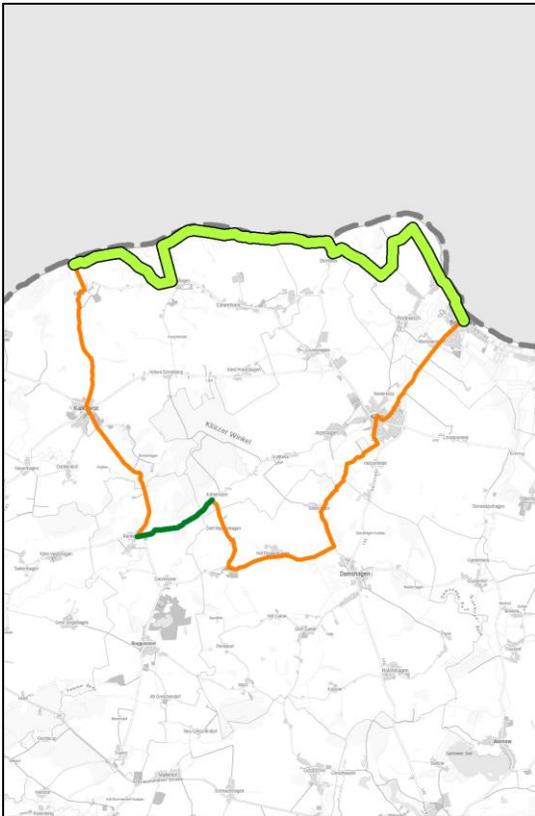
Im Rahmen der Bestandserfassung im Jahr 2020 wurden anhand standardisierter Bewertungskategorien Daten zum Ausbaustandard und -zustand aufgenommen. Die Ergebnisse der tagestouristischen Potentialermittlung ergänzen diese Darstellungen.

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 Alt Boltenhagen und das Ostseebad Boltenhagen mit seiner Seebrücke, der Strandpromenade und einer interessanten Bäderarchitektur.

Abstecher lohnen sich zum Muschelmuseum in Damshagen und zum Steinzeitdorf in Kussow. Gesundheitsbewusste können im Bio- und Gesundheitshotel Gutshaus Stellshagen unterkommen.

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



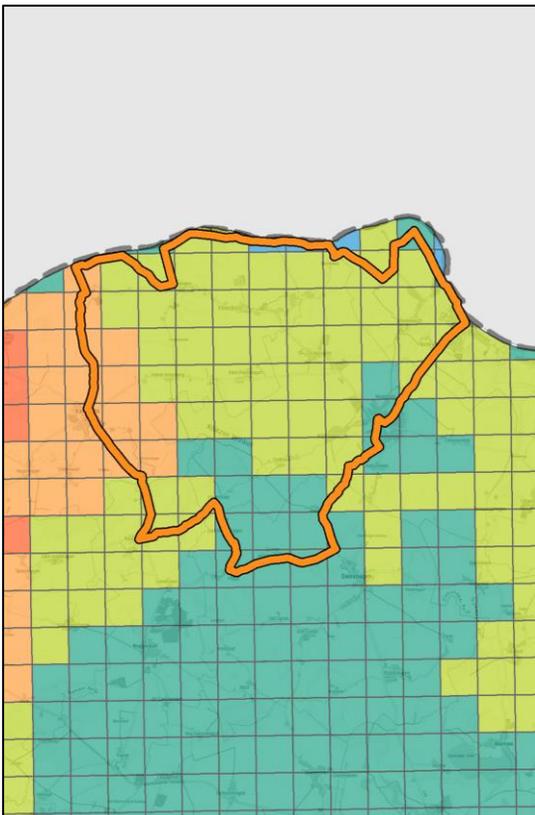
Netzzuordnung der Vorrang- und der primären Basisrouten (Stufe 1)

-  Vorrangroutennetz für Alltagsradverkehr
-  Radtourismus
-  Basisroutennetz für Alltagsradverkehr
-  Radtourismus
-  Keine 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



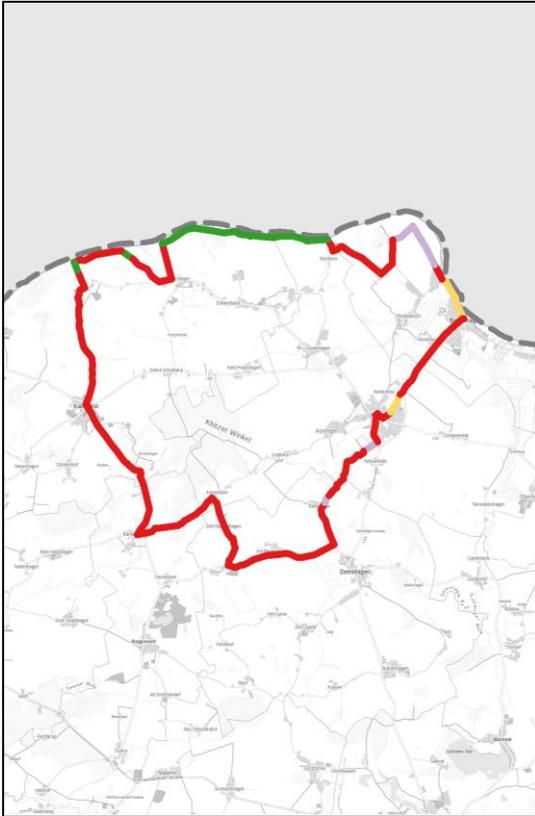
Potenzialermittlung

Dargestellt wird das touristische Radverkehrspotenzial (in Radfahrten pro Jahr), das sich ausgehend von Einwohnerzahl, Übernachtungsmöglichkeiten, Sehenswürdigkeiten, Naturschutzgebieten und weiteren Anzugspunkten 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

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



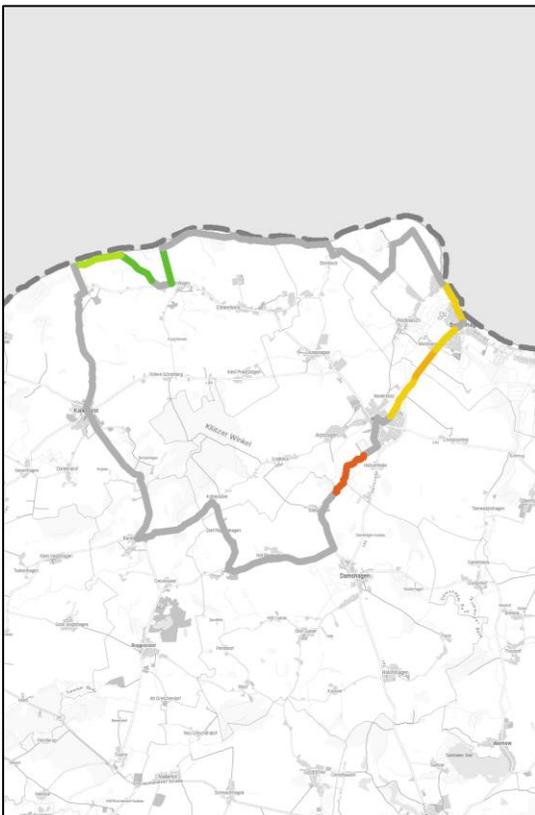
Führungsform

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



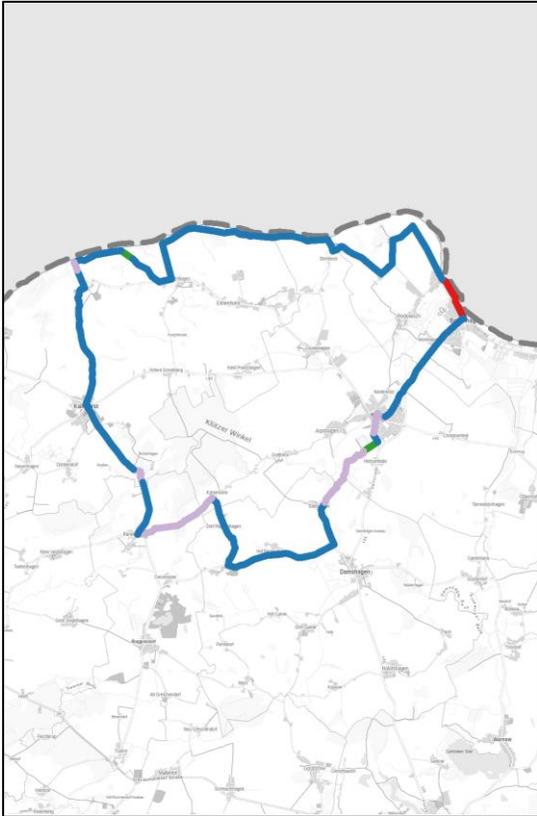
Wegebreite

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/Wege

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

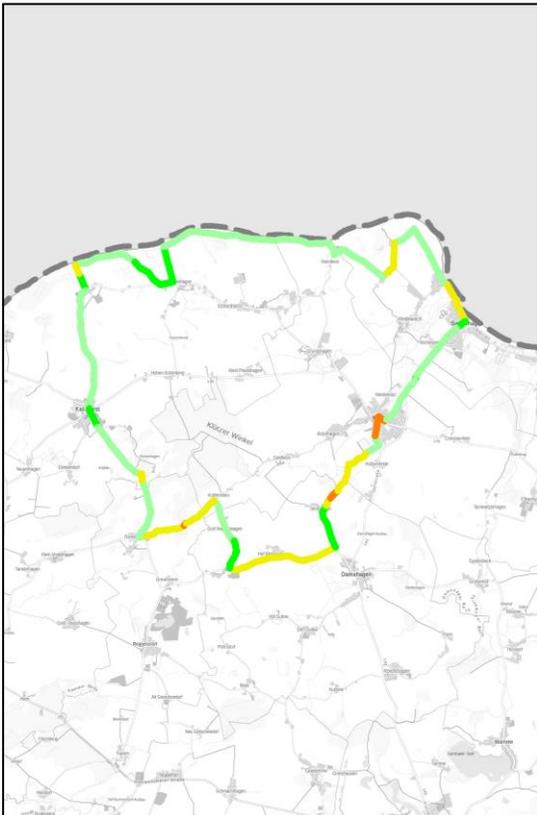


Wegoberfläche

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

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

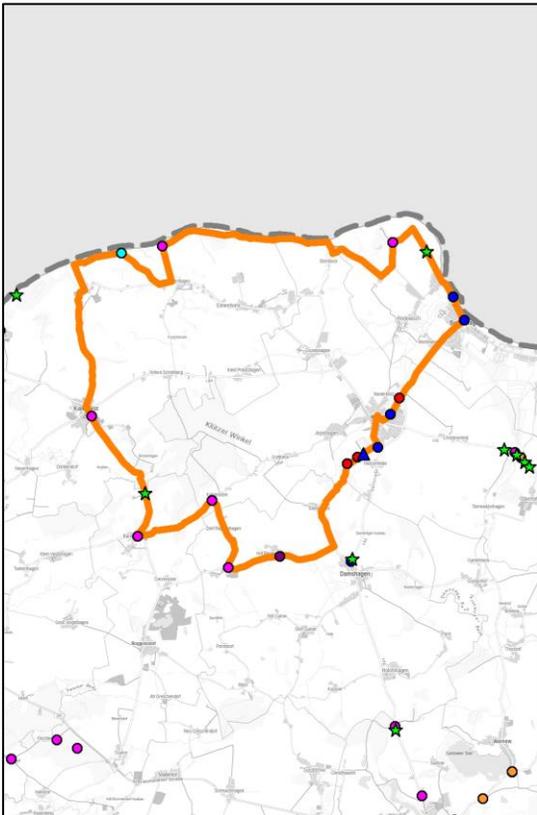


Karte der Begleitinfrastruktur

Dargestellt werden verschiedene Elemente der touristischen Begleitinfrastruktur auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 4 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Abstellanlagen
- Infotafeln, Rastplätze, Schutzhütte, Spielplatz
- Infrastruktur für E-Mobilität, Schlauchomat, Werkzeugstation, etc.
- Sonstiges



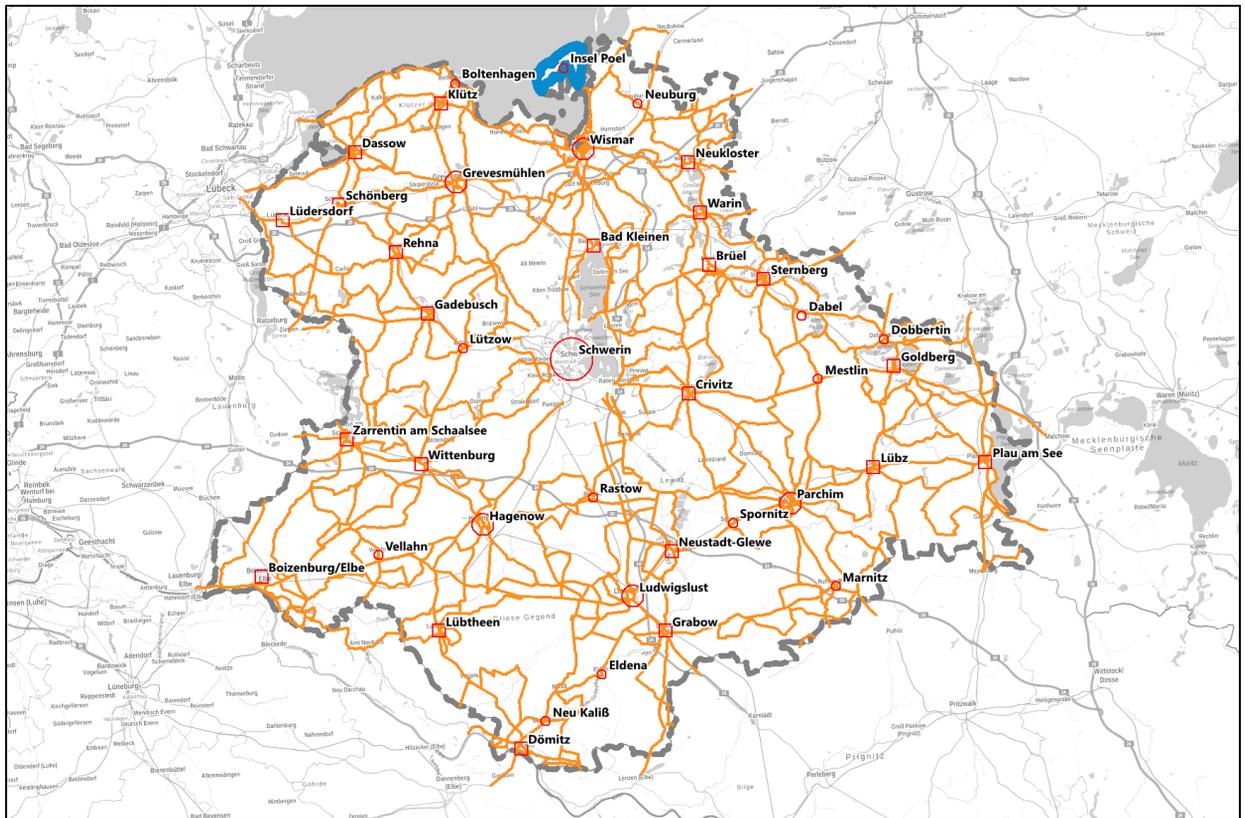
Karte der Wegmerkmale

Dargestellt werden weitere Wegmerkmale (wie Beleuchtung, Querungen, Mängel und Gefahrenstellen) auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 10 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Beleuchtung
- Wegweisungsmangel
- unklare Wegführung
- Querungen von Straßen
- Querungen von Bahngleisen
- Gefahrenstellen
- Umlaufschranken
- Poller
- sonstige Engstellen
- ★ einmalige Oberflächenmängel

„Inselrundtour Poel“ (Nr. 3)



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.

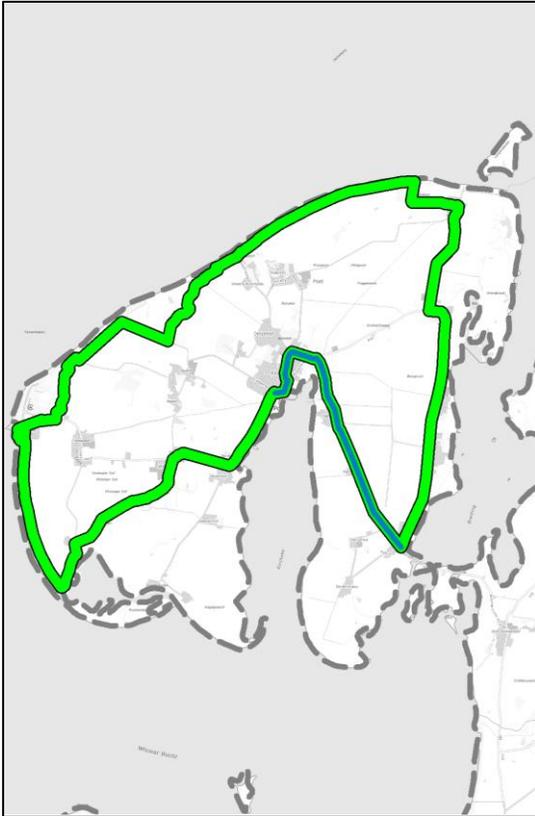
Im Rahmen der Bestandserfassung im Jahr 2020 wurden anhand standardisierter Bewertungskategorien Daten zum Ausbaustandard und -zustand aufgenommen. Die Ergebnisse der tagestouristischen Potentialermittlung ergänzen diese Darstellungen.

Die 37 km² große Insel Poel ist ein Kleinod mit besonderem Charme, das gekennzeichnet ist durch beschauliche Buchten, Sanddünen, Salzwiesen und unzählige Strände sowie eine artenreiche Tier- und Pflanzenwelt.

Besondere touristische Ziele auf der 27 km langen „Inselrundtour Poel“ sind Kirchdorf mit der gotischen Backsteinkirche und dem idyllischen Fischerei- und Yachthafen sowie Timmendorf mit Hafen und Leuchtturm.

Die Vogelschutzinsel „Langenwerder“ ist Mecklenburgs ältestes Seevogelschutzgebiet, die Hochschule Wismar in Malchow beherbergt einen umfangreichen Schaugarten. Zwischen Wangern und Gollwitz liegen einladende Badestrände.

„Inselrundtour Poel“ (Nr. 3)



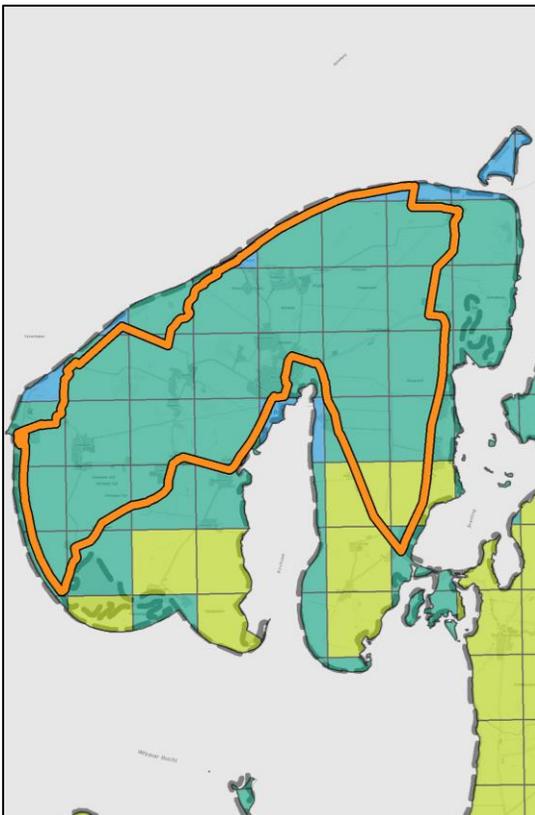
Netzzuordnung der Vorrang- und der primären Basisrouten (Stufe 1)

- Vorrangroutennetz für
 - Alltagsradverkehr (green line)
 - Radtourismus (cyan line)
- Basisroutennetz für
 - Alltagsradverkehr (blue line)
 - Radtourismus (light blue line)
- Keine Netzkategorie (nicht zugeordnete Strecken) (orange line)

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

Gemeindegrenzen:

Insel Poel



Potenzialermittlung

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

Hohe Werte bedeuten hohes Potenzial.



„Inselrundtour Poel“ (Nr. 3)



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



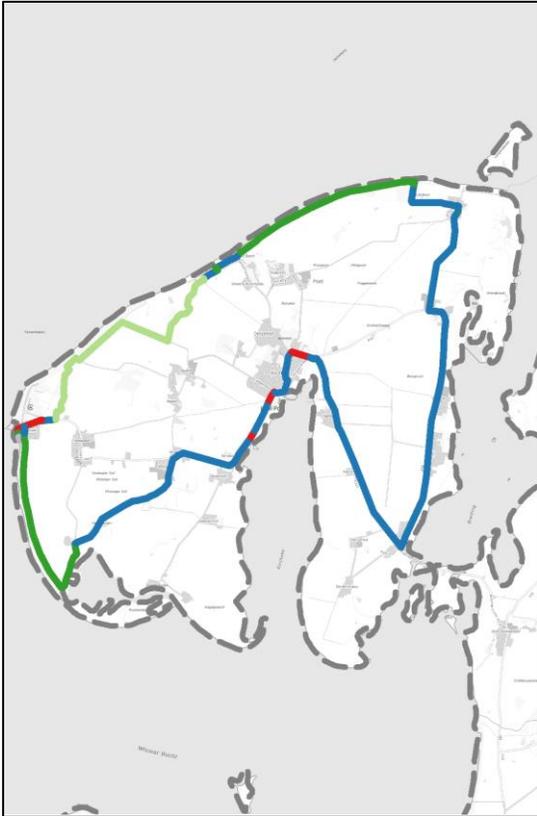
Wegebreite

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/Wege

„Inselrundtour Poel“ (Nr. 3)

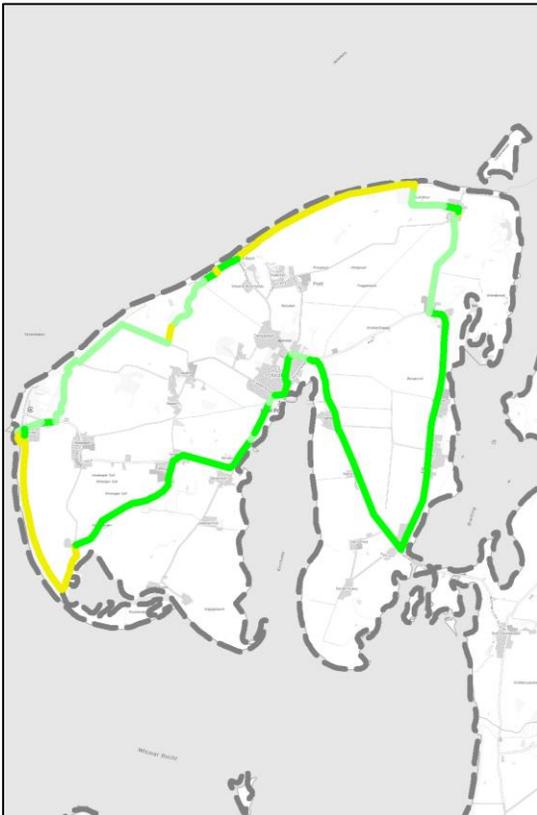


Wegoberfläche

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



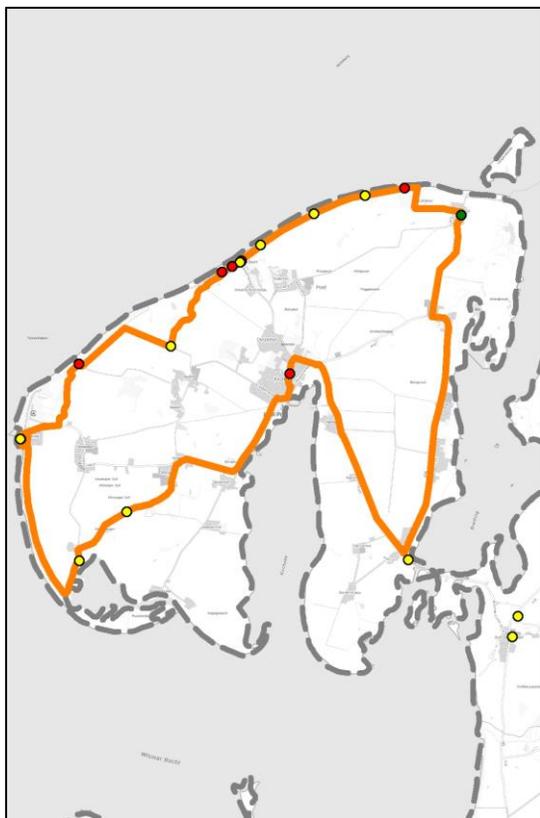
Befahrbarkeit

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

„Inselrundtour Poel“ (Nr. 3)

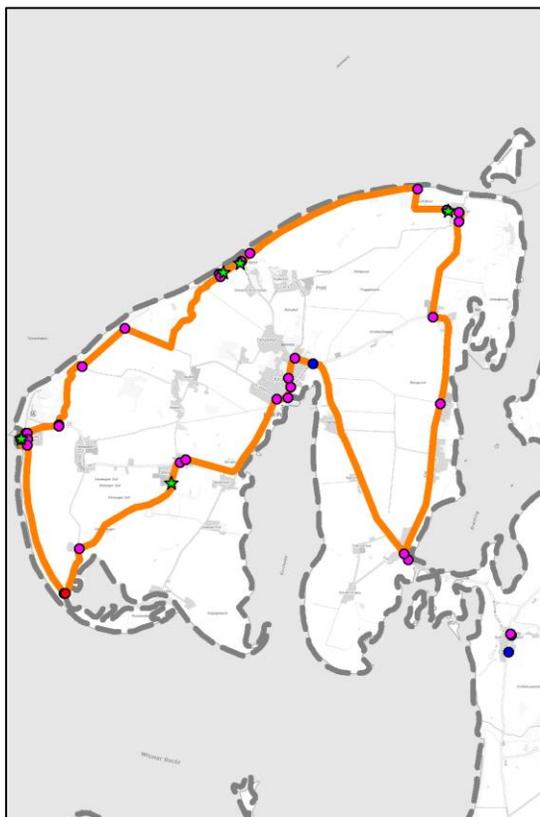


Karte der Begleitinfrastruktur

Dargestellt werden verschiedene Elemente der touristischen Begleitinfrastruktur auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 4 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Abstellanlagen
- Infotafeln, Rastplätze, Schutzhütte, Spielplatz
- Infrastruktur für E-Mobilität, Schlauchomat, Werkzeugstation, etc.
- Sonstiges



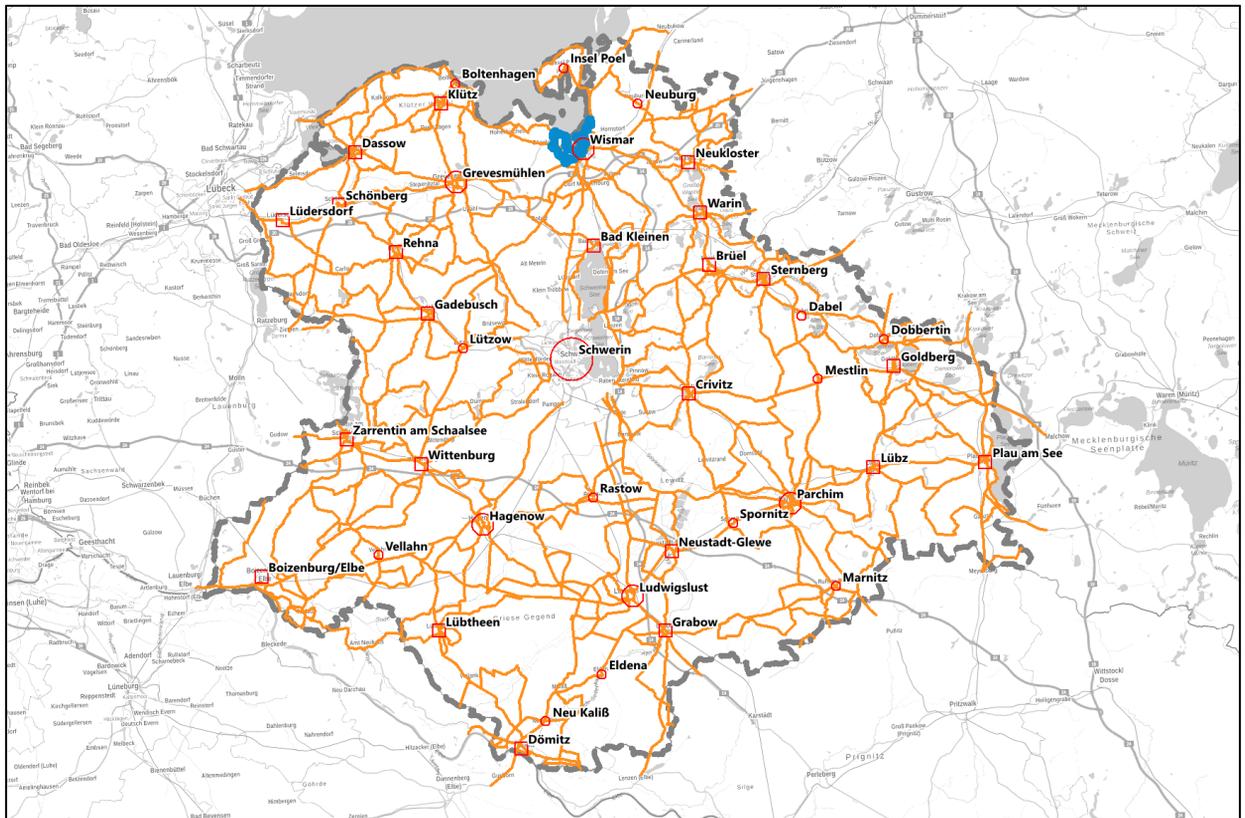
Karte der Wegmerkmale

Dargestellt werden weitere Wegmerkmale (wie Beleuchtung, Querungen, Mängel und Gefahrenstellen) auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 10 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Beleuchtung
- Wegweisungsmangel
- unklare Wegführung
- Querungen von Straßen
- Querungen von Bahngleisen
- Gefahrenstellen
- Umlaufschranken
- Poller
- sonstige Engstellen
- ★ einmalige Oberflächenmängel

„Die Hansestadt Wismar lädt ein“ (Nr. 4)



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.

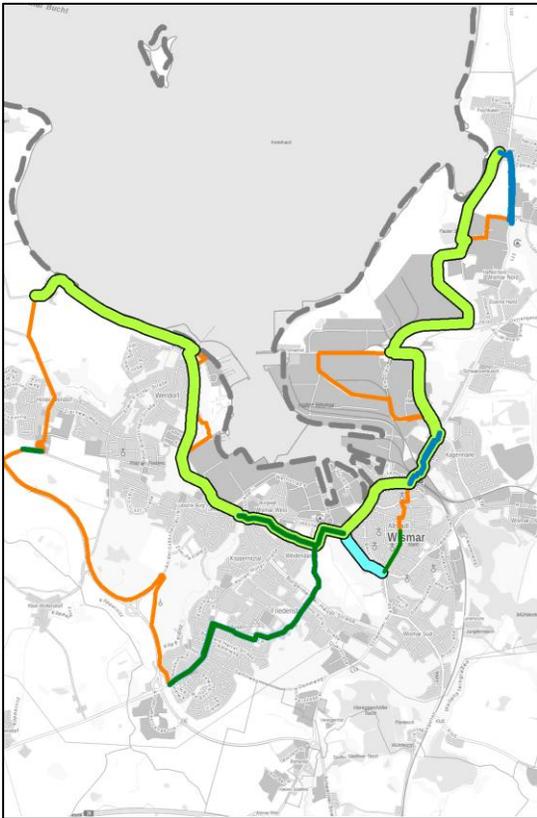
Im Rahmen der Bestandserfassung im Jahr 2020 wurden anhand standardisierter Bewertungskategorien Daten zum Ausbaustandard und -zustand aufgenommen. Die Ergebnisse der tagestouristischen Potentialermittlung ergänzen diese Darstellungen.

Die **27 km lange** Rundtour „Die Hansestadt Wismar lädt ein“ setzt sich aus den Radtouren Nord und West zusammen und kann als Halbtages- und Ganztagestour durchgeführt werden. Zentraler Ausgangspunkt beider Halbtagestouren ist die Altstadt Wismar mit der „Wismar-Information“ am Marktplatz.

Besondere touristische Ziele sind die Altstadt von Wismar mit vielen historischen Sehenswürdigkeiten, dem Alten Hafen und der Werft, sowie das unter Denkmalschutz stehende ehemalige Fischerdorf Hoben.

Auch die Ortslage Redentin mit Bucht und Betonschiff sowie das Seebad Wendorf sind sehenswert, das Freizeitbad „Wonnemar“ lädt zur Erfrischung ein. Der Ostseeküsten-Radweg führt Radler an Salzwiesen und am Faulen See entlang.

„Die Hansestadt Wismar lädt ein“ (Nr. 4)



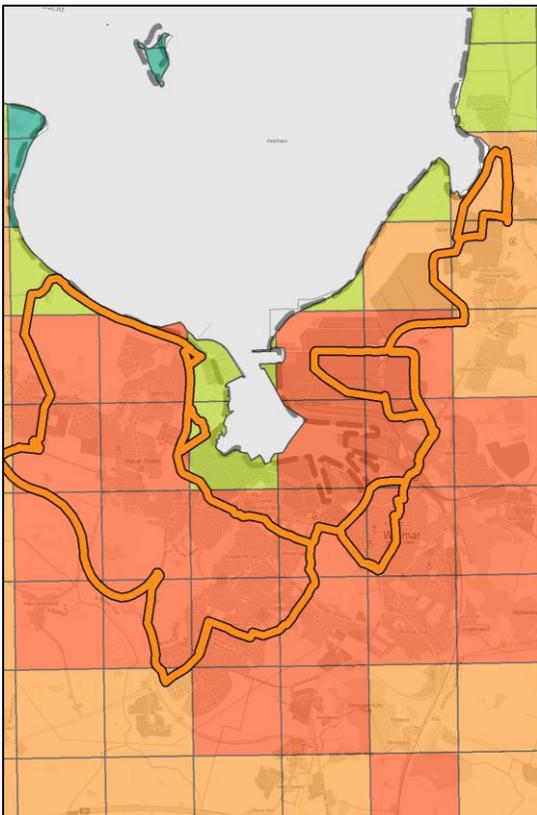
Netzuordnung der Vorrang- und der primären Basisrouten (Stufe 1)

- Vorrangroutennetz für
Alltagsradverkehr (thick green line)
Radtourismus (thick light green line)
- Basisroutennetz für
Alltagsradverkehr (blue line)
Radtourismus (cyan line)
- Keine Netzkategorie (nicht zugeordnete Strecken) (orange line)

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

Gemeindegrenzen:

Hansestadt Wismar



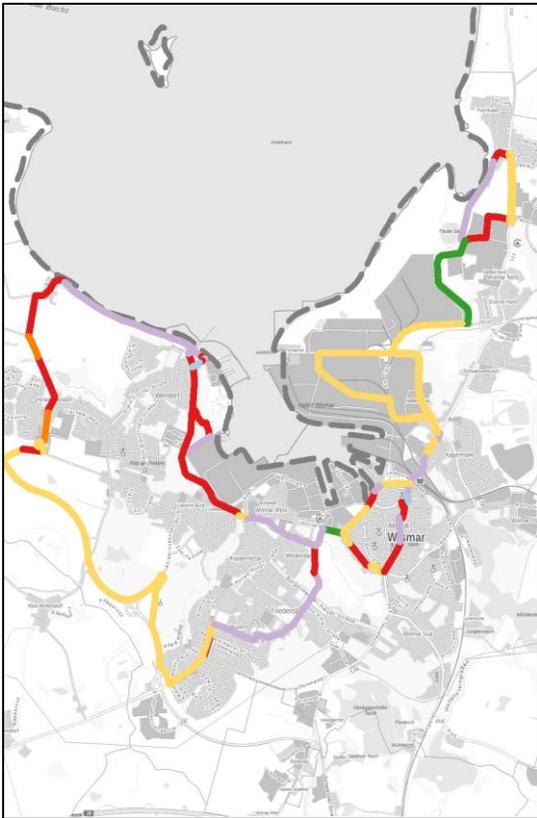
Potenzialermittlung

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

Hohe Werte bedeuten hohes Potenzial.



„Die Hansestadt Wismar lädt ein“ (Nr. 4)



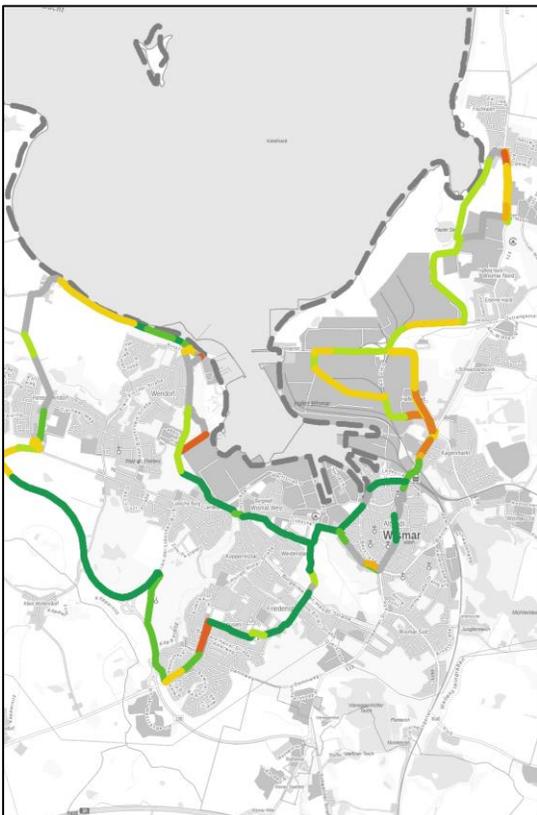
Führungsform

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



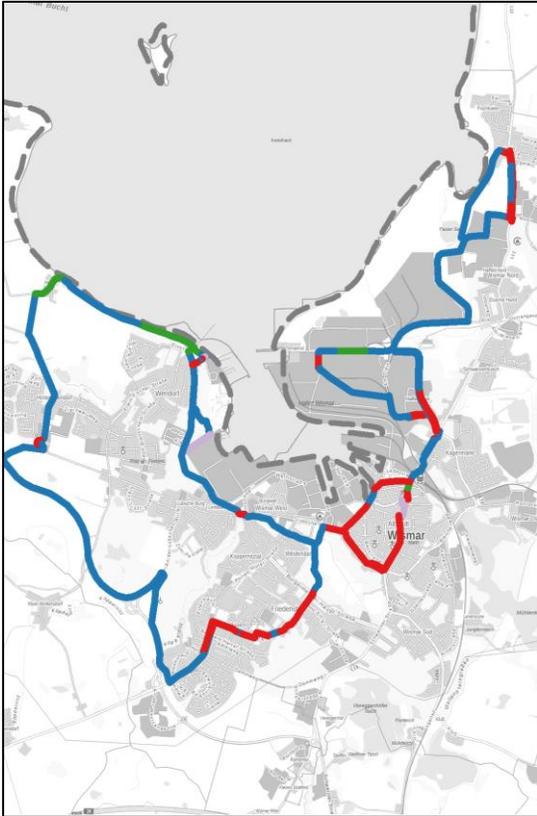
Wegebreite

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

Dabei werden die nachstehenden 8 Kategorien unterschieden:

	$\geq 3,5\text{m}$
	$3,0 - < 3,5\text{ m}$
	$2,5 - < 3,0\text{ m}$
	$2,0 - < 2,5\text{ m}$
	$1,5 - < 2,0\text{ m}$
	$1,25 - < 1,5\text{ m}$
	$< 1,25\text{ m}$
	Fahrbahn/Wege

„Die Hansestadt Wismar lädt ein“ (Nr. 4)

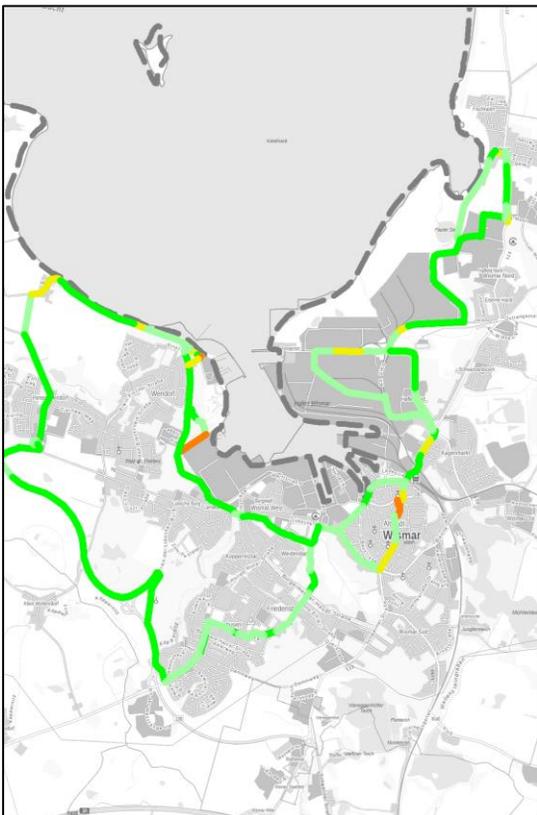


Wegoberfläche

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

Dabei werden die 6 nachstehenden Kategorien unterschieden:

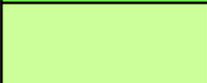
	Asphalt
	Beton (Guss und Platten)
	Wassergebundene Decke
	Platten / Pflaster / Naturstein
	Holz, Stahl
	Rasengittersteine, Sand, Schotter, Kopfsteinpflaster



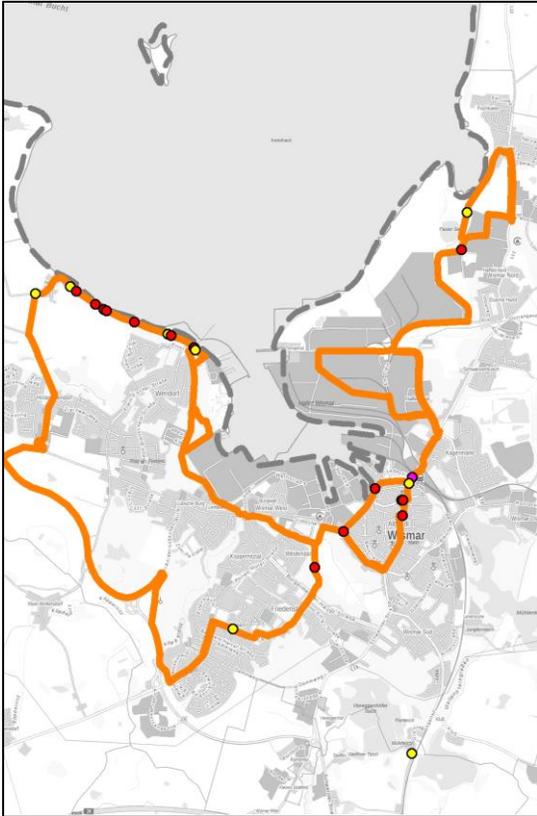
Befahrbarkeit

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

„Die Hansestadt Wismar lädt ein“ (Nr. 4)

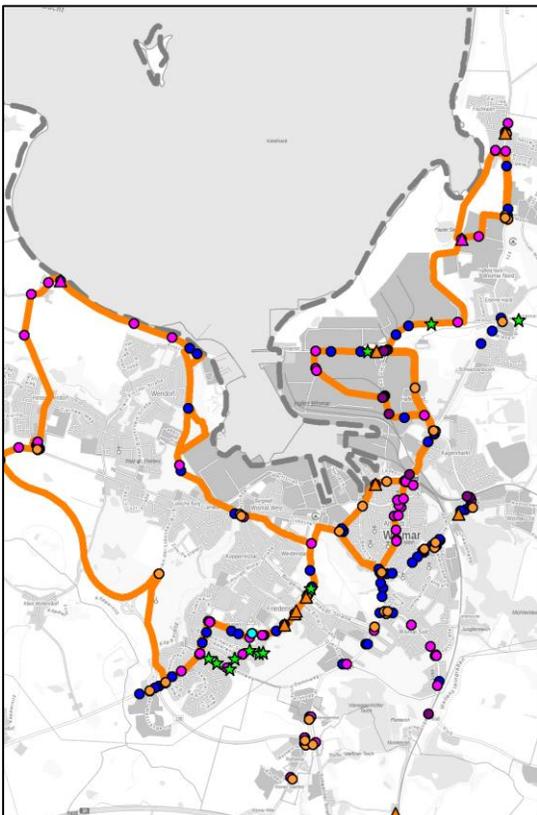


Karte der Begleitinfrastruktur

Dargestellt werden verschiedene Elemente der touristischen Begleitinfrastruktur auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 4 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Abstellanlagen
- Infotafeln, Rastplätze, Schutzhütte, Spielplatz
- Infrastruktur für E-Mobilität, Schlauchomat, Werkzeugstation, etc.
- Sonstiges



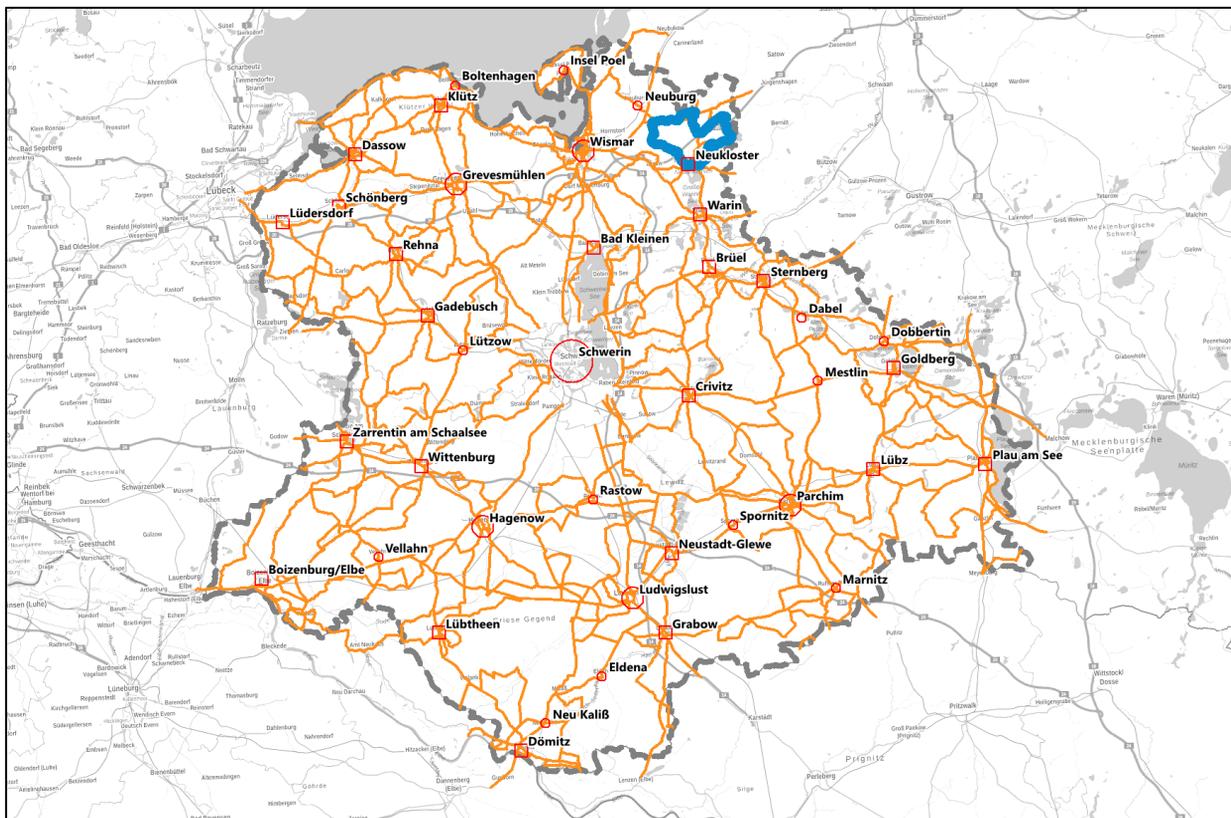
Karte der Wegmerkmale

Dargestellt werden weitere Wegmerkmale (wie Beleuchtung, Querungen, Mängel und Gefahrenstellen) auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 10 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Beleuchtung
- Wegweisungsmangel
- unklare Wegführung
- Querungen von Straßen
- Querungen von Bahngleisen
- Gefahrenstellen
- Umlaufschranken
- Poller
- sonstige Engstellen
- einmalige Oberflächenmängel

„Zwischen Neukloster und Züsower Forst“ (Nr. 5)



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.

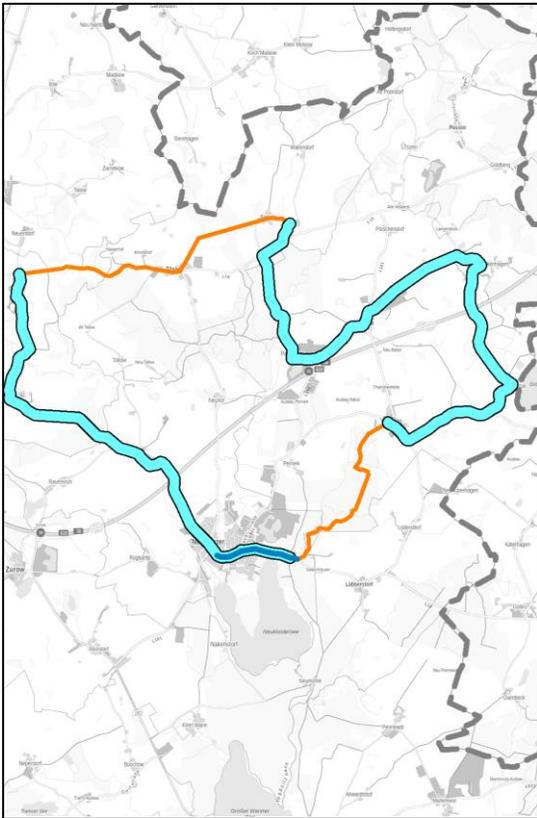
Im Rahmen der Bestandserfassung im Jahr 2020 wurden anhand standardisierter Bewertungskategorien Daten zum Ausbaustandard und -zustand aufgenommen. Die Ergebnisse der tagestouristischen Potentialermittlung ergänzen diese Darstellungen.

Die 40 km lange Rundtour „Zwischen Neukloster und Züsower Forst“ verbindet die Stadt Neukloster mit den umliegenden Orten Nevern, Züsow, Glasin und Babst und führt die Reisenden durch ein großes Waldgebiet.

Besondere touristische Ziele sind die Klosterkirche von 1236 und der Galerieholländermühle auf dem Petersberg in Neukloster. Historische Gebäude und Backsteinkirchen aus dem 14. und 15. Jh. sieht man auch in Goldebee, in Gamehl, in Bäbelin und in Groß Tessin.

Sportlich Aktive und Wasserliebhaber freuen sich über das Klaasbachtal, den Neuklostersee und den Groß Tessiner See.

„Zwischen Neukloster und Züsower Forst“ (Nr. 5)



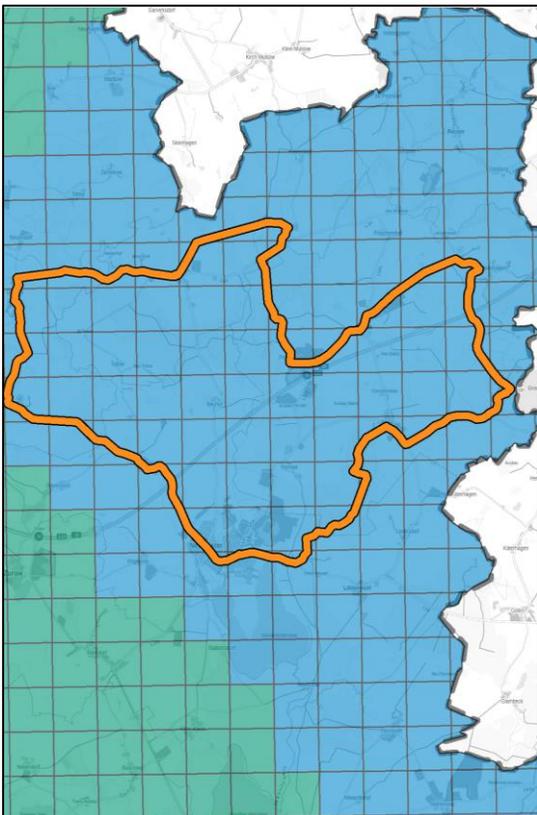
Netzuordnung der Vorrang- und der primären Basisrouten (Stufe 1)

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

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

Gemeindegrenzen:

Stadt Neukloster, Benz, Züsow, Glasin



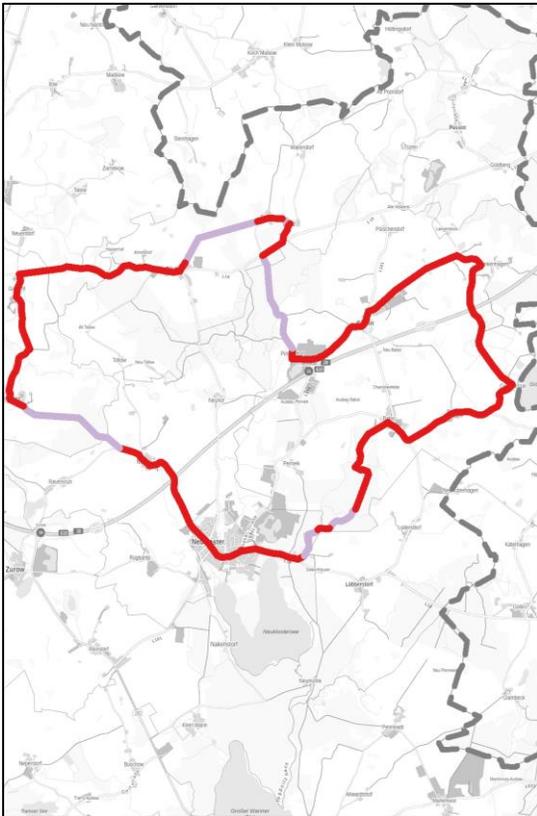
Potenzialermittlung

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

Hohe Werte bedeuten hohes Potenzial.



„Zwischen Neukloster und Züsower Forst“ (Nr. 5)



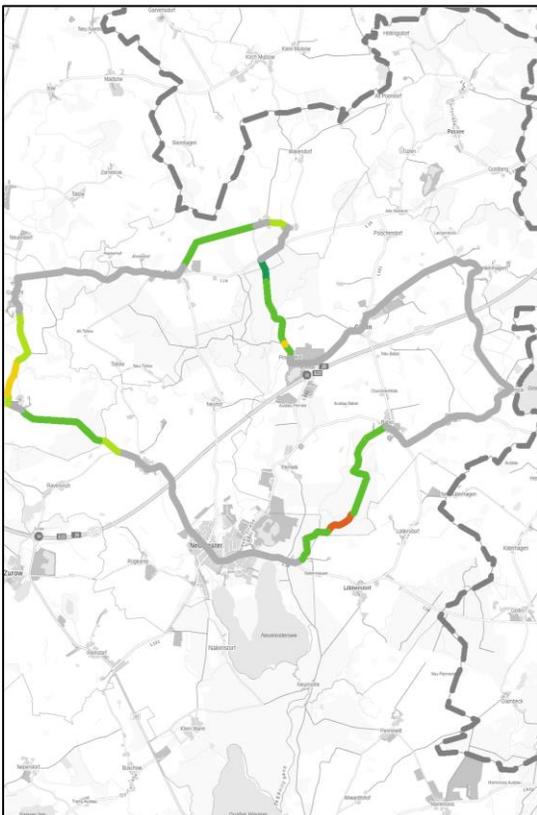
Führungsform

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



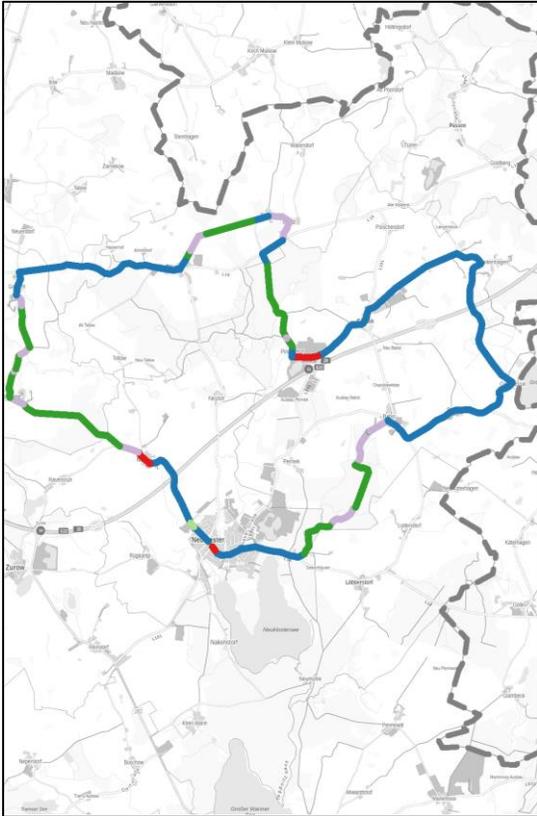
Wegebreite

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/Wege

„Zwischen Neukloster und Züsower Forst“ (Nr. 5)

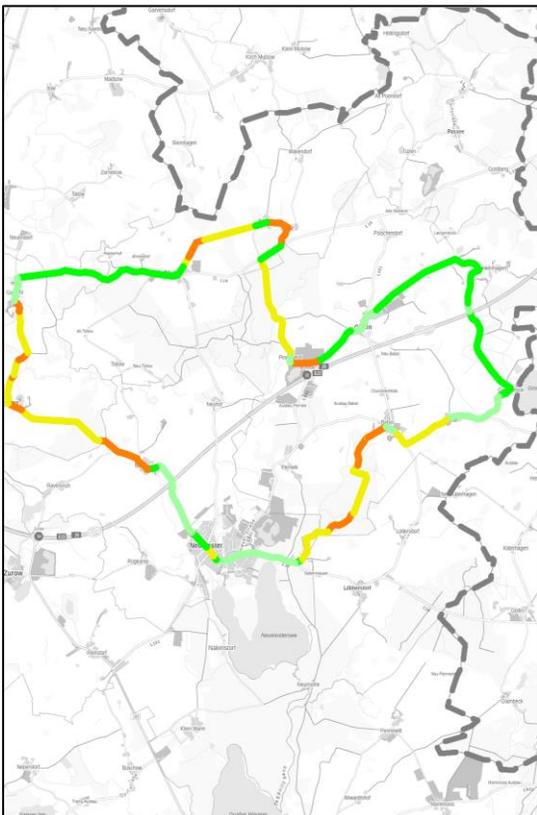


Wegoberfläche

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



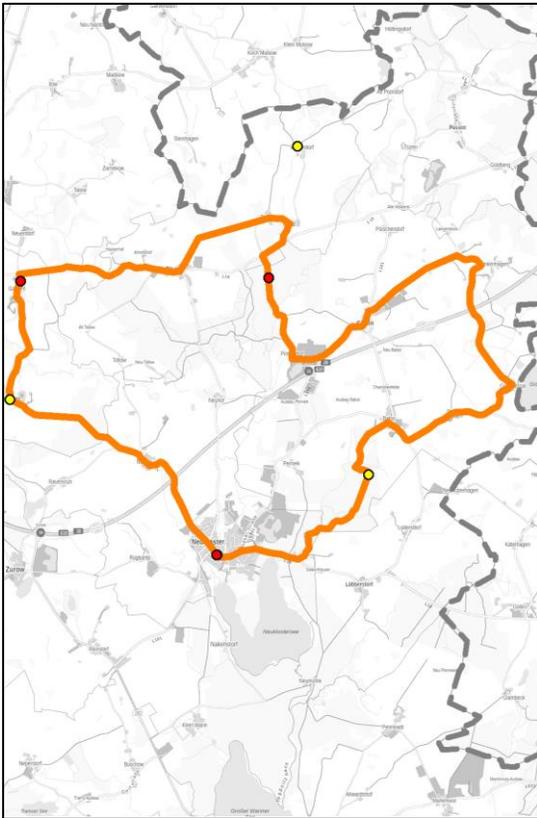
Befahrbarkeit

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

„Zwischen Neukloster und Züsower Forst“ (Nr. 5)

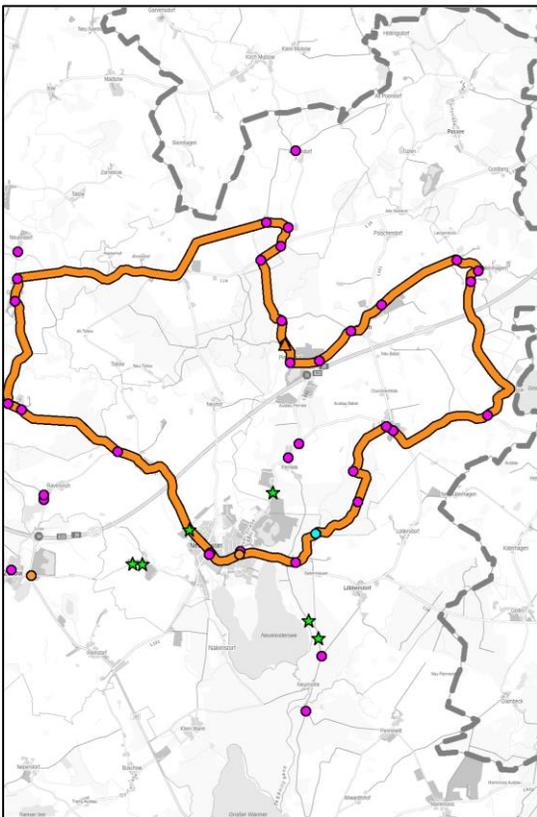


Karte der Begleitinfrastruktur

Dargestellt werden verschiedene Elemente der touristischen Begleitinfrastruktur auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 4 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Abstellanlagen
- Infotafeln, Rastplätze, Schutzhütte, Spielplatz
- Infrastruktur für E-Mobilität, Schlauchomat, Werkzeugstation, etc.
- Sonstiges



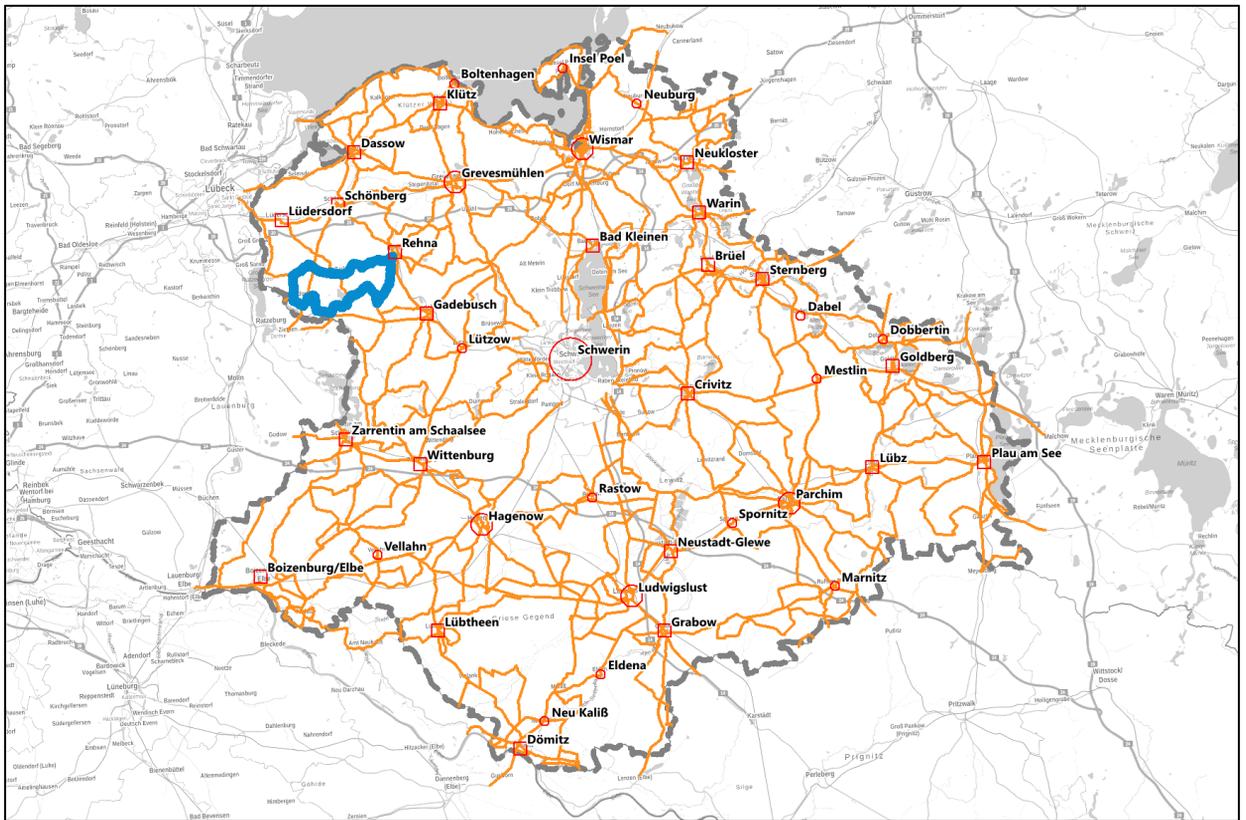
Karte der Wegmerkmale

Dargestellt werden weitere Wegmerkmale (wie Beleuchtung, Querungen, Mängel und Gefahrenstellen) auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 10 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Beleuchtung
- Wegweisungsmangel
- unklare Wegführung
- Querungen von Straßen
- Querungen von Bahngleisen
- Gefahrenstellen
- Umlaufschranken
- Poller
- sonstige Engstellen
- einmalige Oberflächenmängel

„Natur pur im Norden des Biosphärenreservats Schaalsee“ (Nr. 6)



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.

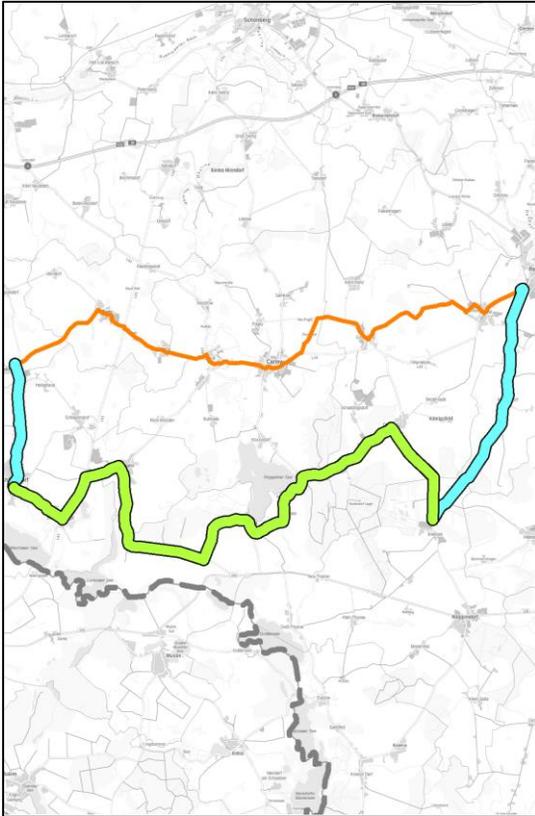
Im Rahmen der Bestandserfassung im Jahr 2020 wurden anhand standardisierter Bewertungskategorien Daten zum Ausbaustandard und -zustand aufgenommen. Die Ergebnisse der tagestouristischen Potentialermittlung ergänzen diese Darstellungen.

Die 47 km lange Rundtour „Natur pur im Norden des Biosphärenreservats Schaalsee“ führt durch den nördlichen Teil des Biosphärenreservats Schaalsee. Die landschaftlich reizvolle Umgebung, alte Bauerndörfer, sowie das GRENZHUS Schlagsdorf, ein Informationszentrum zur innerdeutschen Grenze, sind das Markante dieser Tour.

Besondere touristische Ziele sind die Bauerndörfer Rieps und Thandorf, die charakteristisch für Mecklenburgs Ursprünglichkeit sind, Schlagsdorf mit sehenswerten alten Bauernhäusern und einer Dorfkirche.

„Mecklenburgs schönstes Bauernhaus“, das denkmalgeschützte „Stoffersche Haus“ von 1793 ist ebenfalls in Thandorf zu finden, und auch Dechows Reetdach-Bauernhäuser wurden mehrfach im Rahmen von „Unser Dorf soll schöner werden“ ausgezeichnet.

„Natur pur im Norden des Biosphärenreservats Schaalsee“ (Nr. 6)



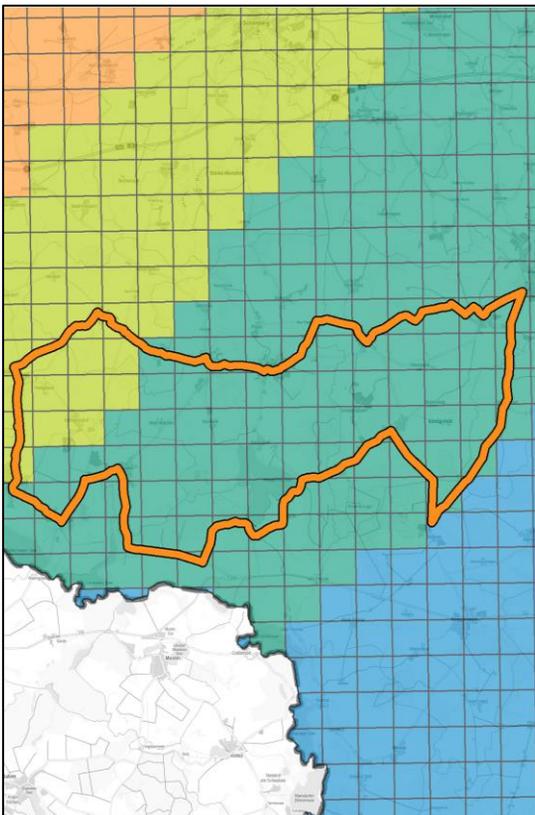
Netzzuordnung der Vorrang- und der primären Basisrouten (Stufe 1)

- Vorrangroutennetz für
Alltagsradverkehr (green line)
Radtourismus (light green line)
- Basisroutennetz für
Alltagsradverkehr (blue line)
Radtourismus (cyan line)
- Keine Netzcategory (nicht zugeordnete Strecken) (orange line)

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

Gemeindegrenzen:

Carlow, Königsfeld, Stadt Rehna, Roggendorf, Dechow, Groß Molzahn, Schlagsdorf, Thandorf, Rieps



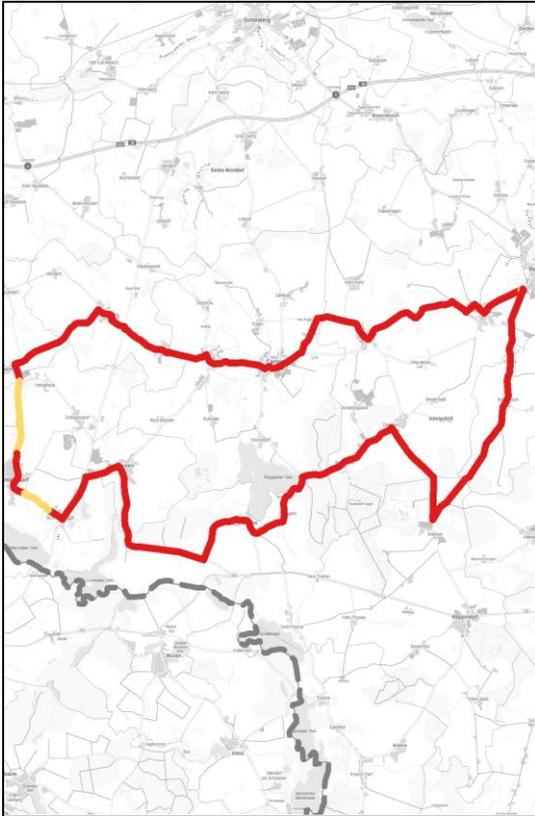
Potenzialermittlung

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

Hohe Werte bedeuten hohes Potenzial.

- < 30 (light blue)
- 30 bis 70 (blue)
- 70 bis 140 (green)
- 140 bis 210 (light green)
- 210 bis 290 (orange)
- 290 bis 360 (red-orange)
- 360 bis 430 (pink)
- > 430 (dark purple)

„Natur pur im Norden des Biosphärenreservats Schaalsee“ (Nr. 6)



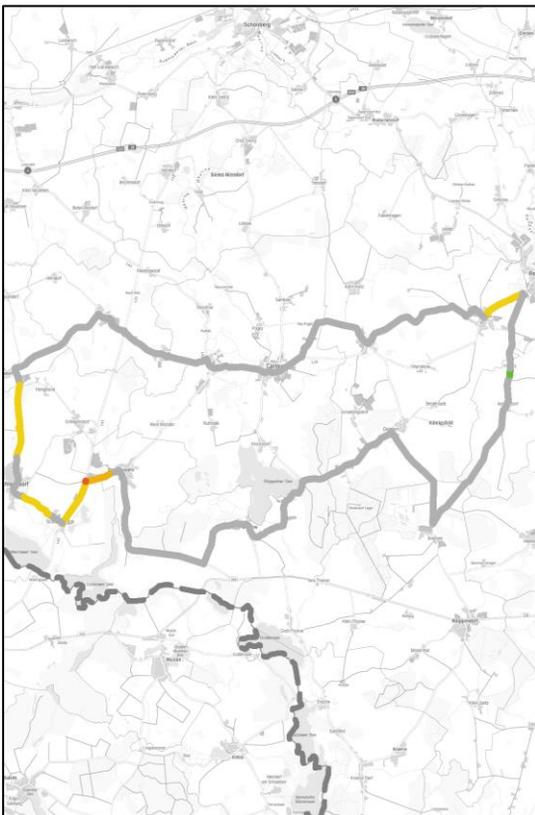
Führungsform

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



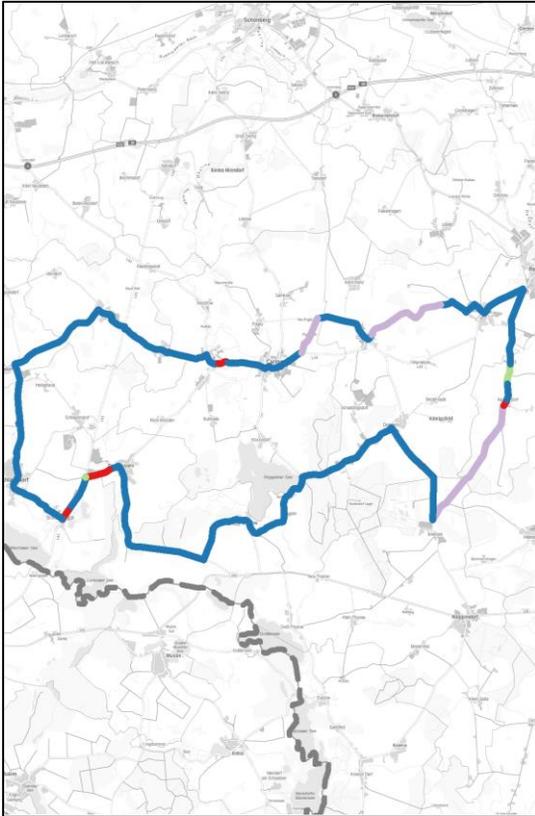
Wegebreite

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/Wege

„Natur pur im Norden des Biosphärenreservats Schaalsee“ (Nr. 6)

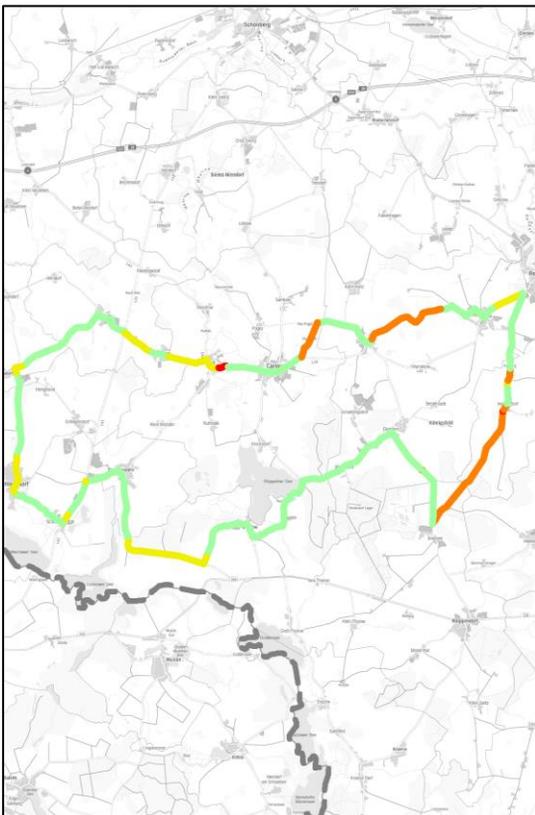


Wegoberfläche

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



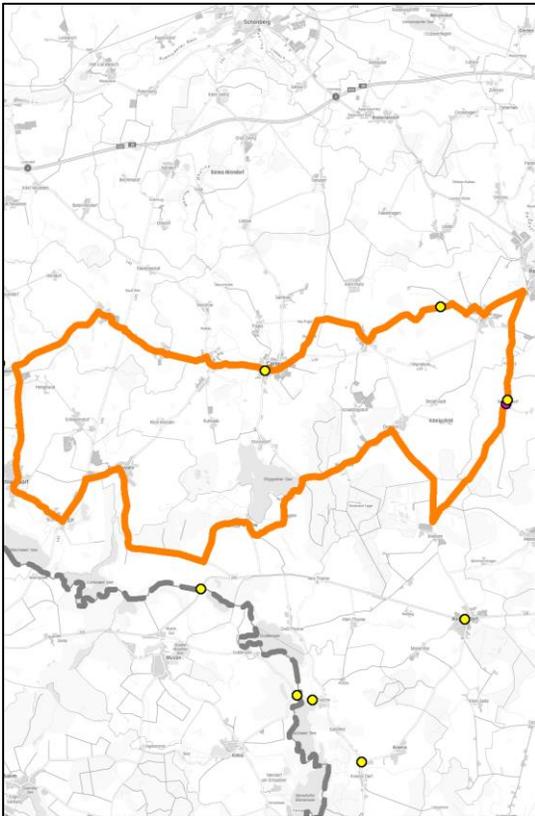
Befahrbarkeit

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

„Natur pur im Norden des Biosphärenreservats Schaalsee“ (Nr. 6)

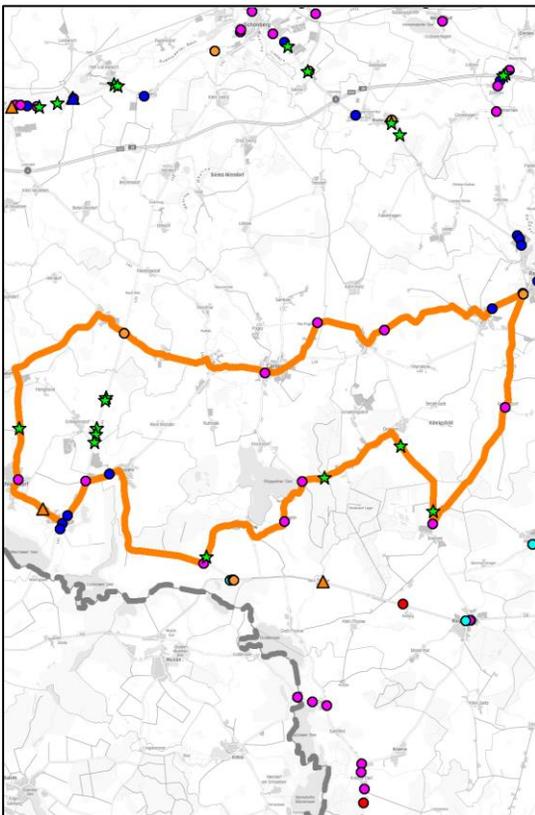


Karte der Begleitinfrastruktur

Dargestellt werden verschiedene Elemente der touristischen Begleitinfrastruktur auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 4 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Abstellanlagen
- Infotafeln, Rastplätze, Schutzhütte, Spielplatz
- Infrastruktur für E-Mobilität, Schlauchomat, Werkzeugstation, etc.
- Sonstiges



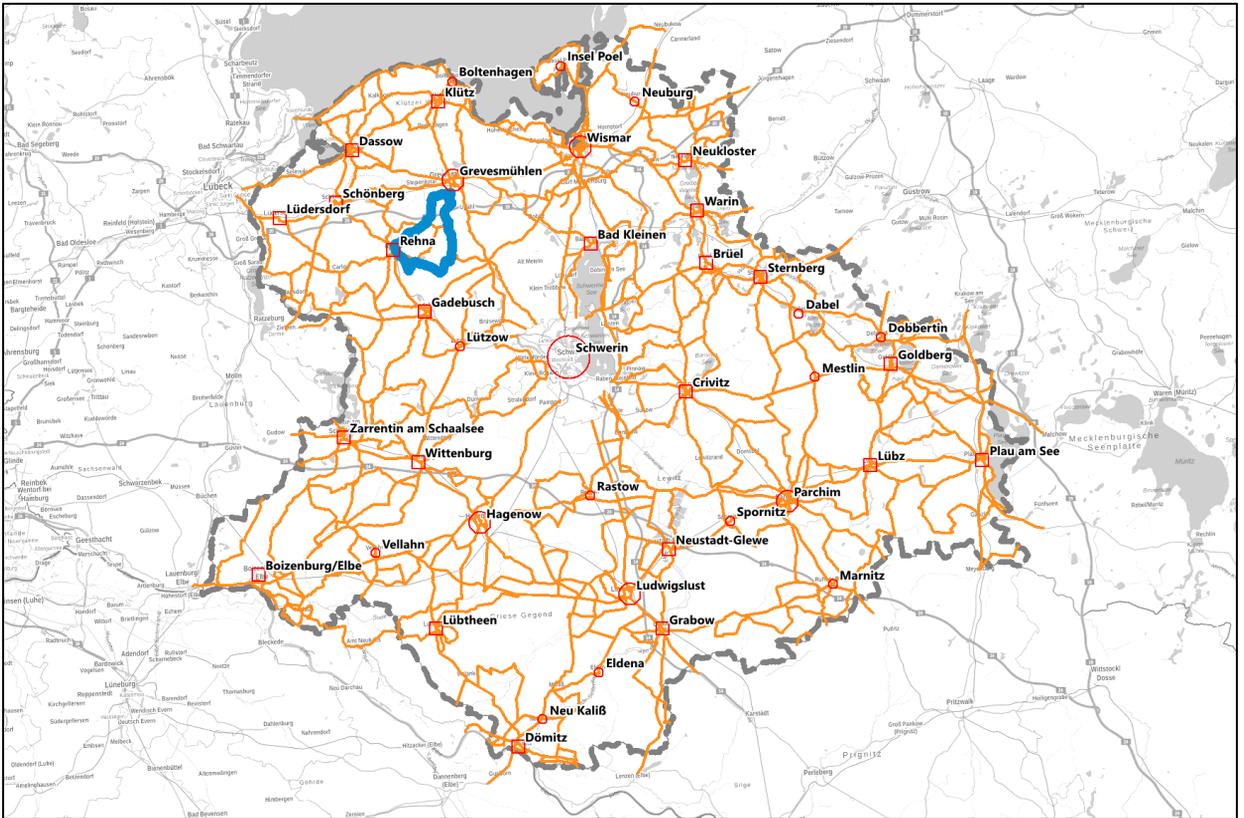
Karte der Wegmerkmale

Dargestellt werden weitere Wegmerkmale (wie Beleuchtung, Querungen, Mängel und Gefahrenstellen) auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 10 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Beleuchtung
- Wegweisungsmangel
- unklare Wegführung
- Querungen von Straßen
- Querungen von Bahngleisen
- Gefahrenstellen
- Umlaufschranken
- Poller
- sonstige Engstellen
- ★ einmalige Oberflächenmängel

„Zwischen Grevesmühlen und Rehna“ (Nr. 7)



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.

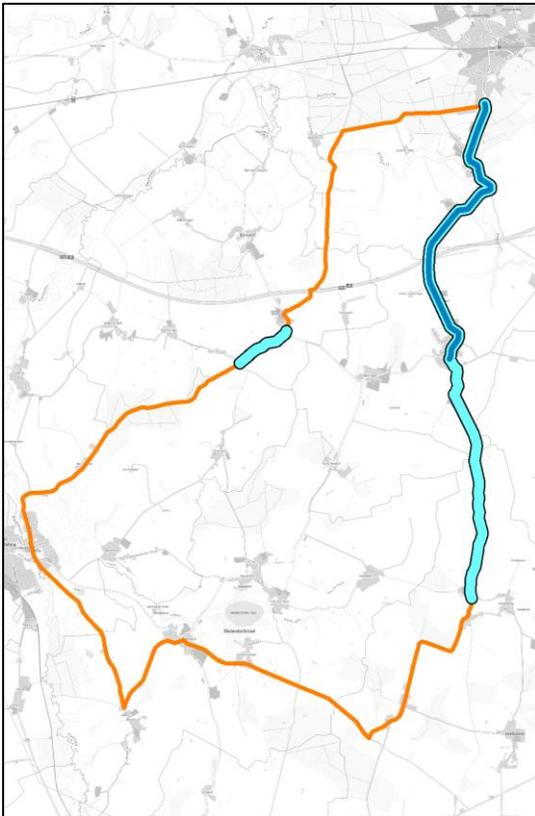
Im Rahmen der Bestandserfassung im Jahr 2020 wurden anhand standardisierter Bewertungskategorien Daten zum Ausbaustandard und -zustand aufgenommen. Die Ergebnisse der tagestouristischen Potentialermittlung ergänzen diese Darstellungen.

Die 35 km lange Rundtour „Zwischen Grevesmühlen und Rehna“ bietet vielfältige Besichtigungsmöglichkeiten und führt durch sehenswerte Dörfer und abwechslungsreiche Landschaften.

Besondere touristische Ziele sind die Wassermühle in Köchelstorf, der Wasserlehrpfad in Wotenitz und das Questiner Waldgebiet. Die Klosterstadt Rehna lockt mit Klosterkirche, Klosteranlage und integrierter Stadtinformation sowie alten Fachwerkhäusern am Marktplatz.

Abstecher lohnen sich nach Grevesmühlen (Gallerieholländermühle von 1878 mit Mühlenmuseum, Hallenkirche St. Nikolai, Wasserturm und Malzfabrik) sowie zum Mecklenburgischen Künstlerhaus Schloss Plüschow.

„Zwischen Grevesmühlen und Rehna“ (Nr. 7)



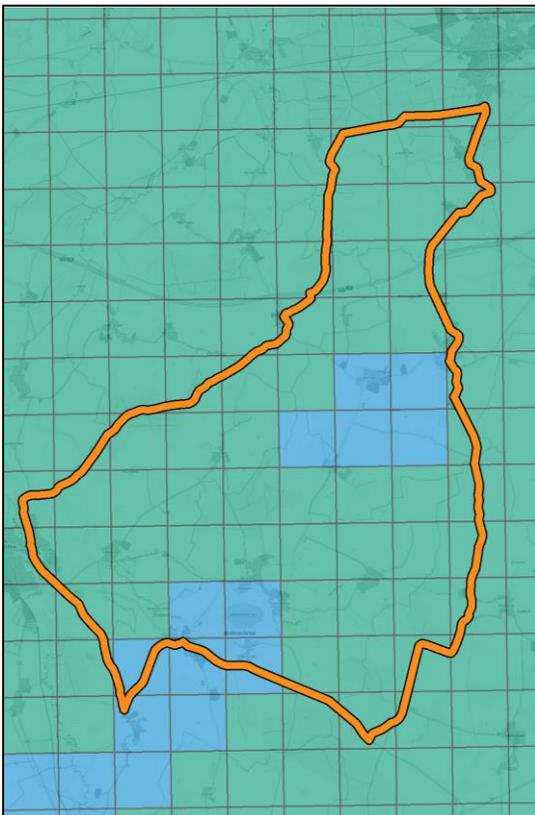
Netzzuordnung der Vorrang- und der primären Basisrouten (Stufe 1)

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

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

Gemeindegrenzen:

Stadt Rehna, Bernstorf, Stadt Grevesmühlen, Upahl, Veelböken, Wedendorfersee



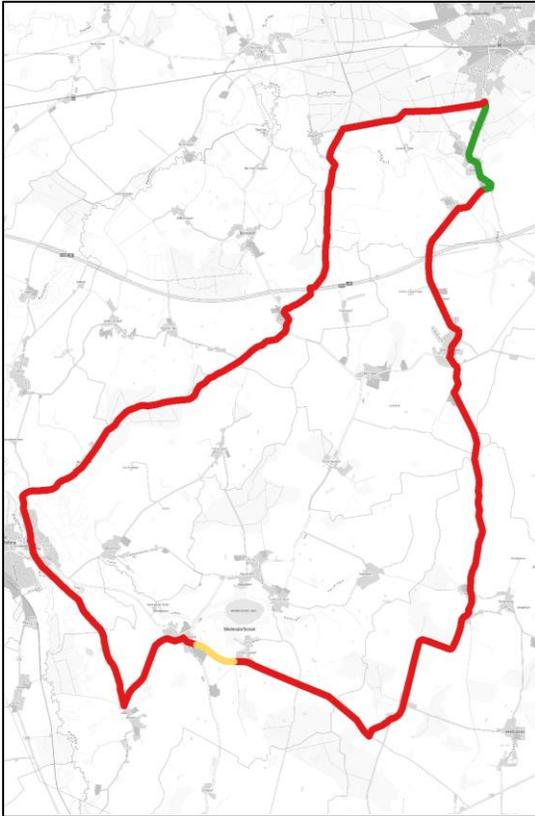
Potenzialermittlung

Dargestellt wird das touristische Radverkehrspotenzial (in Radfahrten pro Jahr), das sich ausgehend von Einwohnerzahl, Übernachtungsmöglichkeiten, Sehenswürdigkeiten, Naturschutzgebieten und weiteren Anzugspunkten 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

„Zwischen Grevesmühlen und Rehna“ (Nr. 7)



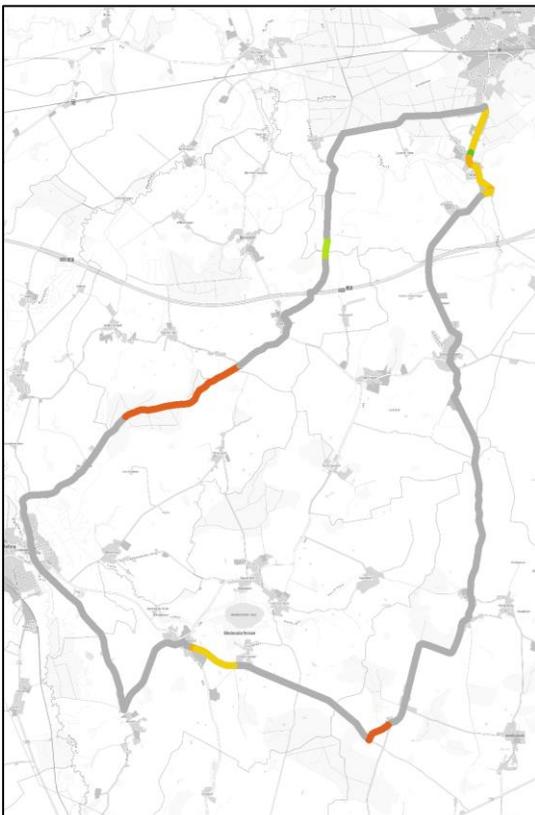
Führungsform

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



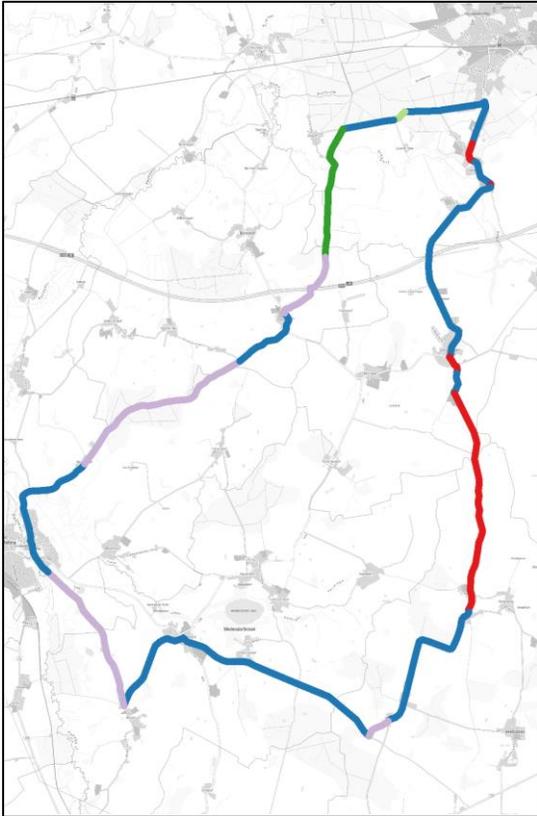
Wegebreite

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/Wege

„Zwischen Grevesmühlen und Rehna“ (Nr. 7)

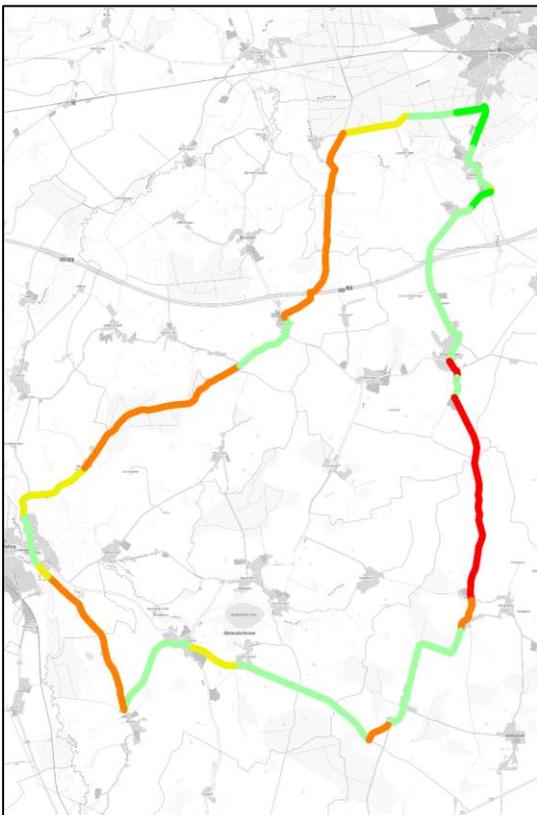


Wegoberfläche

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

Dabei werden die 6 nachstehenden Kategorien unterschieden:

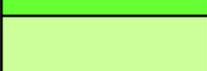
	Asphalt
	Beton (Guss und Platten)
	Wassergebundene Decke
	Platten / Pflaster / Naturstein
	Holz, Stahl
	Rasengittersteine, Sand, Schotter, Kopfsteinpflaster



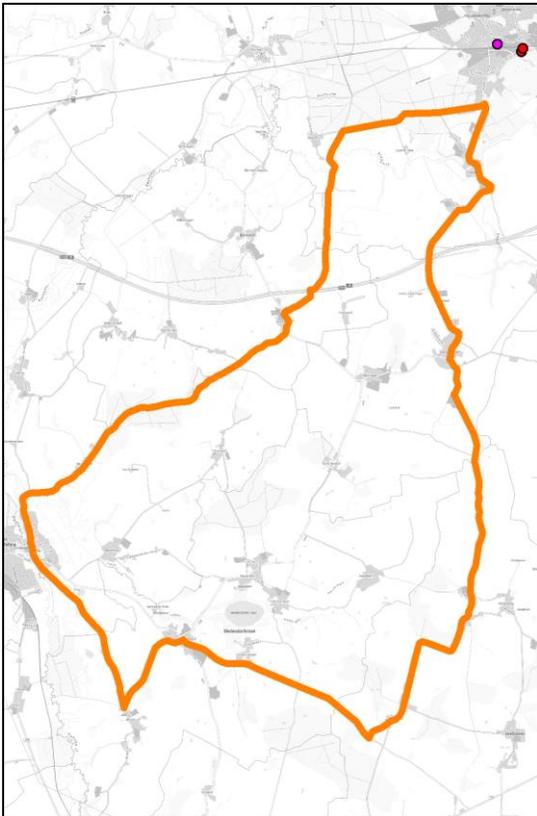
Befahrbarkeit

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

„Zwischen Grevesmühlen und Rehna“ (Nr. 7)

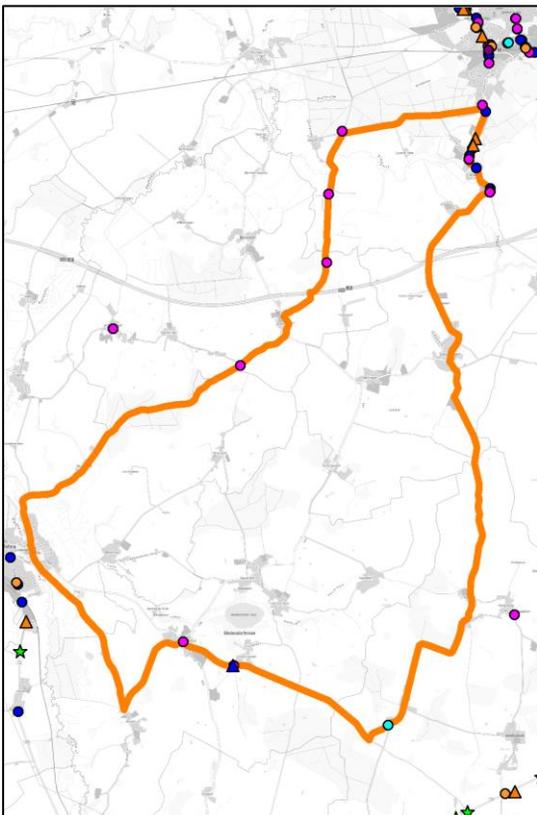


Karte der Begleitinfrastruktur

Dargestellt werden verschiedene Elemente der touristischen Begleitinfrastruktur auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 4 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Abstellanlagen
- Infotafeln, Rastplätze, Schutzhütte, Spielplatz
- Infrastruktur für E-Mobilität, Schlauchomat, Werkzeugstation, etc.
- Sonstiges



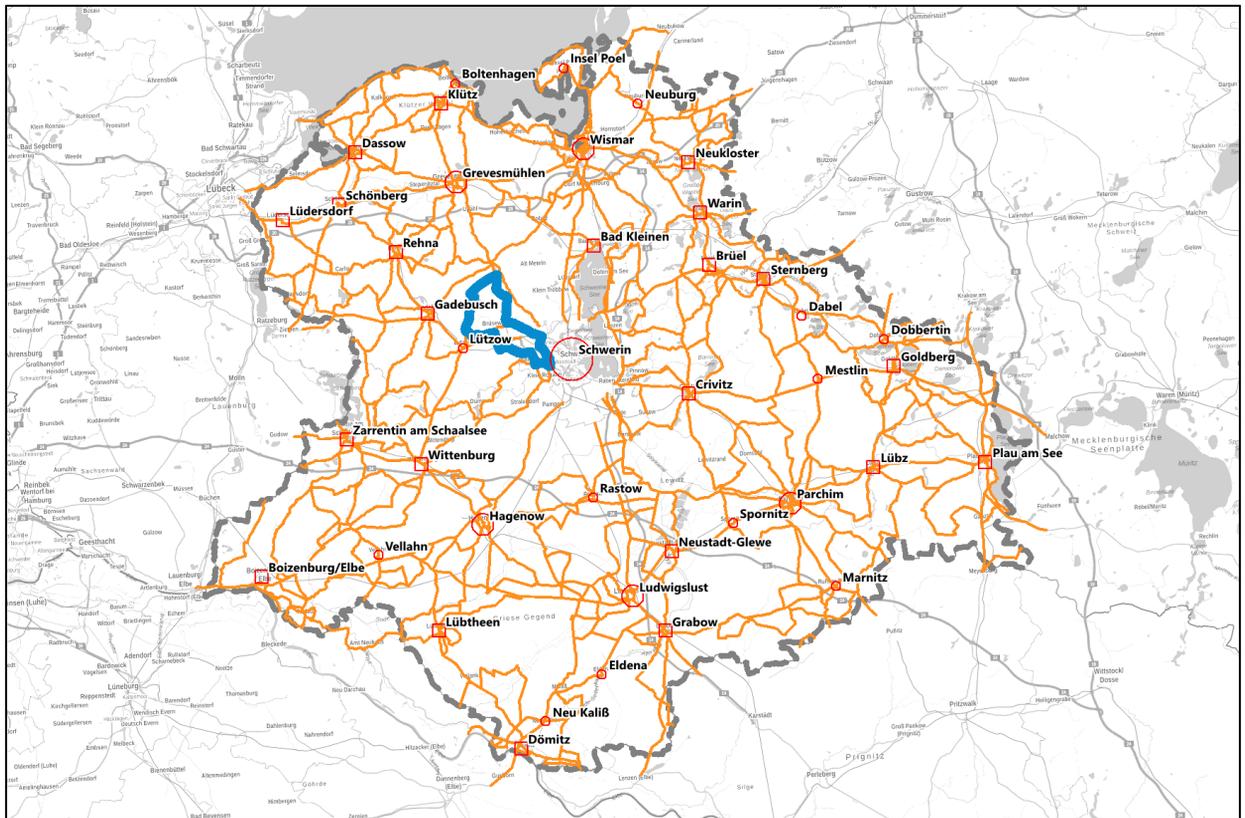
Karte der Wegmerkmale

Dargestellt werden weitere Wegmerkmale (wie Beleuchtung, Querungen, Mängel und Gefahrenstellen) auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 10 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Beleuchtung
- Wegweisungsmangel
- unklare Wegführung
- Querungen von Straßen
- Querungen von Bahngleisen
- Gefahrenstellen
- Umlaufschranken
- Poller
- sonstige Engstellen
- einmalige Oberflächenmängel

„Stepenitztalroute“ (Nr. 8)



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.

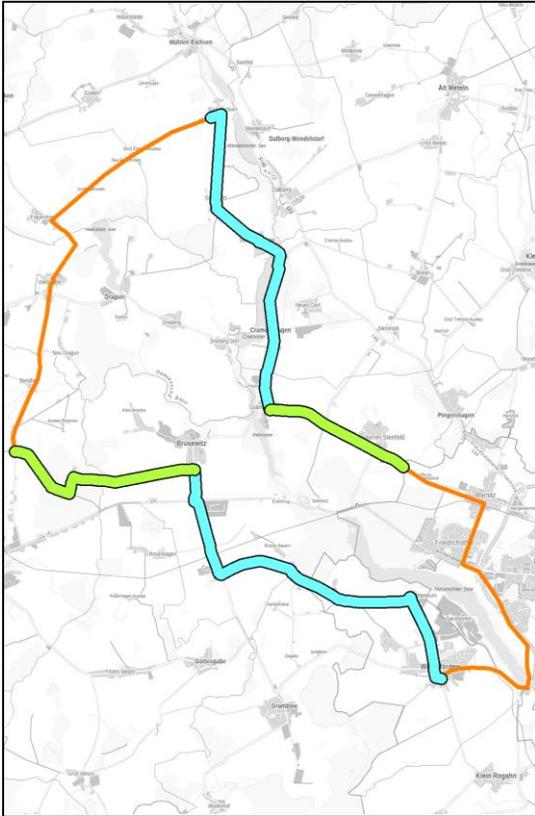
Im Rahmen der Bestandserfassung im Jahr 2020 wurden anhand standardisierter Bewertungskategorien Daten zum Ausbaustandard und -zustand aufgenommen. Die Ergebnisse der tagestouristischen Potentialermittlung ergänzen diese Darstellungen.

Die **48 km lange „Stepenitztalroute“** verbindet als Rundtour die Landeshauptstadt Schwerin mit Gadebusch und führt durch typisch mecklenburgische Landschaften, teilweise entlang der Stepenitz.

Besondere touristische Ziele sind das malerisch am See gelegene Cramon mit gotischer Dorfkirche sowie Schönfeld und Groß Eichen mit gut erhaltener Gutshausanlage, Bauernhäusern und frühgotische Kirche. Die älteste erhaltene Dorfkirche Mecklenburgs befindet sich in Vietlütbe. Die Gedenkstätte „Theodor Körner“ im Rosenower Forst.

Erfrischung bietet das Freibad in Cramonshagen. Abstecher sind möglich nach Gadebusch (Stadtkirche, Rathaus, Renaissanceschloss und Museumsanlage) und durch den Friedrichsthaler Forst (Jagdschloss und Lärchenallee in Friedrichsthal; Verkürzung der Tour).

„Stepenitztalroute“ (Nr. 8)



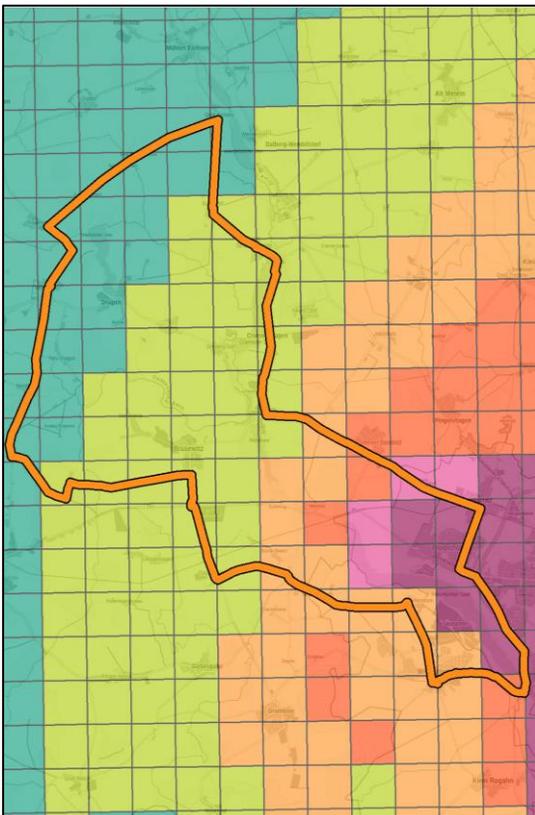
Netzzuordnung der Vorrang- und der primären Basisrouten (Stufe 1)

- Vorrangroutennetz für
 - Alltagsradverkehr (green line)
 - Radtourismus (light green line)
- Basisroutennetz für
 - Alltagsradverkehr (blue line)
 - Radtourismus (cyan line)
- Keine Netzkategorie (nicht zugeordnete Strecken) (orange line)

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

Gemeindegrenzen:

Stadt Schwerin, Wittenförden, Brüsewitz, Lützwow, Dragun, Veelböken, Mühlen Eichsen, Cramonshagen



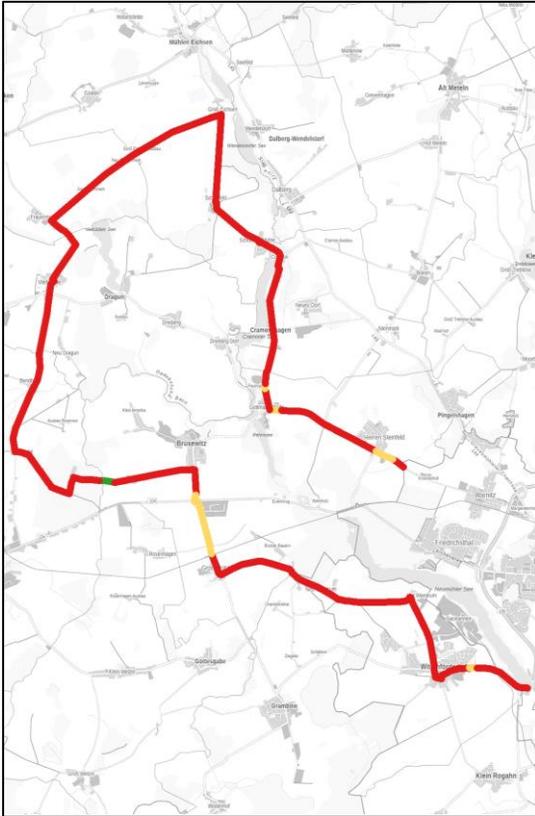
Potenzialermittlung

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

Hohe Werte bedeuten hohes Potenzial.



„Stepenitztalroute“ (Nr. 8)



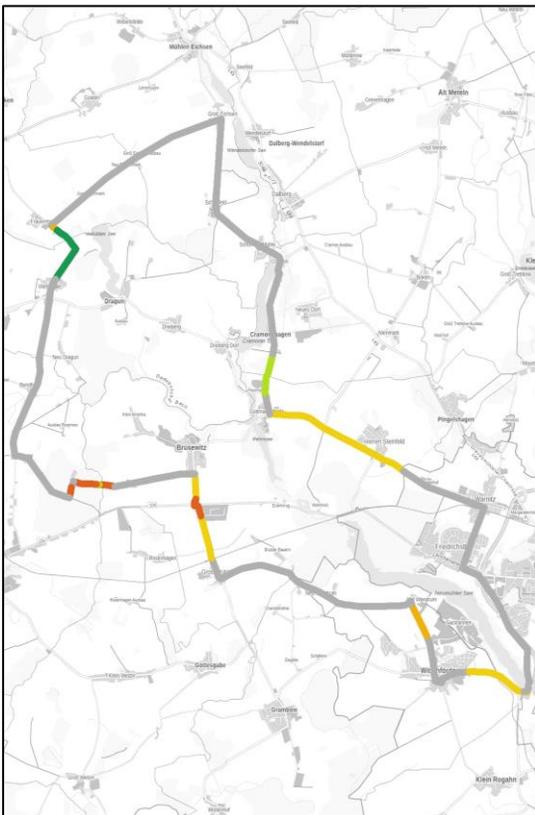
Führungsform

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



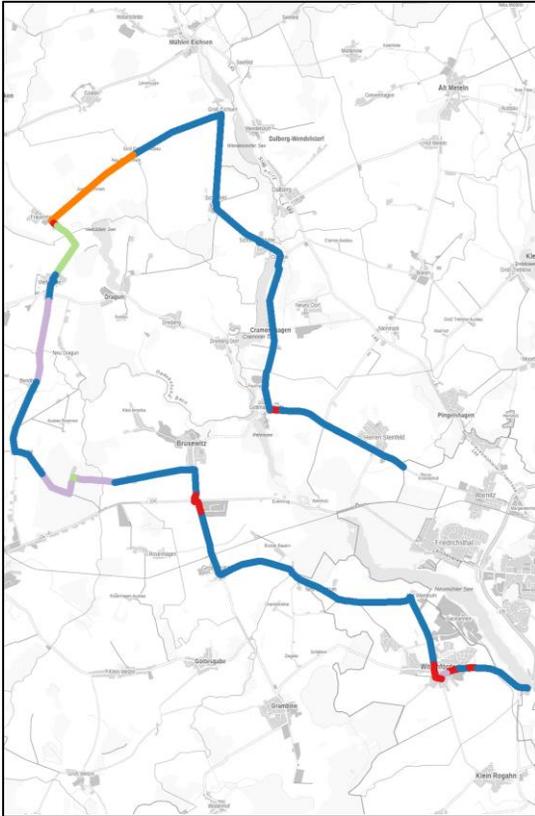
Wegebreite

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/Wege

„Stepenitztalroute“ (Nr. 8)

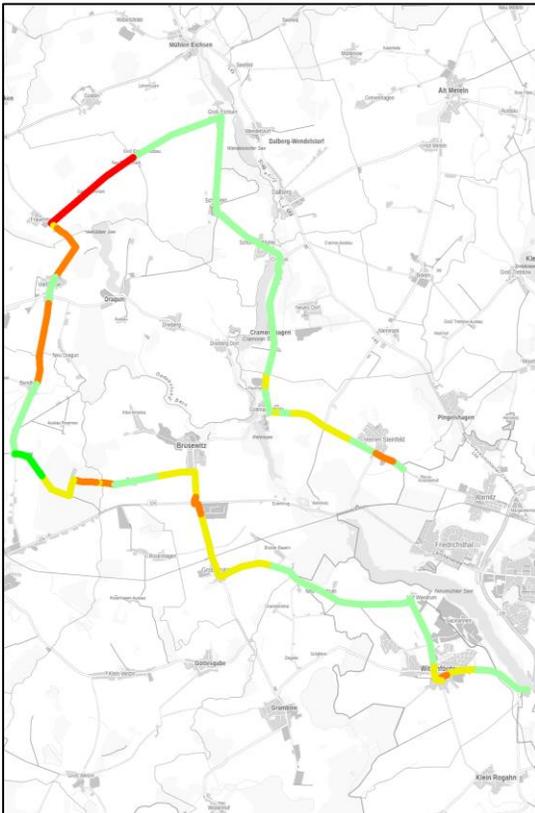


Wegoberfläche

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



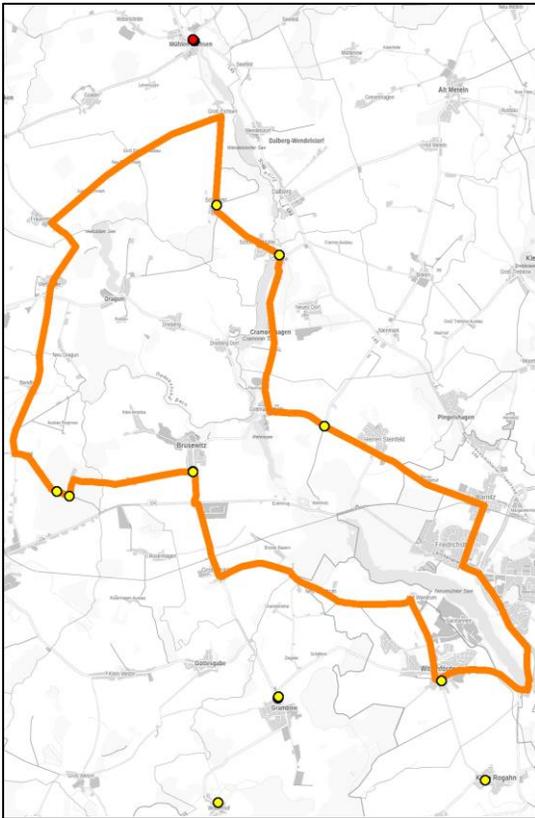
Befahrbarkeit

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

„Stepenitztalroute“ (Nr. 8)

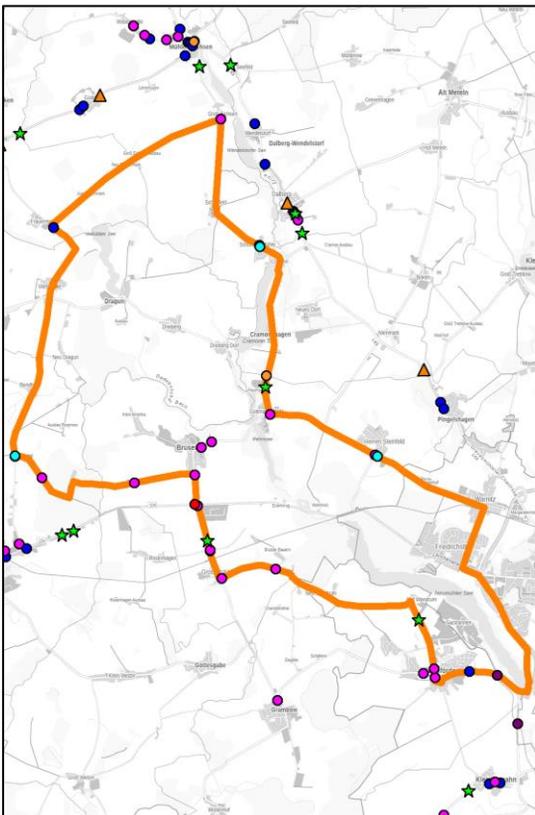


Karte der Begleitinfrastruktur

Dargestellt werden verschiedene Elemente der touristischen Begleitinfrastruktur auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 4 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Abstellanlagen
- Infotafeln, Rastplätze, Schutzhütte, Spielplatz
- Infrastruktur für E-Mobilität, Schlauchomat, Werkzeugstation, etc.
- Sonstiges



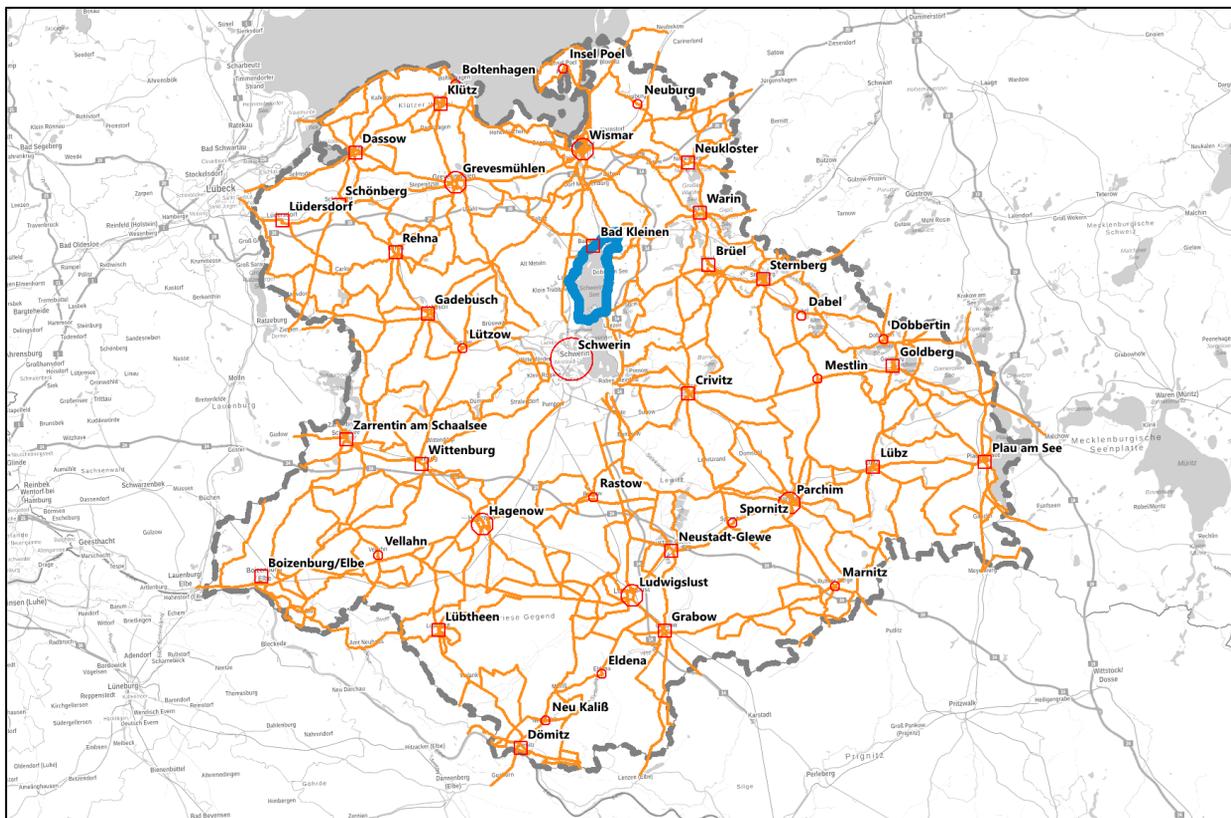
Karte der Wegmerkmale

Dargestellt werden weitere Wegmerkmale (wie Beleuchtung, Querungen, Mängel und Gefahrenstellen) auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 10 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Beleuchtung
- Wegweisungsmangel
- unklare Wegführung
- Querungen von Straßen
- Querungen von Bahngleisen
- Gefahrenstellen
- Umlaufschranken
- Poller
- sonstige Engstellen
- ★ einmalige Oberflächenmängel

„Rund um den Schweriner Außensee“ (Nr. 9)



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.

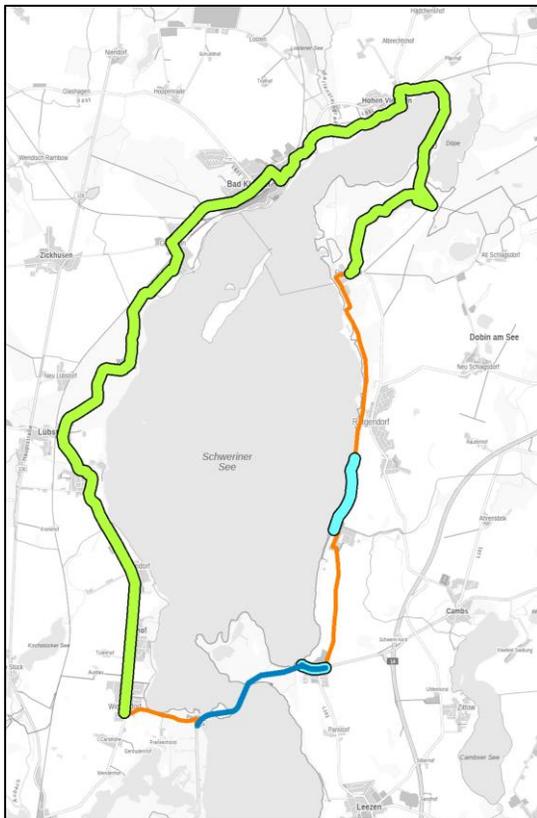
Im Rahmen der Bestandserfassung im Jahr 2020 wurden anhand standardisierter Bewertungskategorien Daten zum Ausbaustandard und -zustand aufgenommen. Die Ergebnisse der tagestouristischen Potentialermittlung ergänzen diese Darstellungen.

Die 35 km lange Rundtour „Rund um den Schweriner Außensee“ erstreckt sich vom Paulsdamm, der den Schweriner See in Innen- und Außensee teilt, bis in den nördlichsten Zipfel nach Hohen Viecheln. Größere Strände, aber auch lauschige Ecken laden in reizvoller Naturlandschaft an mehreren Stellen zum Baden ein. Verschiedene Aussichtspunkte bieten Radfahrenden einen wunderschönen Blick auf den See.

Besondere touristische Ziele sind Wiligrad mit seinem Neorenaissance-Schloss (wechselnde Kunstausstellungen), der „Eiertunnel“ in Bad Kleinen, das Bodendenkmal „Schwedenschanze“ zwischen Bad Kleinen und Hohen Viecheln, die beeindruckende dreischiffige Hallenkirche in Hohen Viecheln, das Naturschutzgebiet Döpe und das Bodendenkmal Burg Döbbin.

In Wiligrad findet sich zudem ein Tourismusbüro mit Fahrradverleih, Campingplätze und Badestrände gibt es in Seehof, Flessenow und Retgendorf.

„Rund um den Schweriner Außensee“ (Nr. 9)



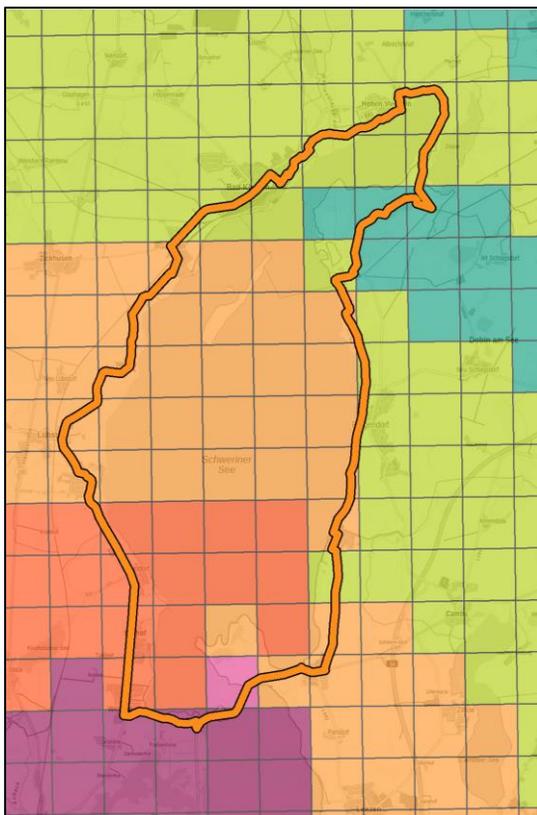
Netzzuordnung der Vorrang- und der primären Basisrouten (Stufe 1)

- Vorrangroutennetz für
Alltagsradverkehr (dunkelgrüne Linie)
Radtourismus (hellgrüne Linie)
- Basisroutennetz für
Alltagsradverkehr (blaue Linie)
Radtourismus (hellblaue Linie)
- Keine Netzkategorie (nicht zugeordnete Strecken) (orange Linie)

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

Gemeindegrenzen:

Stadt Schwerin, Seehof, Lübstorf, Bad Kleinen, Hohen Viecheln, Dobin am See, Leezen



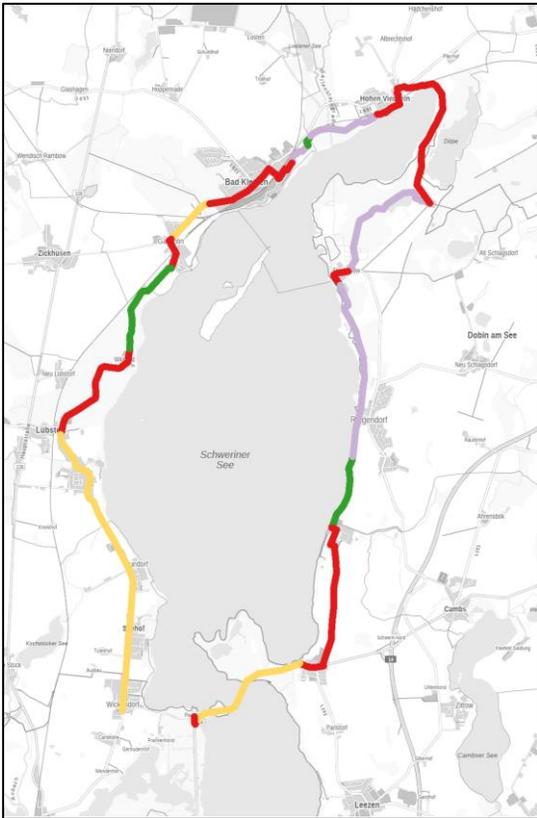
Potenzialermittlung

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

Hohe Werte bedeuten hohes Potenzial.

- < 30 (hellblau)
- 30 bis 70 (blau)
- 70 bis 140 (hellgrün)
- 140 bis 210 (grün)
- 210 bis 290 (orange)
- 290 bis 360 (rot)
- 360 bis 430 (rosa)
- > 430 (dunkelviolett)

„Rund um den Schweriner Außensee“ (Nr. 9)



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



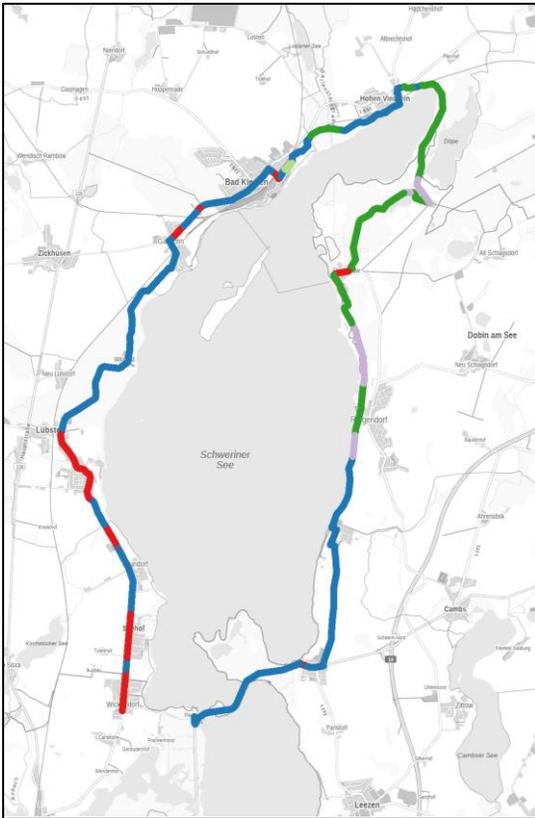
Wegebreite

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/Wege

„Rund um den Schweriner Außensee“ (Nr. 9)

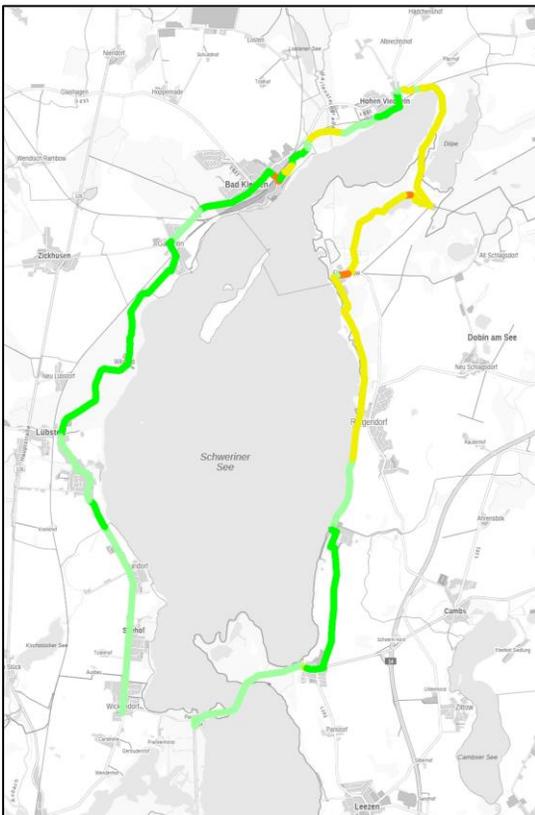


Wegoberfläche

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

„Rund um den Schweriner Außensee“ (Nr. 9)

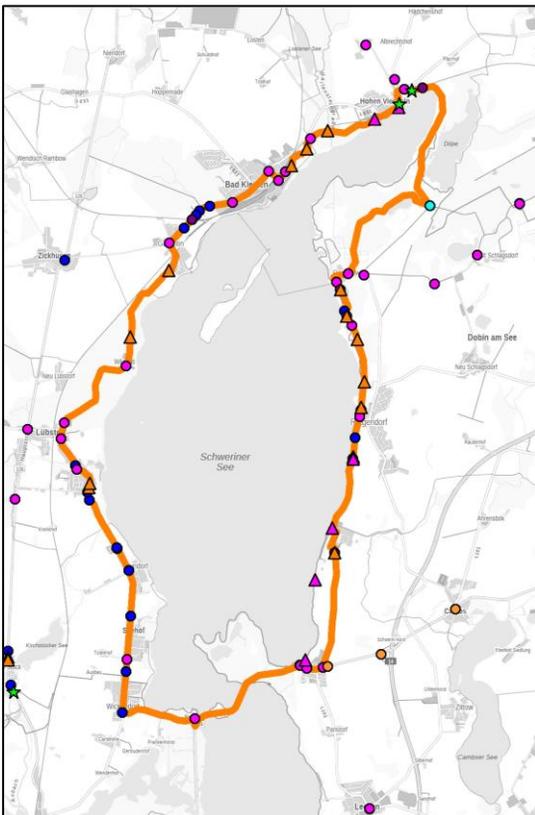


Karte der Begleitinfrastruktur

Dargestellt werden verschiedene Elemente der touristischen Begleitinfrastruktur auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 4 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Abstellanlagen
- Infotafeln, Rastplätze, Schutzhütte, Spielplatz
- Infrastruktur für E-Mobilität, Schlauchomat, Werkzeugstation, etc.
- Sonstiges



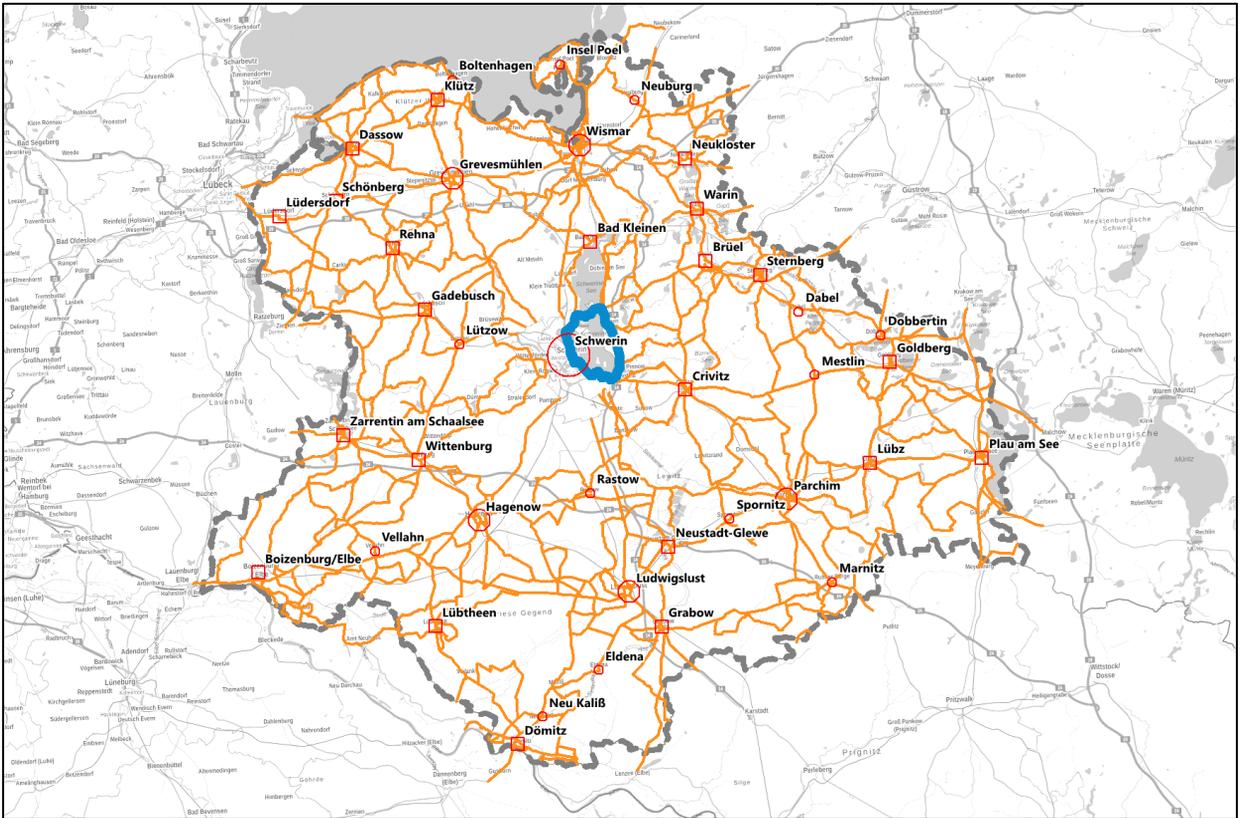
Karte der Wegmerkmale

Dargestellt werden weitere Wegmerkmale (wie Beleuchtung, Querungen, Mängel und Gefahrenstellen) auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 10 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Beleuchtung
- Wegweisungsmangel
- unklare Wegführung
- Querungen von Straßen
- Querungen von Bahngleisen
- Gefahrenstellen
- Umlaufschranken
- Poller
- sonstige Engstellen
- ★ einmalige Oberflächenmängel

„Rund um den Schweriner Innensee“ (Nr. 10)



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.

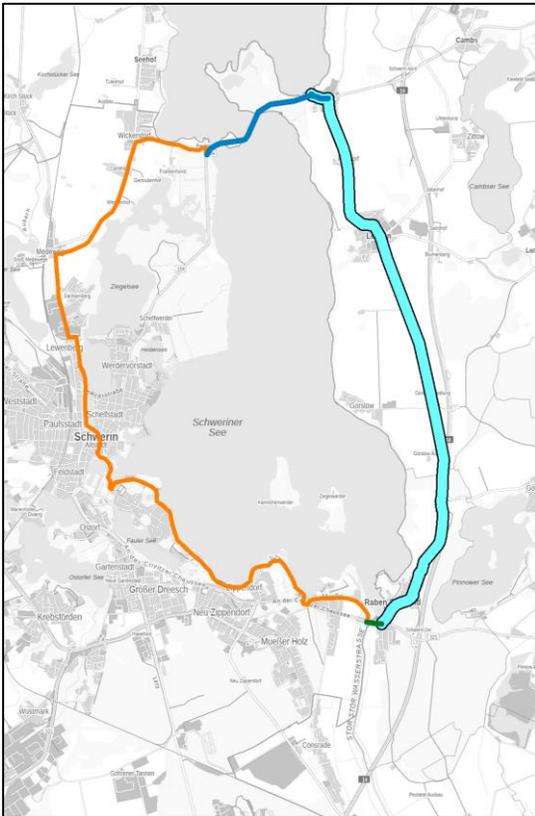
Im Rahmen der Bestandserfassung im Jahr 2020 wurden anhand standardisierter Bewertungskategorien Daten zum Ausbaustandard und -zustand aufgenommen. Die Ergebnisse der tagestouristischen Potentialermittlung ergänzen diese Darstellungen.

Der Reiz dieser 31 km langen Tour „Rund um den Schweriner Innensee“ liegt in der überwiegenden Nähe zum Schweriner See und der damit verbundenen Möglichkeit zu erfrischenden Pausen am Strand. Die Strecke verläuft ohne größere Anstiege und führt vorwiegend über ausgewiesene Radwander- bzw. Waldwege.

Besondere touristische Ziele sind das Schweriner Schloss mit Schlossgarten, die erste Mecklenburgische Porzellanmanufaktur in Wendenhof, das Freilichtmuseum in Mueß, Raben Steinfeld mit Schloss, Findlingsgarten Geologischem Museum und Häusern im engl. Landhausstil des 19. Jh, sowie das Denkmal „Die Mutter“.

Tierbegeisterte können von hier aus den Schweriner Zoo besuchen, im Ramper und Wickendorfer Moor sind zudem seltene Tier- und Pflanzenarten zuhause. Im Strandbad Zippendorf kann man an heißen Tagen eine Rast einlegen.

„Rund um den Schweriner Innensee“ (Nr. 10)



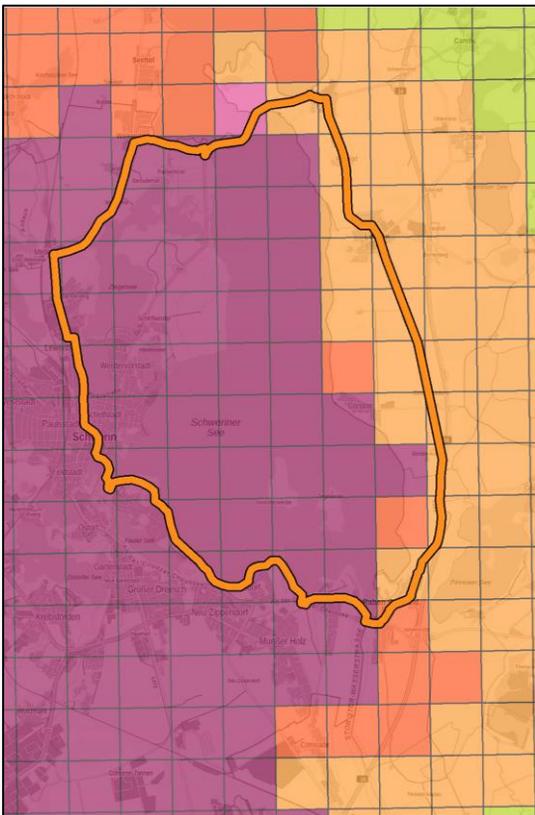
Netzzuordnung der Vorrang- und der primären Basisrouten (Stufe 1)

- 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 Schwerin, Leezen, Raben Steinfeld



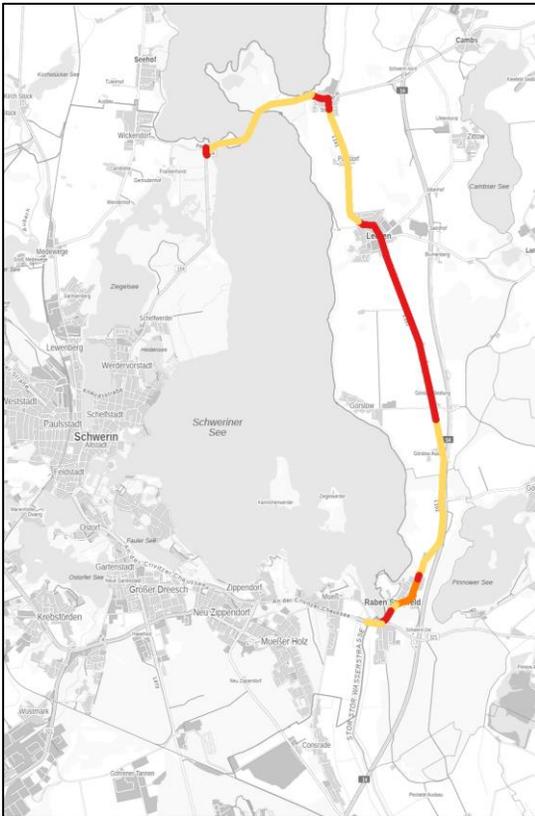
Potenzialermittlung

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

Hohe Werte bedeuten hohes Potenzial.



„Rund um den Schweriner Innensee“ (Nr. 10)



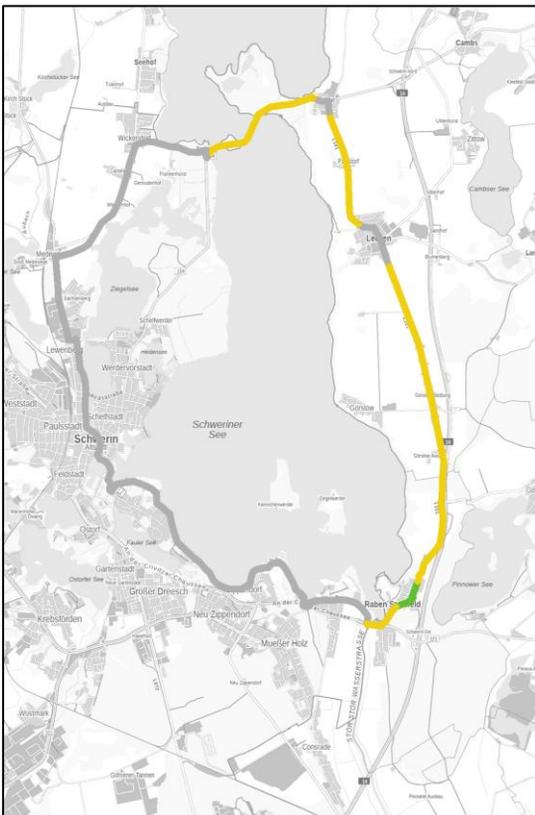
Führungsform

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



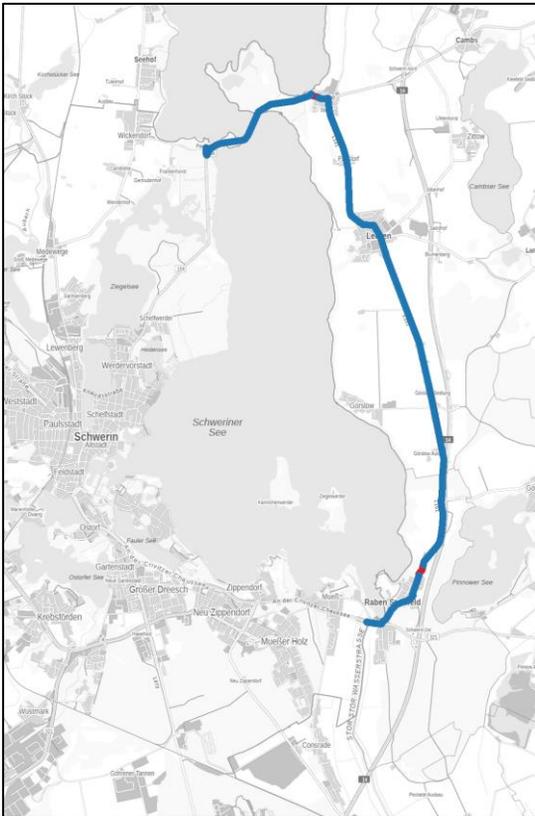
Wegebreite

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/Wege

„Rund um den Schweriner Innensee“ (Nr. 10)

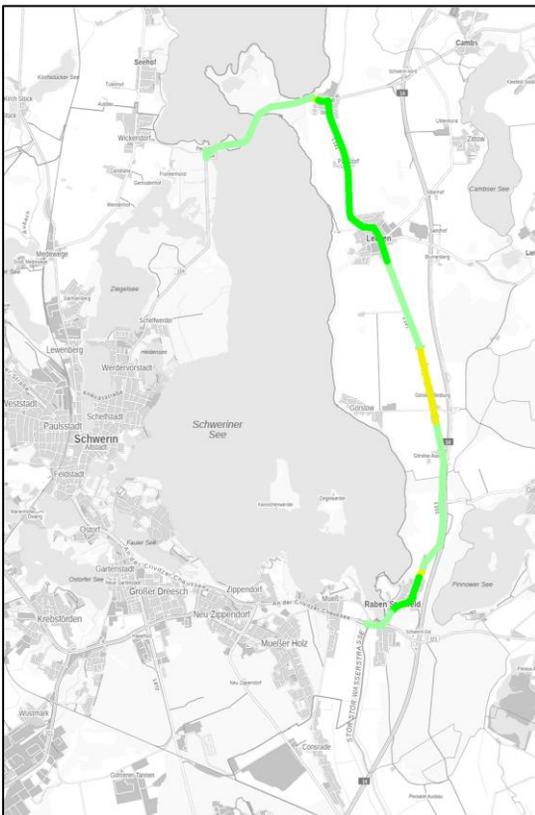


Wegoberfläche

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



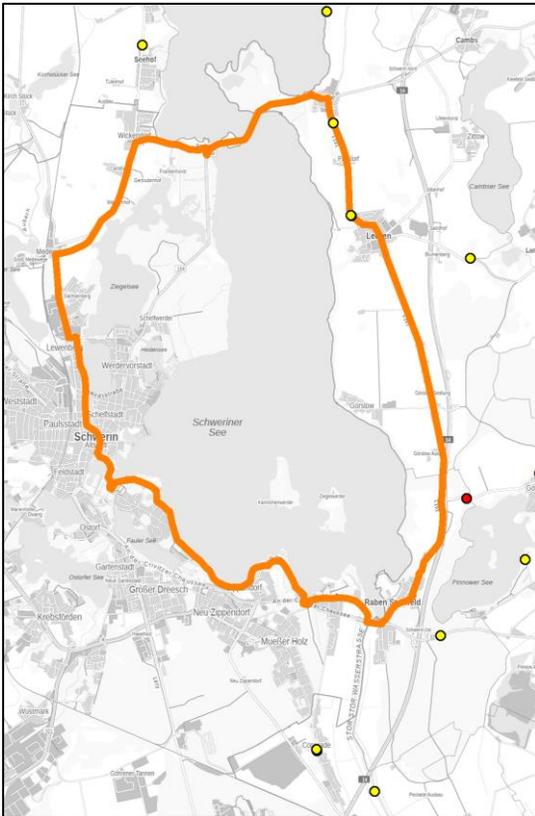
Befahrbarkeit

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

„Rund um den Schweriner Innensee“ (Nr. 10)

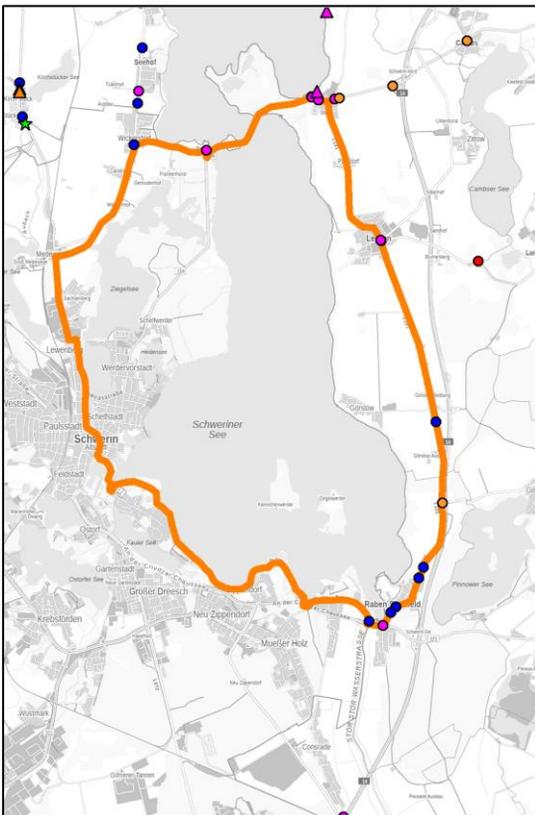


Karte der Begleitinfrastruktur

Dargestellt werden verschiedene Elemente der touristischen Begleitinfrastruktur auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 4 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Abstellanlagen
- Infotafeln, Rastplätze, Schutzhütte, Spielplatz
- Infrastruktur für E-Mobilität, Schlauchomat, Werkzeugstation, etc.
- Sonstiges



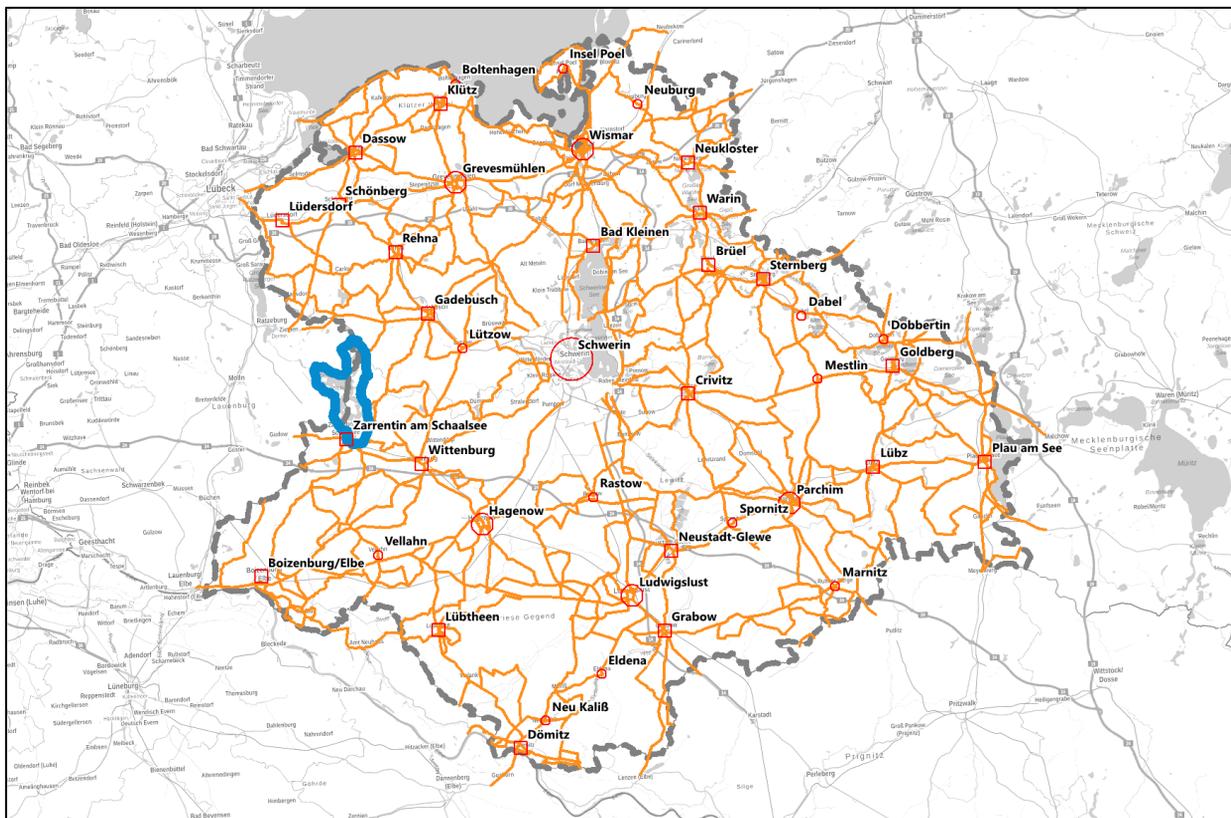
Karte der Wegmerkmale

Dargestellt werden weitere Wegmerkmale (wie Beleuchtung, Querungen, Mängel und Gefahrenstellen) auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 10 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Beleuchtung
- Wegweisungsmangel
- unklare Wegführung
- Querungen von Straßen
- Querungen von Bahngleisen
- Gefahrenstellen
- Umlaufschranken
- Poller
- sonstige Engstellen
- ★ einmalige Oberflächenmängel

„Rundtour Schaalsee“ (Nr. 11)



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.

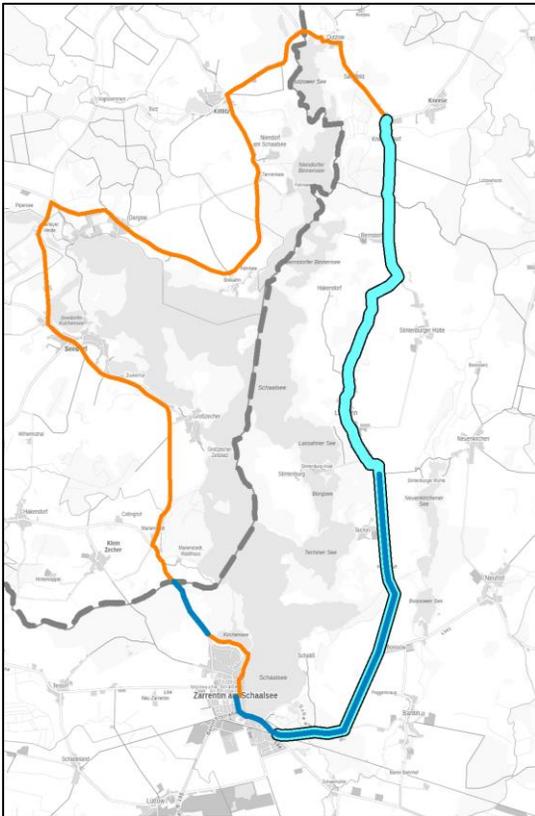
Im Rahmen der Bestandserfassung im Jahr 2020 wurden anhand standardisierter Bewertungskategorien Daten zum Ausbaustandard und -zustand aufgenommen. Die Ergebnisse der tagestouristischen Potentialermittlung ergänzen diese Darstellungen.

Der 24 km² große Schaalsee mit seinen zahlreichen Buchten ist Kernstück der einzigartigen Schaalseelandschaft im ehemaligen Grenzgebiet. Mit 71,50 m ist er der tiefste Klarwassersee in Norddeutschland und Lebensraum für viele gefährdete Tier- und Pflanzenarten.

Besondere touristische Ziele auf dieser 43 km langen „Rundtour Schaalsee“ sind das „Pahlhuus“ in Zarrentin, das als Informationszentrum des Biosphärenreservats dient, mit Moorerlebnispfad. Kultur bietet Zarrentin mit dem ehemaligen Kloster und der Heimatstube in der Klosterscheune, Techin mit seinen reetgedeckten Hallenhäusern, Lassahn mit der St. Abunduskirche und Seedorf mit zahlreichen historische Sehenswürdigkeiten.

Ebenfalls in Lassahn gibt es eine Bademöglichkeit, darüber hinaus prägen Seen und Natur das Bild (Lassahner See, Borgsee, Insel Kampenwerder, Naturschutzgebiet Techin, Naturschutzgebiet Bernstorfer Binnensee, Dutzower See, Kirchensee bei Strangen).

„Rundtour Schaalsee“ (Nr. 11)



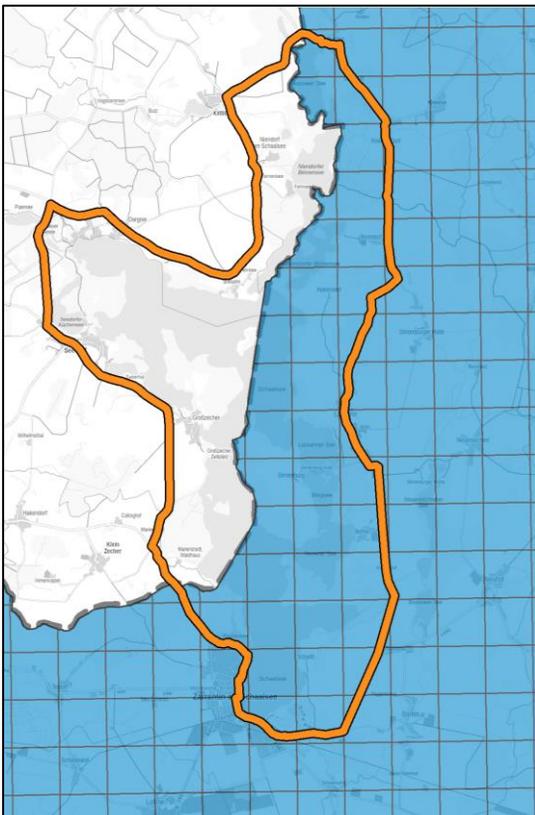
Netzzuordnung der Vorrang- und der primären Basisrouten (Stufe 1)

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

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

Gemeindegrenzen:

Stadt Zarrentin am Schaalsee, Kneese



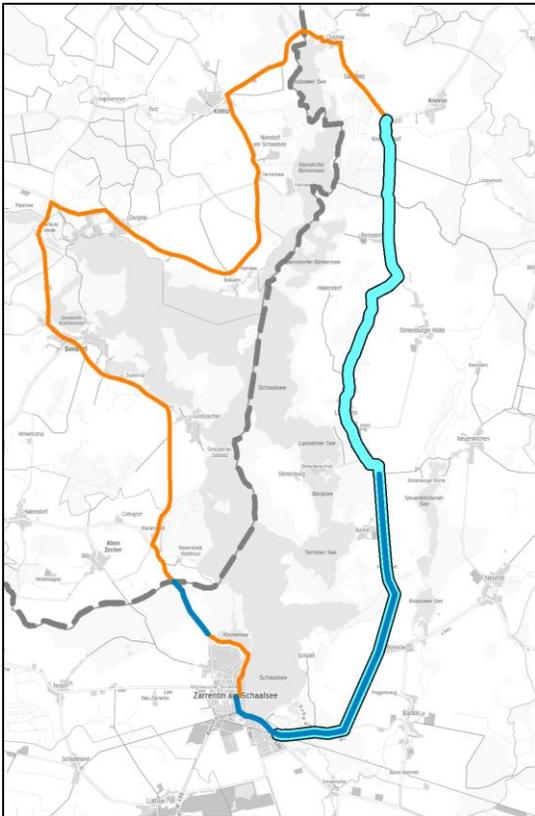
Potenzialermittlung

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.



„Rundtour Schaalsee“ (Nr. 11)



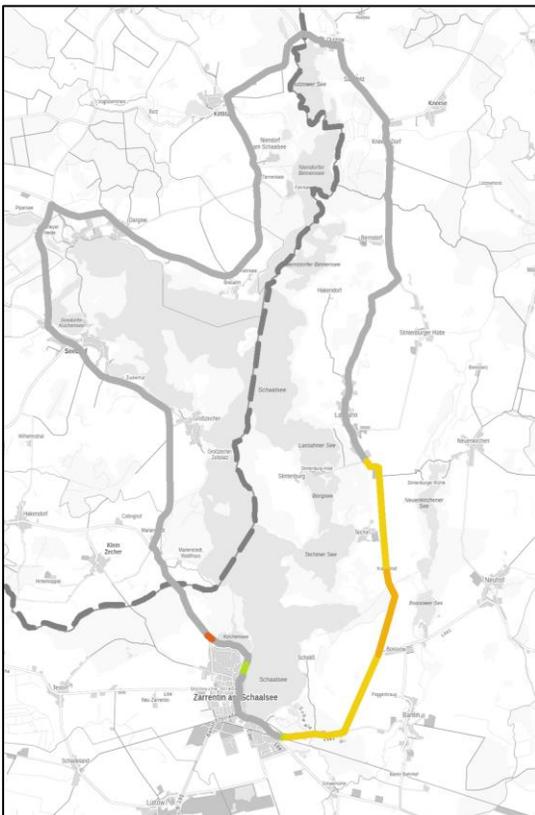
Führungsform

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



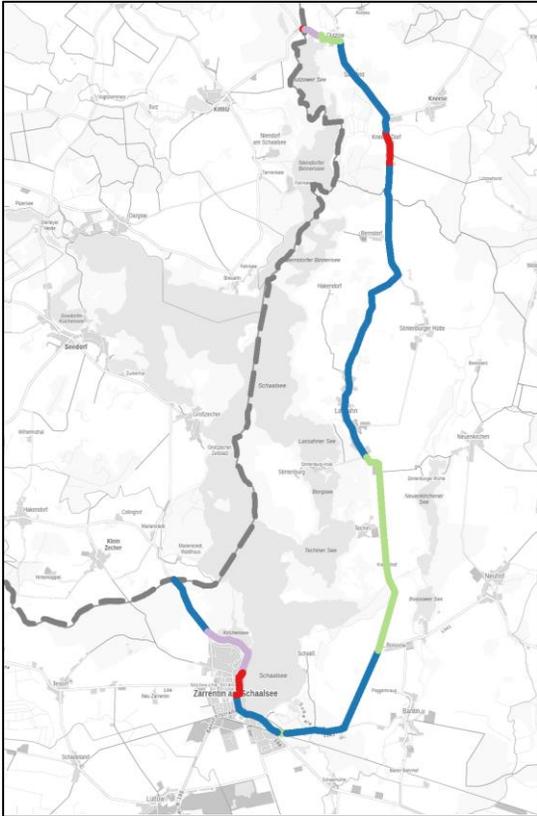
Wegebreite

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

„Rundtour Schaalsee“ (Nr. 11)

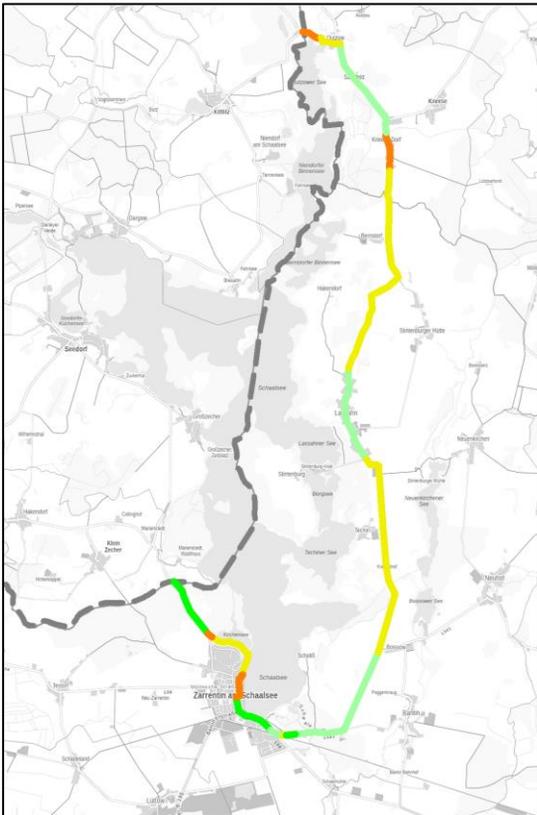


Wegoberfläche

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



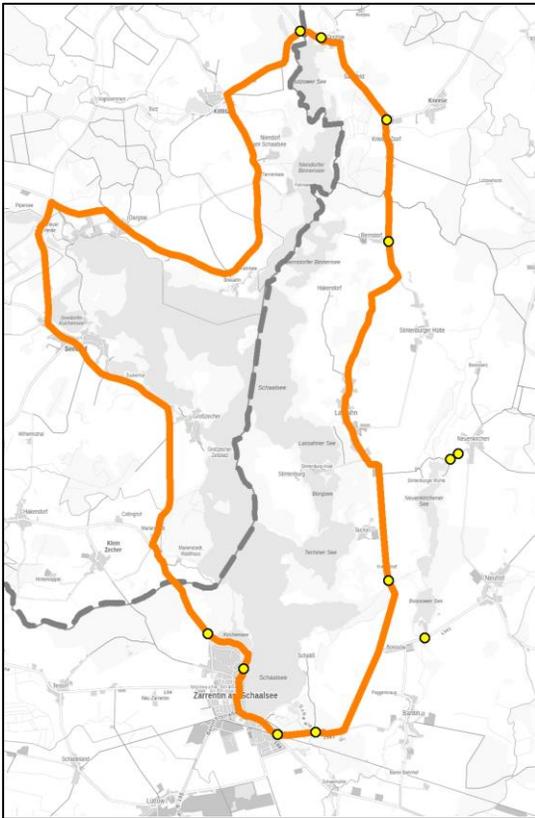
Befahrbarkeit

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

„Rundtour Schaalsee“ (Nr. 11)

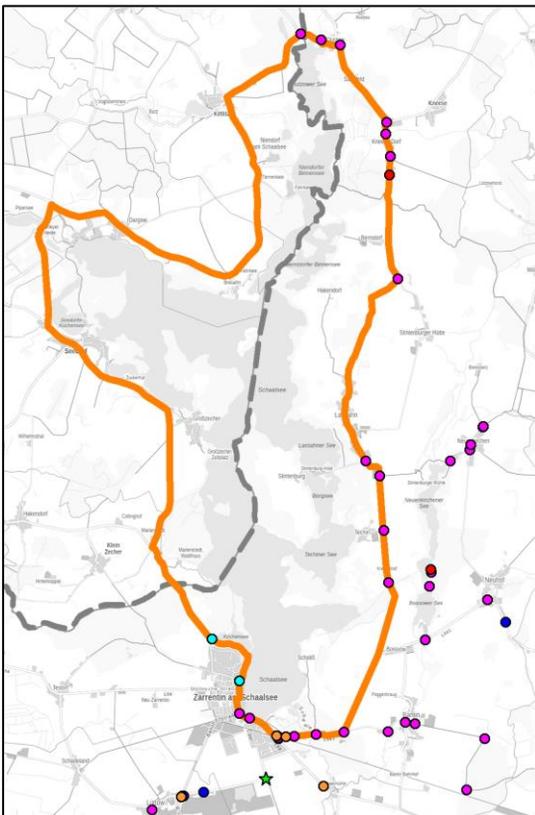


Karte der Begleitinfrastruktur

Dargestellt werden verschiedene Elemente der touristischen Begleitinfrastruktur auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 4 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Abstellanlagen
- Infotafeln, Rastplätze, Schutzhütte, Spielplatz
- Infrastruktur für E-Mobilität, Schlauchomat, Werkzeugstation, etc.
- Sonstiges



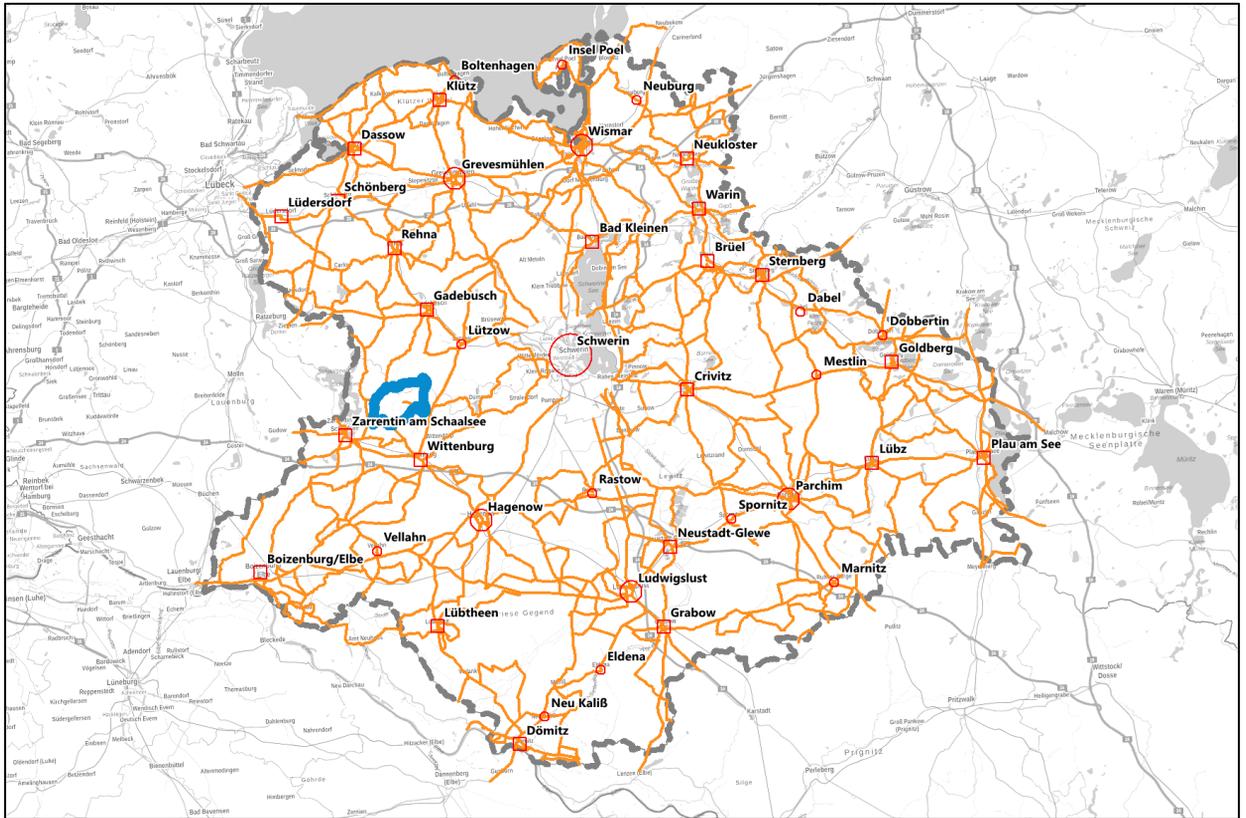
Karte der Wegmerkmale

Dargestellt werden weitere Wegmerkmale (wie Beleuchtung, Querungen, Mängel und Gefahrenstellen) auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 10 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Beleuchtung
- Wegweisungsmangel
- unklare Wegführung
- Querungen von Straßen
- Querungen von Bahngleisen
- Gefahrenstellen
- Umlaufschranken
- Poller
- sonstige Engstellen
- ★ einmalige Oberflächenmängel

„Alleen, Felder, Wiesen, Seen – typisch Mecklenburg“ (Nr. 12)



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.

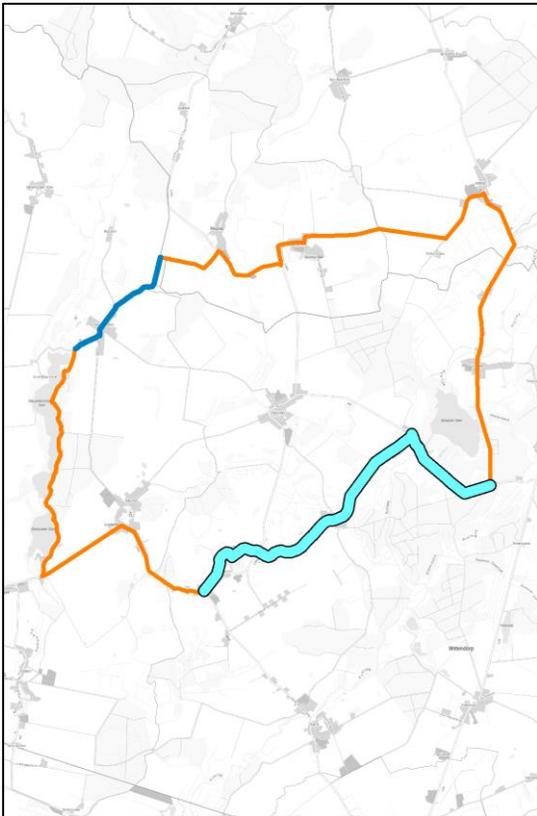
Im Rahmen der Bestandserfassung im Jahr 2020 wurden anhand standardisierter Bewertungskategorien Daten zum Ausbaustandard und -zustand aufgenommen. Die Ergebnisse der tagestouristischen Potentialermittlung ergänzen diese Darstellungen.

Die 29 km lange Rundtour „Alleen, Felder, Wiesen, Seen – typisch Mecklenburg“ vermittelt einen Eindruck über die Vielfältigkeit der mecklenburgischen Landschaft im Randgebiet des Biosphärenreservats Schaalsee. Typisch mecklenburgische Dörfer, Rinnenseen und erlebbare Naturschönheiten sind das Charakteristische dieser Tour.

Besondere touristische Ziele sind das Naturschutzgebiet Boissower See, der Neuenkirchener See (Rinnensee mit seltenen Wasservögeln), der Woezer See mit Bademöglichkeit und das Tessiner Moor.

In Neuenkirchen kann man neben der Galerie eine Kirche (12. Jh.) und den Kranichkieker (Aussichtsplattform) bestaunen, in Tessin locken eine Ruine und das Gutshaus. In Drönnewitz steht eine Gutsanlage von 1790, in Döbbersen eine restaurierte Backsteinkirche aus dem 13. Jh..

„Alleen, Felder, Wiesen, Seen – typisch Mecklenburg“ (Nr. 12)



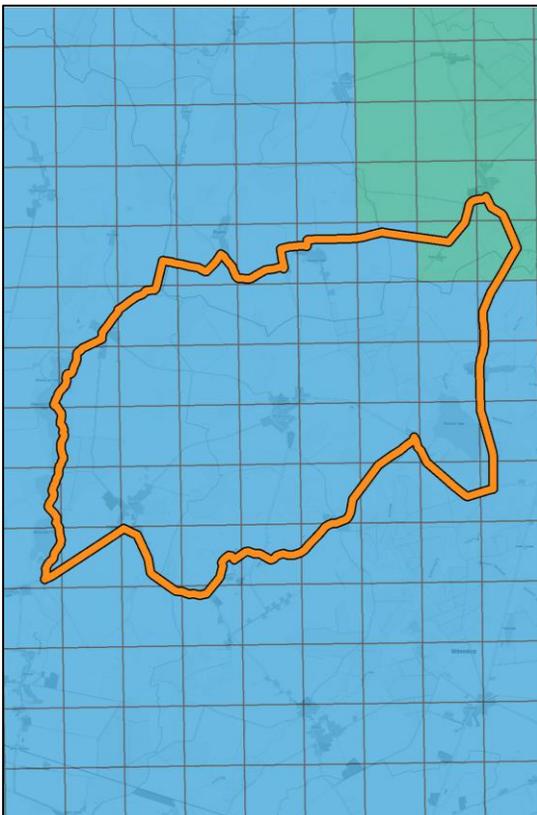
Netzzuordnung der Vorrang- und der primären Basisrouten (Stufe 1)

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

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

Gemeindegrenzen:

Stadt Zarrentin am Schaalsee, Rögwitz, Krembz, Wittendörp



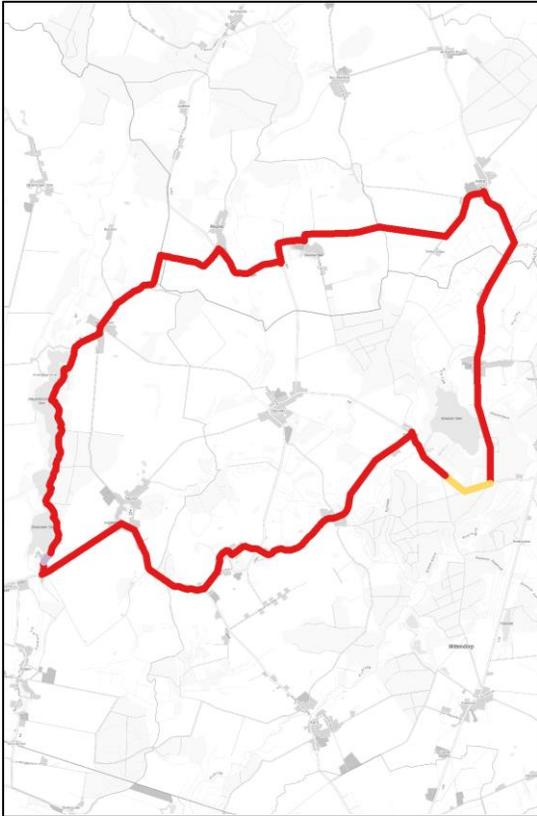
Potenzialermittlung

Dargestellt wird das touristische Radverkehrspotenzial (in Radfahrten pro Jahr), das sich ausgehend von Einwohnerzahl, Übernachtungsmöglichkeiten, Sehenswürdigkeiten, Naturschutzgebieten und weiteren Anzugspunkten 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

„Alleen, Felder, Wiesen, Seen – typisch Mecklenburg“ (Nr. 12)



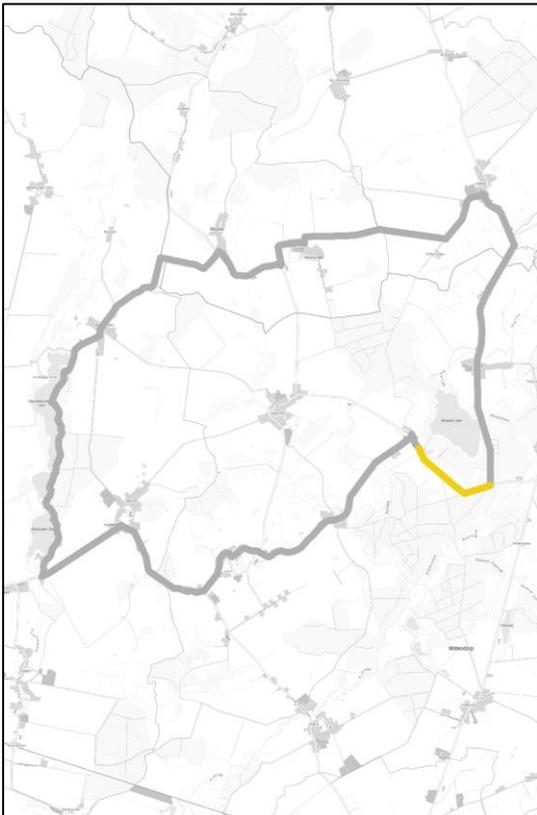
Führungsform

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



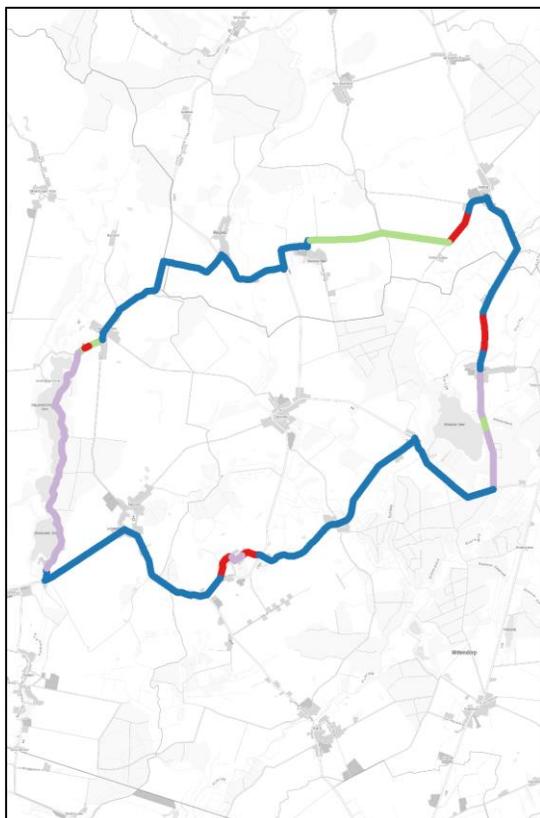
Wegebreite

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/Wege

„Alleen, Felder, Wiesen, Seen – typisch Mecklenburg“ (Nr. 12)

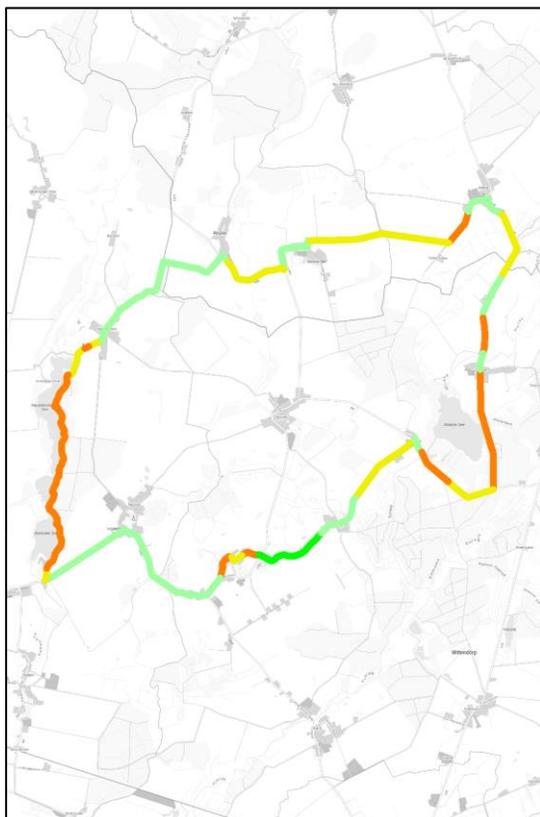


Wegoberfläche

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

Dabei werden die 6 nachstehenden Kategorien unterschieden:

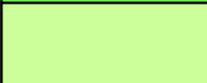
	Asphalt
	Beton (Guss und Platten)
	Wassergebundene Decke
	Platten / Pflaster / Naturstein
	Holz, Stahl
	Rasengittersteine, Sand, Schotter, Kopfsteinpflaster



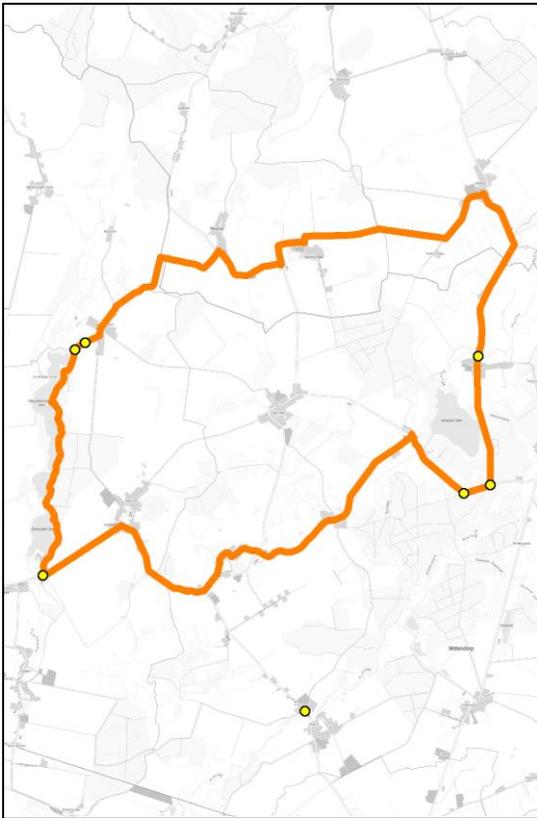
Befahrbarkeit

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

„Alleen, Felder, Wiesen, Seen – typisch Mecklenburg“ (Nr. 12)

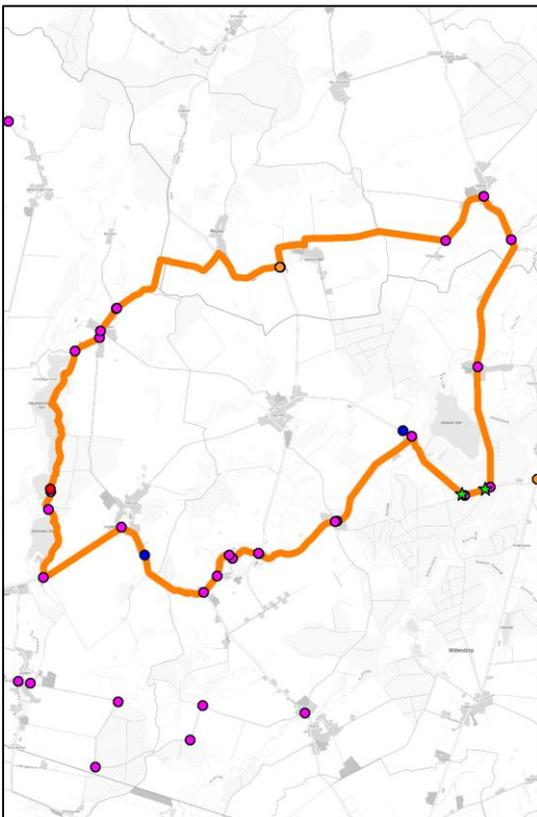


Karte der Begleitinfrastruktur

Dargestellt werden verschiedene Elemente der touristischen Begleitinfrastruktur auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 4 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Abstellanlagen
- Infotafeln, Rastplätze, Schutzhütte, Spielplatz
- Infrastruktur für E-Mobilität, Schlauchomat, Werkzeugstation, etc.
- Sonstiges



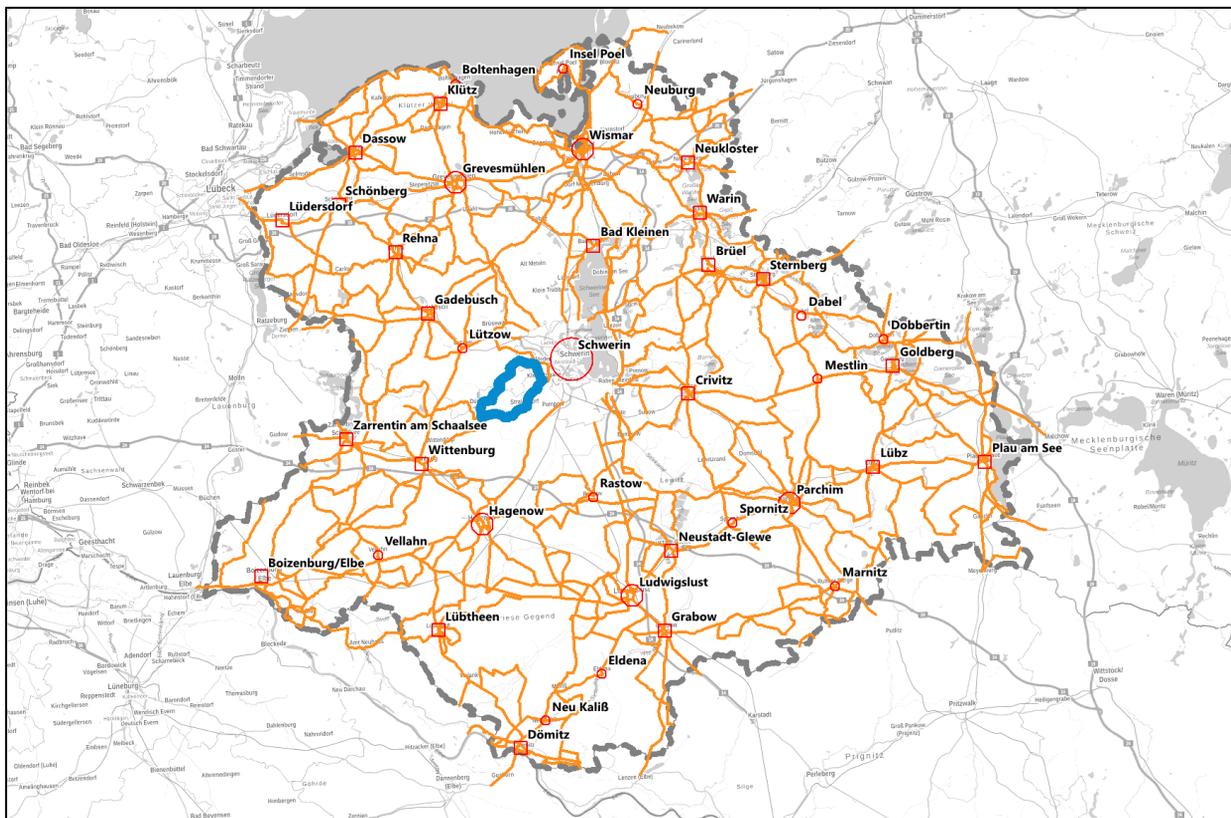
Karte der Wegmerkmale

Dargestellt werden weitere Wegmerkmale (wie Beleuchtung, Querungen, Mängel und Gefahrenstellen) auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 10 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Beleuchtung
- Wegweisungsmangel
- unklare Wegführung
- Querungen von Straßen
- Querungen von Bahngleisen
- Gefahrenstellen
- Umlaufschranken
- Poller
- sonstige Engstellen
- ★ einmalige Oberflächenmängel

„Vom Grambower Moor zum Dümmer See“ (Nr. 13)



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.

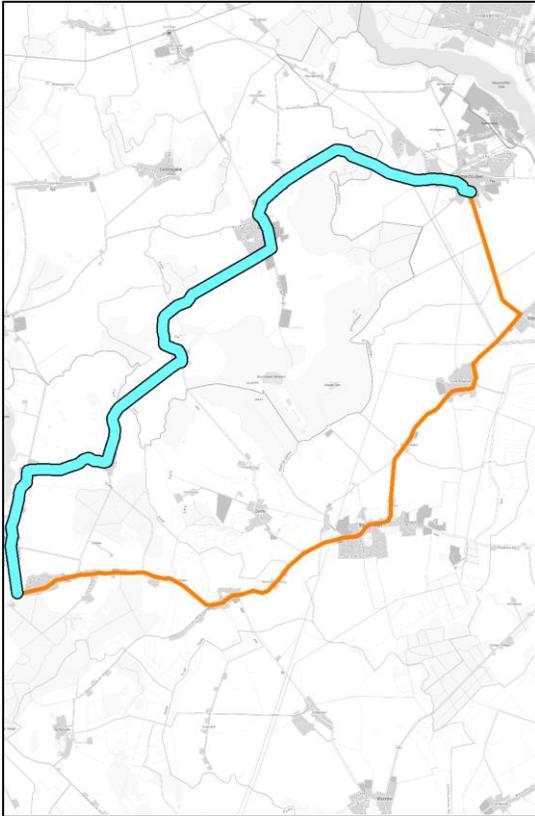
Im Rahmen der Bestandserfassung im Jahr 2020 wurden anhand standardisierter Bewertungskategorien Daten zum Ausbaustandard und -zustand aufgenommen. Die Ergebnisse der tagestouristischen Potentialermittlung ergänzen diese Darstellungen.

Die 28 km lange Rundtour „Vom Grambower Moor zum Dümmer See“ führt durch das westliche Schweriner Umland mit den für Mecklenburg typischen Alleen, weiten Flächen und kleinen Dörfern bis hin zu einer faszinierenden Moorlandschaft und interessanten Vögeln.

Besondere touristische Ziele sind das Grambower Moor (eine typische Moorlandschaft mit alten Torfstichen und charakteristischer Moorvegetation, die Lebensraum bietet für seltene Pflanzen und bedrohte Tierarten) und das Siebendorfer Moor, wo Aussichtspunkte einen Blick auf Schwerin eröffnen.

Historisch interessant sind die Hügelgräber aus der Bronzezeit in Walsmühlen und das Hünengrab in Stralendorf (wo sich auch eine Kirche und mehrere Obstplantagen befinden). In Dümmer locken ein Campingplatz und ein Badesee.

„Vom Grambower Moor zum Dümmer See“ (Nr. 13)



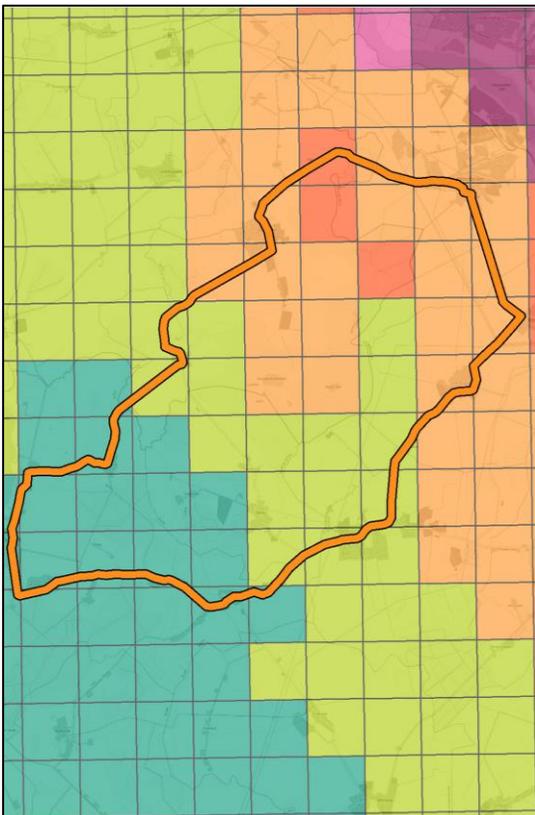
Netzzuordnung der Vorrang- und der primären Basisrouten (Stufe 1)

- Vorrangroutennetz für
Alltagsradverkehr (dick grüne Linie)
Radtourismus (dünne grüne Linie)
- Basisroutennetz für
Alltagsradverkehr (dick blaue Linie)
Radtourismus (dünne cyan Linie)
- Keine Netzkategorie (nicht zugeordnete Strecken) (orange Linie)

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

Gemeindegrenzen:

Lüdersdorf, Lockwisch, Schönberg, Dassow, Stepenitztal, Roggenstorf



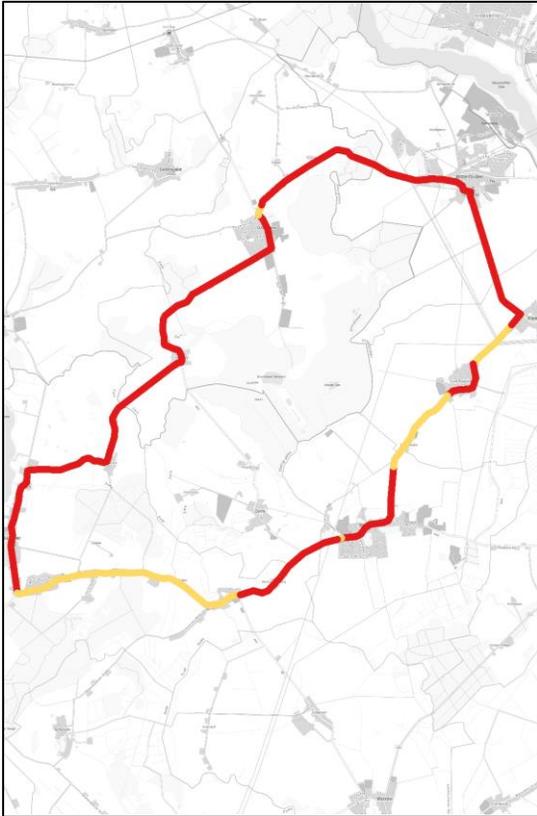
Potenzialermittlung

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

Hohe Werte bedeuten hohes Potenzial.

- < 30 (hellblau)
- 30 bis 70 (blau)
- 70 bis 140 (grünblau)
- 140 bis 210 (hellgrün)
- 210 bis 290 (orange)
- 290 bis 360 (rotorange)
- 360 bis 430 (rosa)
- > 430 (dunkelviolett)

„Vom Grambower Moor zum Dümmer See“ (Nr. 13)



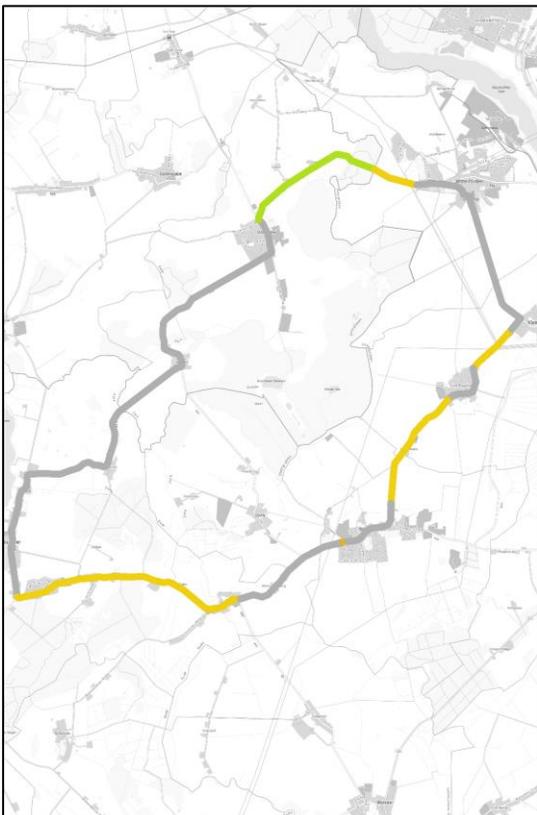
Führungsform

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



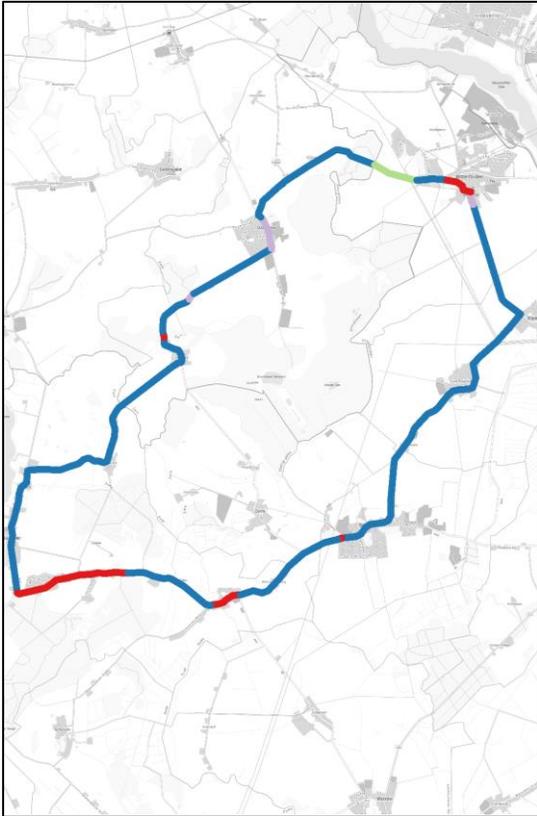
Wegebreite

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/Wege

„Vom Grambower Moor zum Dümmer See“ (Nr. 13)

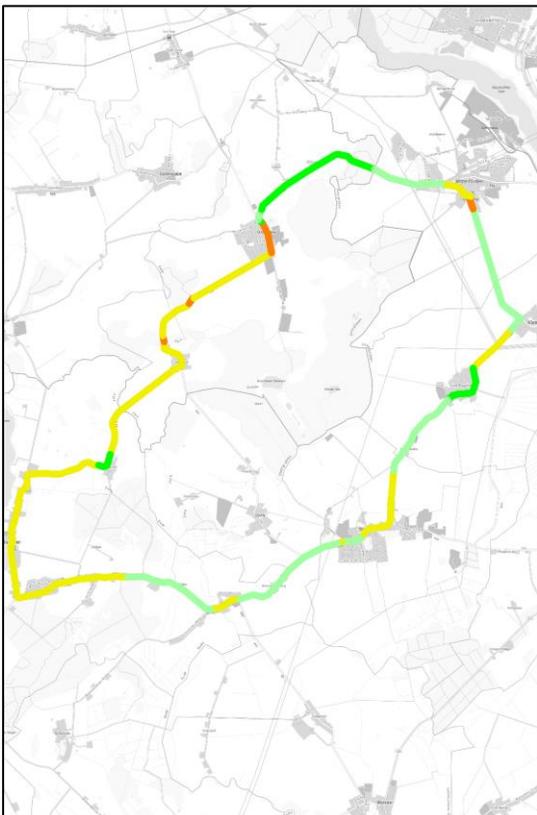


Wegoberfläche

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



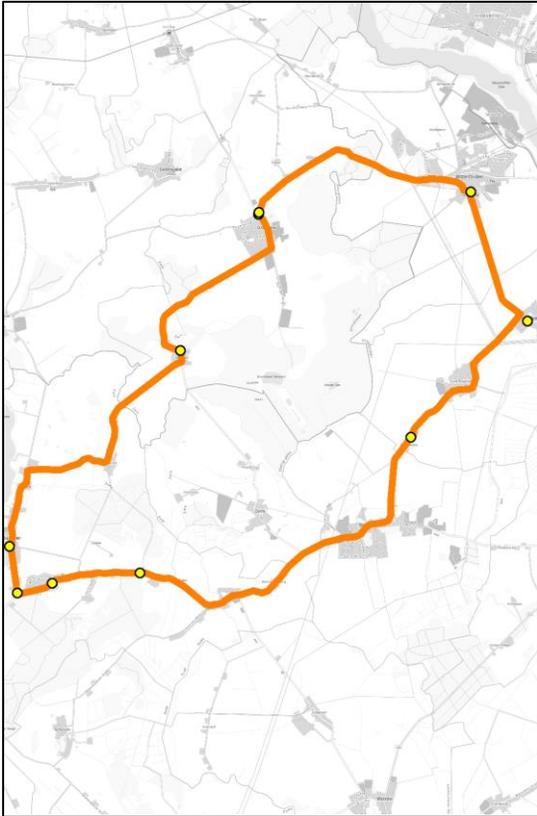
Befahrbarkeit

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

„Vom Grambower Moor zum Dümmer See“ (Nr. 13)

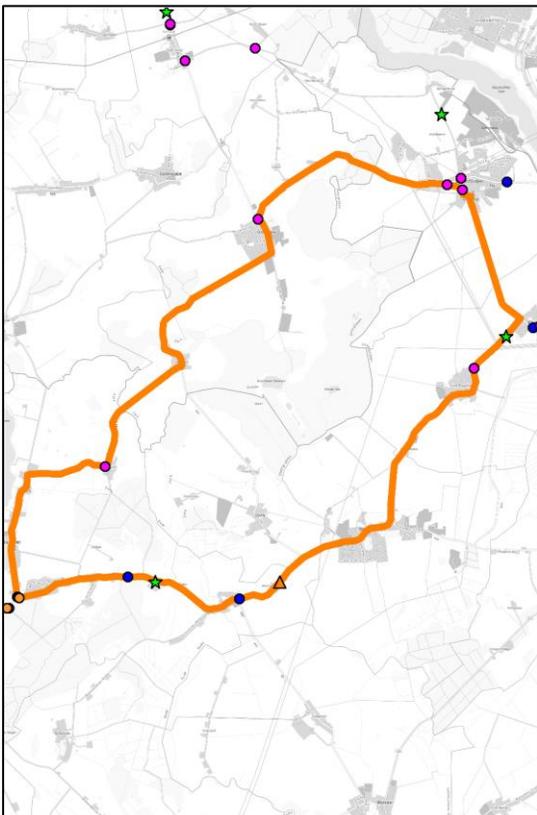


Karte der Begleitinfrastruktur

Dargestellt werden verschiedene Elemente der touristischen Begleitinfrastruktur auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 4 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Abstellanlagen
- Infotafeln, Rastplätze, Schutzhütte, Spielplatz
- Infrastruktur für E-Mobilität, Schlauchomat, Werkzeugstation, etc.
- Sonstiges



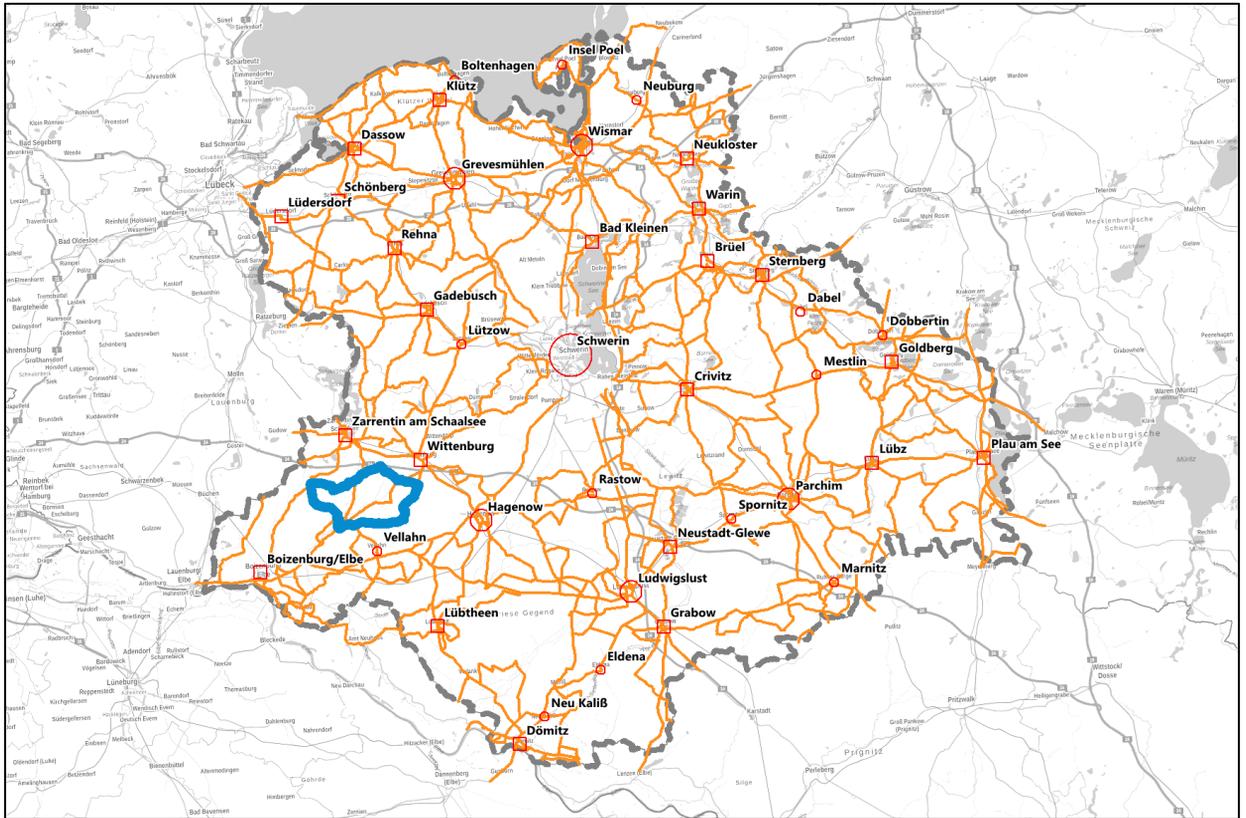
Karte der Wegmerkmale

Dargestellt werden weitere Wegmerkmale (wie Beleuchtung, Querungen, Mängel und Gefahrenstellen) auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 10 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Beleuchtung
- Wegweisungsmangel
- unklare Wegführung
- Querungen von Straßen
- Querungen von Bahngleisen
- Gefahrenstellen
- Umlaufschranken
- Poller
- sonstige Engstellen
- ★ einmalige Oberflächenmängel

„Durch Wald und Flur zum Projektpark „Wir bauen Zukunft““ (Nr. 14)



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.

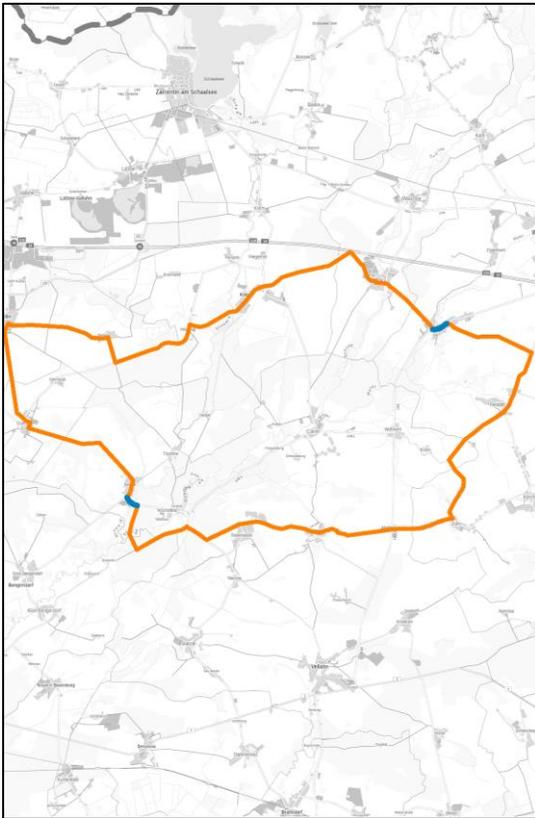
Im Rahmen der Bestandserfassung im Jahr 2020 wurden anhand standardisierter Bewertungskategorien Daten zum Ausbaustandard und -zustand aufgenommen. Die Ergebnisse der tagestouristischen Potentialermittlung ergänzen diese Darstellungen.

Die 43 km lange Rundtour „Durch Wald und Flur zum Projektpark „Wir bauen Zukunft““ führt durch das Landschaftsschutzgebiet Schaale-Schildetal. Wiesenauen, Felder, Misch- und Nadelwälder ermöglichen die Beobachtung verschiedener Vögel. Die Genossenschaft "Wir bauen Zukunft" betreibt hier einen 10 ha großen Projektpark. Hier kommen Menschen für Seminare, Events und Vernetzung zusammen; Seminarräume und Werkstätten vermietet, ein Permakultur Waldgarten betrieben und Planungs-, Beratungs- und Bauleistung für nachhaltiges Bauen angeboten.

Besondere touristische Ziele sind das Fachwerkschloss (Stift „St. Joseph“) in Zühr und der Wasserturm in Goldenbow. Wer gern im Grünen bleibt, ist auf dem Forsthof, auf dem Waldlehrpfad mit Irrgarten und an der Wassermühle in Schildfeld gut aufgehoben.

Kulturell interessant wird es in Tüschow (ehem. Gutsdorf mit klassizistischem Schloss), Bennin (Bauerndorf mit Hallenhäusern und spätgotischer Fachwerkkapelle) und Lehsen (imposantes klassizistisches Gutshaus, neugotisches Mausoleum und die damalige Wasserheilstätte).

„Durch Wald und Flur zum Projektpark „Wir bauen Zukunft““ (Nr. 14)



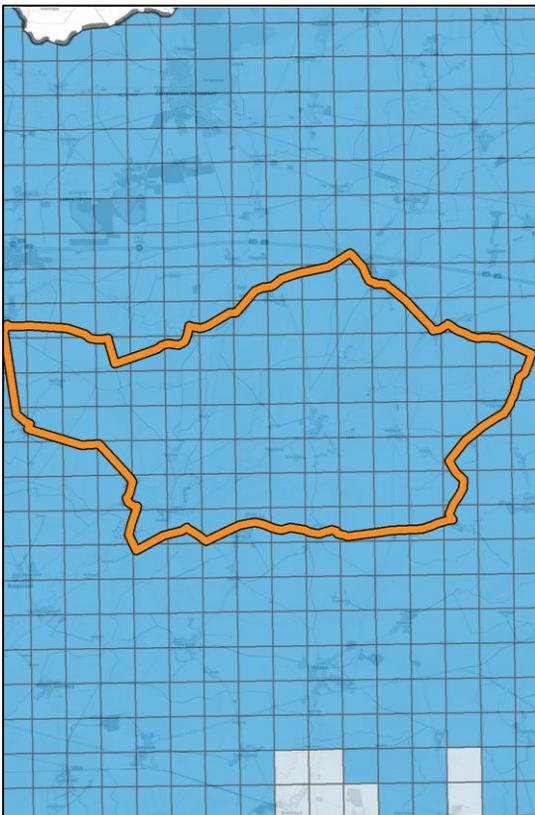
Netzzuordnung der Vorrang- und der primären Basisrouten (Stufe 1)

- Vorrangroutennetz für
Alltagsradverkehr (dick grüne Linie)
Radtourismus (dünne grüne Linie)
- Basisroutennetz für
Alltagsradverkehr (dick blaue Linie)
Radtourismus (dünne blaue Linie)
- Keine Netzkategorie (nicht zugeordnete Strecken) (orangefarbene Linie)

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

Gemeindegrenzen:

Stadt Wittenburg, Vellahn, Bengerstor, Greven, Gallin, Kogel, Wittendörp



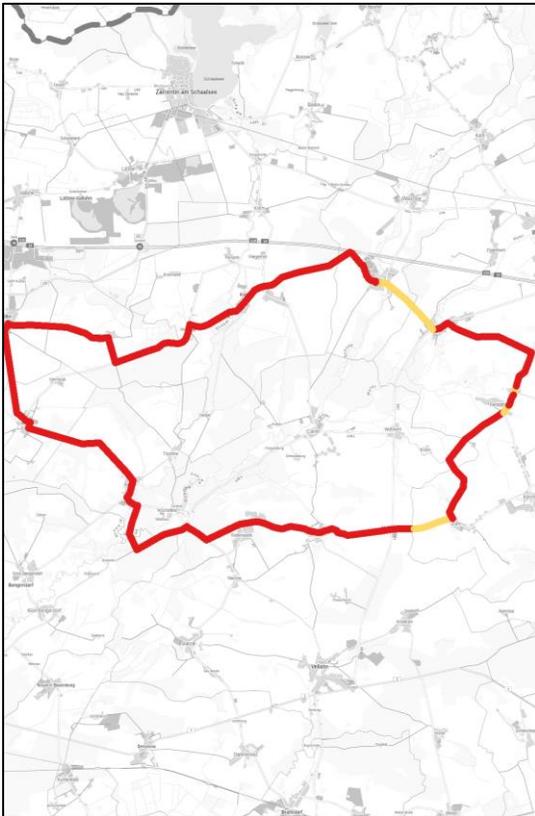
Potenzialermittlung

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

Hohe Werte bedeuten hohes Potenzial.

- < 30 (hellblau)
- 30 bis 70 (blau)
- 70 bis 140 (grün)
- 140 bis 210 (hellgrün)
- 210 bis 290 (orange)
- 290 bis 360 (rot)
- 360 bis 430 (rosa)
- > 430 (lila)

„Durch Wald und Flur zum Projektpark „Wir bauen Zukunft““ (Nr. 14)



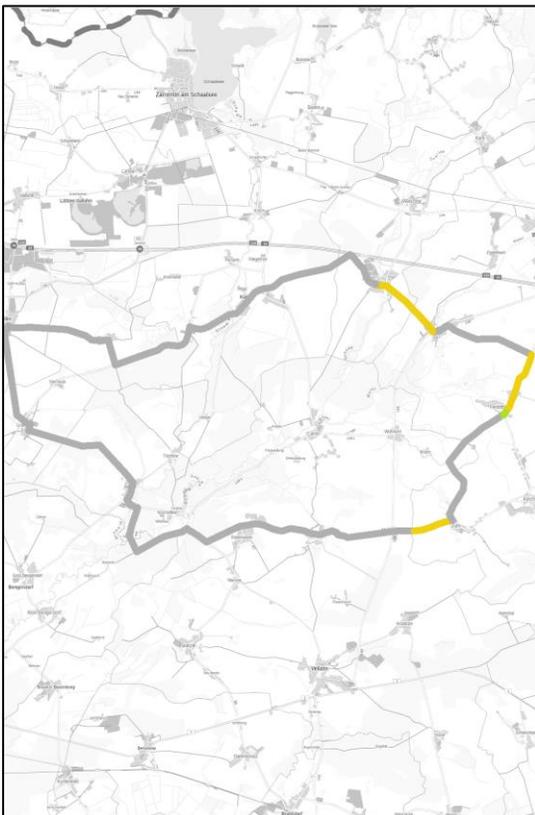
Führungsform

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



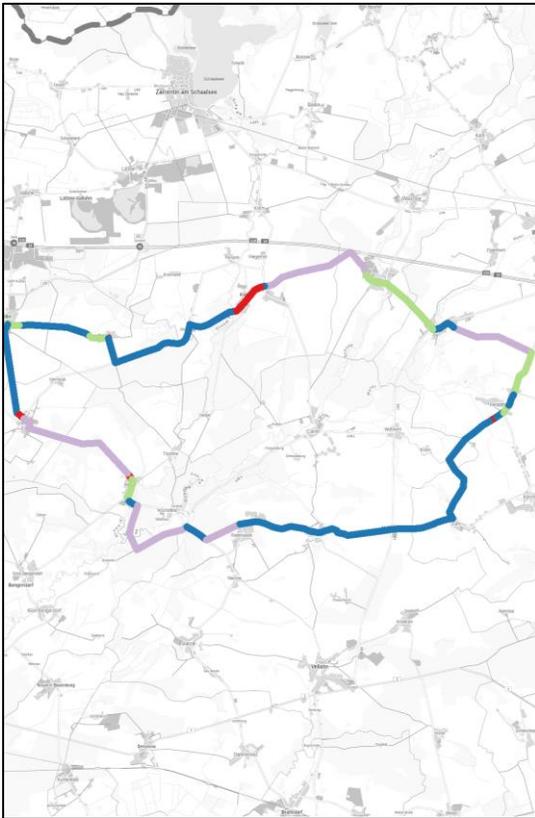
Wegebreite

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

Dabei werden die nachstehenden 8 Kategorien unterschieden:

	$\geq 3,5\text{m}$
	$3,0 - < 3,5\text{ m}$
	$2,5 - < 3,0\text{ m}$
	$2,0 - < 2,5\text{ m}$
	$1,5 - < 2,0\text{ m}$
	$1,25 - < 1,5\text{ m}$
	$< 1,25\text{ m}$
	Fahrbahn/Wege

„Durch Wald und Flur zum Projektpark „Wir bauen Zukunft““ (Nr. 14)

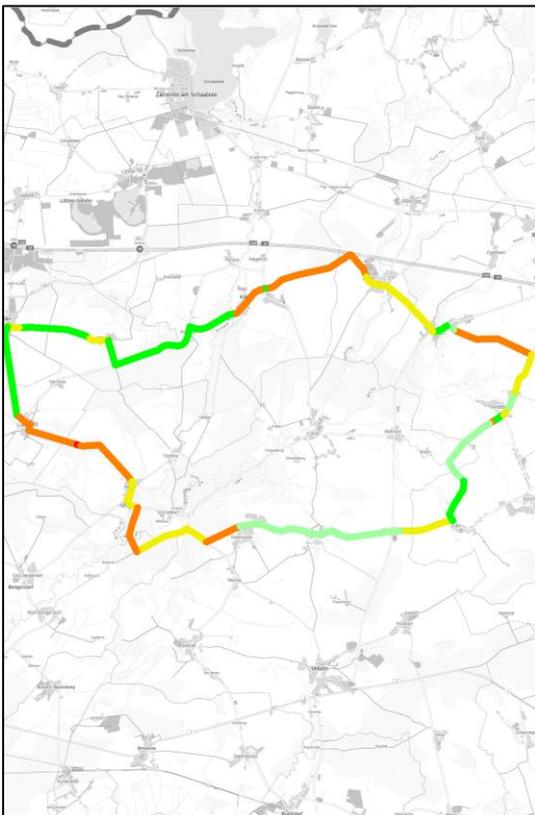


Wegoberfläche

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



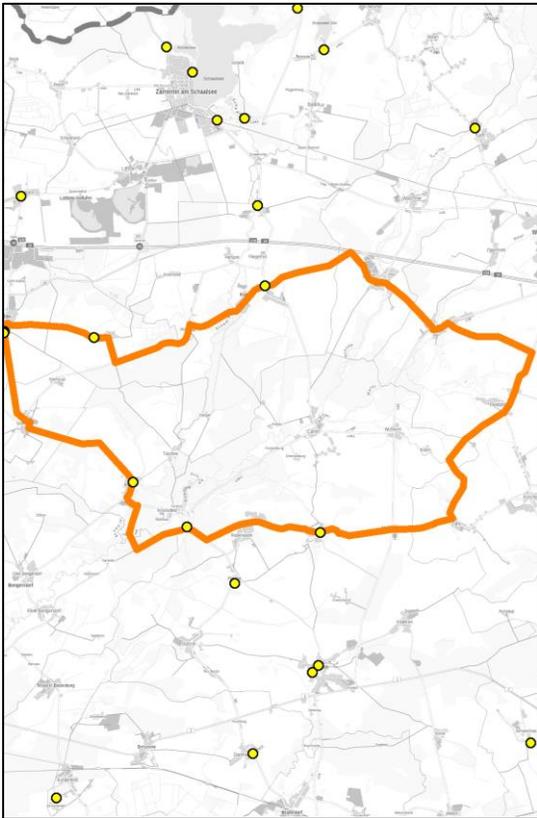
Befahrbarkeit

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

„Durch Wald und Flur zum Projektpark „Wir bauen Zukunft““ (Nr. 14)

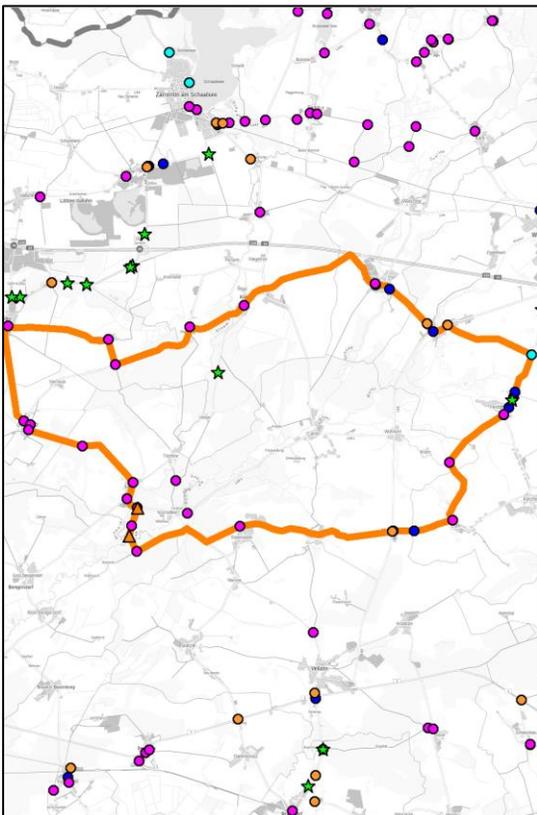


Karte der Begleitinfrastruktur

Dargestellt werden verschiedene Elemente der touristischen Begleitinfrastruktur auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 4 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Abstellanlagen
- Infotafeln, Rastplätze, Schutzhütte, Spielplatz
- Infrastruktur für E-Mobilität, Schlauchomat, Werkzeugstation, etc.
- Sonstiges



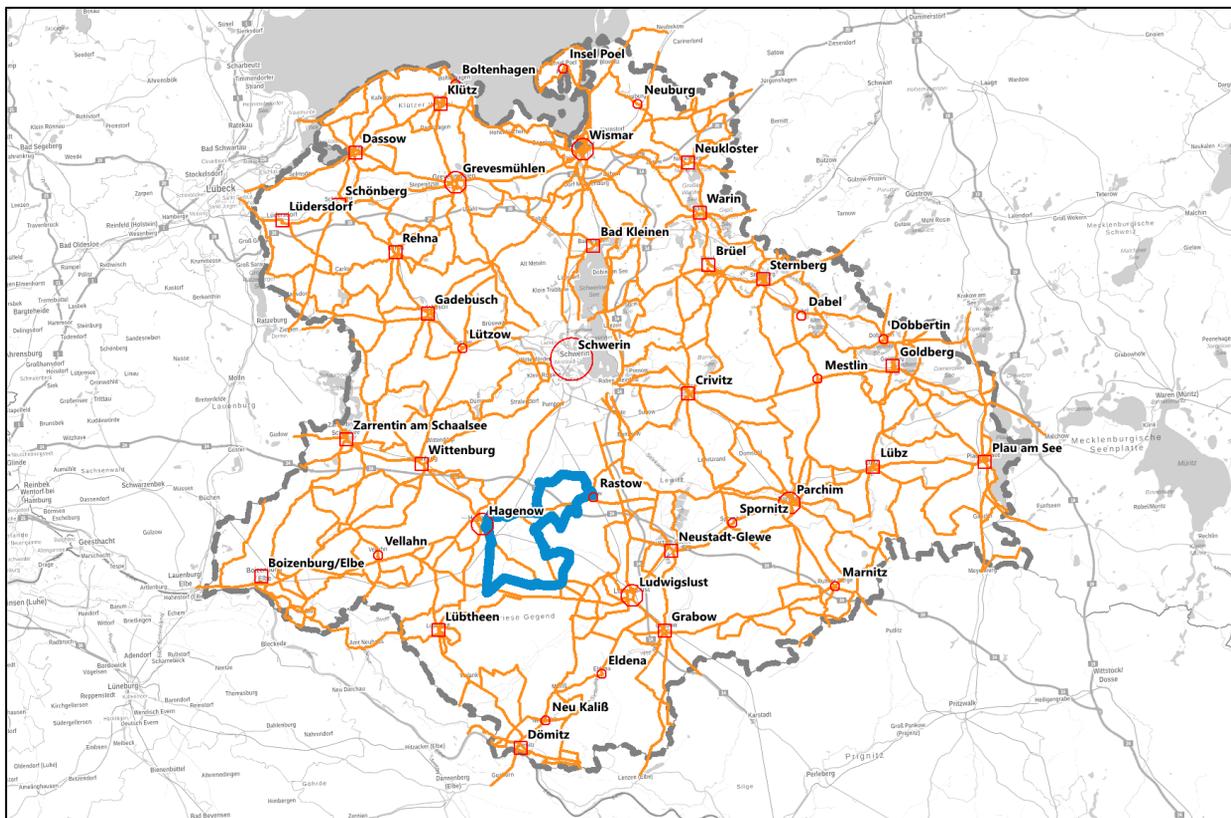
Karte der Wegmerkmale

Dargestellt werden weitere Wegmerkmale (wie Beleuchtung, Querungen, Mängel und Gefahrenstellen) auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 10 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Beleuchtung
- Wegweisungsmangel
- unklare Wegführung
- Querungen von Straßen
- Querungen von Bahngleisen
- Gefahrenstellen
- Umlaufschranken
- Poller
- sonstige Engstellen
- ★ einmalige Oberflächenmängel

„Durch die Kraaker Tannen zum Landgestüt Redefin“ (Nr. 15)



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.

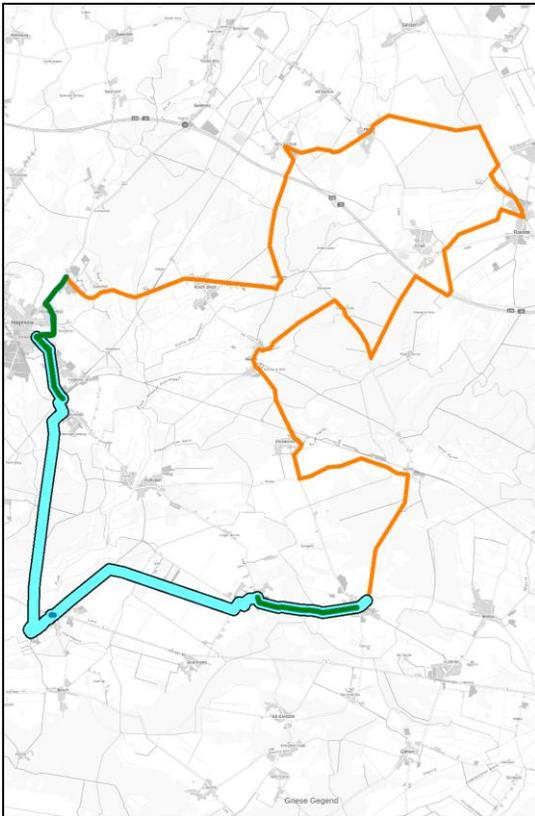
Im Rahmen der Bestandserfassung im Jahr 2020 wurden anhand standardisierter Bewertungskategorien Daten zum Ausbaustandard und -zustand aufgenommen. Die Ergebnisse der tagestouristischen Potentialermittlung ergänzen diese Darstellungen.

Diese mit 73 km etwas größere Tagestour „Durch die Kraaker Tannen zum Landgestüt Redefin“ verbindet die Stadt Hagenow mit dem Landgestüt Redefin, wo alljährlich die weit bekannte Hengstparade stattfindet, und führt durch die Kraaker Tannen im größten geschlossenen Waldgebiet Westmecklenburgs über Rastow, Hoort und Kirch Jesar.

Besondere touristische Ziele sind die historische Altstadt von Hagenow mit sehenswerten Fachwerkhäusern, neugotischer Kirche, Rathaus und Stadtmuseum sowie das klassizistische, eine großherzogliche Atmosphäre vermittelnde Landgestüt sowie die ehemalige Burganlage in Redefin.

Niederdeutsche Hallenhäuser sind in Bresegard, Kirch Jesar und Moraas zu finden, in Picher sind Pfarrhaus und Kirche sehenswert. Bei Kraak kann man im Wildgehege Tiere beobachten oder sich die Kraaker Mühle und die Fischtreppe in den Kraaker Tannen ansehen.

„Durch die Kraaker Tannen zum Landgestüt Redefin“ (Nr. 15)



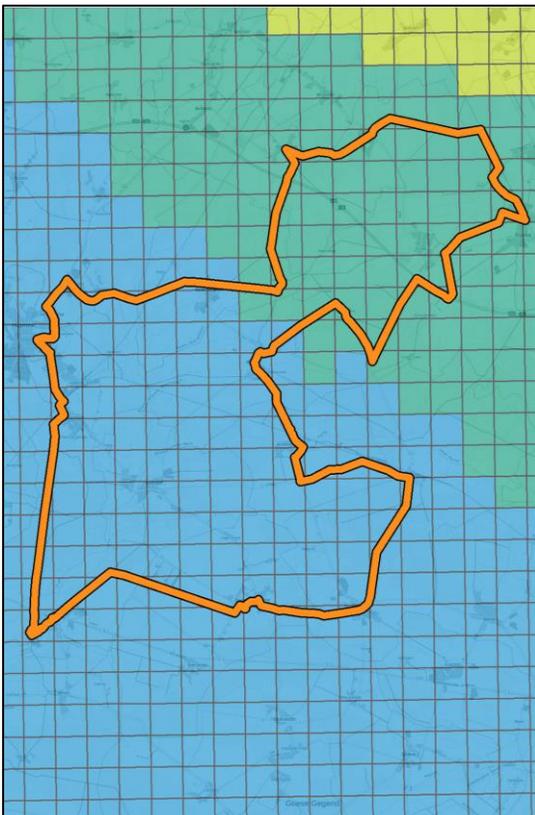
Netzzuordnung der Vorrang- und der primären Basisrouten (Stufe 1)

- Vorrangroutennetz für
Alltagsradverkehr (green line)
Radtourismus (light green line)
- Basisroutennetz für
Alltagsradverkehr (blue line)
Radtourismus (cyan line)
- Keine Netzategorie (nicht zugeordnete Strecken) (orange line)

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

Gemeindegrenzen:

Stadt Hagenow, Kirch Jesar, Hoort, Uelitz, Rastow, Moraas, Strohkirchen, Picher, Bresegard bei Picher, Redefin,



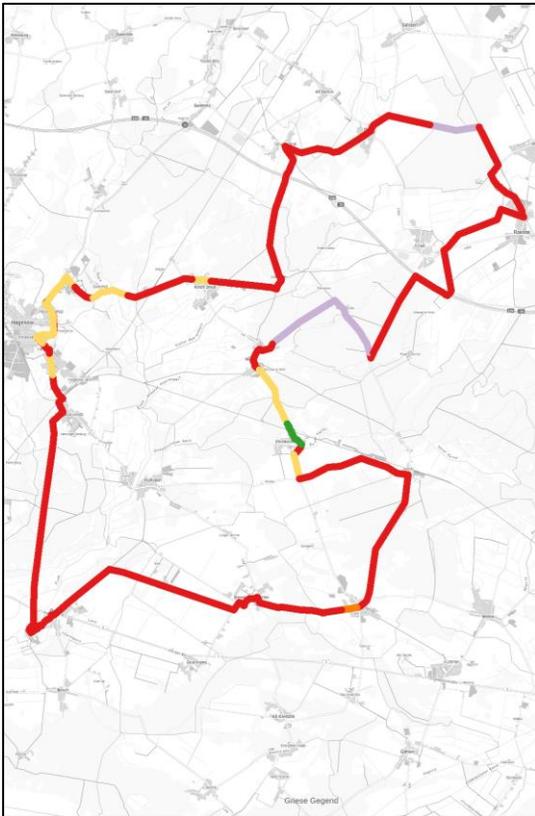
Potenzialermittlung

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

Hohe Werte bedeuten hohes Potenzial.

- < 30 (light blue)
- 30 bis 70 (blue)
- 70 bis 140 (green)
- 140 bis 210 (light green)
- 210 bis 290 (orange)
- 290 bis 360 (red-orange)
- 360 bis 430 (pink)
- > 430 (purple)

„Durch die Kraaker Tannen zum Landgestüt Redefin“ (Nr. 15)



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



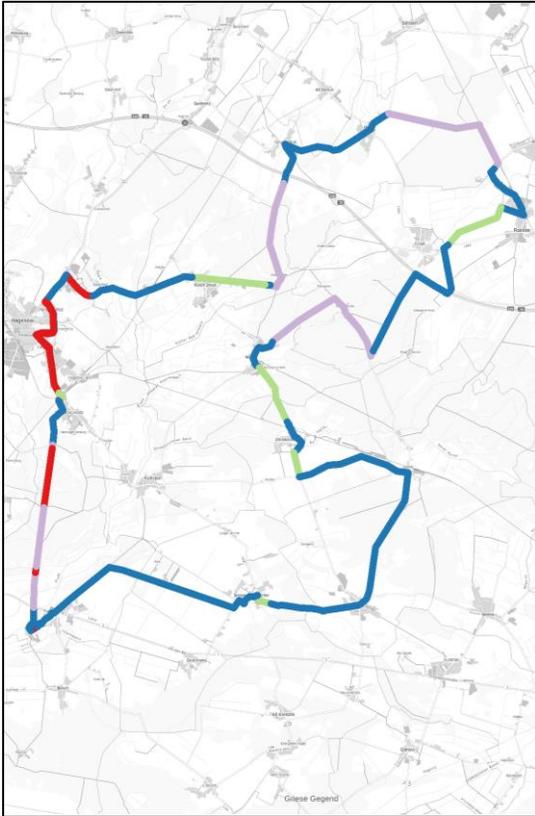
Wegebreite

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

Dabei werden die nachstehenden 8 Kategorien unterschieden:

	$\geq 3,5\text{m}$
	$3,0 - < 3,5\text{ m}$
	$2,5 - < 3,0\text{ m}$
	$2,0 - < 2,5\text{ m}$
	$1,5 - < 2,0\text{ m}$
	$1,25 - < 1,5\text{ m}$
	$< 1,25\text{ m}$
	Fahrbahn/Wege

„Durch die Kraaker Tannen zum Landgestüt Redefin“ (Nr. 15)



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



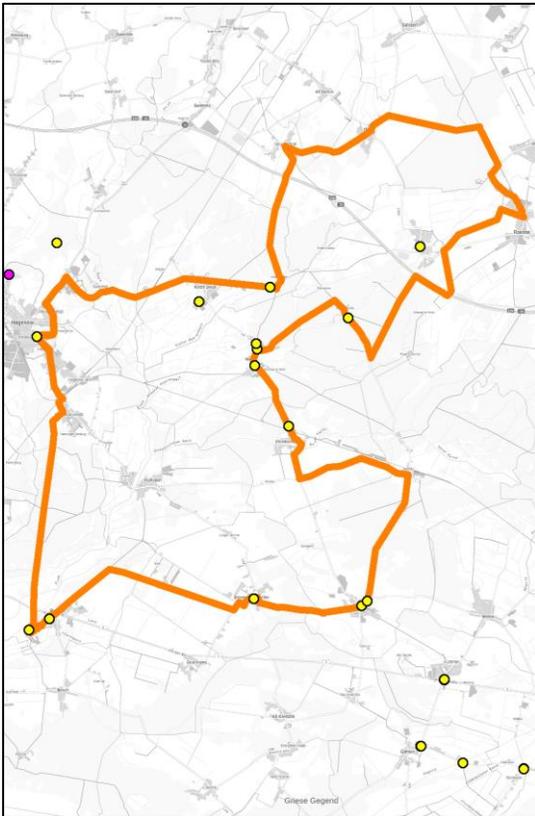
Befahrbarkeit

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

„Durch die Kraaker Tannen zum Landgestüt Redefin“ (Nr. 15)

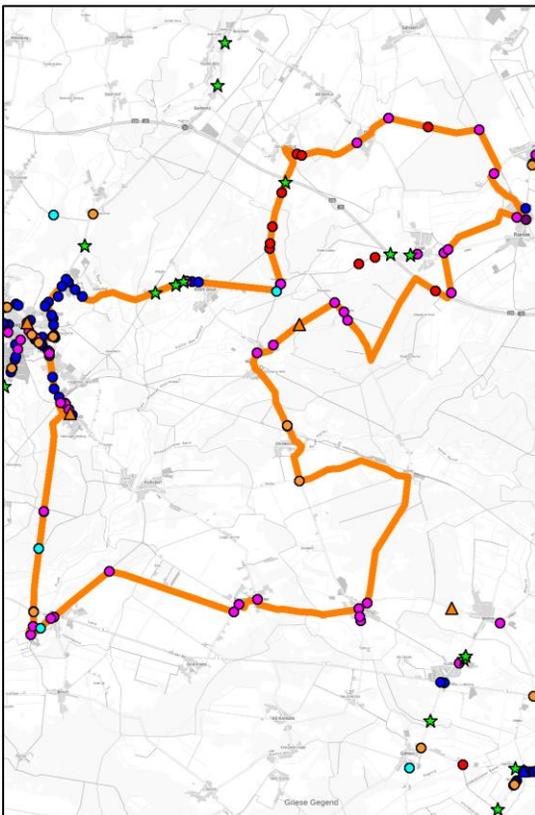


Karte der Begleitinfrastruktur

Dargestellt werden verschiedene Elemente der touristischen Begleitinfrastruktur auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 4 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Abstellanlagen
- Infotafeln, Rastplätze, Schutzhütte, Spielplatz
- Infrastruktur für E-Mobilität, Schlauchomat, Werkzeugstation, etc.
- Sonstiges



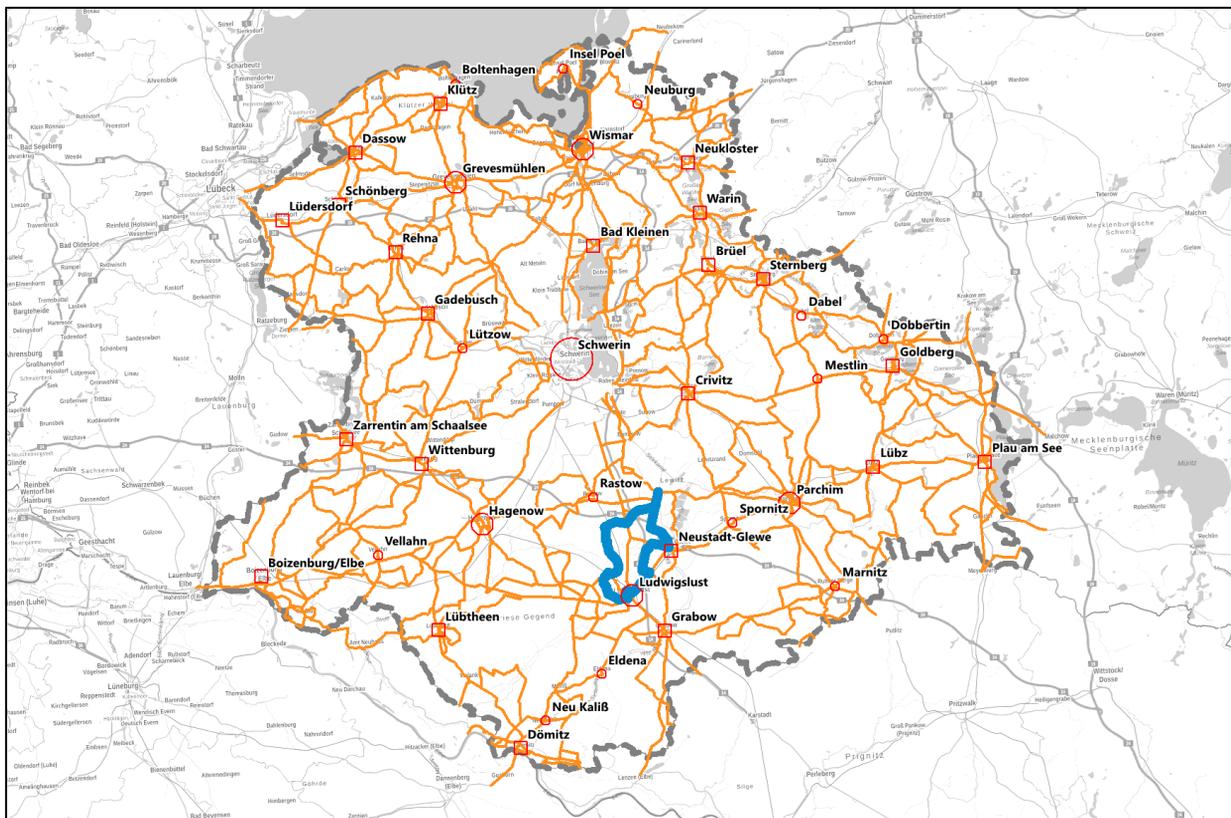
Karte der Wegmerkmale

Dargestellt werden weitere Wegmerkmale (wie Beleuchtung, Querungen, Mängel und Gefahrenstellen) auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 10 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Beleuchtung
- Wegweisungsmangel
- unklare Wegführung
- Querungen von Straßen
- Querungen von Bahngleisen
- Gefahrenstellen
- Umlaufschranken
- Poller
- sonstige Engstellen
- ★ einmalige Oberflächenmängel

„Schlössertour Ludwigslust – Neustadt-Glewe – Friedrichsmoor“ (Nr. 16)



Die Steckbriefe dienen als übersichtliche Information zu den 34 regional bedeutsamen Radtouren, die dem Radwegekonzept 2009 (RRK 2009) zu entnehmen sind.

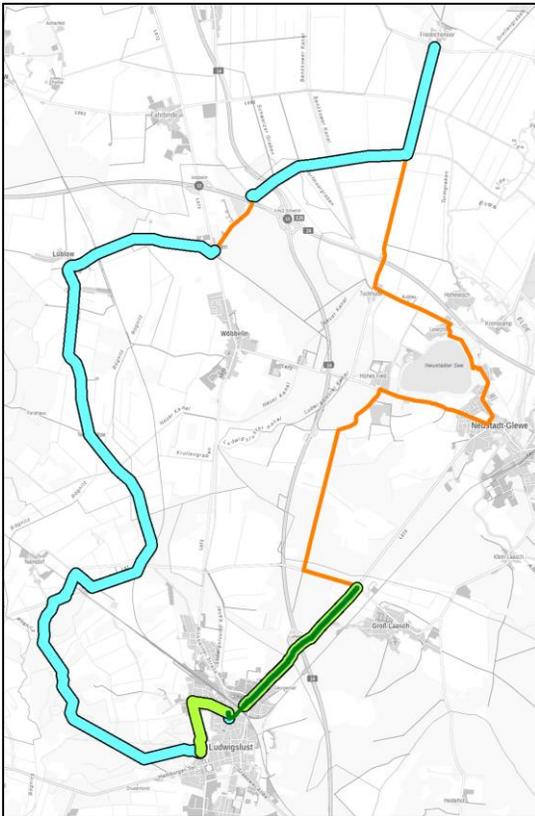
Nachfolgende Auswertungen bilden die Grundlage zur Zuordnung einzelner Strecken in das Basisroutennetz, bzw. als Grundlage zur Festlegung von Trassenoptimierungen.

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 47 km lange Rundtour „Schlössertour Ludwigslust – Neustadt-Glewe – Friedrichsmoor“ führt von der Barockstadt Ludwigslust zum Jagdschloss Friedrichsmoor (1780) sowie zum Stadtschloss und der Burganlage in Neustadt-Glewe. Dabei führt die Fahrt durch die Lewitz, ein von vielen Kanälen durchzogenes Landschaftsschutzgebiet mit endlosen Wiesen- und Weideflächen sowie den markanten Fischteichen. Hier leben seltene Pflanzen- und Tierarten. Besondere touristische Ziele sind die ehemalige Residenzstadt Ludwigslust mit Barockschloss und Schlosspark, Stadtkirche und Lindenallee, die Mahn- und Gedenkstätte in Wöbbelin sowie die beschauliche Kleinstadt Neustadt-Glewe mit mittelalterlichem Charme und historischen Sehenswürdigkeiten (alte Burg, restauriertes Schloss von 1717).

In Tuckhude befindet sich eine Wiesenmeisterei mit Radlerunterkünften, Freigelände, Museum, Kräuter- und Bauerngarten, Erfrischung bietet der Badesee in Dreenkrögen.

„Schlössertour Ludwigslust – Neustadt-Glewe – Friedrichsmoor“ (Nr. 16)



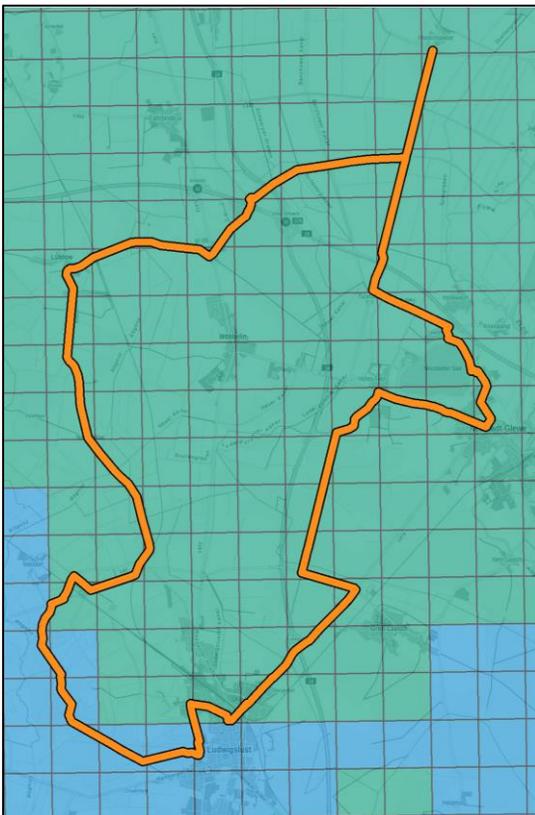
Netzzuordnung der Vorrang- und der primären Basisrouten (Stufe 1)

- Vorrangroutennetz für
 - Alltagsradverkehr (green line)
 - Radtourismus (light green line)
- Basisroutennetz für
 - Alltagsradverkehr (blue line)
 - Radtourismus (cyan line)
- Keine Netzategorie (nicht zugeordnete Strecken) (orange line)

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

Gemeindegrenzen:

Stadt Neustadt-Glewe, Groß Laasch, Stadt Ludwigslust, Wöbbelin, Lüblow



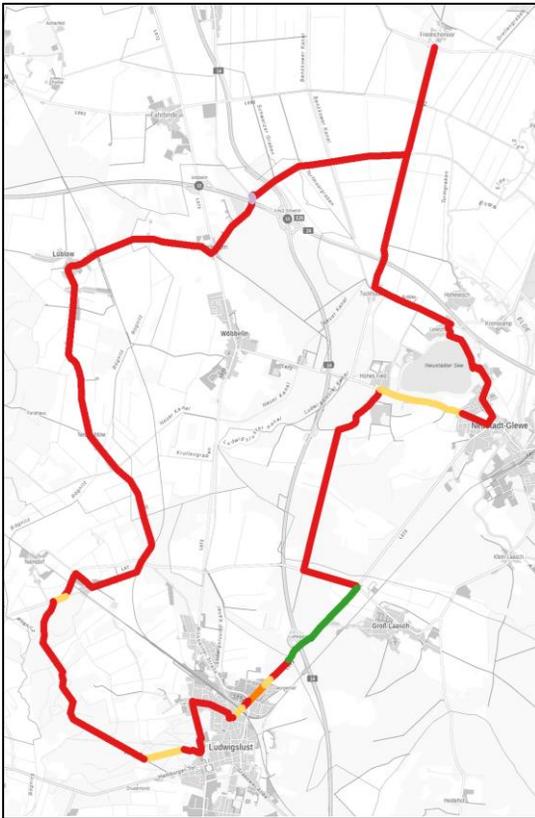
Potenzialermittlung

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

Hohe Werte bedeuten hohes Potenzial.

- < 30 (light blue)
- 30 bis 70 (medium blue)
- 70 bis 140 (teal)
- 140 bis 210 (light green)
- 210 bis 290 (orange)
- 290 bis 360 (red-orange)
- 360 bis 430 (pink)
- > 430 (purple)

„Schlössertour Ludwigslust – Neustadt-Glewe – Friedrichsmoor“ (Nr. 16)



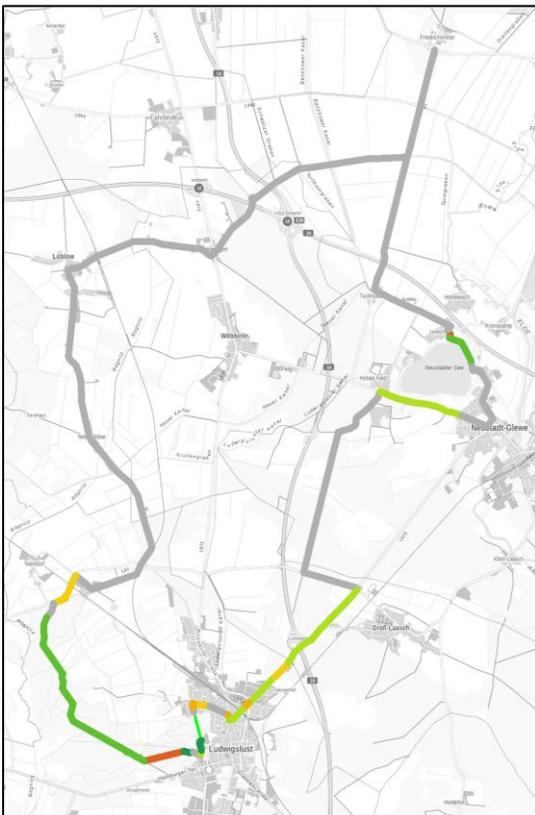
Führungsform

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



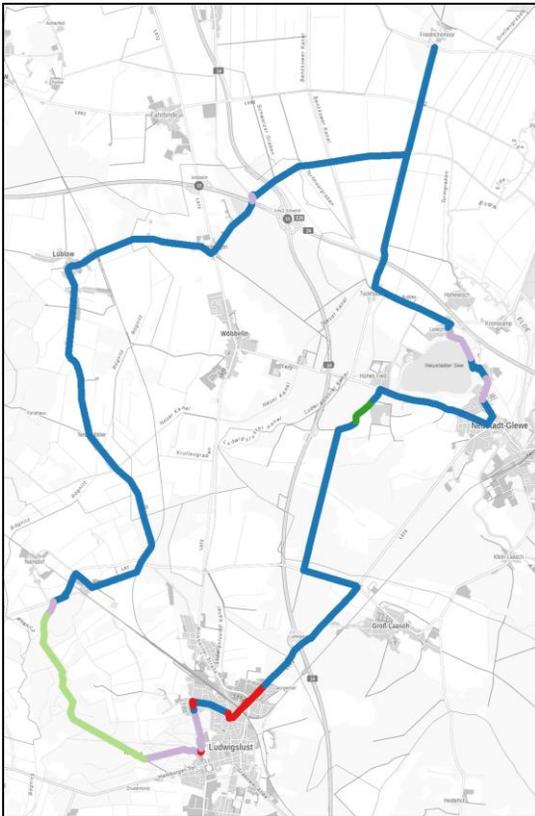
Wegebreite

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/Wege

„Schlössertour Ludwigslust – Neustadt-Glewe – Friedrichsmoor“ (Nr. 16)

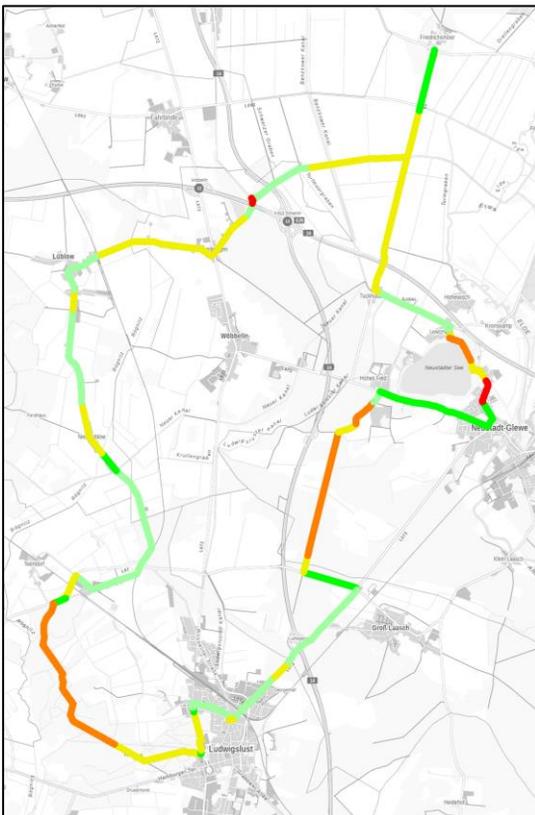


Wegoberfläche

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



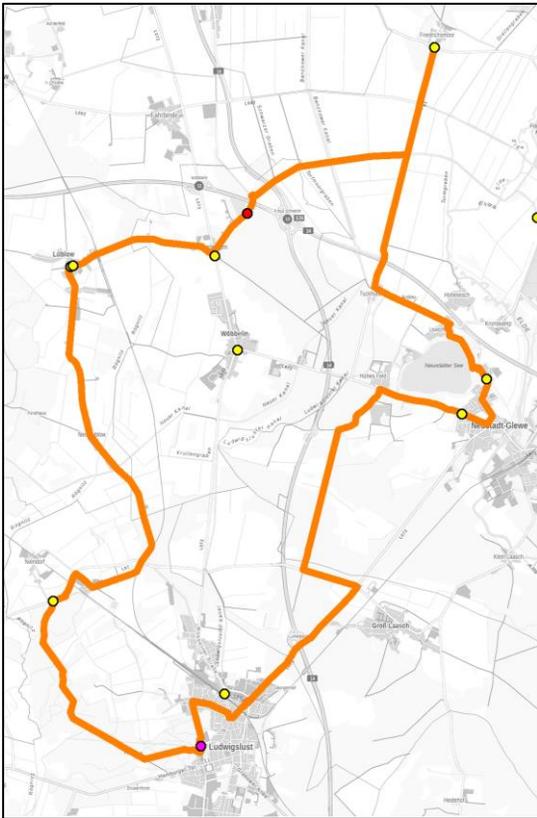
Befahrbarkeit

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

„Schlössertour Ludwigslust – Neustadt-Glewe – Friedrichsmoor“ (Nr. 16)

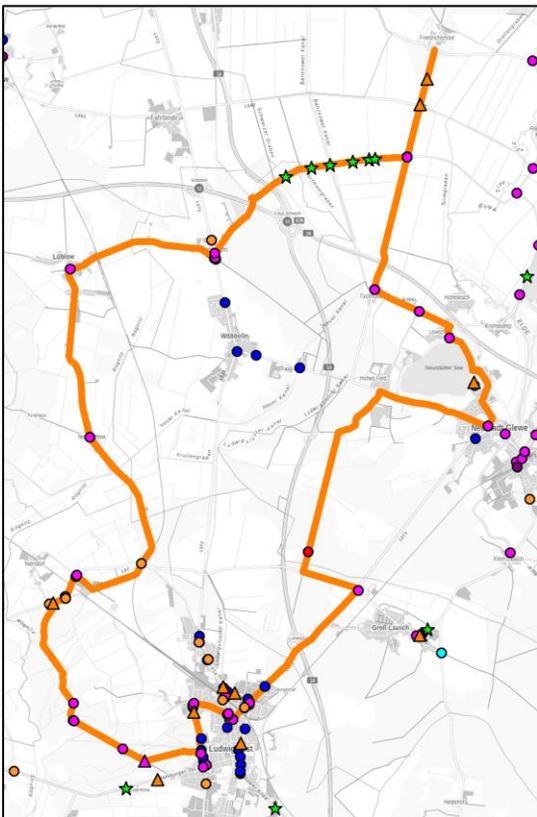


Karte der Begleitinfrastruktur

Dargestellt werden verschiedene Elemente der touristischen Begleitinfrastruktur auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 4 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Abstellanlagen
- Infotafeln, Rastplätze, Schutzhütte, Spielplatz
- Infrastruktur für E-Mobilität, Schlauchomat, Werkzeugstation, etc.
- Sonstiges



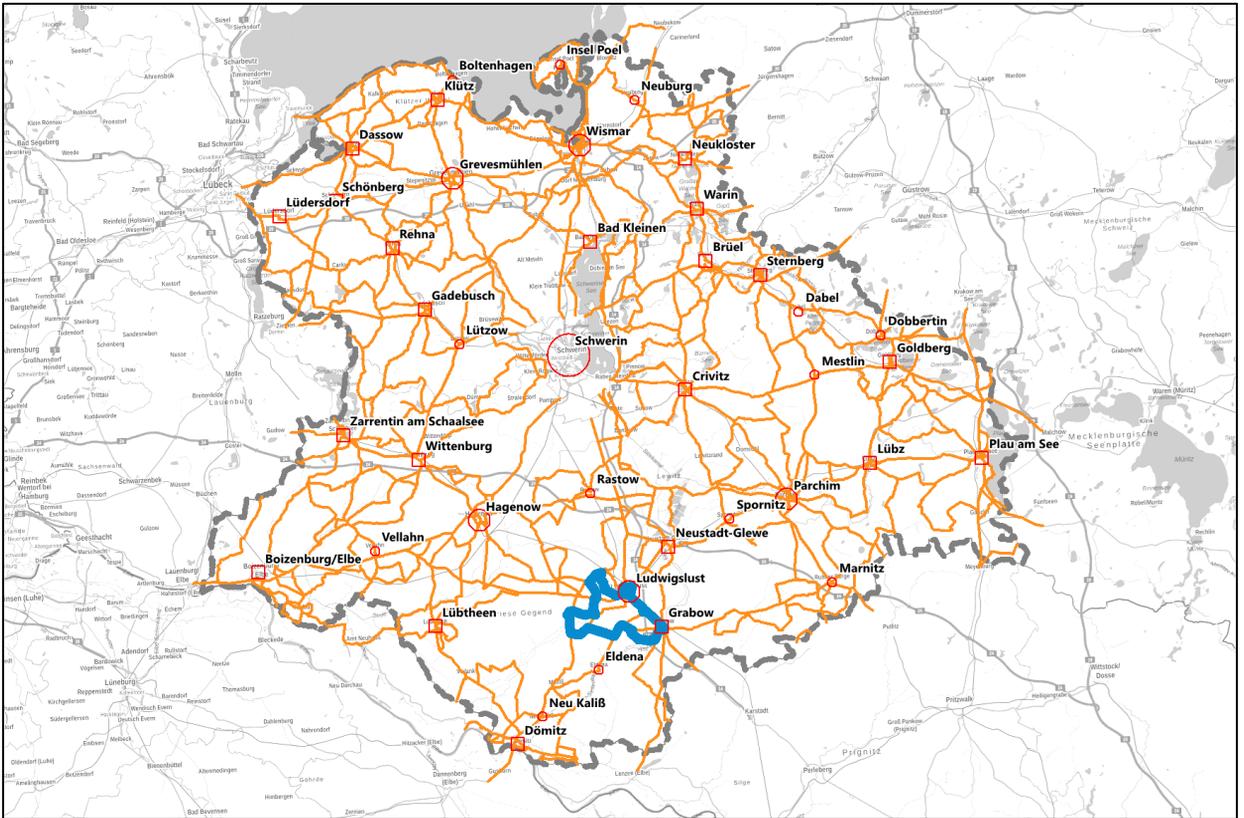
Karte der Wegmerkmale

Dargestellt werden weitere Wegmerkmale (wie Beleuchtung, Querungen, Mängel und Gefahrenstellen) auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 10 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Beleuchtung
- Wegweisungsmangel
- unklare Wegführung
- Querungen von Straßen
- Querungen von Bahngleisen
- Gefahrenstellen
- Umlaufschranken
- Poller
- sonstige Engstellen
- einmalige Oberflächenmängel

„Ludwigslust – Grabow – Glaisin“ (Nr. 17)



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.

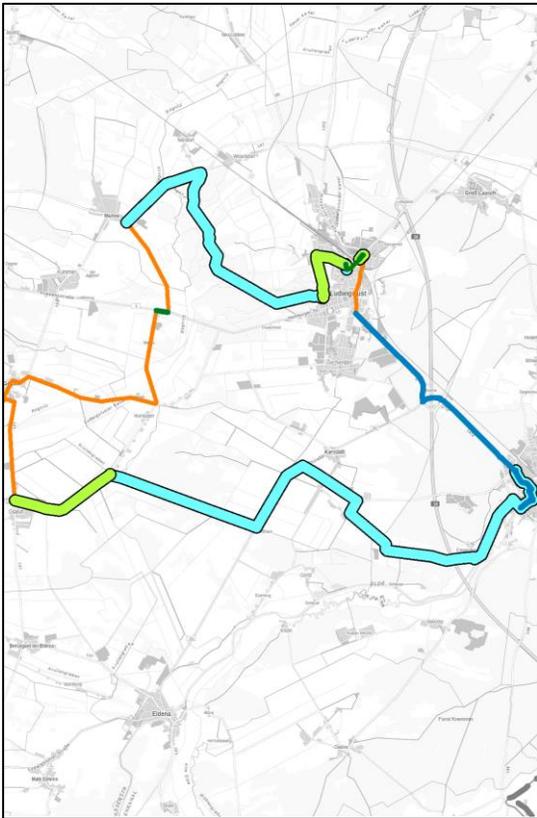
Im Rahmen der Bestandserfassung im Jahr 2020 wurden anhand standardisierter Bewertungskategorien Daten zum Ausbaustandard und -zustand aufgenommen. Die Ergebnisse der tagestouristischen Potentialermittlung ergänzen diese Darstellungen.

Die 48 km lange Rundtour „Ludwigslust – Grabow – Glaisin“ verbindet, z. T. nahe der Elde, die Barockstadt Ludwigslust mit Grabow und weiteren typisch mecklenburgischen Dörfern. Eines davon ist Glaisin, das 1998 im Landeswettbewerb zum schönsten Dorf Mecklenburgs gekürt wurde. Auch die Griese Gegend, eine herbe Landschaft mit kleinen Flüssen und Bächen, ausgedehnten Heiden und riesigen alten Eichen, wird zum Teil durchfahren.

Besondere touristische Ziele sind die ehemalige Residenzstadt Ludwigslust mit ihrem Barockschloss, dem weitläufigen Schlosspark, der Stadtkirche und der Lindenallee. Grabow bietet ein abwechslungsreiches Stadtbild mit Fachwerkbauten aus dem 18. Jh., darunter auch das barocke Rathaus von 1727.

Das Dorf Glaisin bietet das Forsthofensemble, ein Museum des Heimatdichters Johannes Gilhoff und mit der Heuherberge eine gemütliche Unterkunft.

„Ludwigslust – Grabow – Glaisin“ (Nr. 17)



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

- Vorrangroutennetz für
Alltagsradverkehr (dark green line)
Radtourismus (light green line)
- Basisroutennetz für
Alltagsradverkehr (blue line)
Radtourismus (cyan line)
- Keine Netzkategorie (nicht zugeordnete Strecken) (orange line)

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

Gemeindegrenzen:

Stadt Ludwigslust, Warlow, Stadt Grabow, Karstädt, Göhlen



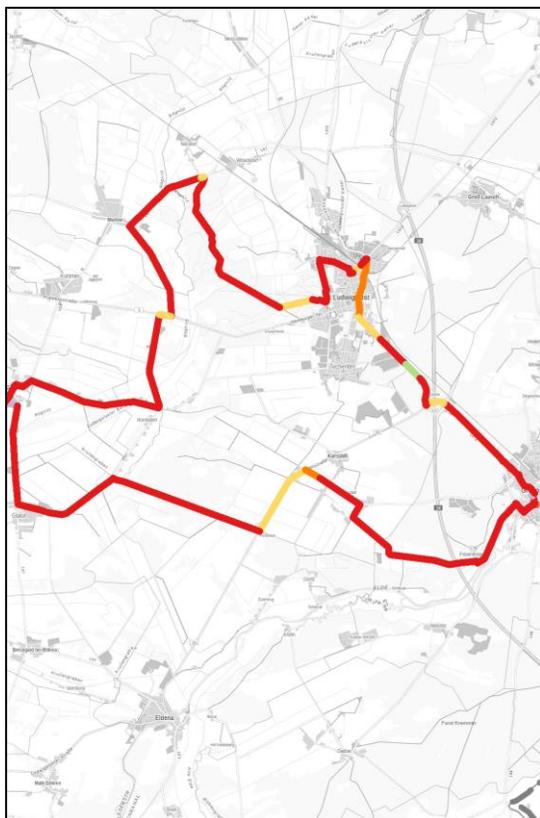
Potenzialermittlung

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

Hohe Werte bedeuten hohes Potenzial.

- < 30 (light blue)
- 30 bis 70 (blue)
- 70 bis 140 (green)
- 140 bis 210 (light green)
- 210 bis 290 (orange)
- 290 bis 360 (red-orange)
- 360 bis 430 (pink)
- > 430 (purple)

„Ludwigslust – Grabow – Glaisin“ (Nr. 17)



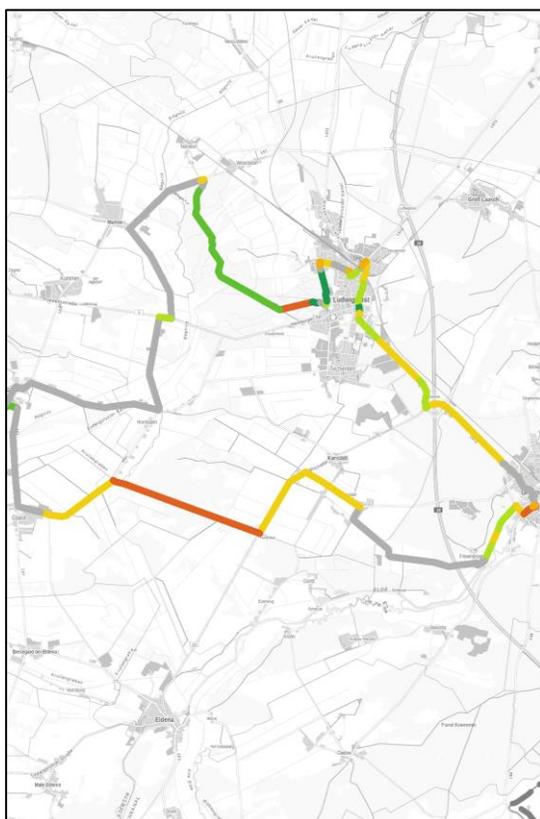
Führungsform

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



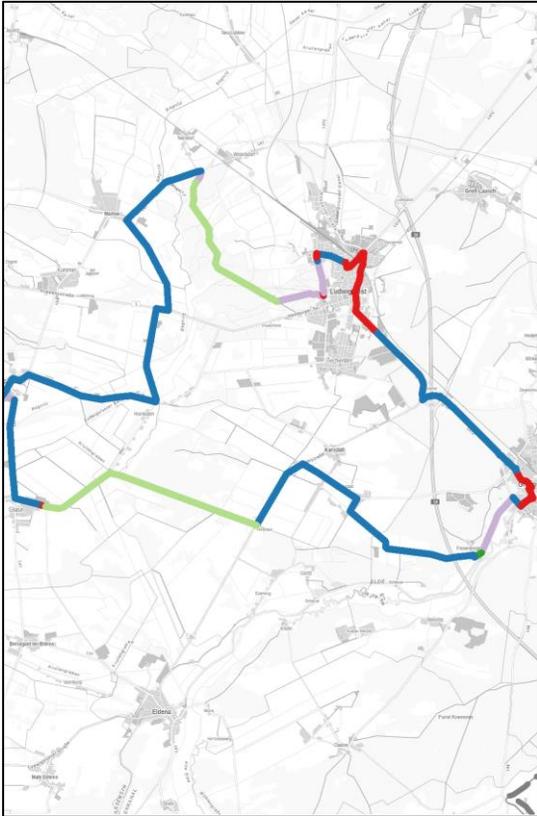
Wegebreite

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/Wege

„Ludwigslust – Grabow – Glaisin“ (Nr. 17)

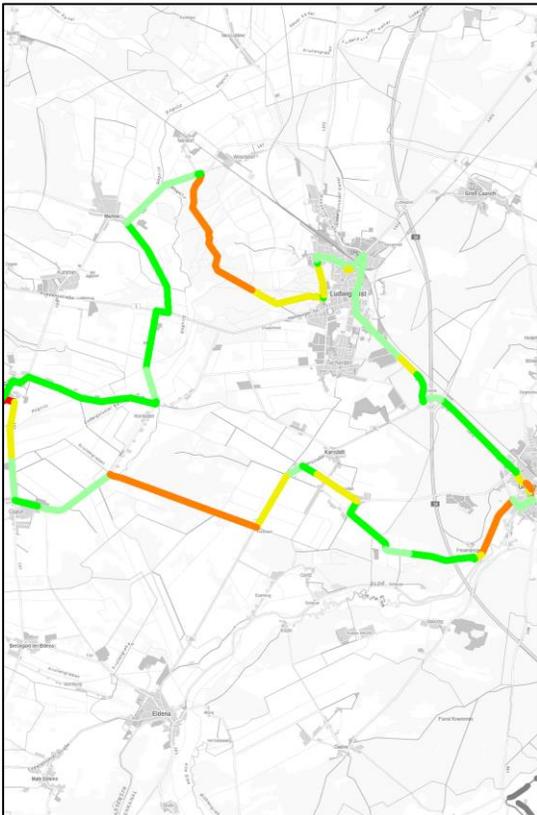


Wegoberfläche

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



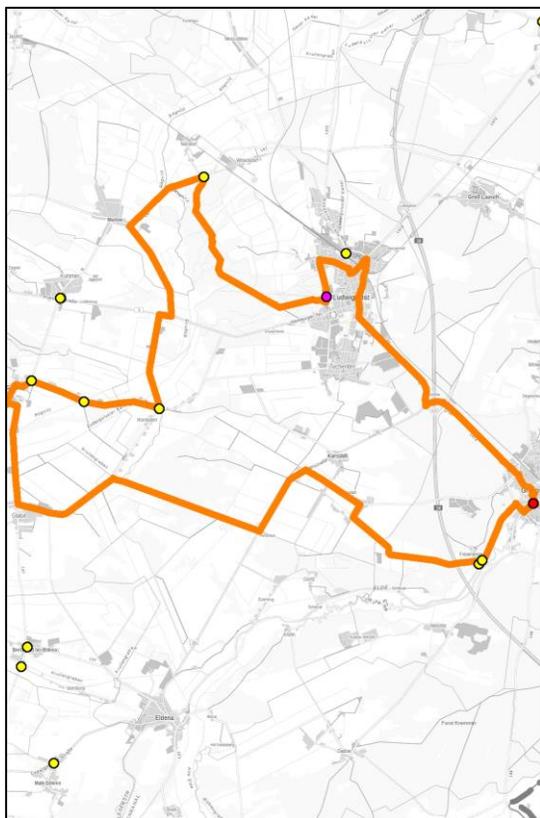
Befahrbarkeit

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

„Ludwigslust – Grabow – Glaisin“ (Nr. 17)

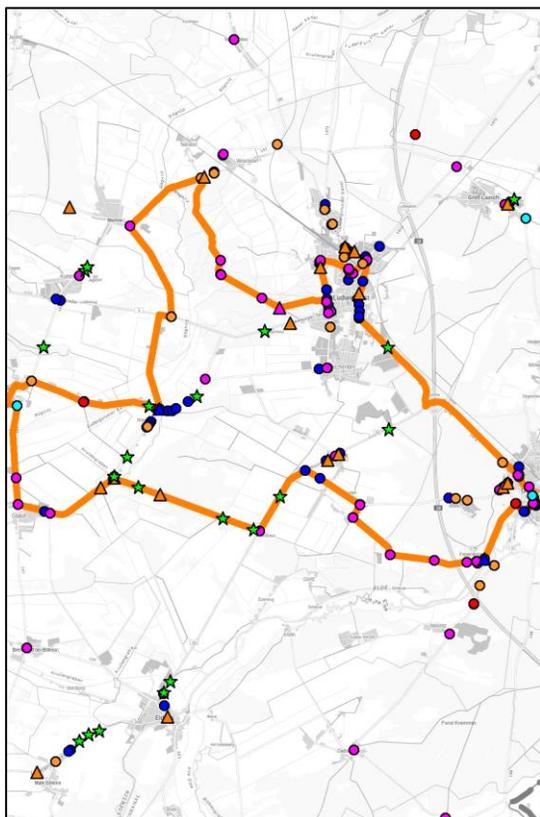


Karte der Begleitinfrastruktur

Dargestellt werden verschiedene Elemente der touristischen Begleitinfrastruktur auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 4 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Abstellanlagen
- Infotafeln, Rastplätze, Schutzhütte, Spielplatz
- Infrastruktur für E-Mobilität, Schlauchomat, Werkzeugstation, etc.
- Sonstiges



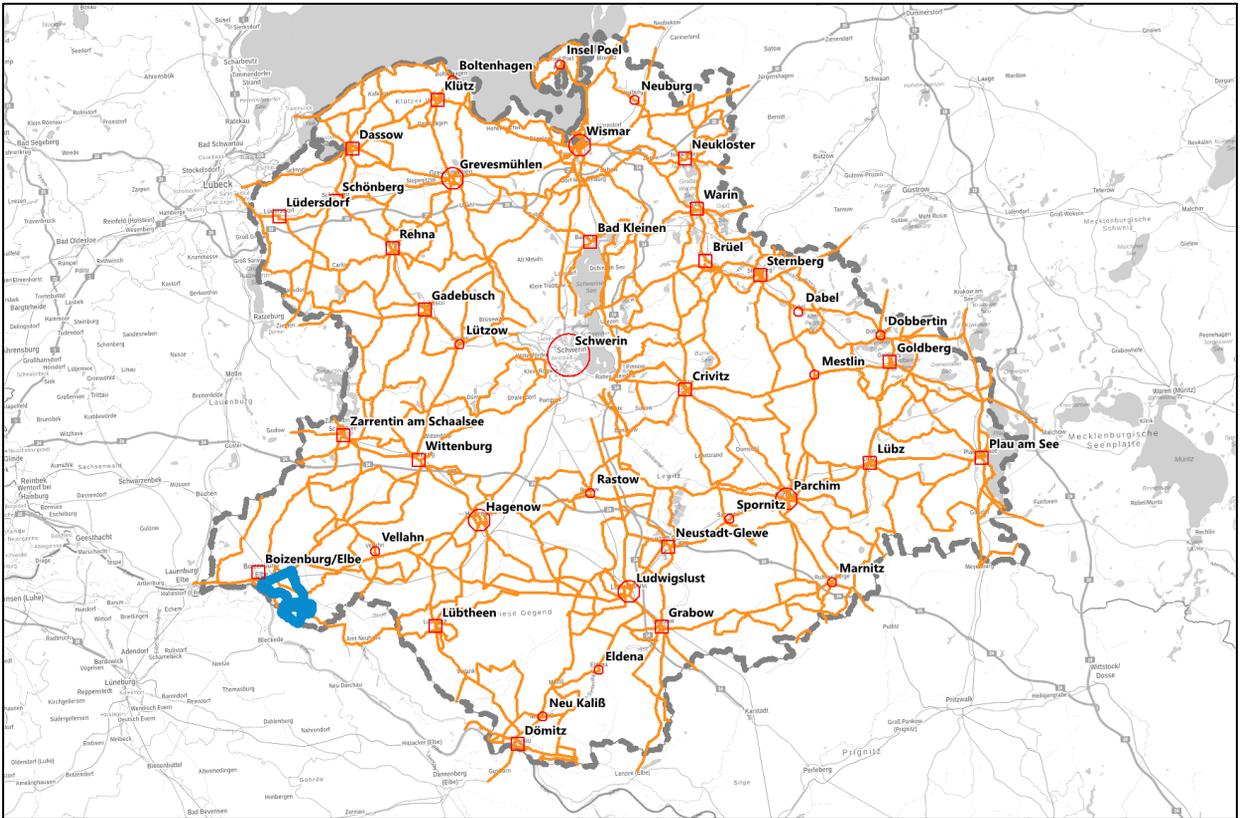
Karte der Wegmerkmale

Dargestellt werden weitere Wegmerkmale (wie Beleuchtung, Querungen, Mängel und Gefahrenstellen) auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 10 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Beleuchtung
- Wegweisungsmangel
- unklare Wegführung
- Querungen von Straßen
- Querungen von Bahngleisen
- Gefahrenstellen
- Umlaufschranken
- Poller
- sonstige Engstellen
- ★ einmalige Oberflächenmängel

“Sudeniederung und die Teldau“ (Nr. 18)



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.

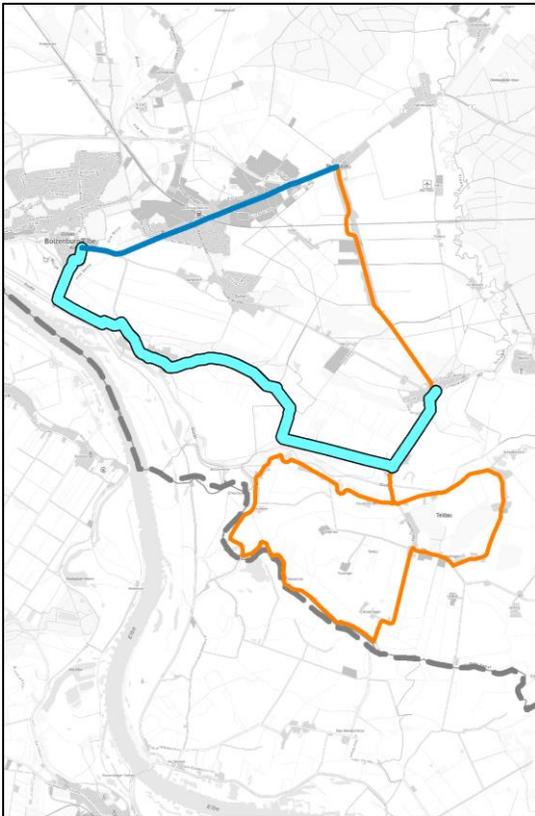
Im Rahmen der Bestandserfassung im Jahr 2020 wurden anhand standardisierter Bewertungskategorien Daten zum Ausbaustandard und -zustand aufgenommen. Die Ergebnisse der tagestouristischen Potentialermittlung ergänzen diese Darstellungen.

Diese 31 km lange Tour “Sudeniederung und die Teldau“ liegt in der Nähe zur Sude und Elbe und führt teilweise über den Deich. Die Binnendünen bei Gothmann faszinieren ebenso wie das „Elbdeichvorland“ und die „Sudeniederung“ als Teile des Biosphärenreservates Flusslandschaft Elbe mit ihrer seltenen Wasser- und Sumpflvegetation.

Besondere touristische Ziele finden sich in der historischen Fachwerk-Innenstadt Boizenburgs mit dem Rathaus von 1711, der Stadtkirche, der Wallanlage mit Promenade, dem Elbehafen und dem Elberg mit der Freiluftausstellung „EinFlussReich“ sowie dem faszinierenden Ausblick auf die Elbe vom „Elwkieker“ aus.

Das alte Fischerdorf Gothmann beeindruckt mit niederdeutschen Hallenhäusern und seiner Binnendüne, in Bandekow stehen alte, sehenswerte Bauernhäuser und eine Kirche. Soltow und Schleusenow bieten ein malerisches Dorfbild durch reetgedeckte Häuser. In Vorderhagen kann man das Warftenhaus und sogar einige Storchennester sehen.

“Sudeniederung und die Teldau“ (Nr. 18)



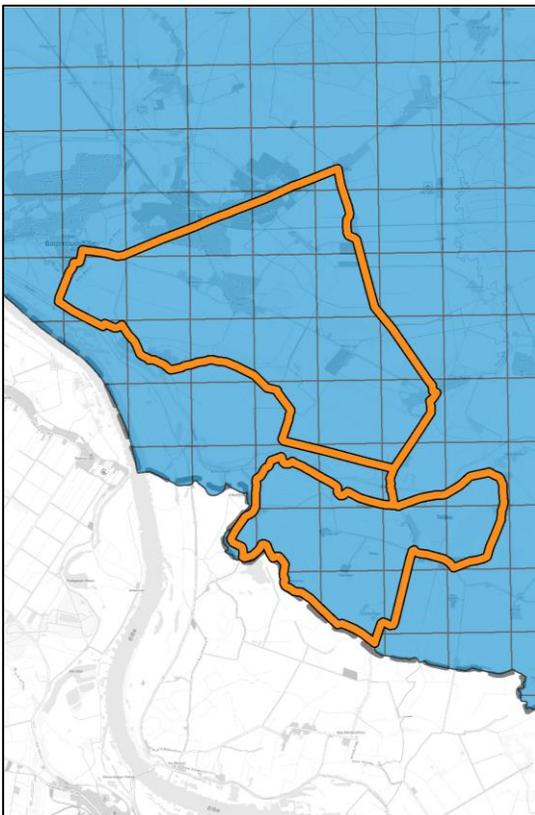
Netzzuordnung der Vorrang- und der primären Basisrouten (Stufe 1)

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

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

Gemeindegrenzen:

Stadt Boizenburg/Elbe, Neu Gülze, Teldau



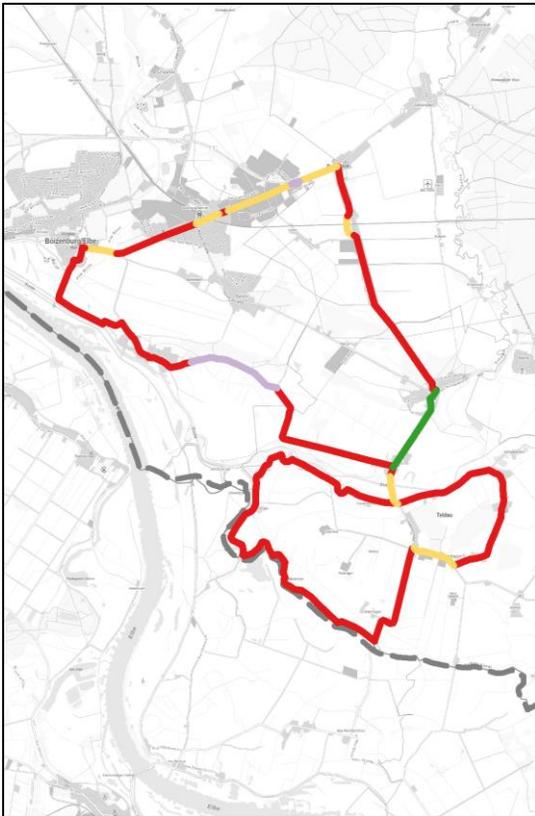
Potenzialermittlung

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

Hohe Werte bedeuten hohes Potenzial.



“Sudeniederung und die Teldau” (Nr. 18)



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



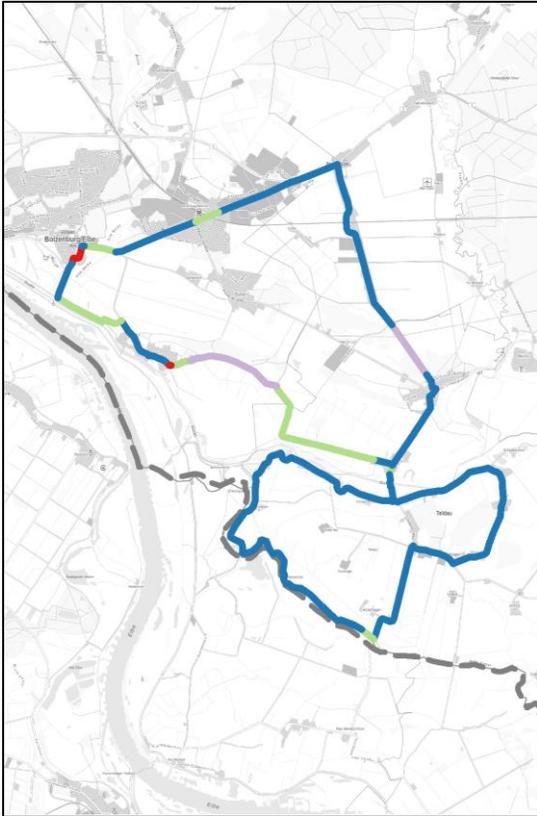
Wegebreite

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/Wege

“Sudeniederung und die Teldau” (Nr. 18)

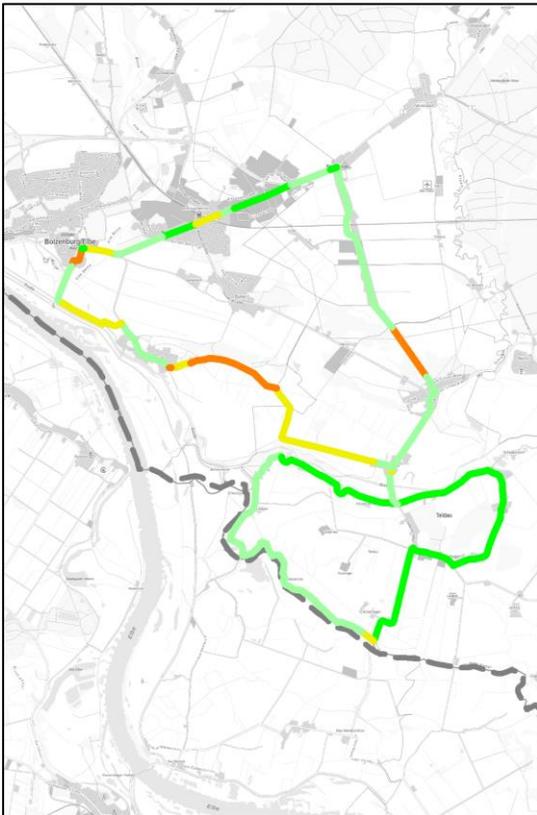


Wegoberfläche

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

Dabei werden die 6 nachstehenden Kategorien unterschieden:

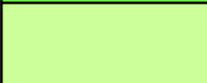
	Asphalt
	Beton (Guss und Platten)
	Wassergebundene Decke
	Platten / Pflaster / Naturstein
	Holz, Stahl
	Rasengittersteine, Sand, Schotter, Kopfsteinpflaster



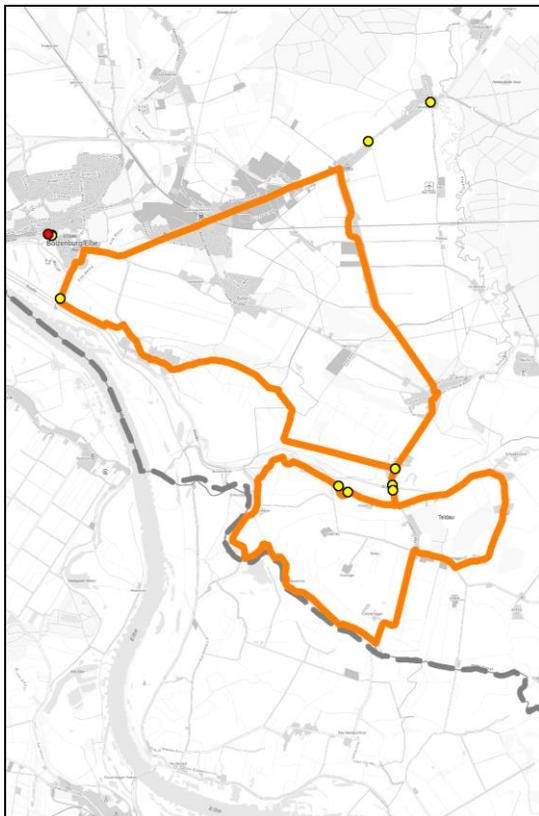
Befahrbarkeit

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

“Sudeniederung und die Teldau” (Nr. 18)

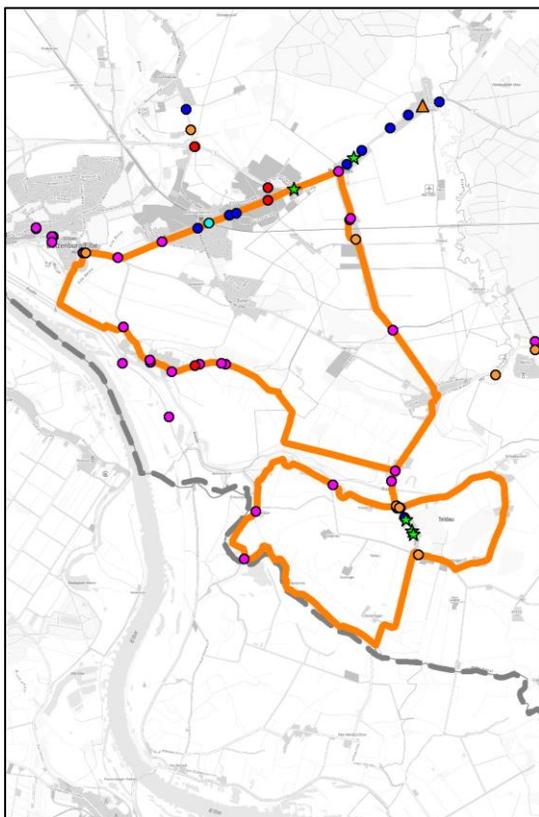


Karte der Begleitinfrastruktur

Dargestellt werden verschiedene Elemente der touristischen Begleitinfrastruktur auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 4 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Abstellanlagen
- Infotafeln, Rastplätze, Schutzhütte, Spielplatz
- Infrastruktur für E-Mobilität, Schlauchomat, Werkzeugstation, etc.
- Sonstiges



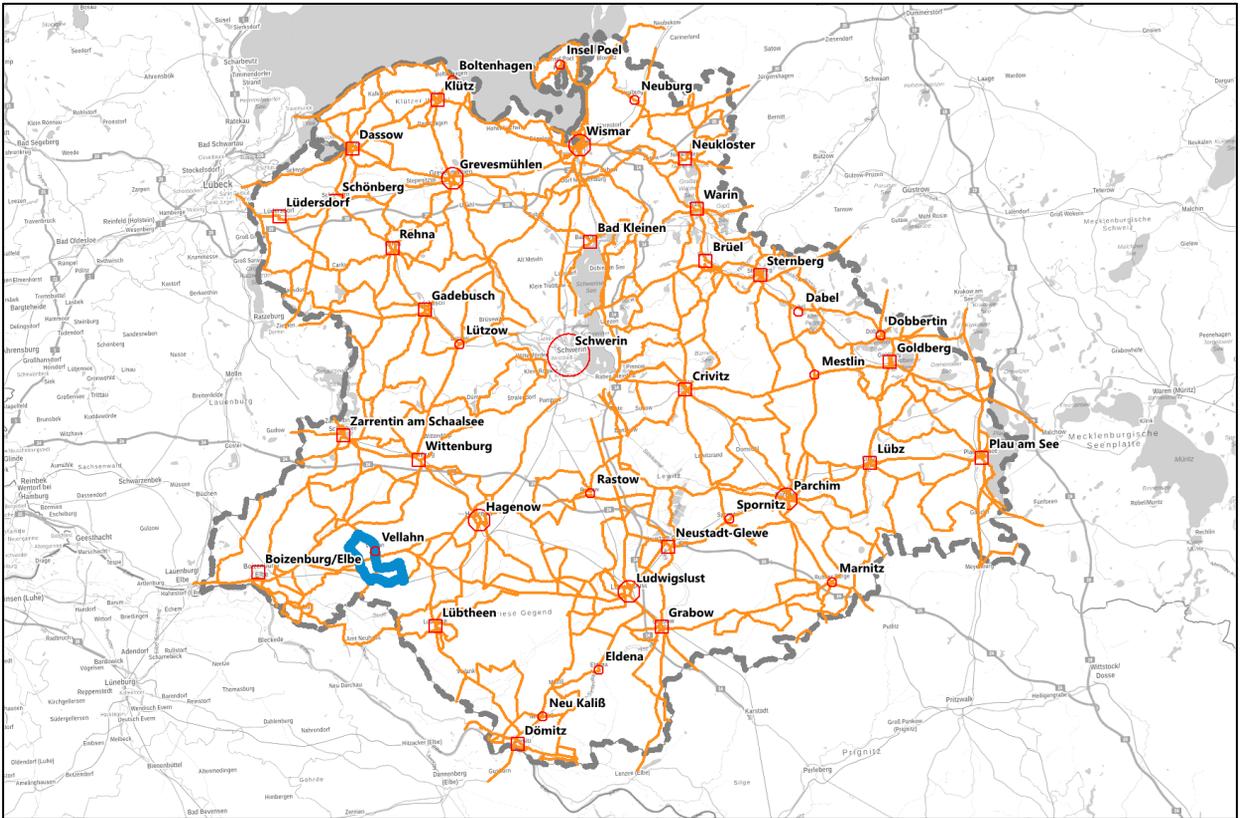
Karte der Wegmerkmale

Dargestellt werden weitere Wegmerkmale (wie Beleuchtung, Querungen, Mängel und Gefahrenstellen) auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 10 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Beleuchtung
- Wegweisungsmangel
- unklare Wegführung
- Querungen von Straßen
- Querungen von Bahngleisen
- Gefahrenstellen
- Umlaufschranken
- Poller
- sonstige Engstellen
- ★ einmalige Oberflächenmängel

“Durch bewegte Landschaft zu den Ahnen“ (Nr. 19)



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 teilweise direkt durch das Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe geführte **26 km lange** Halbtagestour **“Durch bewegte Landschaft zu den Ahnen“** verbindet Vellahn mit den umliegenden, oftmals landwirtschaftlich geprägten Orten, die mit kulturhistorischen Bauten und sehenswerten Alleen beeindruckend. Ein besonderes Highlight dieser Tour ist der englische Landschaftspark mit Gutshaus in Dammereez.

Besondere touristische Ziele sind Vellahn mit seiner Kirche, dem niederdeutschen Hallenhaus und dem Chrysander-Grab, die Feldsteinkirche aus dem 14. Jh. in Marsow und eine große geschlossene Gutsanlage in Melkof.

Auch die Allee von Marsow nach Dammereez ist sehenswert, ebenso wie die Vellahner Berge, die Bruchmühle und das Vellahner Waldbad.

“Durch bewegte Landschaft zu den Ahnen“ (Nr. 19)



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

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

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

Gemeindegrenzen:

Vellahn, Brahlstorf, Dersenow



Potenzialermittlung

Dargestellt wird das touristische Radverkehrspotenzial (in Radfahrten pro Jahr), das sich ausgehend von Einwohnerzahl, Übernachtungsmöglichkeiten, Sehenswürdigkeiten, Naturschutzgebieten und weiteren Anzugspunkten 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

“Durch bewegte Landschaft zu den Ahnen“ (Nr. 19)



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



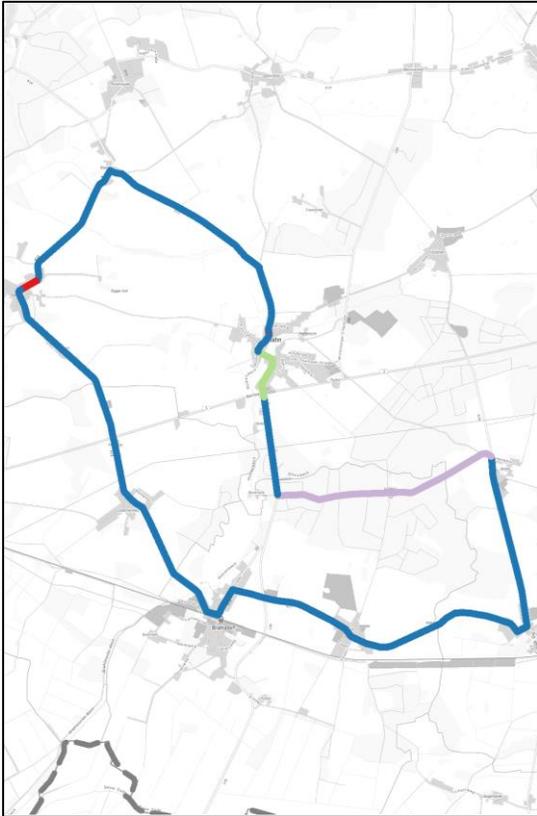
Wegebreite

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

Dabei werden die nachstehenden 8 Kategorien unterschieden:

	$\geq 3,5\text{m}$
	$3,0 - < 3,5 \text{ m}$
	$2,5 - < 3,0 \text{ m}$
	$2,0 - < 2,5 \text{ m}$
	$1,5 - < 2,0 \text{ m}$
	$1,25 - < 1,5 \text{ m}$
	$< 1,25 \text{ m}$
	Fahrbahn/Wege

“Durch bewegte Landschaft zu den Ahnen“ (Nr. 19)



Wegoberfläche

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

Dabei werden die 6 nachstehenden Kategorien unterschieden:

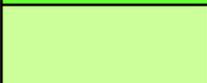
	Asphalt
	Beton (Guss und Platten)
	Wassergebundene Decke
	Platten / Pflaster / Naturstein
	Holz, Stahl
	Rasengittersteine, Sand, Schotter, Kopfsteinpflaster



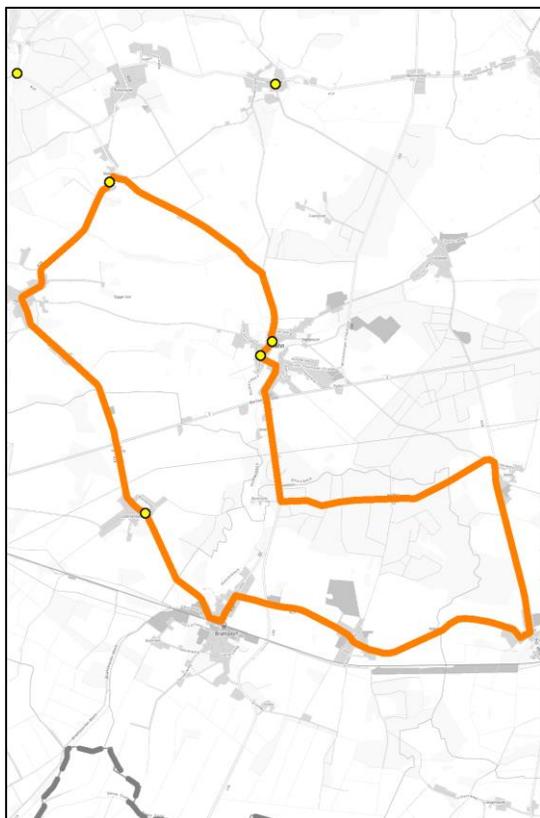
Befahrbarkeit

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

“Durch bewegte Landschaft zu den Ahnen“ (Nr. 19)



Karte der Begleitinfrastruktur

Dargestellt werden verschiedene Elemente der touristischen Begleitinfrastruktur auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 4 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Abstellanlagen
- Infotafeln, Rastplätze, Schutzhütte, Spielplatz
- Infrastruktur für E-Mobilität, Schlauchomat, Werkzeugstation, etc.
- Sonstiges



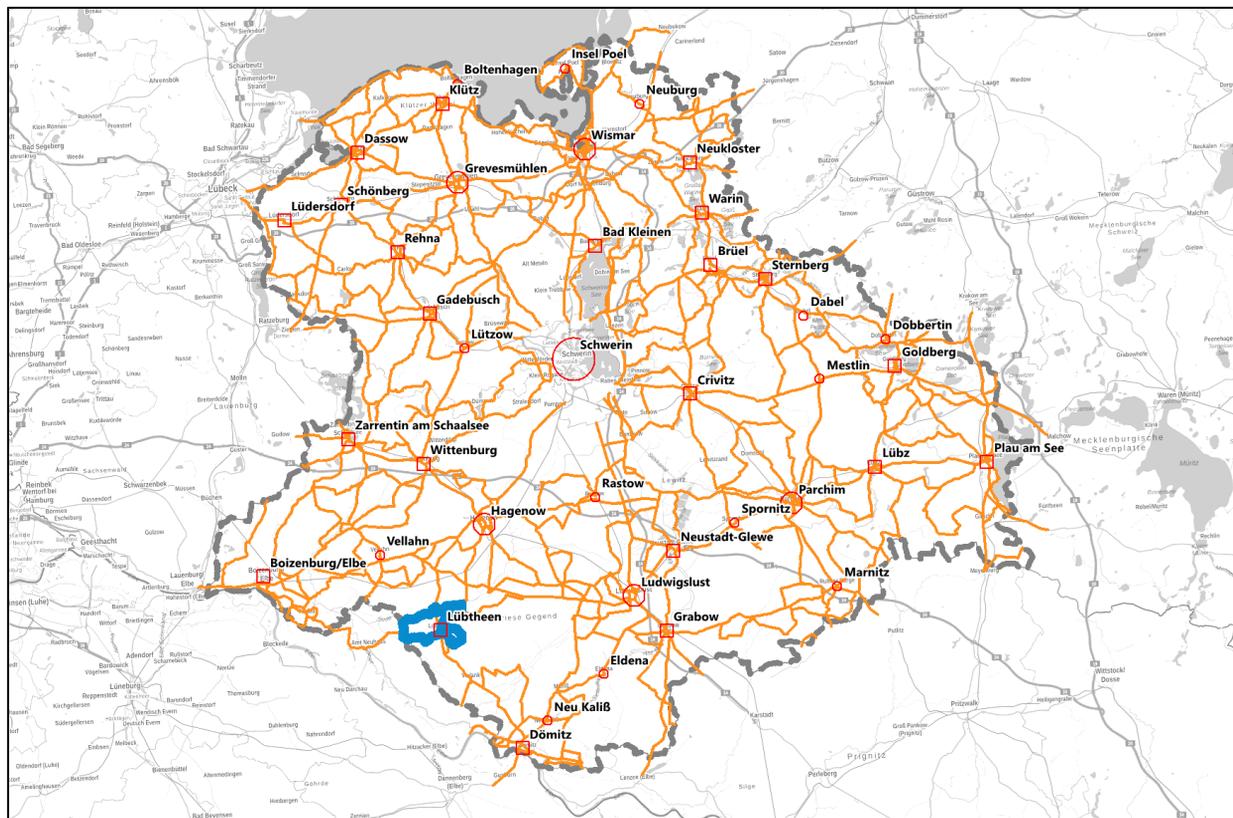
Karte der Wegmerkmale

Dargestellt werden weitere Wegmerkmale (wie Beleuchtung, Querungen, Mängel und Gefahrenstellen) auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 10 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Beleuchtung
- Wegweisungsmangel
- unklare Wegführung
- Querungen von Straßen
- Querungen von Bahngleisen
- Gefahrenstellen
- Umlaufschranken
- Poller
- sonstige Engstellen
- ★ einmalige Oberflächenmängel

„Rund um Lübtheen“ (Nr. 20)



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.

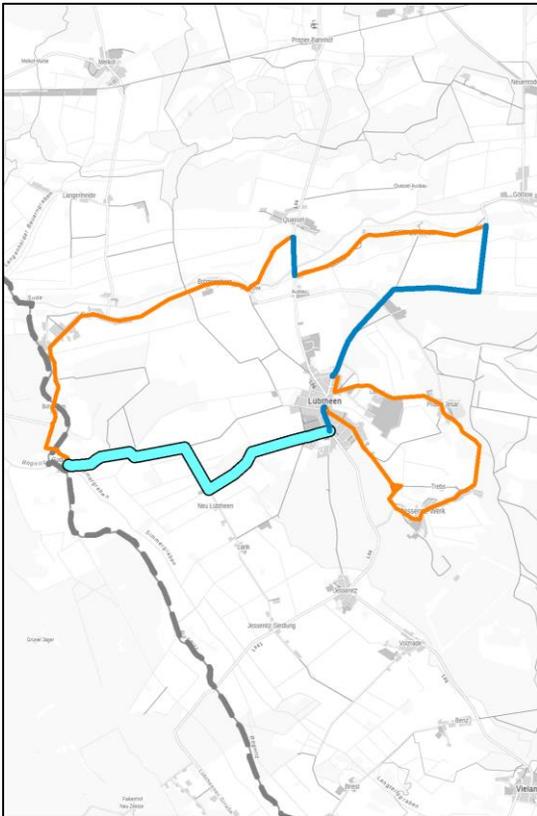
Im Rahmen der Bestandserfassung im Jahr 2020 wurden anhand standardisierter Bewertungskategorien Daten zum Ausbaustandard und -zustand aufgenommen. Die Ergebnisse der tagestouristischen Potentialermittlung ergänzen diese Darstellungen.

Diese **32 km lange** Halbtagestour „Rund um Lübtheen“ bietet eine erlebnisreiche Landschaft voller Kontraste. Ehemalige Gutshöfe und Herrenhäuser wechseln sich ab mit den unverkennbaren Spuren, die der Kalibergbau in seiner kurzen Periode hinterlassen hat. Die malerische Kleinstadt Lübtheen ist wirtschaftliches und kulturelles Zentrum der „Griesen Gegend“ zwischen Sude und Rögnitz im Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe.

Besondere touristische Ziele sind die Lindenstadt Lübtheen mit ihren Fachwerkhäusern und klassizistischen Bauten sowie der Kirche mit dreigeschossigem Turm, das Schloss in Quassel und die ehem. Wassermühle in Brömsenberg.

Viel Natur bieten das Naturschutzgebiet Bohldamm, das Sückauer Moor und das Trebser Hochmoor. Den ehemaligen Kalibergbau bis 1912 zeigt anschaulich das Jessenitz-Werk, alte Bauernhäuser und Arbeiterkolonien aus der Zeit des Bergbaus finden sich in Probst-Jesar.

„Rund um Lübtheen“ (Nr. 20)



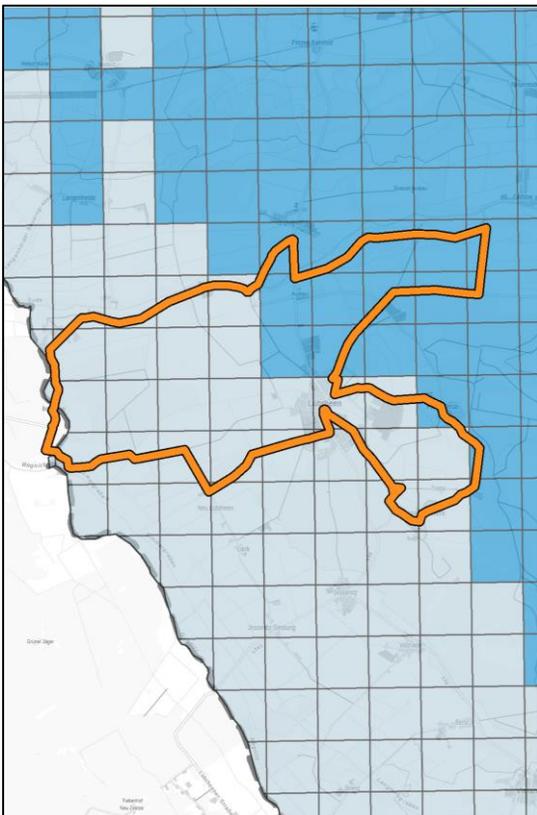
Netzzuordnung der Vorrang- und der primären Basisrouten (Stufe 1)

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

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

Gemeindegrenzen:

Stadt Lübtheen, Amt Neuhaus (Niedersachsen)



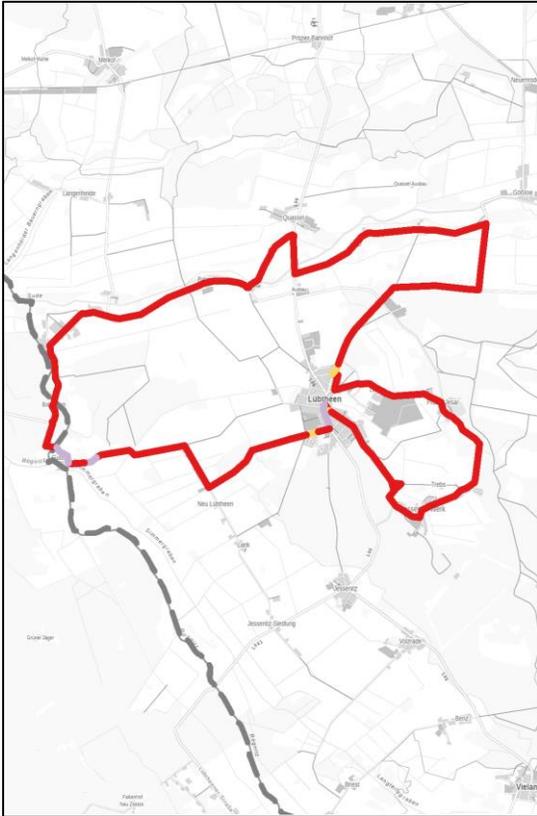
Potenzialermittlung

Dargestellt wird das touristische Radverkehrspotenzial (in Radfahrten pro Jahr), das sich ausgehend von Einwohnerzahl, Übernachtungsmöglichkeiten, Sehenswürdigkeiten, Naturschutzgebieten und weiteren Anzugspunkten 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

„Rund um Lübtheen“ (Nr. 20)



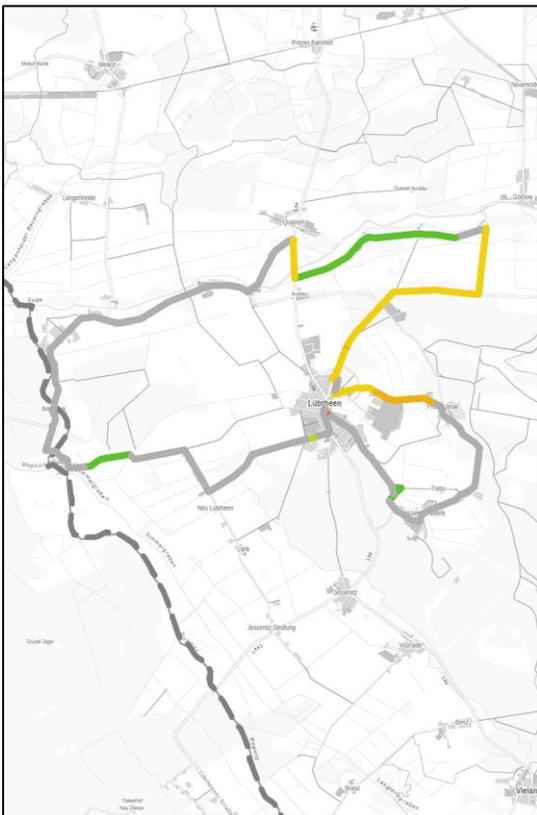
Führungsform

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



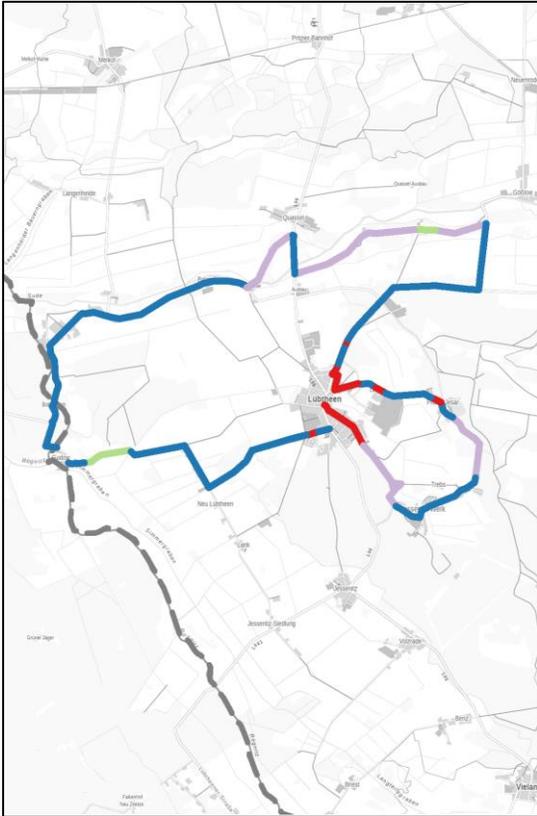
Wegebreite

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/Wege

„Rund um Lübtheen“ (Nr. 20)

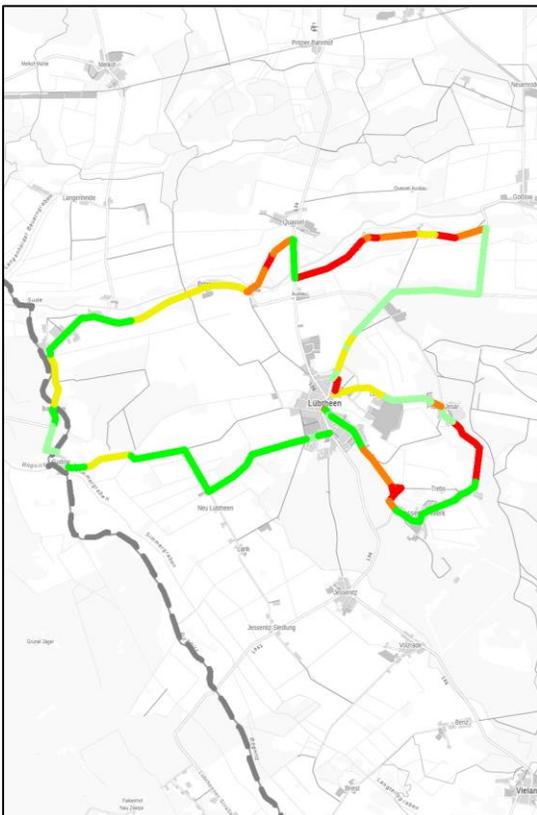


Wegoberfläche

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



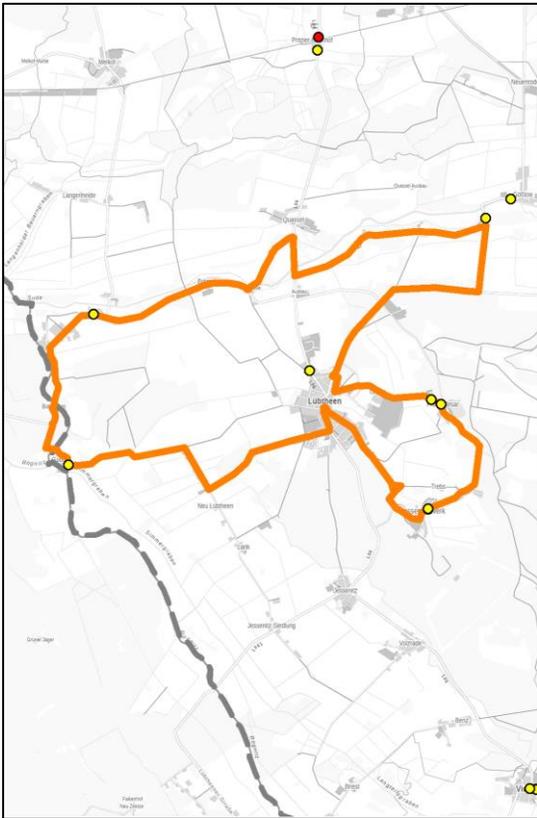
Befahrbarkeit

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

„Rund um Lübtheen“ (Nr. 20)

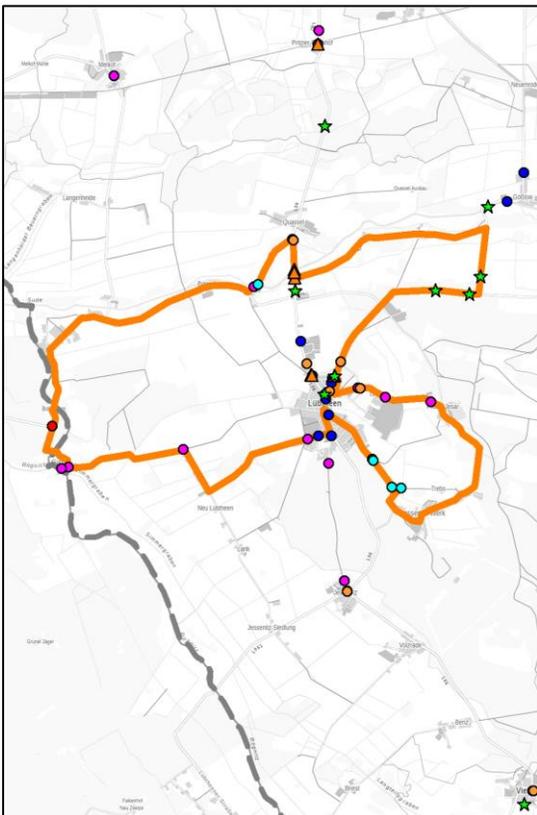


Karte der Begleitinfrastruktur

Dargestellt werden verschiedene Elemente der touristischen Begleitinfrastruktur auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 4 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Abstellanlagen
- Infotafeln, Rastplätze, Schutzhütte, Spielplatz
- Infrastruktur für E-Mobilität, Schlauchomat, Werkzeugstation, etc.
- Sonstiges



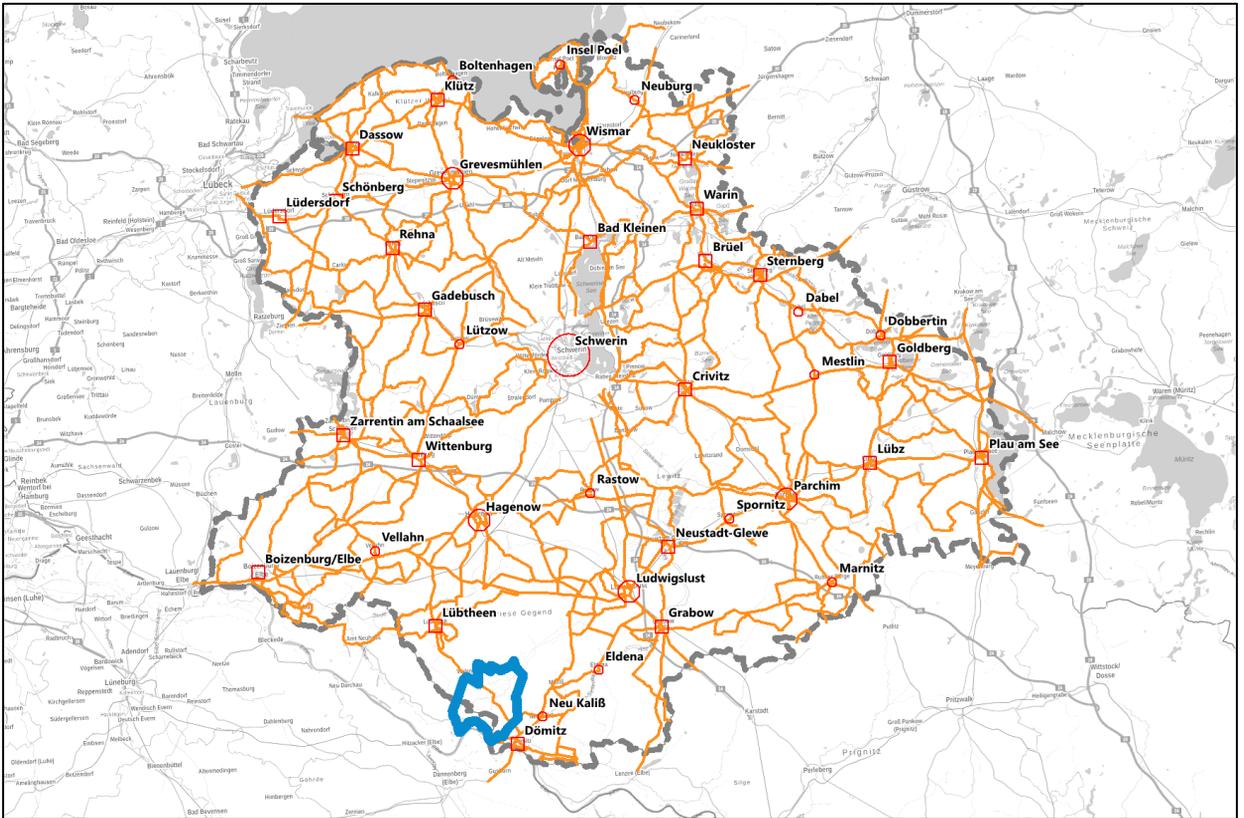
Karte der Wegmerkmale

Dargestellt werden weitere Wegmerkmale (wie Beleuchtung, Querungen, Mängel und Gefahrenstellen) auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 10 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Beleuchtung
- Wegweisungsmangel
- unklare Wegführung
- Querungen von Straßen
- Querungen von Bahngleisen
- Gefahrenstellen
- Umlaufschranken
- Poller
- sonstige Engstellen
- einmalige Oberflächenmängel

„Durch die Griese Gegend“ (Nr. 21)



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 40 km lange Rundtour führt „Durch die Griese Gegend“, ein Landschaftsgebiet mit besonderem Fluidum und Garantie für eine Vielfalt von Eindrücken und Erlebnissen.

Besondere touristische Ziele sind der Schlosspark und die Kirche in Wehningen, in Tripkau ist eine Fachwerkkirche zu bestaunen. Auch Alt Jabel hat eine Kirche zu bieten – eine gut erhaltene Backsteinkirche. Die Dorfrepublik Rüterberg bietet mit seiner Heimatstube Informationen zur Grenzgeschichte sowie mit seinem Aussichtsturm einen beeindruckenden Ausblick ins Elbtal. Hier kann auch der Nationale Getop "Rüterberger Tongrube" umwandert werden.

In Hohen Woos kann man einen Töpferhof mit Werkstatt besichtigen, auch das Rundlingsdorf Vielank mit seinem Brauhaus ist einen Besuch wert.

Wasserratten werden das idyllisch gelegene Waldbad in Alt Jabel mit seinen Freizeitaktivitäten lieben.

„Durch die Griese Gegend“ (Nr. 21)



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

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

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

Gemeindegrenzen:

Vielank, Grebs-Niendorf, Stadt Dömitz, Amt Neuhaus (Niedersachsen)



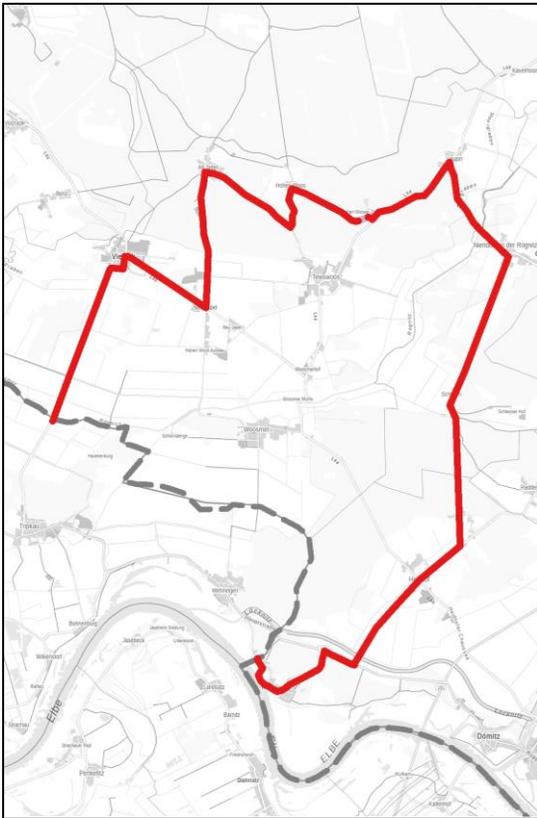
Potenzialermittlung

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

Hohe Werte bedeuten hohes Potenzial.



„Durch die Griese Gegend“ (Nr. 21)



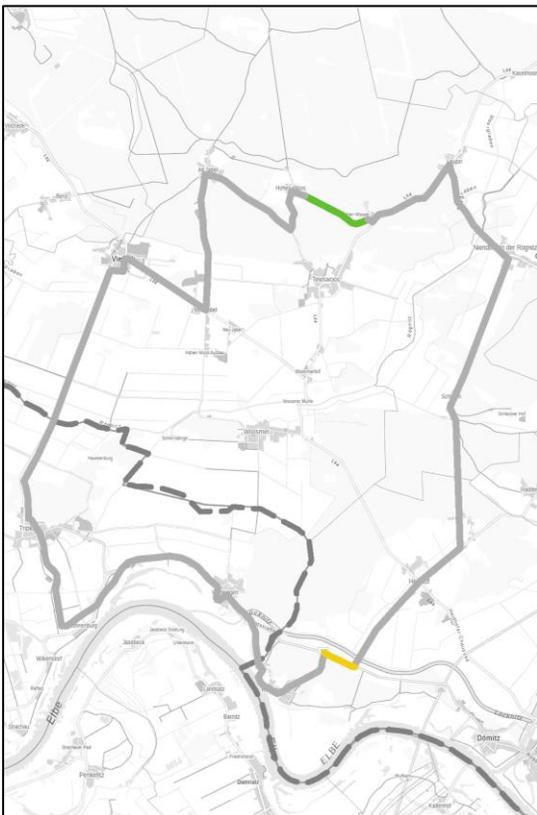
Führungsform

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



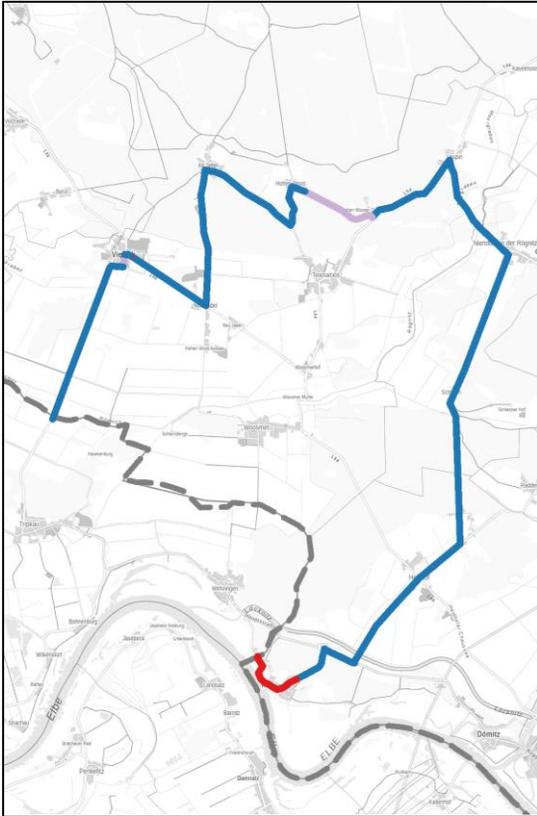
Wegebreite

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/Wege

„Durch die Griese Gegend“ (Nr. 21)

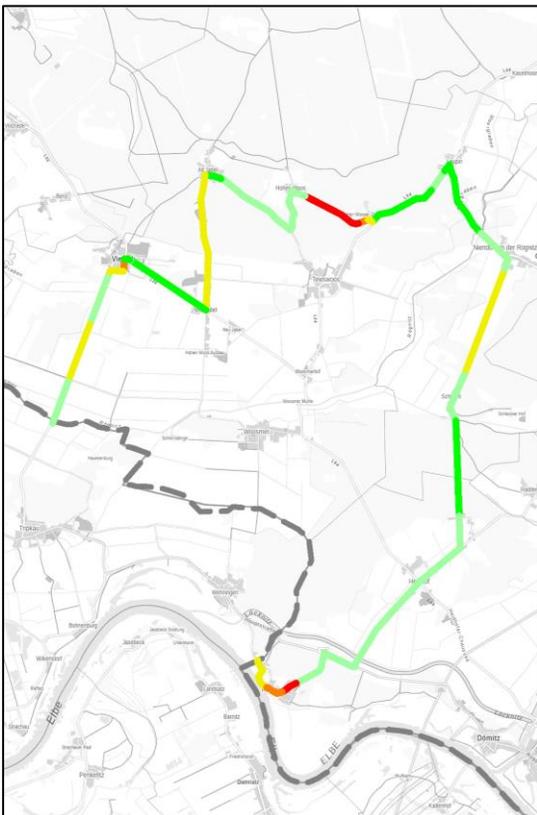


Wegoberfläche

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



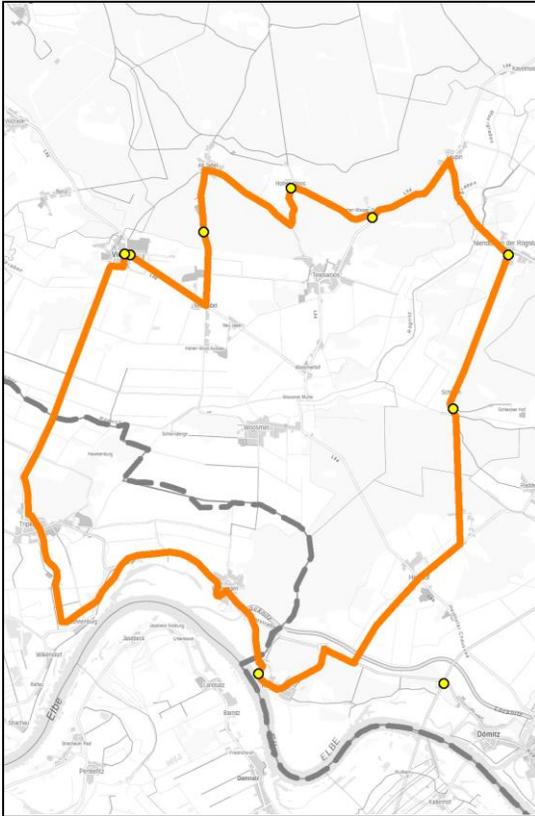
Befahrbarkeit

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

„Durch die Griese Gegend“ (Nr. 21)

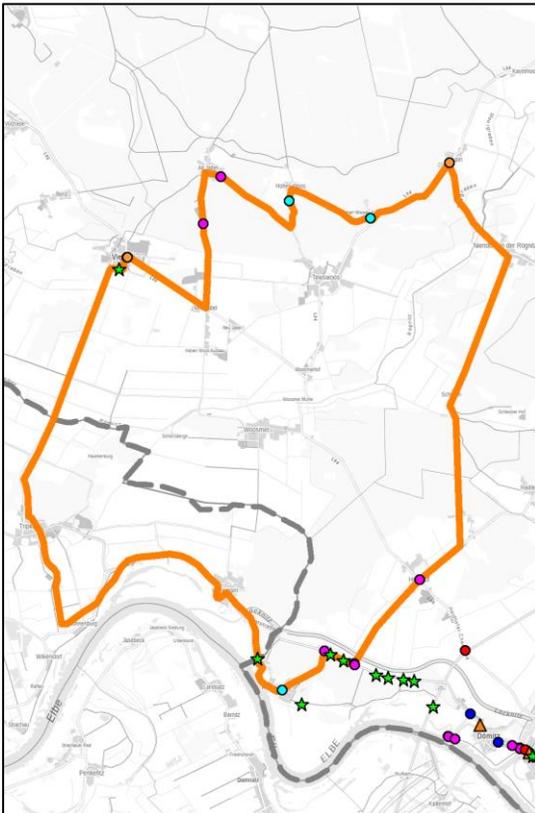


Karte der Begleitinfrastruktur

Dargestellt werden verschiedene Elemente der touristischen Begleitinfrastruktur auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 4 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Abstellanlagen
- Infotafeln, Rastplätze, Schutzhütte, Spielplatz
- Infrastruktur für E-Mobilität, Schlauchomat, Werkzeugstation, etc.
- Sonstiges



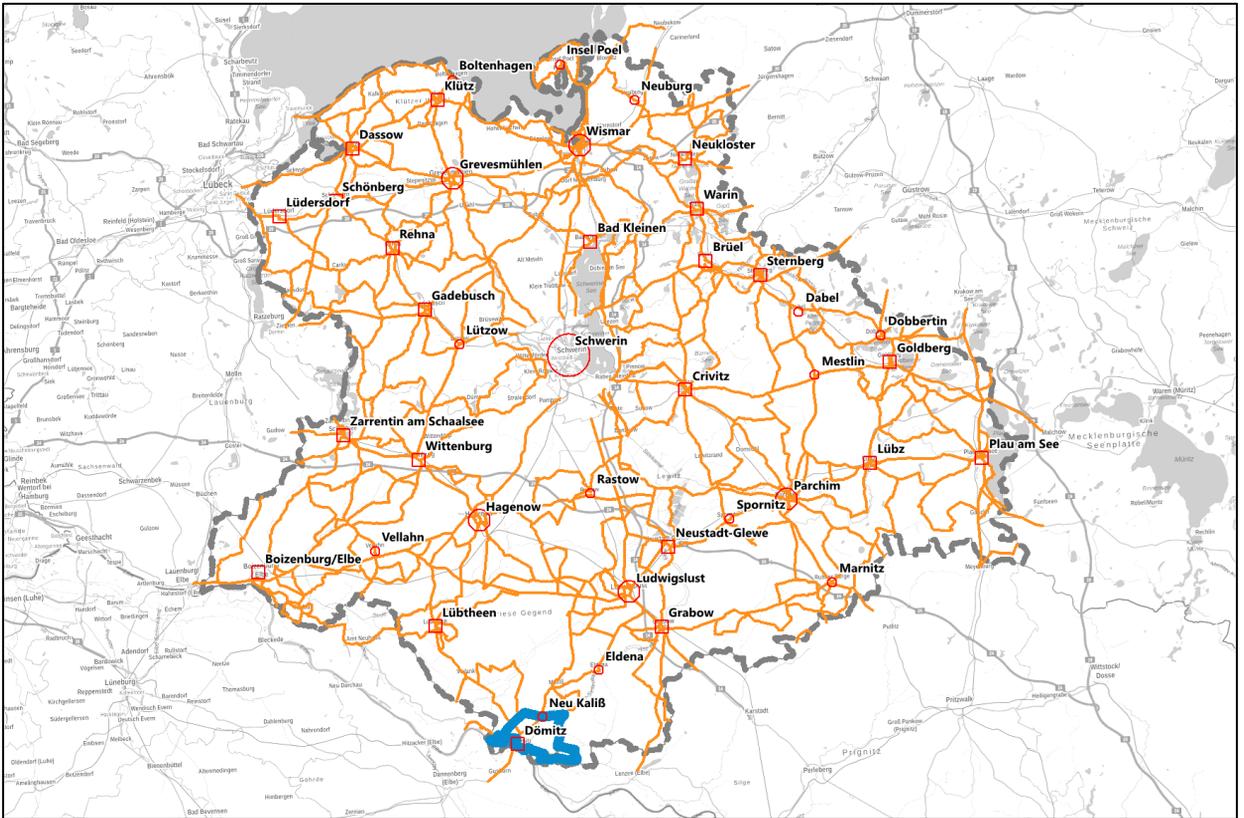
Karte der Wegmerkmale

Dargestellt werden weitere Wegmerkmale (wie Beleuchtung, Querungen, Mängel und Gefahrenstellen) auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 10 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Beleuchtung
- Wegweisungsmangel
- unklare Wegführung
- Querungen von Straßen
- Querungen von Bahngleisen
- Gefahrenstellen
- Umlaufschranken
- Poller
- sonstige Engstellen
- ★ einmalige Oberflächenmängel

„Eine Stadt auf Pfählen und eine Dorfrepublik“ (Nr. 22)



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.

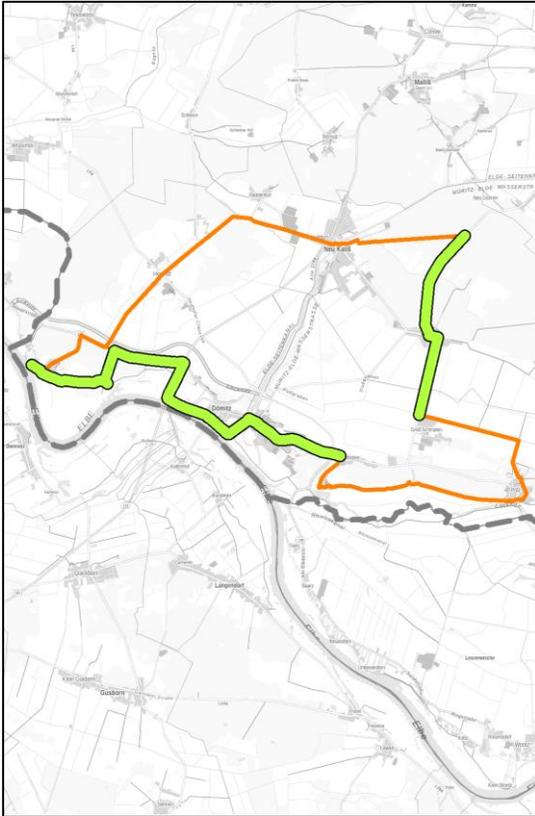
Im Rahmen der Bestandserfassung im Jahr 2020 wurden anhand standardisierter Bewertungskategorien Daten zum Ausbaustandard und -zustand aufgenommen. Die Ergebnisse der tagestouristischen Potentialermittlung ergänzen diese Darstellungen.

Die 37 km lange Rundtour „Eine Stadt auf Pfählen und eine Dorfrepublik“ führt von der Festungsstadt Dömitz entlang der weithin sichtbaren Binnendünen bei Klein Schmölen über Neu Kaliß durch die Dorfrepublik Rüterberg. Eindrucksvoll sind der Löcknitztal-Altlauf mit einer Vielzahl bedrohter Tierarten.

Als besonderes touristisches Ziel ist Festung Dömitz zu nennen, die einzige in ursprünglicher Form erhaltene Flachlandfestung in Norddeutschland mit Museum, dem Informationszentrum für das Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe Mecklenburg-Vorpommern sowie Ausstellungen. Die Dorfrepublik Rüterberg bietet mit seiner Heimatstube Informationen zur Grenzgeschichte sowie mit seinem Aussichtsturm einen beeindruckenden Ausblick ins Elbtal. Hier kann auch der Nationale Getop "Rüterberger Tongrube" umwandert werden.

In Kaliß beeindrucken das Naturdenkmal Bausch-Park, die Wassermühle "Findenwirunshier" sowie der historische Forsthof und die Museen die Besucher.

„Eine Stadt auf Pfählen und eine Dorfrepublik“ (Nr. 22)



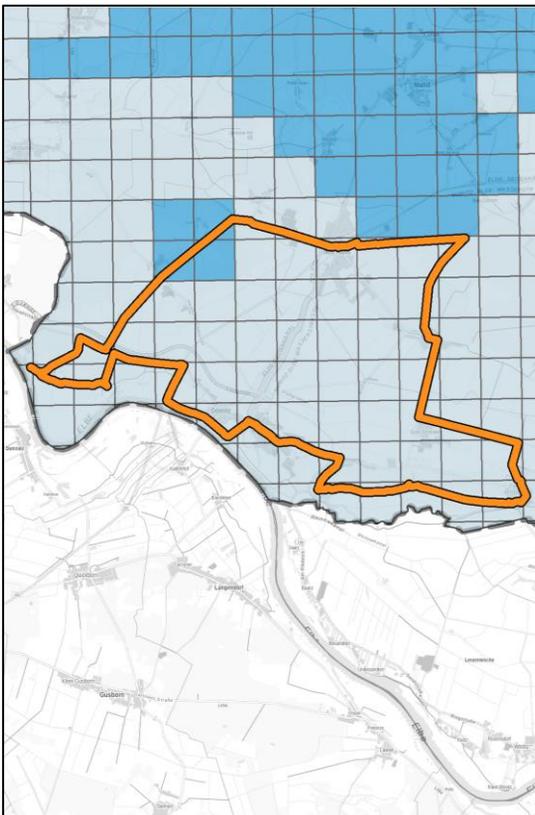
Netzzuordnung der Vorrang- und der primären Basisrouten (Stufe 1)

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

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

Gemeindegrenzen:

Stadt Dömitz, Neu Kaliß



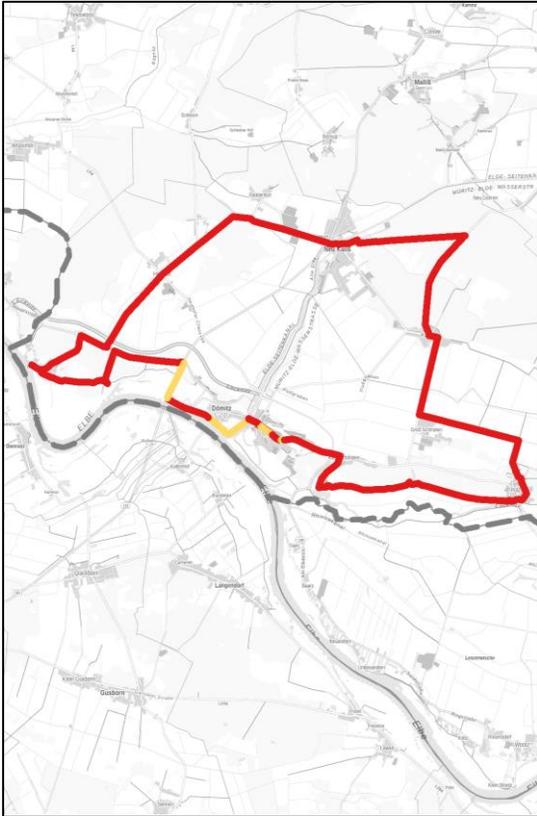
Potenzialermittlung

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

Hohe Werte bedeuten hohes Potenzial.



„Eine Stadt auf Pfählen und eine Dorfrepublik“ (Nr. 22)



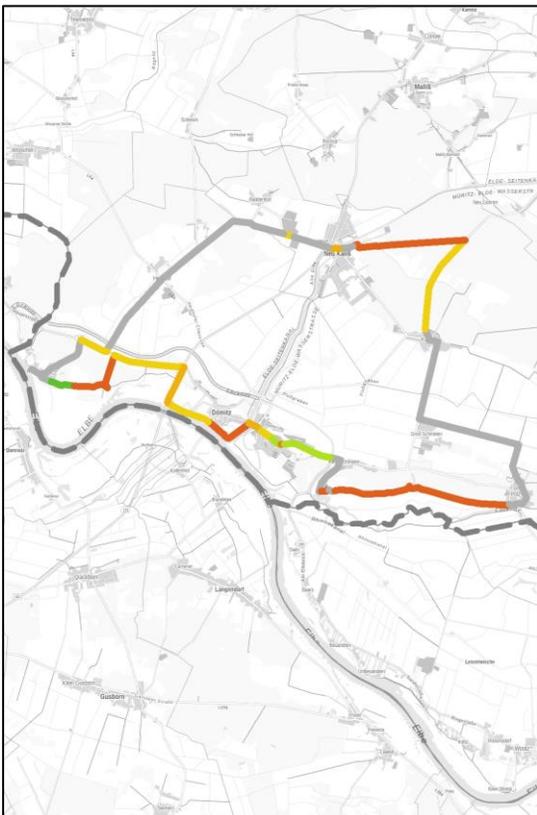
Führungsform

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



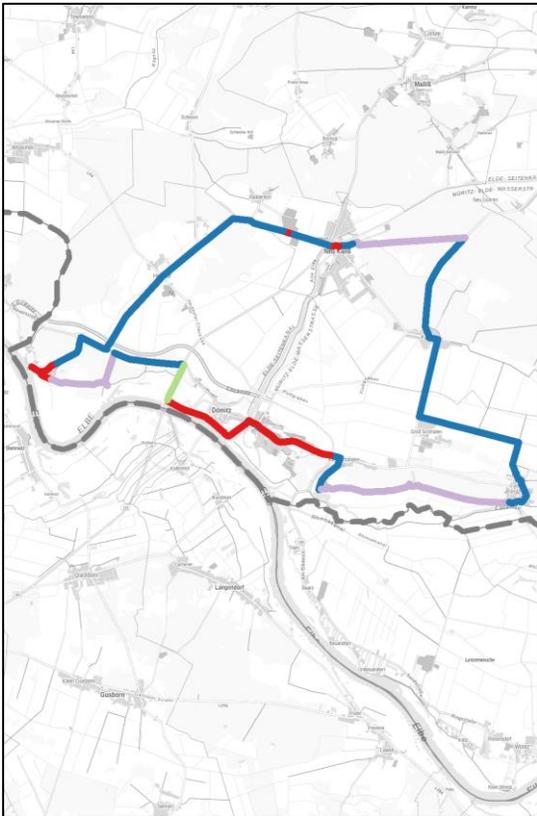
Wegebreite

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/Wege

„Eine Stadt auf Pfählen und eine Dorfrepublik“ (Nr. 22)

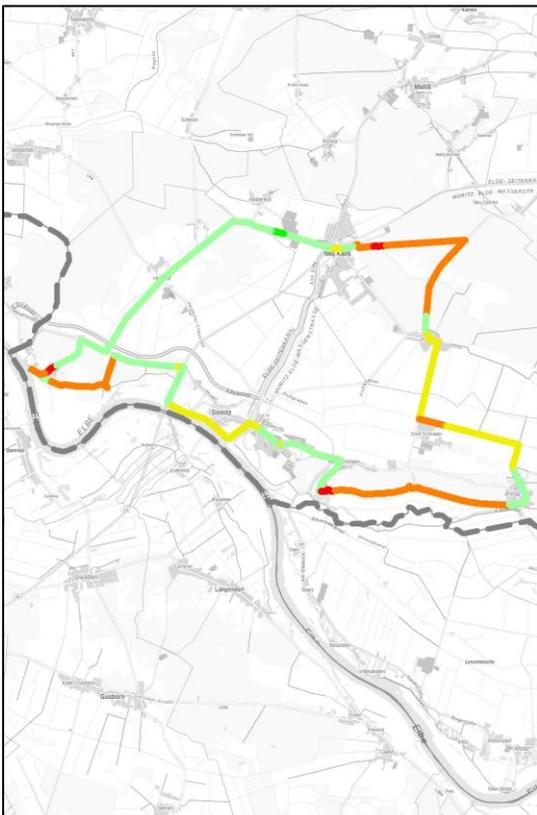


Wegoberfläche

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



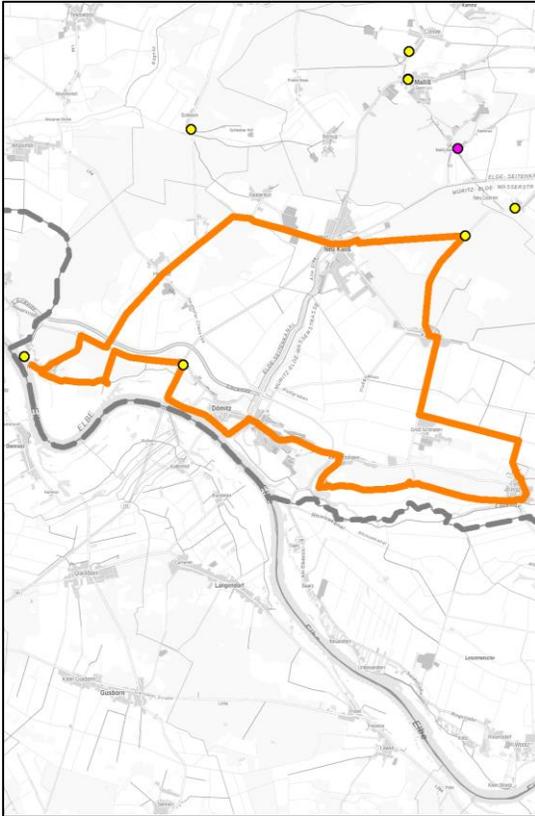
Befahrbarkeit

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

„Eine Stadt auf Pfählen und eine Dorfrepublik“ (Nr. 22)

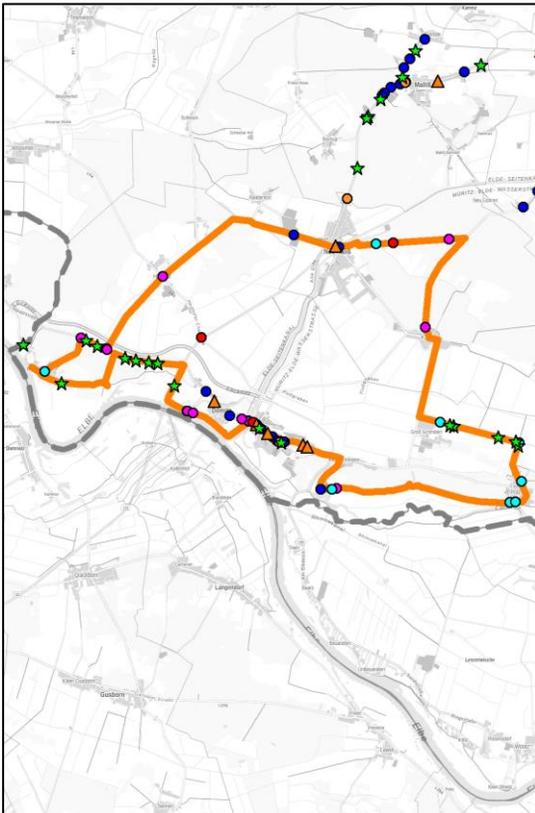


Karte der Begleitinfrastruktur

Dargestellt werden verschiedene Elemente der touristischen Begleitinfrastruktur auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 4 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Abstellanlagen
- Infotafeln, Rastplätze, Schutzhütte, Spielplatz
- Infrastruktur für E-Mobilität, Schlauchomat, Werkzeugstation, etc.
- Sonstiges



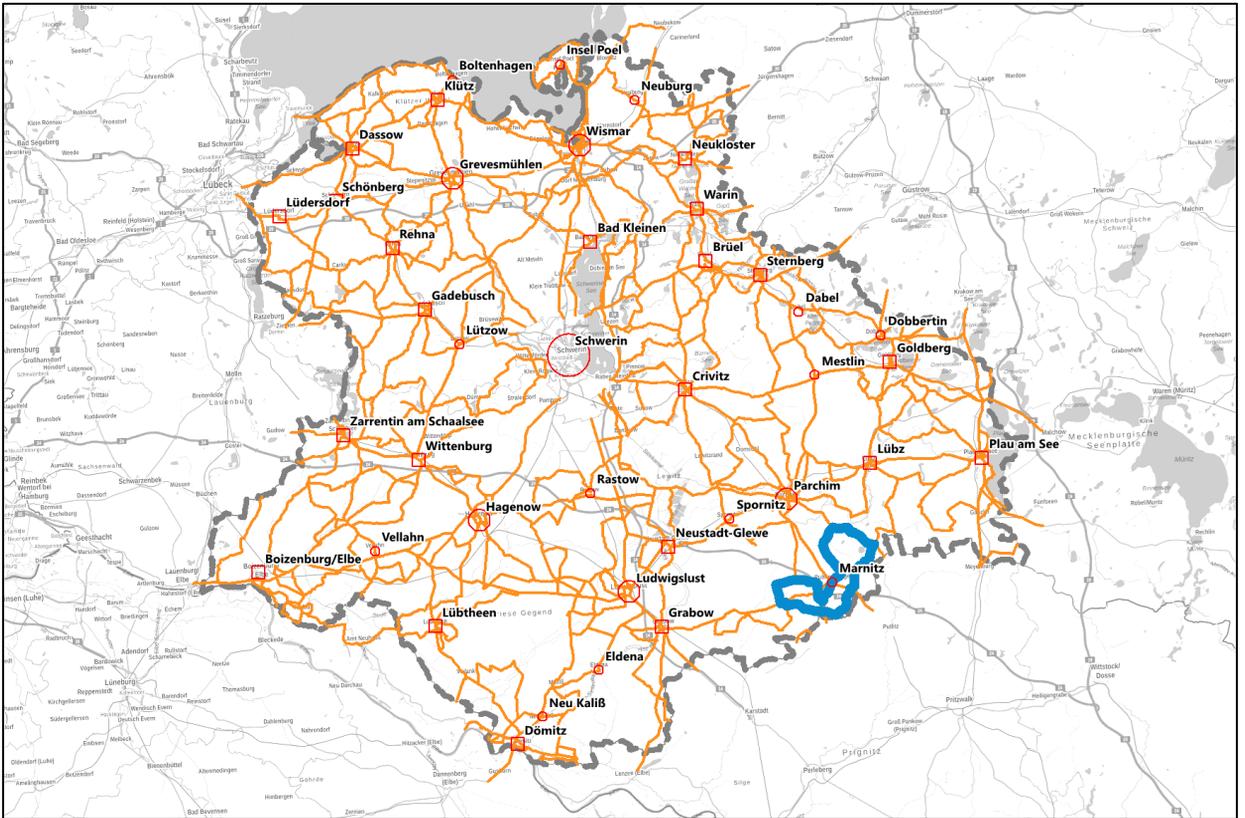
Karte der Wegmerkmale

Dargestellt werden weitere Wegmerkmale (wie Beleuchtung, Querungen, Mängel und Gefahrenstellen) auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 10 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Beleuchtung
- Wegweisungsmangel
- unklare Wegführung
- Querungen von Straßen
- Querungen von Bahngleisen
- Gefahrenstellen
- Umlaufschranken
- Poller
- sonstige Engstellen
- ★ einmalige Oberflächenmängel

„Von den Ruhner Bergen durch die Moosterniederung“ (Nr. 23)



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.

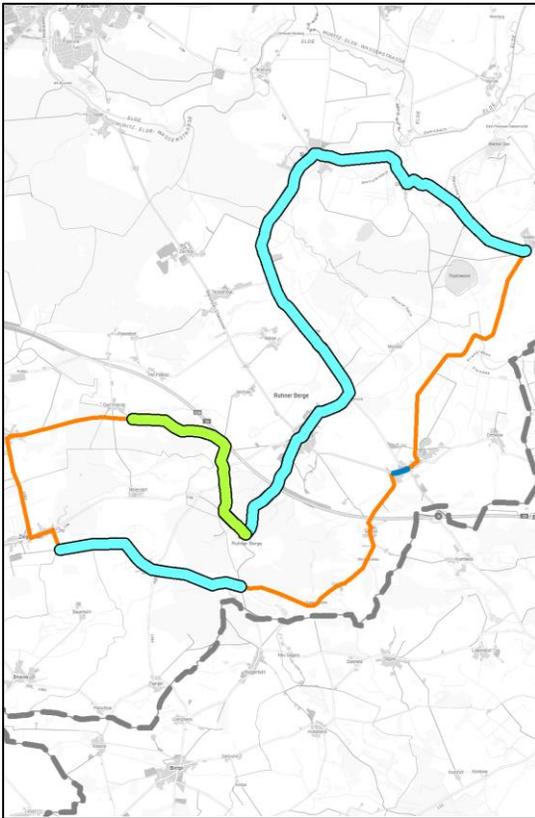
Im Rahmen der Bestandserfassung im Jahr 2020 wurden anhand standardisierter Bewertungskategorien Daten zum Ausbaustandard und -zustand aufgenommen. Die Ergebnisse der tagestouristischen Potentialermittlung ergänzen diese Darstellungen.

Die 53 km lange Tour „Von den Ruhner Bergen durch die Moosterniederung“ verläuft südlich von Parchim und erschließt über das Landschaftsschutzgebiet Ruhner Berge (176,6 m) als zweithöchstem Punkt Mecklenburg-Vorpommerns die Moosterniederung. Vom 32 m hohen Aussichtsturm kann man weit in die Länder Mecklenburg und Brandenburg blicken.

Besondere touristische Ziele sind Leppin, das höchstgelegene Dorf Mecklenburgs mit einer Uhr, die um die Ecke geht, die Aussichtsplattform Dachsberg und den Naturlehrpfad Ruhner Berge. Siggelkow zeigt sich als typisches Bauerndorf mit alter Fachwerkkirche von 1680 und großen Bauernhöfen.

Abstecher lohnen sich zum Treptowsee mit Bademöglichkeit und Orchideenwiese und zum Ferienpark Ziegendorf.

„Von den Ruhner Bergen durch die Moosterniederung“ (Nr. 23)



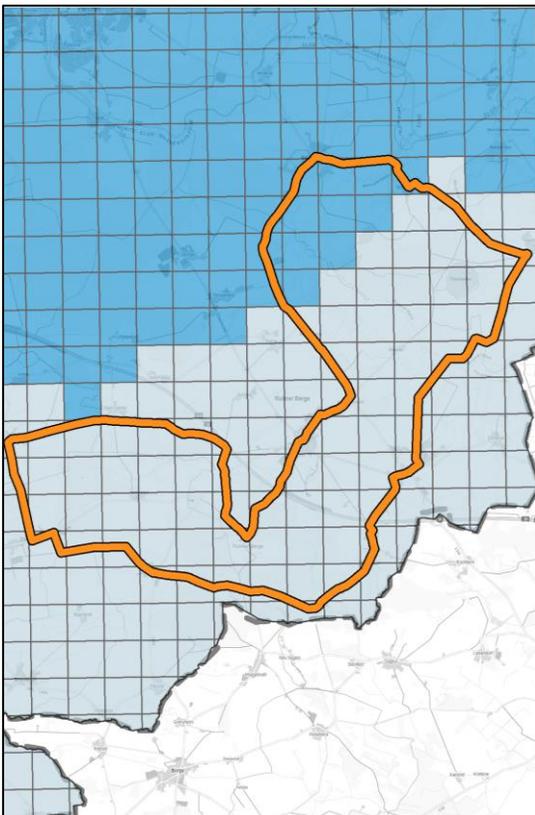
Netzzuordnung der Vorrang- und der primären Basisrouten (Stufe 1)

- Vorrangroutennetz für
Alltagsradverkehr (green line)
Radtourismus (light green line)
- Basisroutennetz für
Alltagsradverkehr (blue line)
Radtourismus (cyan line)
- Keine Netzategorie (nicht zugeordnete Strecken) (orange line)

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

Gemeindegrenzen:

Siggelkow, Suckow, Ziegendorf, Karrenzin, Tessenow, Marnitz



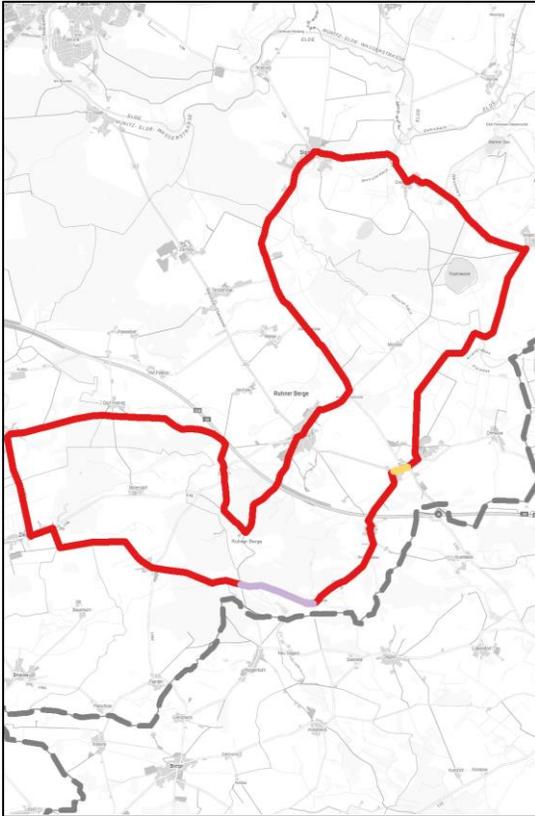
Potenzialermittlung

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

Hohe Werte bedeuten hohes Potenzial.

- < 30 (light blue)
- 30 bis 70 (medium blue)
- 70 bis 140 (teal)
- 140 bis 210 (light green)
- 210 bis 290 (orange)
- 290 bis 360 (red-orange)
- 360 bis 430 (pink)
- > 430 (purple)

„Von den Ruhner Bergen durch die Moosterniederung“ (Nr. 23)



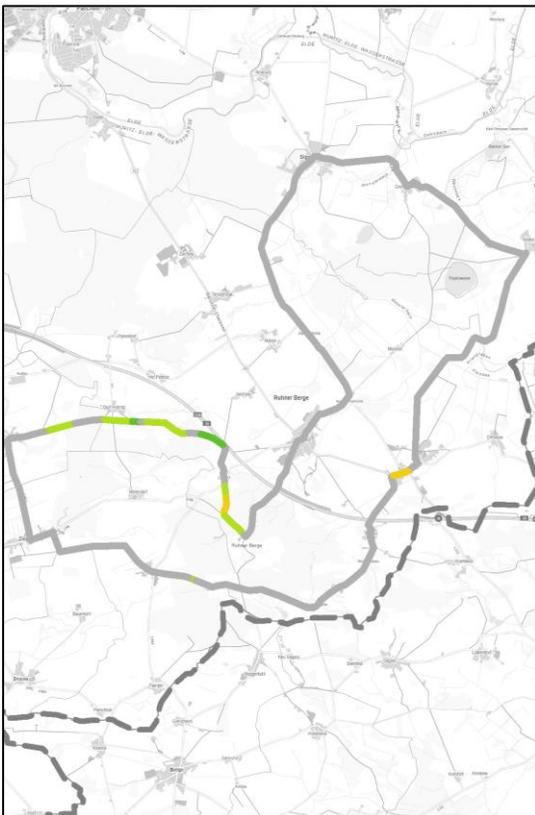
Führungsform

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



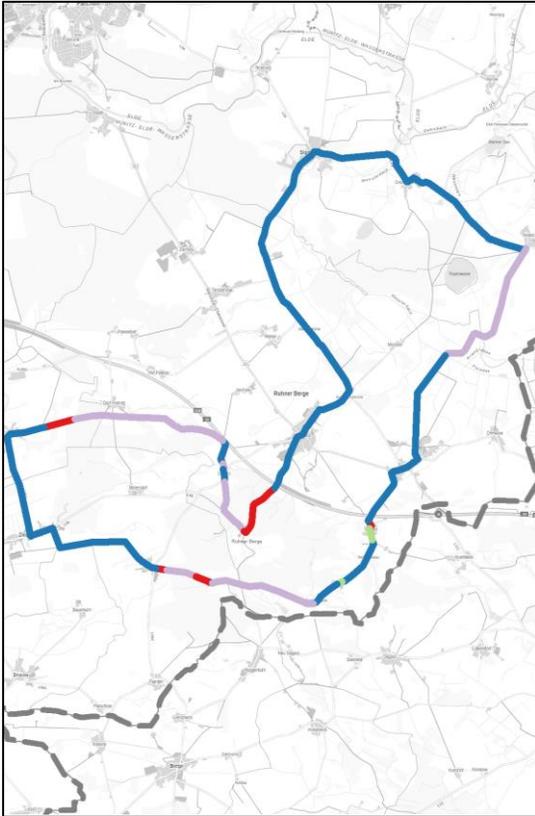
Wegebreite

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/Wege

„Von den Ruhner Bergen durch die Moosterniederung“ (Nr. 23)

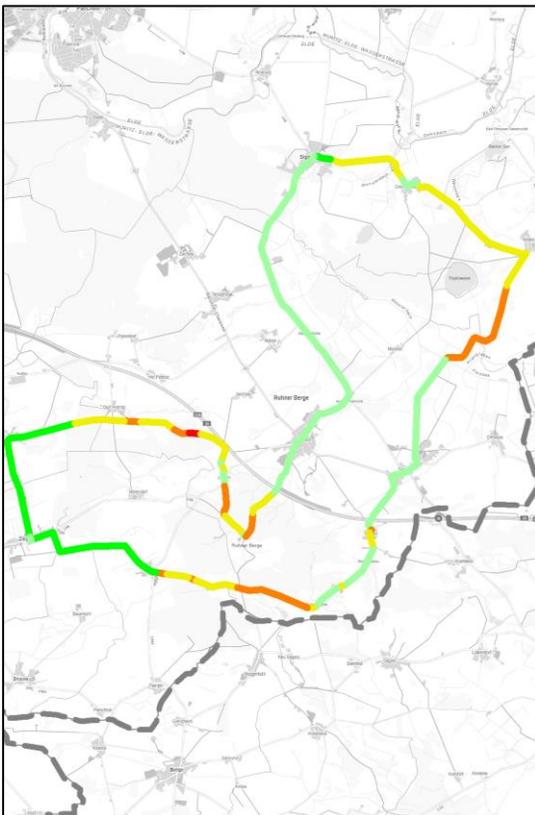


Wegoberfläche

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



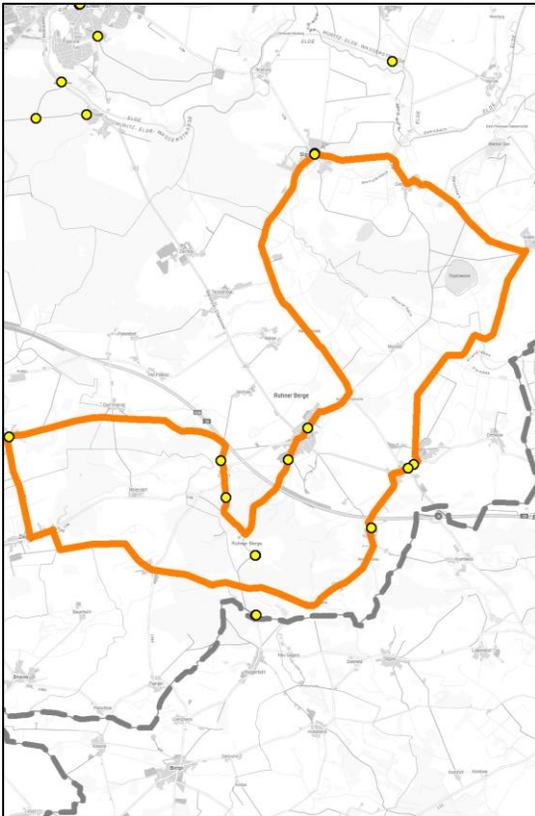
Befahrbarkeit

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

„Von den Ruhner Bergen durch die Moosterniederung“ (Nr. 23)

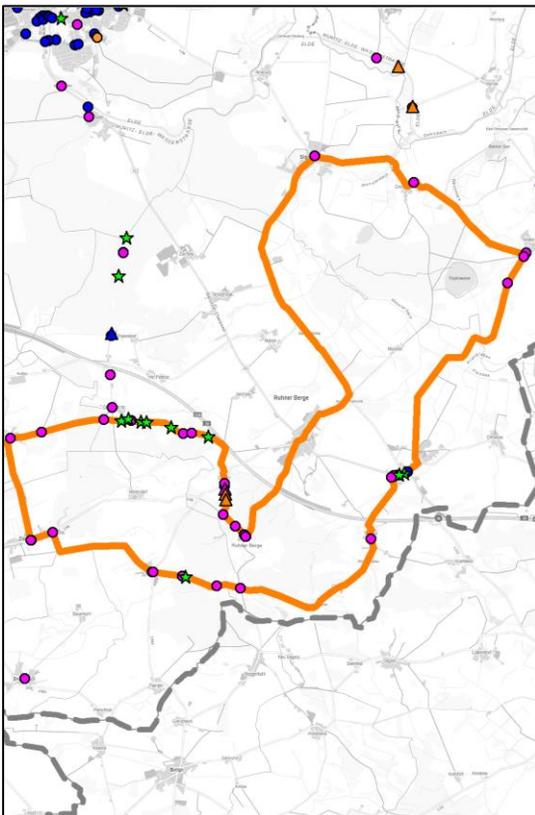


Karte der Begleitinfrastruktur

Dargestellt werden verschiedene Elemente der touristischen Begleitinfrastruktur auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 4 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Abstellanlagen
- Infotafeln, Rastplätze, Schutzhütte, Spielplatz
- Infrastruktur für E-Mobilität, Schlauchomat, Werkzeugstation, etc.
- Sonstiges



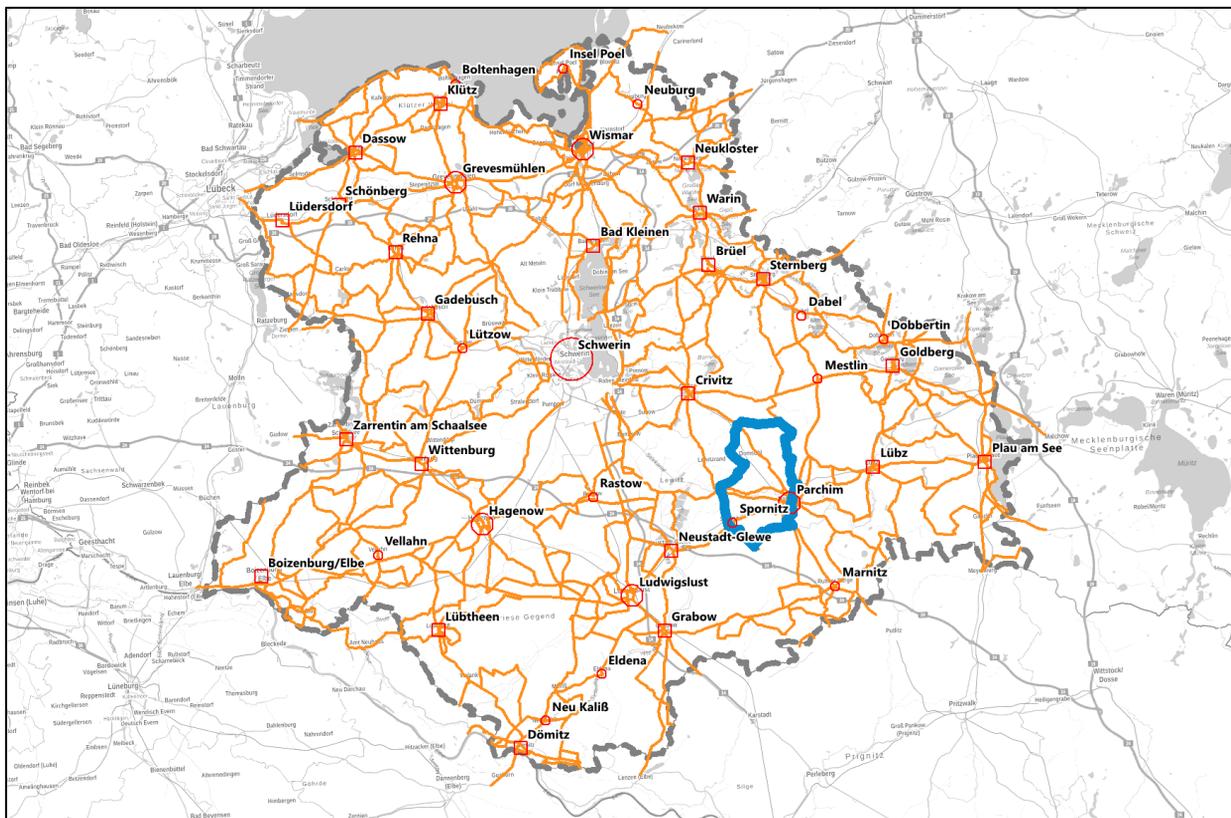
Karte der Wegmerkmale

Dargestellt werden weitere Wegmerkmale (wie Beleuchtung, Querungen, Mängel und Gefahrenstellen) auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 10 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Beleuchtung
- Wegweisungsmangel
- unklare Wegführung
- Querungen von Straßen
- Querungen von Bahngleisen
- Gefahrenstellen
- Umlaufschranken
- Poller
- sonstige Engstellen
- ★ einmalige Oberflächenmängel

„Rund um Parchim auf den Spuren von Räuber Vieting“ (Nr. 24)



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.

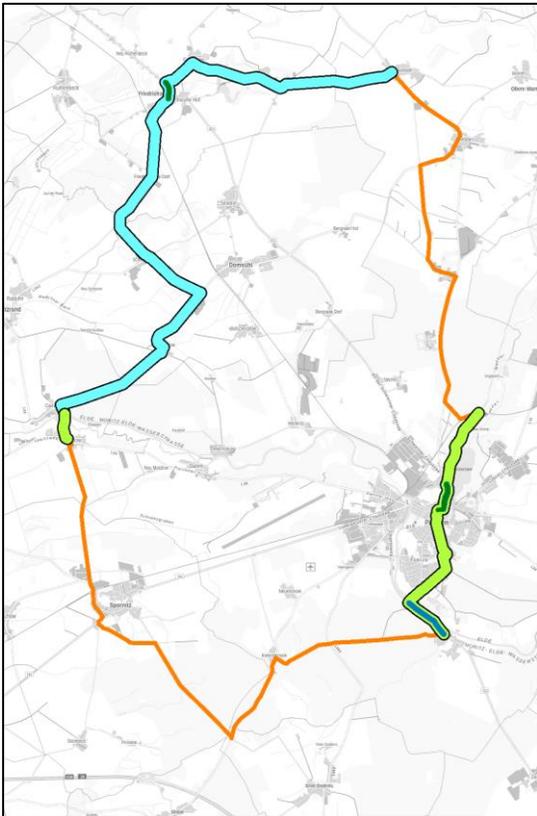
Im Rahmen der Bestandserfassung im Jahr 2020 wurden anhand standardisierter Bewertungskategorien Daten zum Ausbaustandard und -zustand aufgenommen. Die Ergebnisse der tagestouristischen Potentialermittlung ergänzen diese Darstellungen.

Die 54 km lange Rundtour „Rund um Parchim auf den Spuren von Räuber Vieting“ führt durch Parchim, eine alte mecklenburgische Stadt direkt an der Müritz-Elde-Wasserstraße, und seine attraktive Umgebung. Die Tour wird vom Mecklenburgischen Seen-Radweg durchquert und kann somit auch abgekürzt werden.

Besondere touristische Ziele sind die Altstadt von Parchim mit vielen historischen Sehenswürdigkeiten, Schloss Frauenmark, die Holländergaleriemühle Goldenbow und der Pingelhof in Alt Damerow (eine über 400 Jahre alte Museumsanlage mit rekonstruiertem Bauerngehöft).

Interessant ist auch ein Besuch im Schau- und Lehrgarten Kiekindemark.

„Rund um Parchim auf den Spuren von Räuber Vieting“ (Nr. 24)



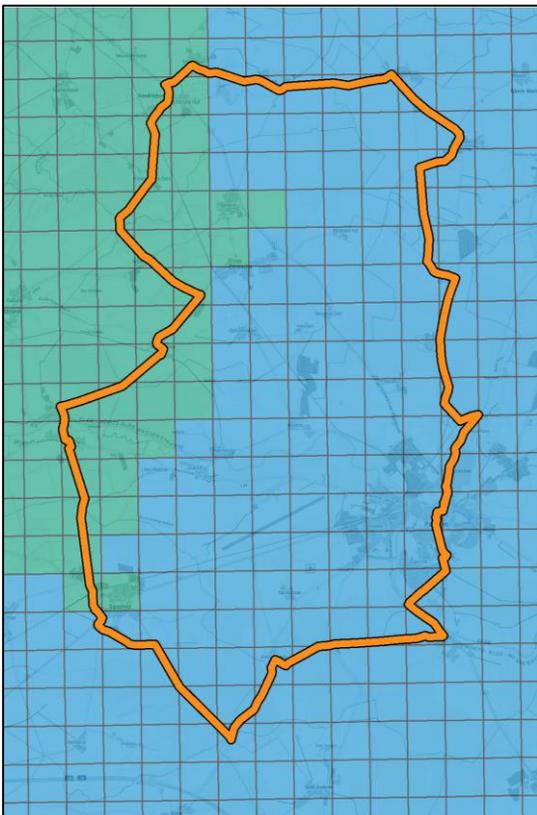
Netzzuordnung der Vorrang- und der primären Basisrouten (Stufe 1)

- Vorrangroutennetz für
Alltagsradverkehr (green line)
Radtourismus (light green line)
- Basisroutennetz für
Alltagsradverkehr (blue line)
Radtourismus (cyan line)
- Keine Netzategorie (nicht zugeordnete Strecken) (orange line)

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

Gemeindegrenzen:

Stadt Parchim, Groß Godems, Spornitz, Lewitzrand, Domsühl, Friedrichsruhe, Obere Warnow



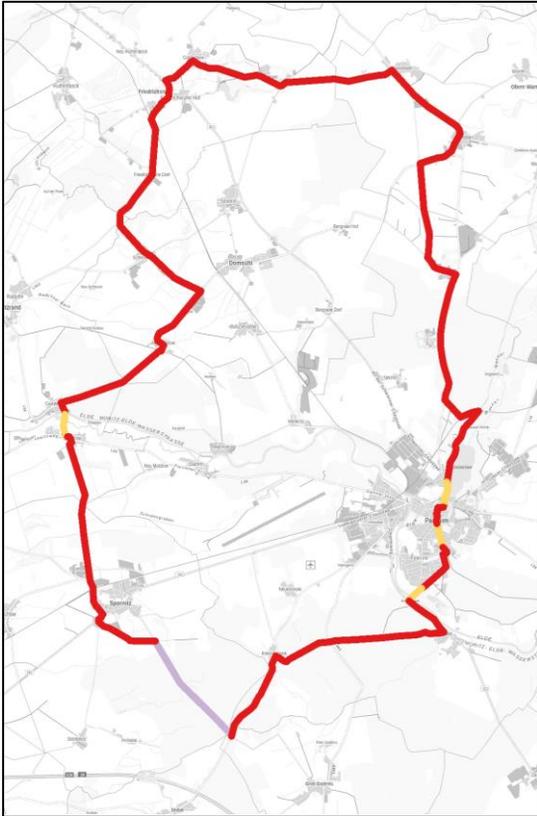
Potenzialermittlung

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

Hohe Werte bedeuten hohes Potenzial.



„Rund um Parchim auf den Spuren von Räuber Vieting“ (Nr. 24)



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:

	$\geq 3,5\text{m}$
	$3,0 - < 3,5\text{ m}$
	$2,5 - < 3,0\text{ m}$
	$2,0 - < 2,5\text{ m}$
	$1,5 - < 2,0\text{ m}$
	$1,25 - < 1,5\text{ m}$
	$< 1,25\text{ m}$
	Fahrbahn/Wege

„Rund um Parchim auf den Spuren von Räuber Vieting“ (Nr. 24)



Wegoberfläche

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

Dabei werden die 6 nachstehenden Kategorien unterschieden:

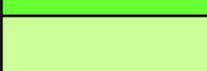
	Asphalt
	Beton (Guss und Platten)
	Wassergebundene Decke
	Platten / Pflaster / Naturstein
	Holz, Stahl
	Rasengittersteine, Sand, Schotter, Kopfsteinpflaster



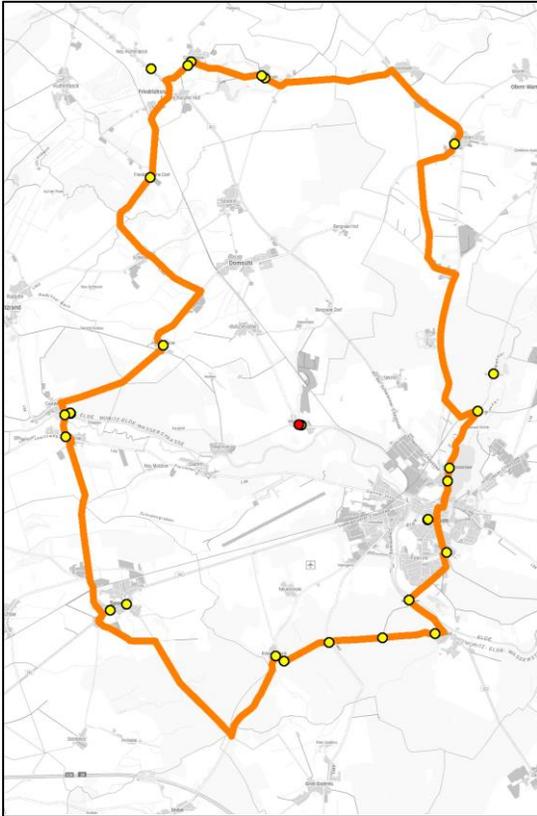
Befahrbarkeit

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

„Rund um Parchim auf den Spuren von Räuber Vieting“ (Nr. 24)

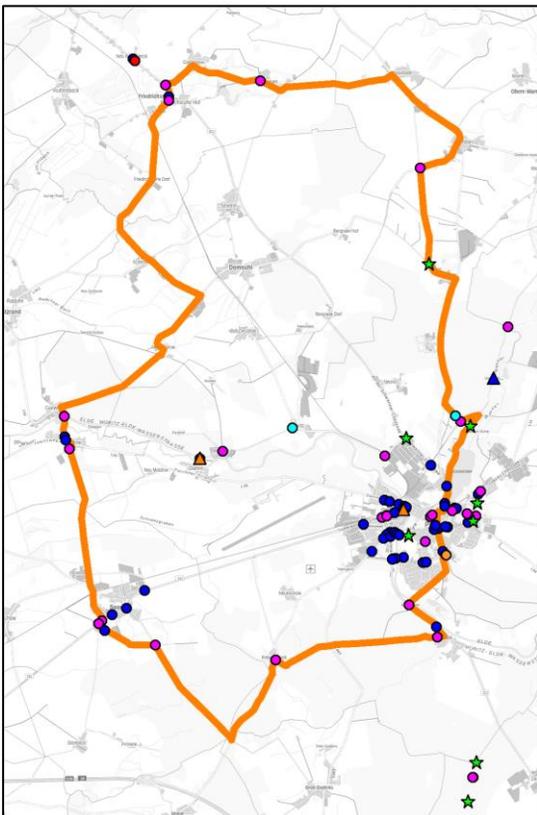


Karte der Begleitinfrastruktur

Dargestellt werden verschiedene Elemente der touristischen Begleitinfrastruktur auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 4 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Abstellanlagen
- Infotafeln, Rastplätze, Schutzhütte, Spielplatz
- Infrastruktur für E-Mobilität, Schlauchomat, Werkzeugstation, etc.
- Sonstiges



Karte der Wegmerkmale

Dargestellt werden weitere Wegmerkmale (wie Beleuchtung, Querungen, Mängel und Gefahrenstellen) auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 10 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Beleuchtung
- Wegweisungsmangel
- unklare Wegführung
- Querungen von Straßen
- Querungen von Bahngleisen
- Gefahrenstellen
- Umlaufschranken
- Poller
- sonstige Engstellen
- ★ einmalige Oberflächenmängel

„Von Parchim nach Lübz zwischen Seen-Radweg und Müritz-Elde-Wasserstraße“ (Nr. 25)



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.

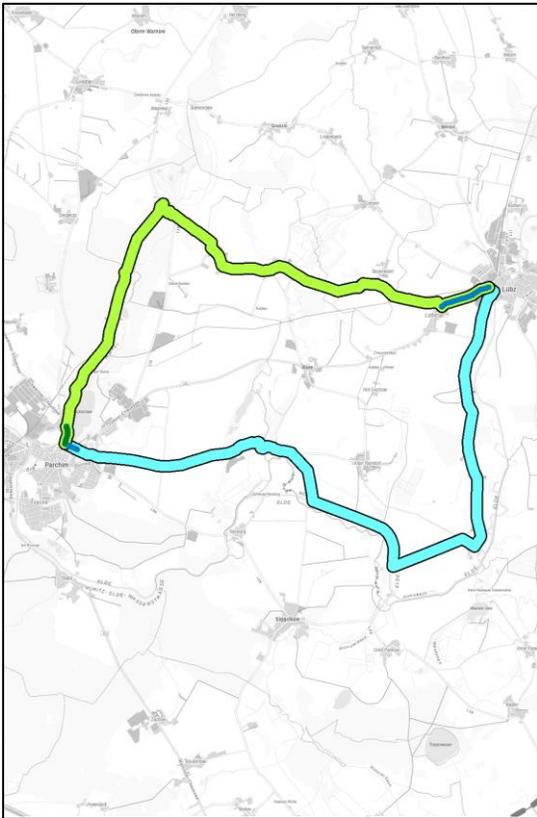
Die 37 km lange Rundtour „Von Parchim nach Lübz zwischen Seen-Radweg und Müritz-Elde-Wasserstraße“ verbindet die beiden Städte Parchim und Lübz miteinander und wird etwa zur Hälfte auf dem Mecklenburgischen Seen-Radweg geführt. Die Tour führt durch Felder, Wiesen und Waldstücke. Reizvoll ist dabei vor allem die Fahrt entlang der Alten Elde.

Besondere touristische Ziele sind die Altstadt von Parchim mit vielen historischen Sehenswürdigkeiten sowie die beschauliche Kleinstadt Lübz an der Müritz-Elde-Wasserstraße mit ihrer Brauerei, dem Planetarium mit Sternwarte sowie dem Amtsturm mit dem Stadtmuseum.

In Burow bietet ein idyllischer Wasserwanderrastplatz Möglichkeiten zum Verweilen, eine Überquerung der Alten Elde ist hier über eine Fuß- und Radfahrbrücke möglich. Auch der Wockersee in Parchim zieht Besucher ans Wasser.

Datenblätter der touristischen Routen

„Von Parchim nach Lübz zwischen Seen-Radweg und Müritz-Elde-Wasserstraße“ (Nr. 25)



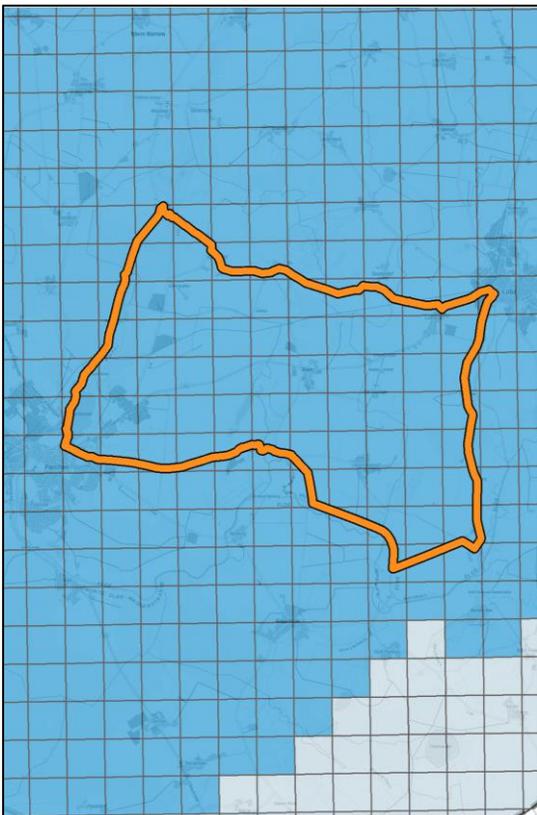
Netzzuordnung der Vorrang- und der primären Basisrouten (Stufe 1)

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

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

Gemeindegrenzen:

Stadt Parchim, Rom, Granzin, Stadt Lübz, Gischow



Potenzialermittlung

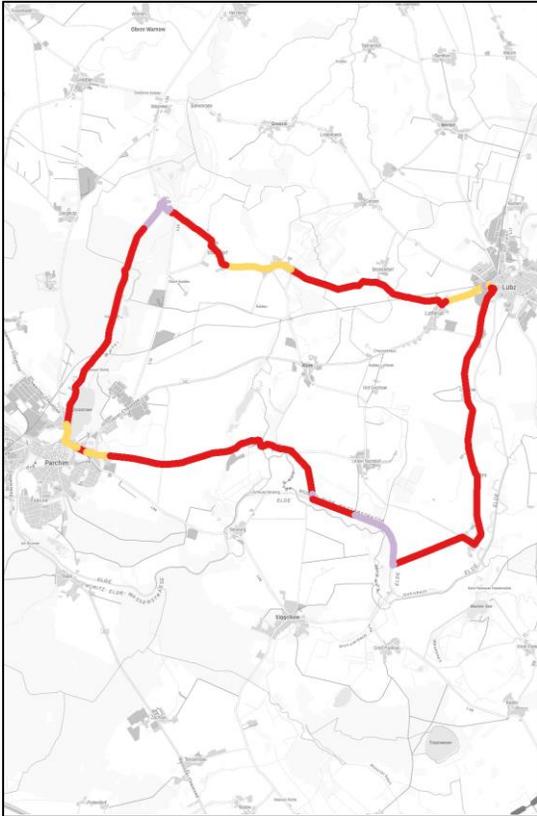
Dargestellt wird das touristische Radverkehrspotenzial (in Radfahrten pro Jahr), das sich ausgehend von Einwohnerzahl, Übernachtungsmöglichkeiten, Sehenswürdigkeiten, Naturschutzgebieten und weiteren Anzugspunkten für den touristischen Radverkehr ergibt.

Hohe Werte bedeuten hohes Potenzial.



Datenblätter der touristischen Routen

„Von Parchim nach Lübz zwischen Seen-Radweg und Müritz-Elde-Wasserstraße“ (Nr. 25)



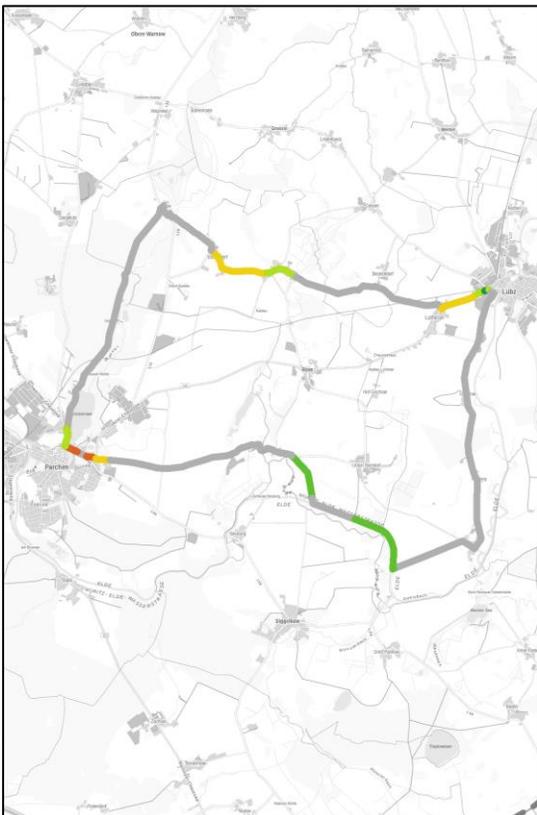
Führungsform

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

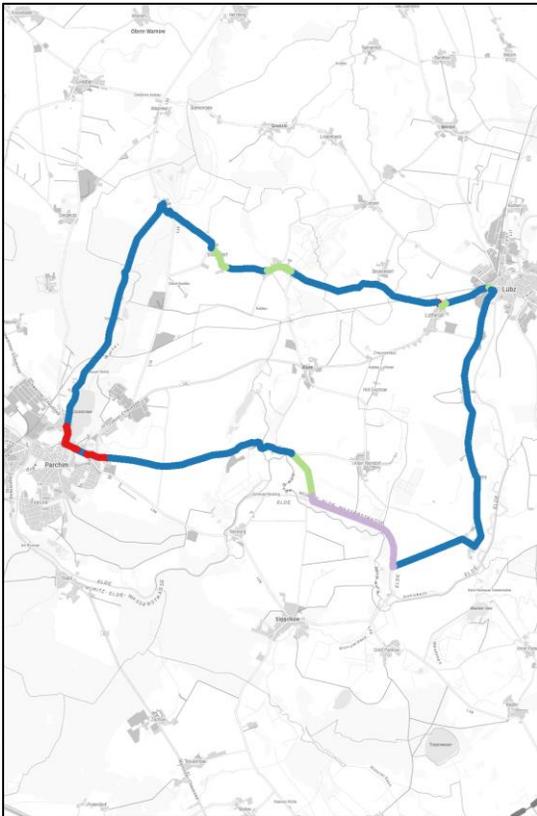
Dargestellt wird die bauliche Breite des Weges, auf dem die Touristische Route verläuft.

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/Wege

Datenblätter der touristischen Routen

„Von Parchim nach Lübz zwischen Seen-Radweg und Müritz-Elde-Wasserstraße“ (Nr. 25)

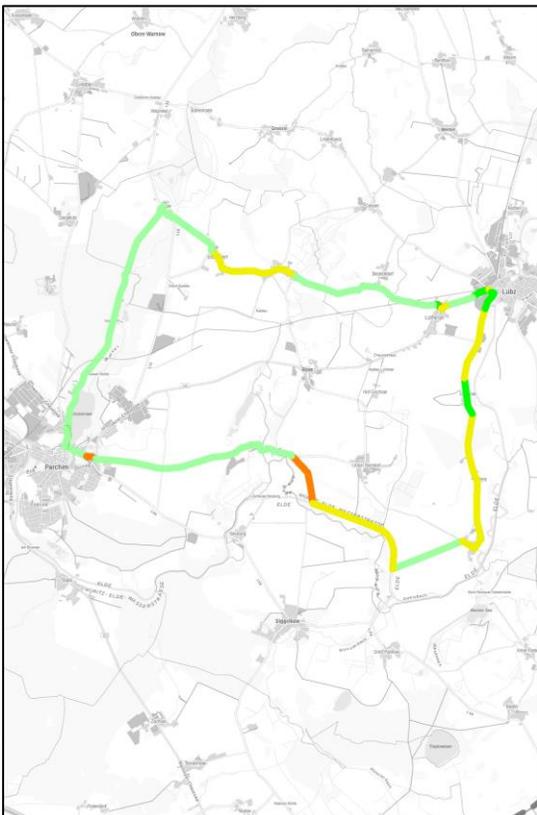


Wegoberfläche

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



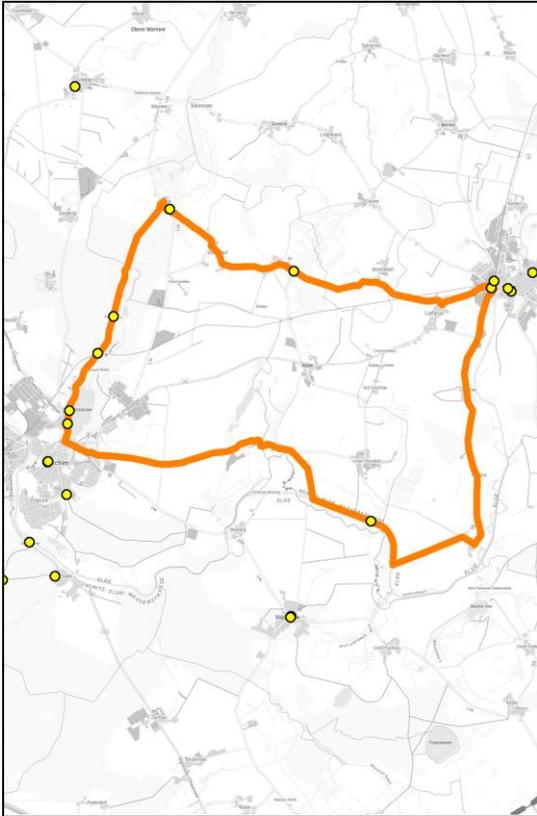
Befahrbarkeit

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

„Von Parchim nach Lübz zwischen Seen-Radweg und Müritz-Elde-Wasserstraße“ (Nr. 25)

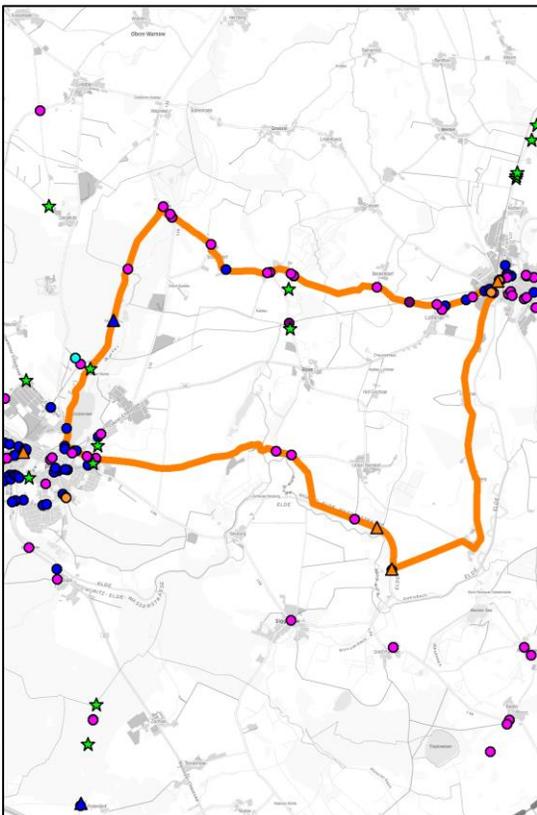


Karte der Begleitinfrastruktur

Dargestellt werden verschiedene Elemente der touristischen Begleitinfrastruktur auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 4 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Abstellanlagen
- Infotafeln, Rastplätze, Schutzhütte, Spielplatz
- Infrastruktur für E-Mobilität, Schlauchomat, Werkzeugstation, etc.
- Sonstiges



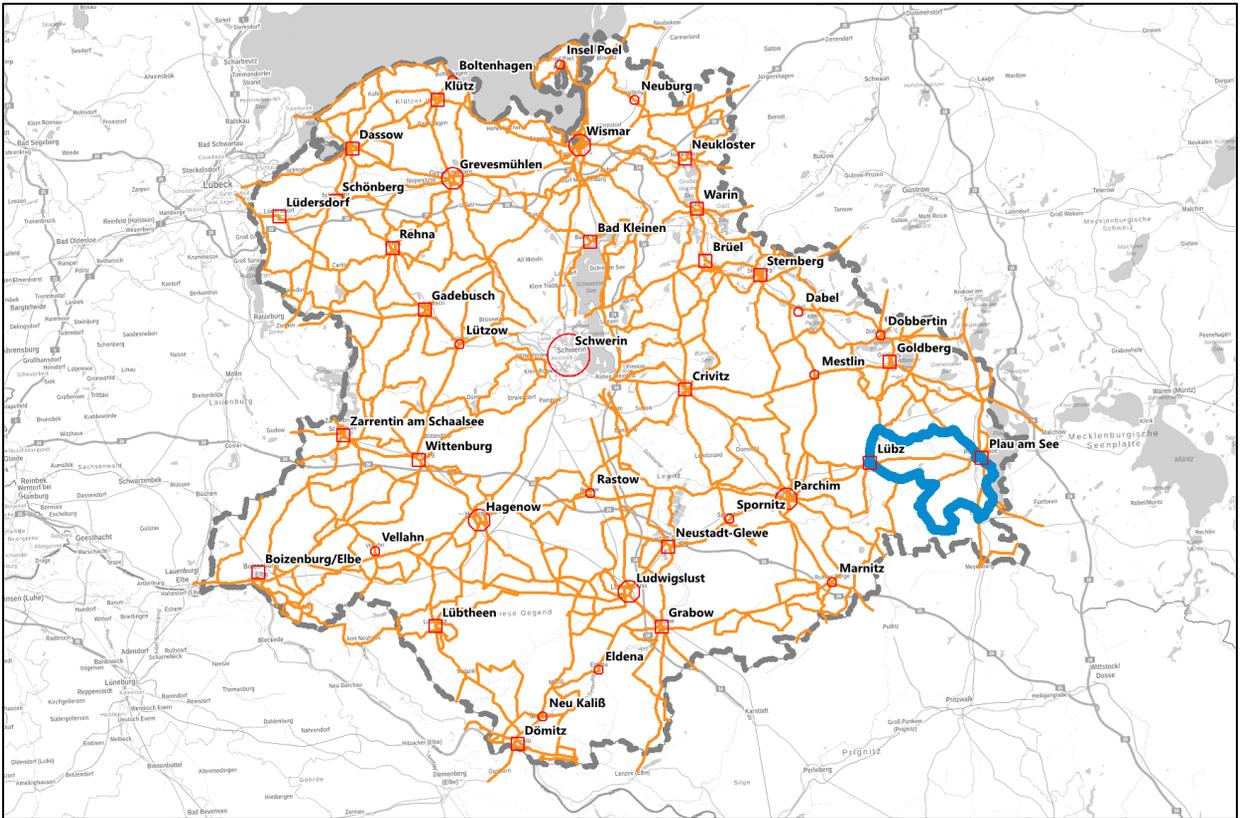
Karte der Wegmerkmale

Dargestellt werden weitere Wegmerkmale (wie Beleuchtung, Querungen, Mängel und Gefahrenstellen) auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 10 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Beleuchtung
- Wegweisungsmangel
- unklare Wegführung
- Querungen von Straßen
- Querungen von Bahngleisen
- Gefahrenstellen
- Umlaufschranken
- Poller
- sonstige Engstellen
- ★ einmalige Oberflächenmängel

„Lehm- + Backsteinstraße“ (Nr. 26)



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.

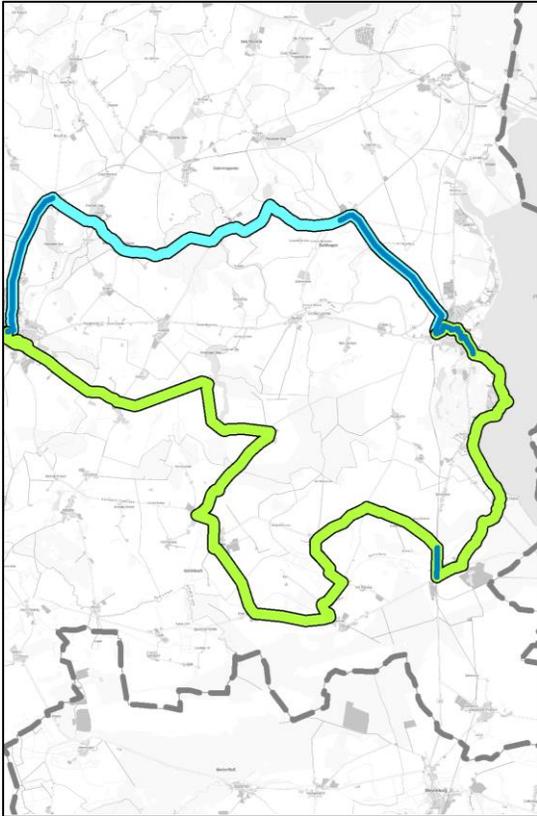
Im Rahmen der Bestandserfassung im Jahr 2020 wurden anhand standardisierter Bewertungskategorien Daten zum Ausbaustandard und -zustand aufgenommen. Die Ergebnisse der tagestouristischen Potentialermittlung ergänzen diese Darstellungen.

Westlich der Mecklenburgischen Großseenlandschaft hat sich die **68 km lange** touristische Ferienstraße „Lehm- + Backsteinstraße“ mit und für die Menschen der Region entwickelt. Besucher können die typisch mecklenburgischen, eiszeitgeprägten Landschaften, die kleinen alten Dörfer und die Natur über Plau am See, Lütz und Ganzlin erschließen.

Besondere touristische Ziele sind die Alte Brennerei in Ganzlin, das Lehmmuseum in Gnevsdorf und das Industriedenkmal „Ziegelei Benzin“. Die Altstadt Lütz lockt Kulturinteressierte mit historischen Sehenswürdigkeiten, Kuppentin mit einer der ältesten Dorfkirchen Mecklenburgs. Auch das kleinste Dorf in Deutschland, Charlottenhof, liegt hier.

Ins Wasser kommt man am Badeseesee Kritzow und an den Badestelle in Passow und am Daschower See. Zudem lohnt sich ein Abstecher zur Bobziner Schleuse (mit 6,90 m Wasserhub) und in den Kräutergarten Wangelin mit Lehr- und Erlebnisgarten.

„Lehm- + Backsteinstraße“ (Nr. 26)



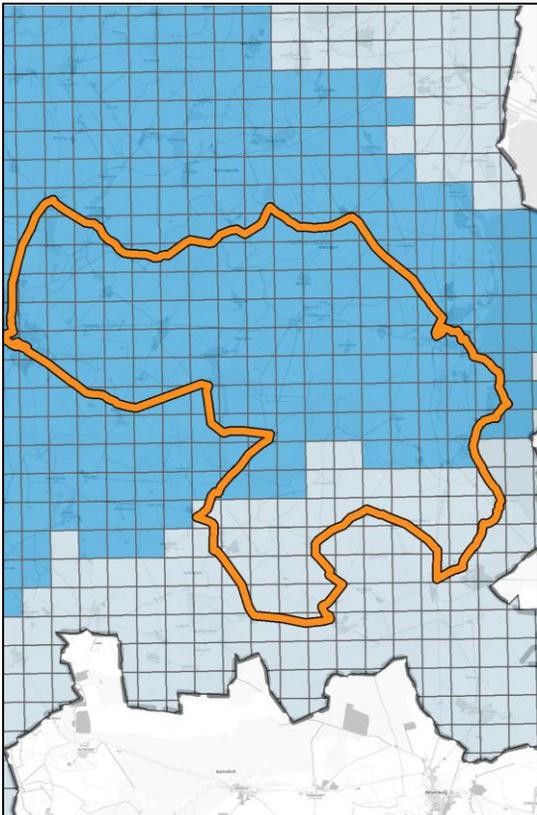
Netzzuordnung der Vorrang- und der primären Basisrouten (Stufe 1)

- Vorrangroutennetz für
 - Alltagsradverkehr (green line)
 - Radtourismus (light green line)
- Basisroutennetz für
 - Alltagsradverkehr (blue line)
 - Radtourismus (cyan line)
- Keine Netzkategorie (nicht zugeordnete Strecken) (orange line)

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

Gemeindegrenzen:

Stadt Plau am See, Ganzlin, Gehlsbach, Kritzow, Stadt Lübz, Passow, Gallin-Kuppentin, Barkhagen



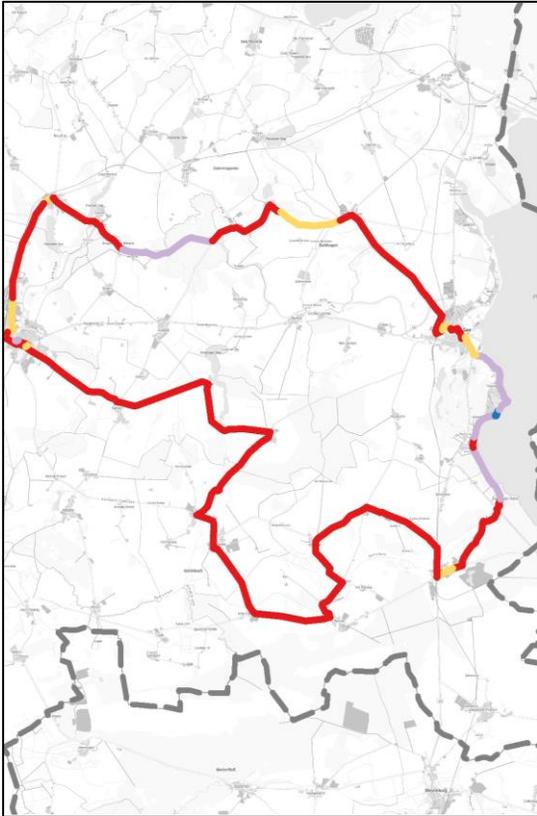
Potenzialermittlung

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

Hohe Werte bedeuten hohes Potenzial.



„Lehm- + Backsteinstraße“ (Nr. 26)



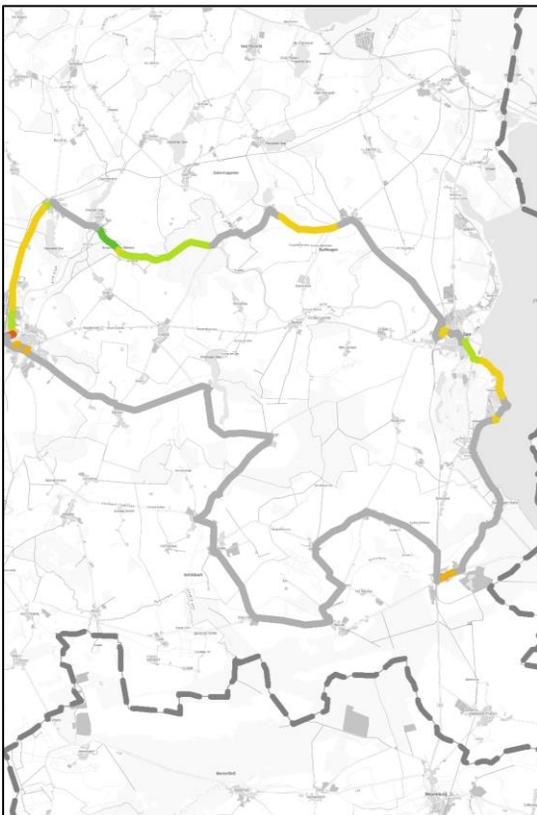
Führungsform

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



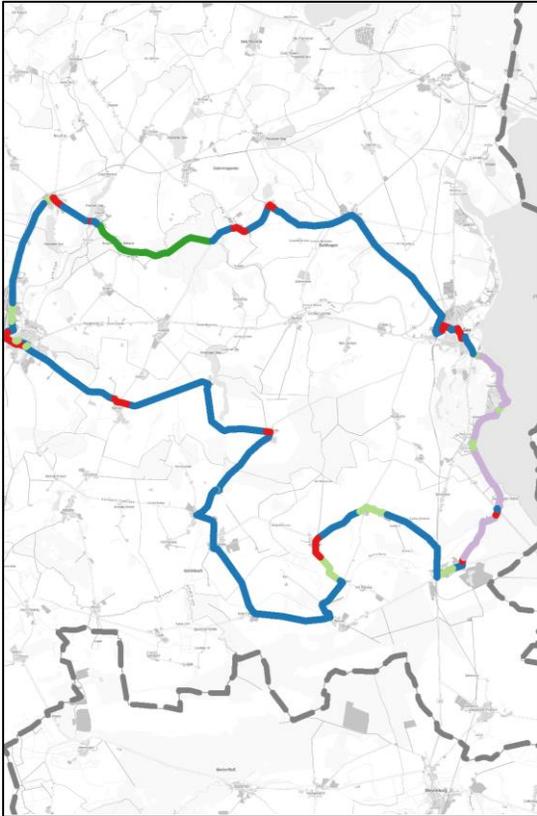
Wegebreite

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/Wege

„Lehm- + Backsteinstraße“ (Nr. 26)

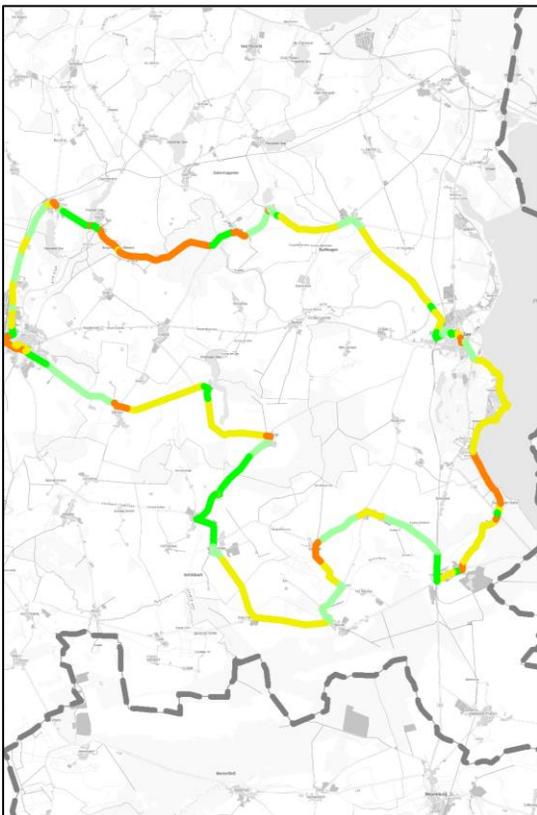


Wegoberfläche

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

Dabei werden die 6 nachstehenden Kategorien unterschieden:

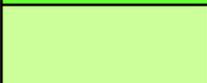
	Asphalt
	Beton (Guss und Platten)
	Wassergebundene Decke
	Platten / Pflaster / Naturstein
	Holz, Stahl
	Rasengittersteine, Sand, Schotter, Kopfsteinpflaster



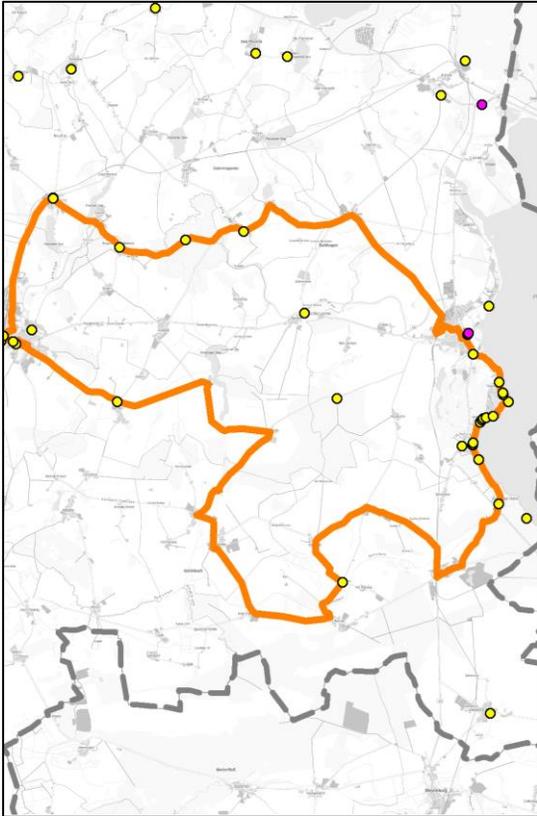
Befahrbarkeit

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

„Lehm- + Backsteinstraße“ (Nr. 26)

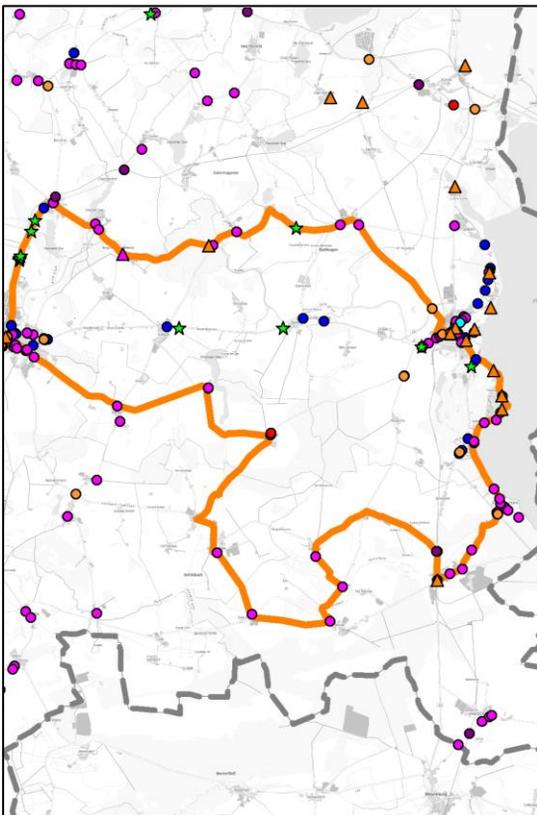


Karte der Begleitinfrastruktur

Dargestellt werden verschiedene Elemente der touristischen Begleitinfrastruktur auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 4 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Abstellanlagen
- Infotafeln, Rastplätze, Schutzhütte, Spielplatz
- Infrastruktur für E-Mobilität, Schlauchomat, Werkzeugstation, etc.
- Sonstiges



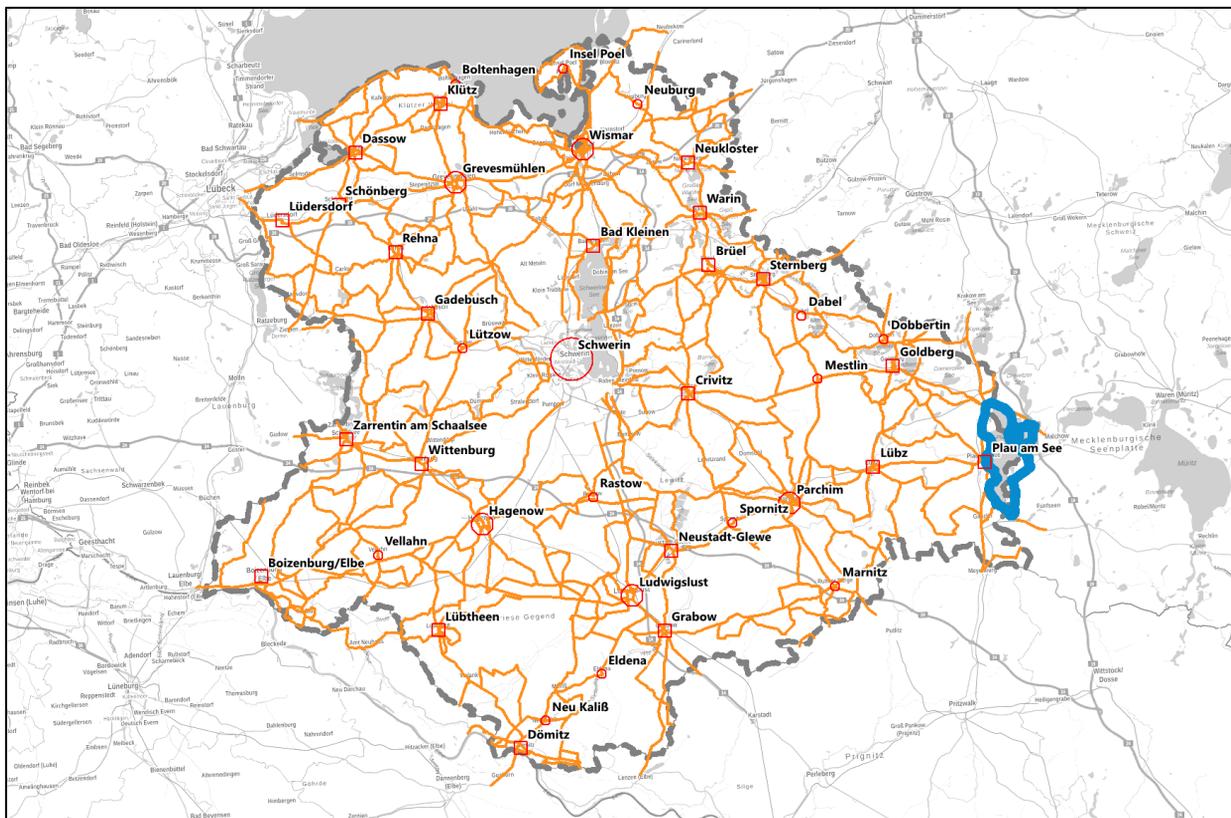
Karte der Wegmerkmale

Dargestellt werden weitere Wegmerkmale (wie Beleuchtung, Querungen, Mängel und Gefahrenstellen) auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 10 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Beleuchtung
- Wegweisungsmangel
- unklare Wegführung
- Querungen von Straßen
- Querungen von Bahngleisen
- Gefahrenstellen
- Umlaufschranken
- Poller
- sonstige Engstellen
- ★ einmalige Oberflächenmängel

„Rund um den Plauer See“ (Nr. 27)



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.

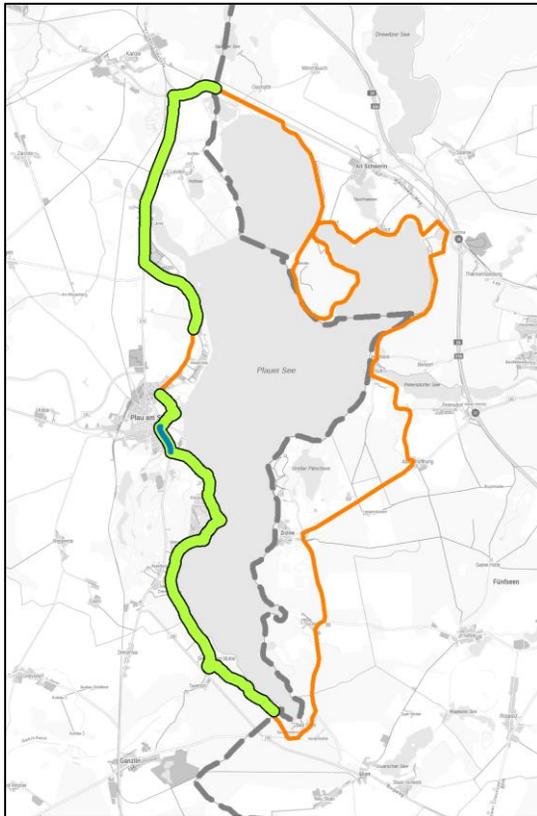
Im Rahmen der Bestandserfassung im Jahr 2020 wurden anhand standardisierter Bewertungskategorien Daten zum Ausbaustandard und -zustand aufgenommen. Die Ergebnisse der tagestouristischen Potentialermittlung ergänzen diese Darstellungen.

Die 51 km lange Rundtour „Rund um den Plauer See“ führt durch verschiedene Uferlandschaften. Im Naturschutzgebiet „Nordufer Plauer See“ lassen sich majestätisch kreisende Seeadler, rastende Kraniche, Kormorane, Wildgänse und Enten beobachten. Der Luftkurort Plau am See bietet vielfältige Erholungsmöglichkeiten zu Fuß, per Rad und zu Wasser.

Besondere touristische Ziele sind der mittelalterliche Stadtkern und der Burgturm von 1550, das Wahrzeichen von Plau am See, die restaurierten Seilhubbrücke an der Müritz-Elde-Wasserstraße und die „Hühnerleiter“ über die Plauer Schleuse. In Zislow gibt es einen alten Hafen und einen Campingplatz, in der Kapelle werden Ausstellungen und Konzerte gegeben.

Der Aussichtsturm „Moorochse“ im NSG „Nordufer Plauer See“ eröffnet einen weiten Blick über das 314 ha große Moor- und Sumpfgebiet. Naturinteressierte kommen in der Schäumkerei in Quetzin sowie im Eisvogeltal und Bärenwald bei Bad Stuer auf ihre Kosten.

„Rund um den Plauer See“ (Nr. 27)



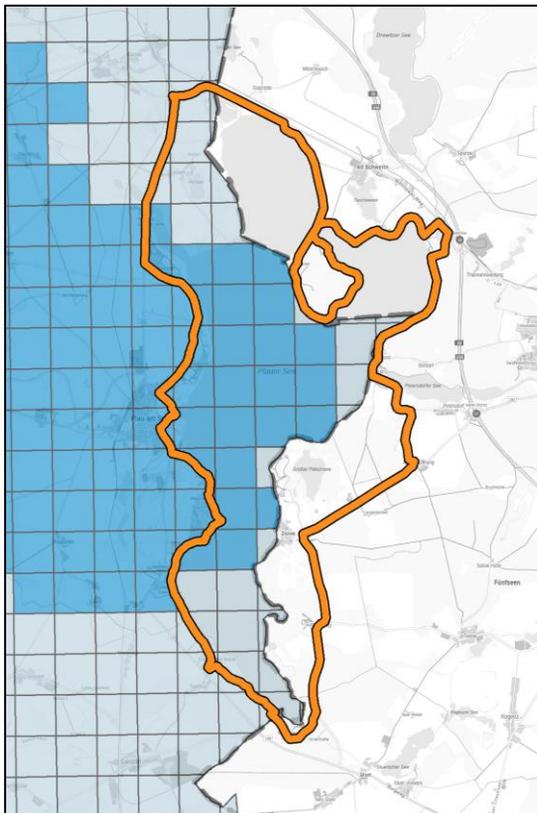
Netzzuordnung der Vorrang- und der primären Basisrouten (Stufe 1)

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

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

Gemeindegrenzen:

Stadt Plau am See, Ganzlin



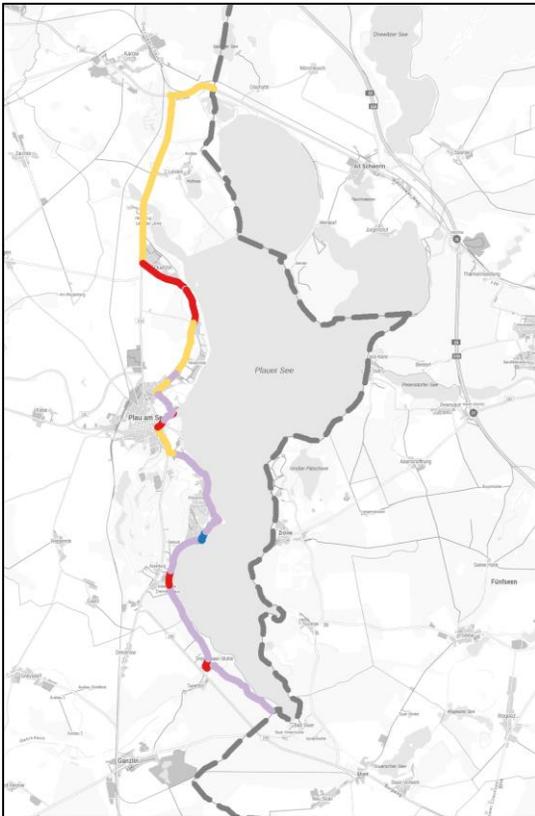
Potenzialermittlung

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

Hohe Werte bedeuten hohes Potenzial.



„Rund um den Plauer See“ (Nr. 27)



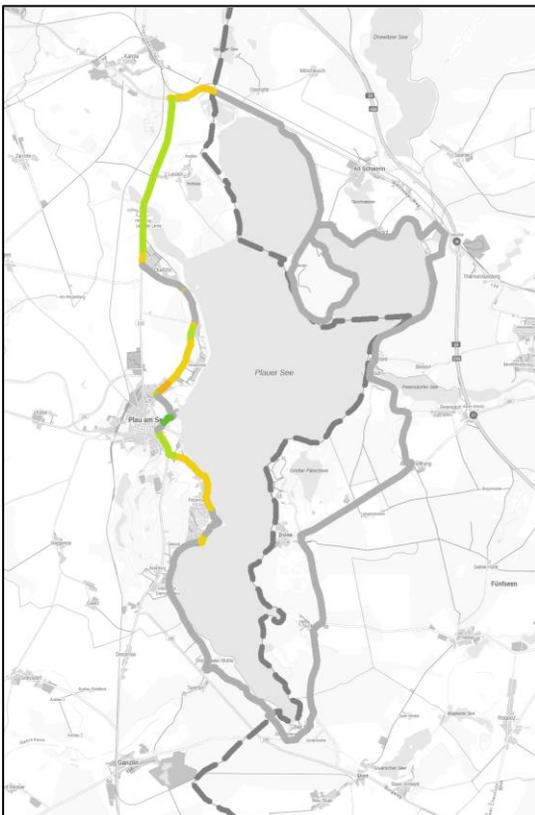
Führungsform

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



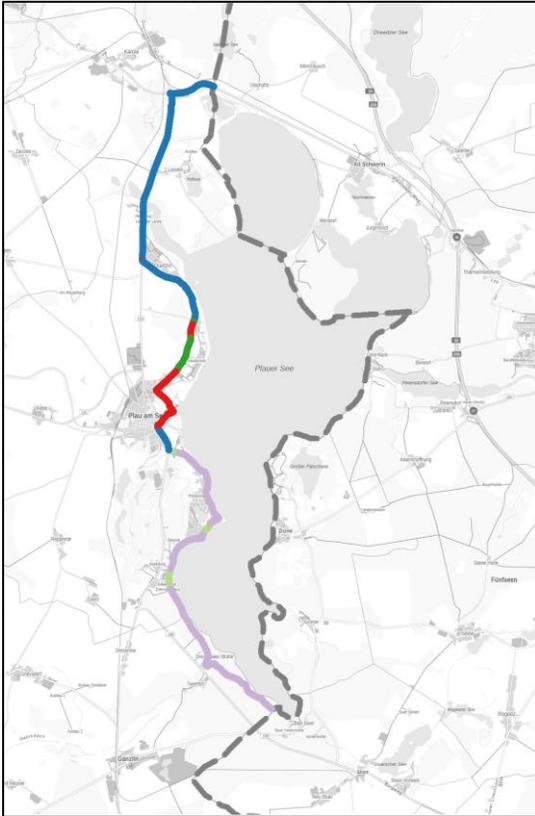
Wegebreite

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/Wege

„Rund um den Plauer See“ (Nr. 27)

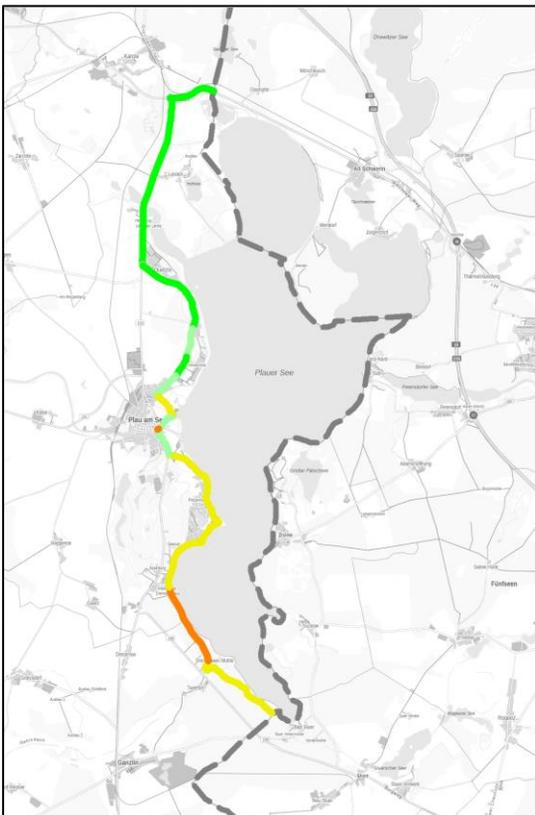


Wegoberfläche

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



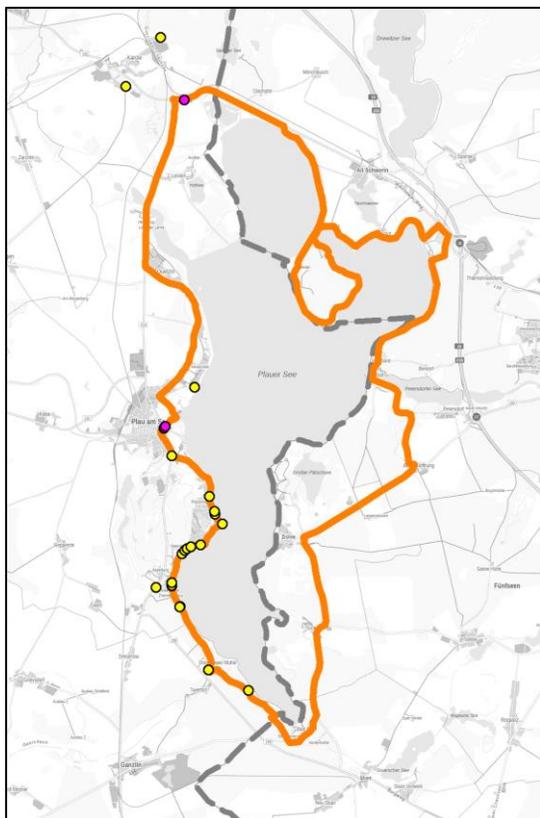
Befahrbarkeit

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

„Rund um den Plauer See“ (Nr. 27)

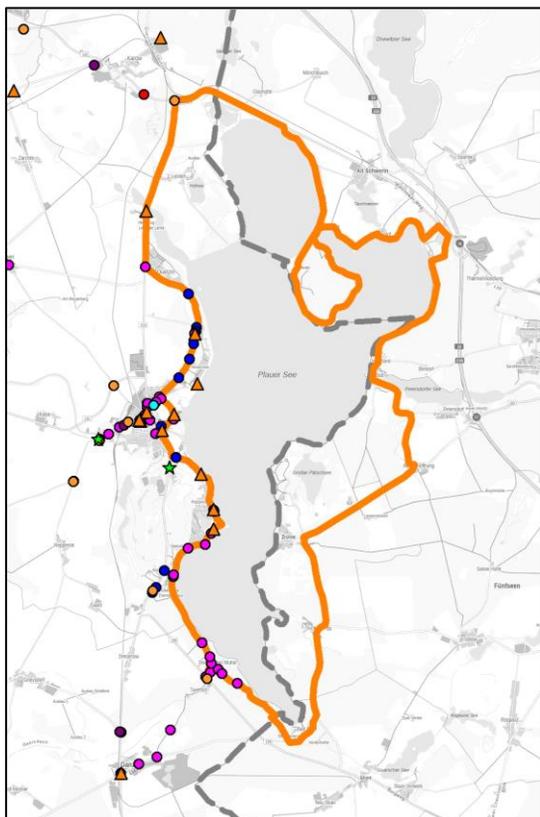


Karte der Begleitinfrastruktur

Dargestellt werden verschiedene Elemente der touristischen Begleitinfrastruktur auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 4 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Abstellanlagen
- Infotafeln, Rastplätze, Schutzhütte, Spielplatz
- Infrastruktur für E-Mobilität, Schlauchomat, Werkzeugstation, etc.
- Sonstiges



Karte der Wegmerkmale

Dargestellt werden weitere Wegmerkmale (wie Beleuchtung, Querungen, Mängel und Gefahrenstellen) auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 10 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Beleuchtung
- Wegweisungsmangel
- unklare Wegführung
- Querungen von Straßen
- Querungen von Bahngleisen
- Gefahrenstellen
- Umlaufschranken
- Poller
- sonstige Engstellen
- ★ einmalige Oberflächenmängel

„Durch die Schwinker Heide“ (Nr. 28)



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.

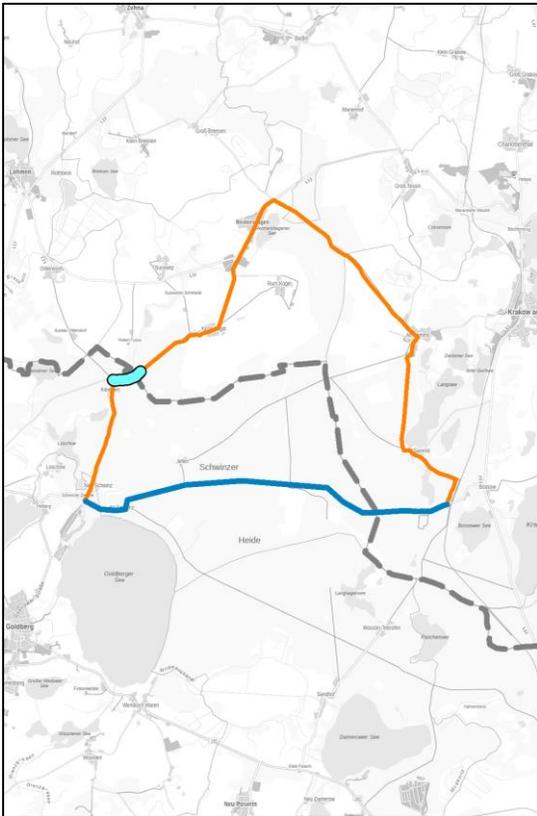
Im Rahmen der Bestandserfassung im Jahr 2020 wurden anhand standardisierter Bewertungskategorien Daten zum Ausbaustandard und -zustand aufgenommen. Die Ergebnisse der tagestouristischen Potentialermittlung ergänzen diese Darstellungen.

Mitten im Herzen der Mecklenburgischen Seenplatte erstreckt sich der Naturpark „Nossentiner / Schwinker Heide“ mit versteckten Seen, geheimnisvollen Mooren, artenreichen Trockenrasen, Bächen und große Wasserflächen. Die Schwinker Heide mit ihren ausgedehnten Kiefernwäldern, Seen und ruhigen Dörfern bietet ein hervorragendes Umfeld zum Erholen und Entspannen.

Besondere touristische Ziele auf der **27 km langen** Tour „Durch die Schwinker Heide“ sind Krakow am See mit dem 28 m hohen Aussichtsturm mit wunderschönem Blick über den Krakower See, die Fischräucherei in Neu-Schwintz und Alt Sammit mit einer kleinen restaurierten Dorfkirche und einem Schloss aus dem 19. Jh..

Sehenswert sind auch die Dörfer Kirch Kogel und Jellen. In Reimershagen gibt es ein Heuhotel, eine Infostelle, einen Fahrradverleih und die Badestelle am Reimershagener See.

„Durch die Schwinzer Heide“ (Nr. 28)



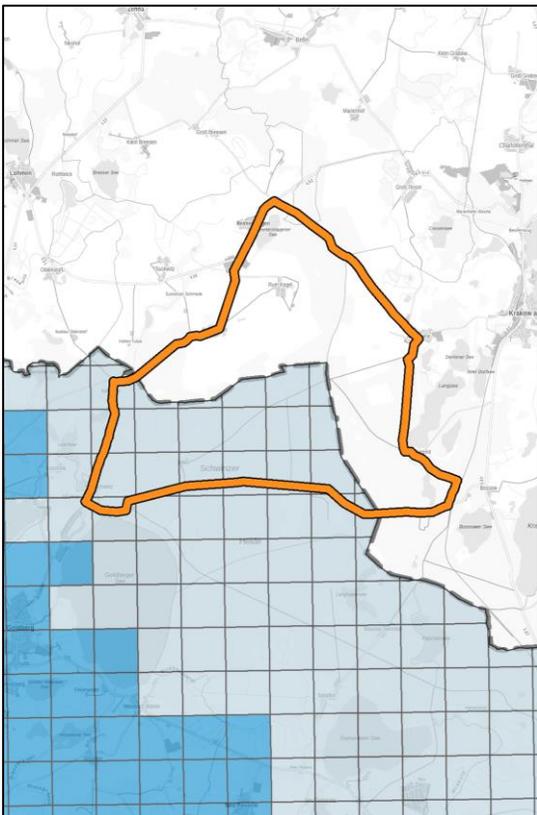
Netzzuordnung der Vorrang- und der primären Basisrouten (Stufe 1)

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

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

Gemeindegrenzen:

Dobbertin, Stadt Goldberg



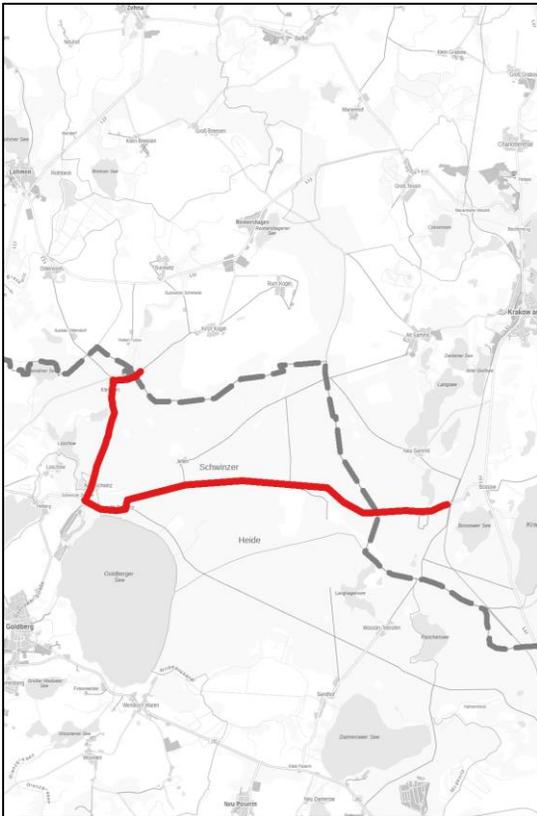
Potenzialermittlung

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

Hohe Werte bedeuten hohes Potenzial.



„Durch die Schwinzer Heide“ (Nr. 28)



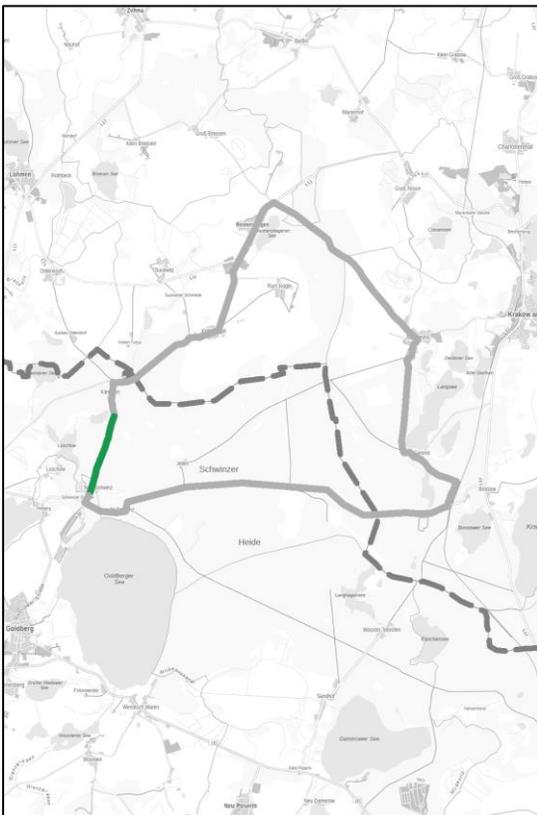
Führungsform

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



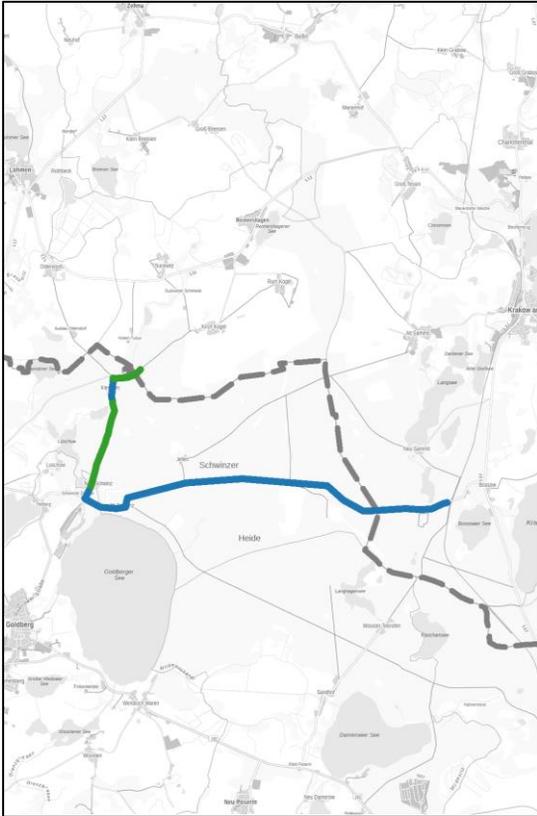
Wegebreite

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/Wege

„Durch die Schwinzer Heide“ (Nr. 28)

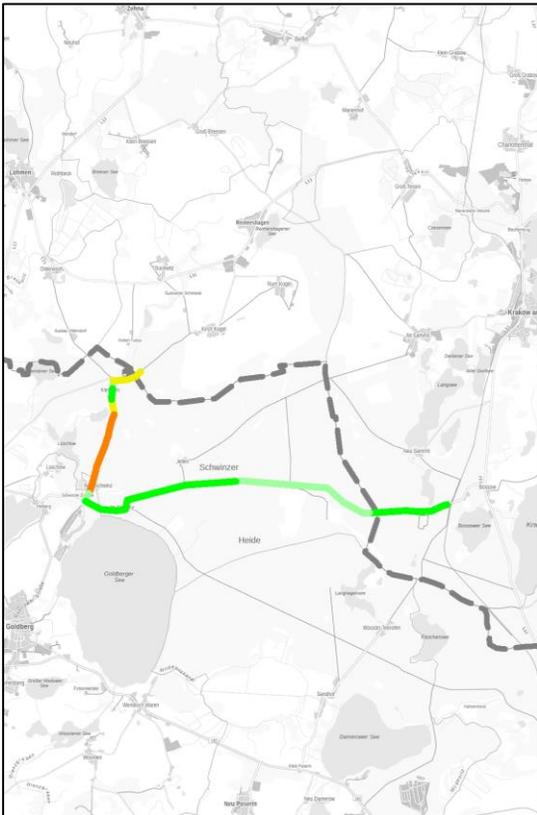


Wegoberfläche

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

„Durch die Schwinzer Heide“ (Nr. 28)

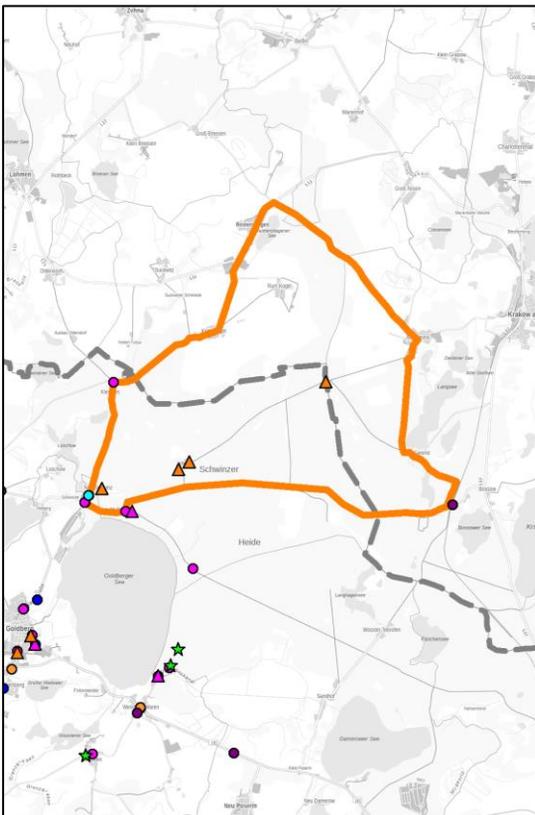


Karte der Begleitinfrastruktur

Dargestellt werden verschiedene Elemente der touristischen Begleitinfrastruktur auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 4 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Abstellanlagen
- Infotafeln, Rastplätze, Schutzhütte, Spielplatz
- Infrastruktur für E-Mobilität, Schlauchomat, Werkzeugstation, etc.
- Sonstiges



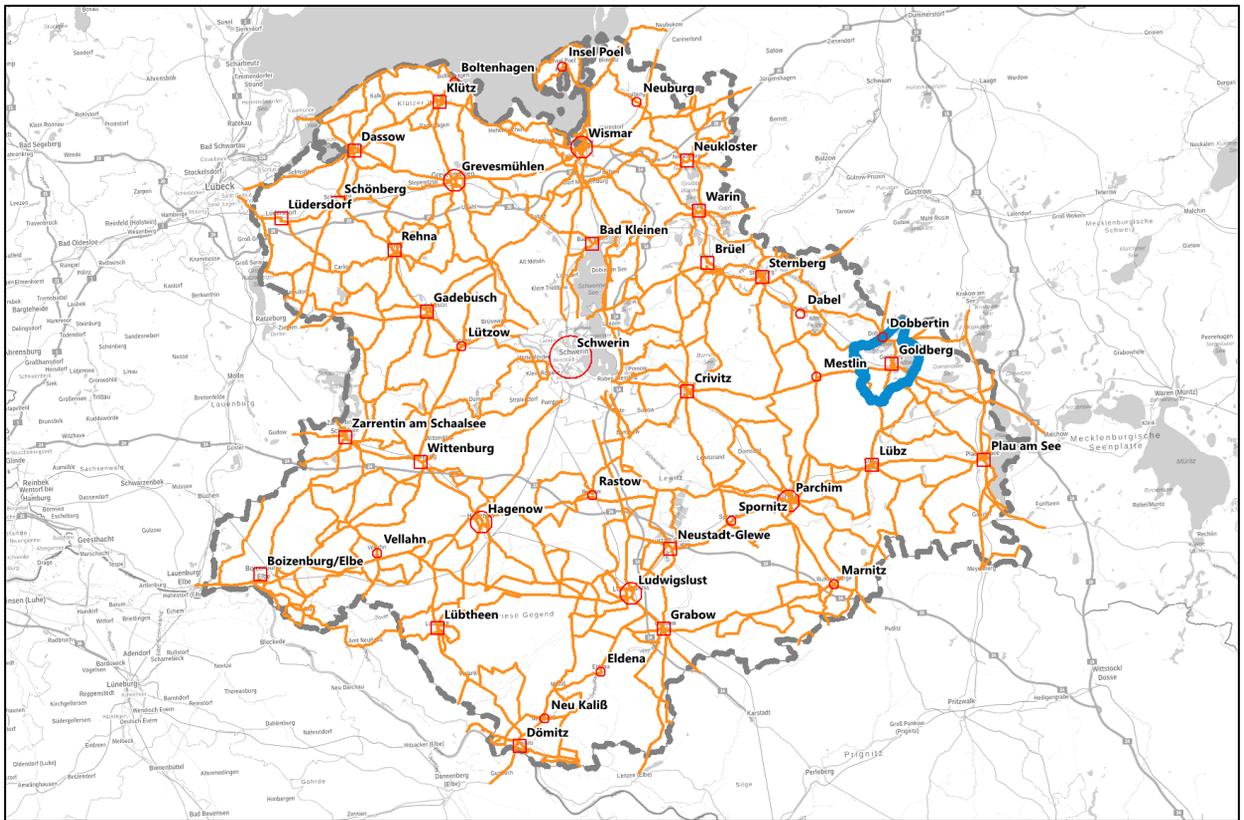
Karte der Wegmerkmale

Dargestellt werden weitere Wegmerkmale (wie Beleuchtung, Querungen, Mängel und Gefahrenstellen) auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 10 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Beleuchtung
- Wegweisungsmangel
- unklare Wegführung
- Querungen von Straßen
- Querungen von Bahngleisen
- Gefahrenstellen
- Umlaufschranken
- Poller
- sonstige Engstellen
- ★ einmalige Oberflächenmängel

„Entlang des Goldberger und Dobbertiner Sees zu den Langenhägener Seewiesen“ (Nr. 29)



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.

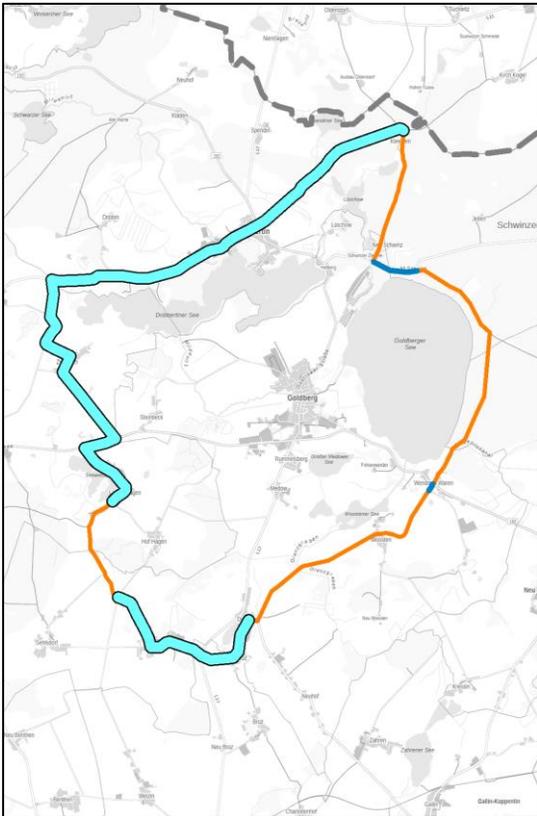
Schon von weitem grüßt die in Mecklenburg einzige zweitürmige Klosterkirche in Dobbertin, die auf der **36 km langen** Rundtour „Entlang des Goldberger und Dobbertiner Sees zu den Langenhägener Seewiesen“ oft zur Orientierung dient. Die „Langenhägener Seewiesen“ – einer der größten Kranichschlafplätze in Mecklenburgs Binnenland – sind ein weiterer Höhepunkt der Tour.

Besondere touristische Ziele finden sich in Dobbertin, Mecklenburgs einzigem Klosterdorf mit fast vollständig erhaltener Klosteranlage und Klosterpark. Fischliebhaber werden die Fischräucherei in Neu Schwinz lieben, Wassernixen den Badestrand am Goldberger See.

Abstecher lohnen sich nach Goldberg (Fachwerkhäuser, Stadtkirche und Goldberger Museum in der alten Wassermühle), nach Kläden (typisches Walddorf mit Wildgans-Gehege und den riesigen Klädener Stieleichen) und zum Naturlehrpfad im Mildnitzdurchbruchstal.

Datenblätter der touristischen Routen

„Entlang des Goldberger und Dobbertiner Sees zu den Langenhägener Seewiesen“ (Nr. 29)



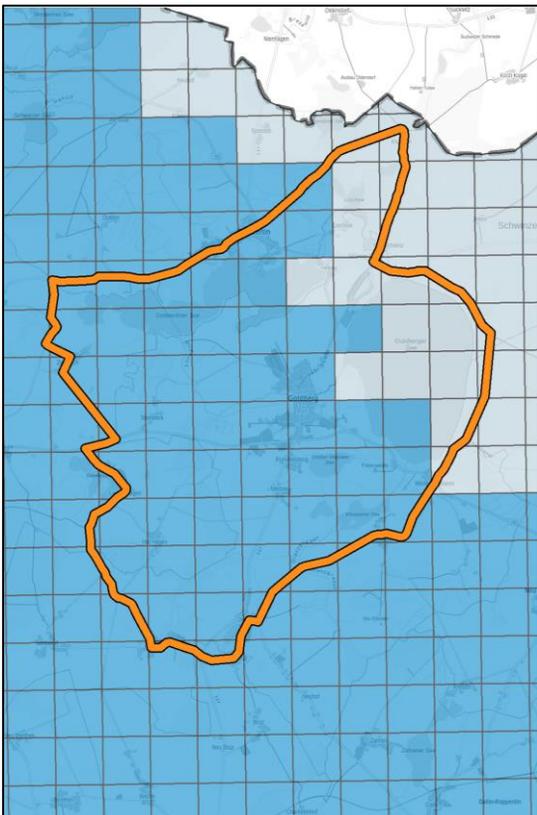
Netzzuordnung der Vorrang- und der primären Basisrouten (Stufe 1)

- Vorrangroutennetz für
 - Alltagsradverkehr (green line)
 - Radtourismus (light green line)
- Basisroutennetz für
 - Alltagsradverkehr (blue line)
 - Radtourismus (cyan line)
- Keine Netzategorie (nicht zugeordnete Strecken) (orange line)

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

Gemeindegrenzen:

Dobbertin, Stadt, Goldberg, Neu Poserin, Passow, Techentin



Potenzialermittlung

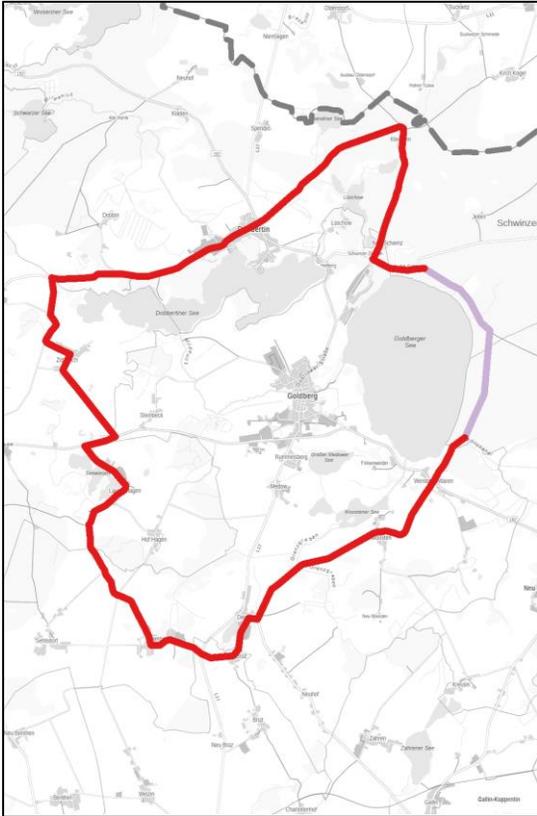
Dargestellt wird das touristische Radverkehrspotenzial (in Radfahrten pro Jahr), das sich ausgehend von Einwohnerzahl, Übernachtungsmöglichkeiten, Sehenswürdigkeiten, Naturschutzgebieten und weiteren Anzugspunkten für den touristischen Radverkehr ergibt.

Hohe Werte bedeuten hohes Potenzial.



Datenblätter der touristischen Routen

„Entlang des Goldberger und Dobbertiner Sees zu den Langenhägener Seewiesen“ (Nr. 29)



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

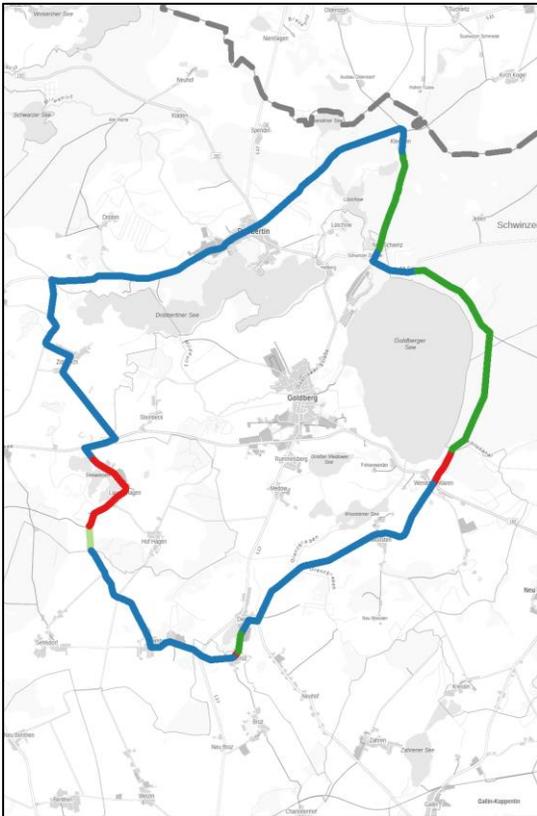
Dargestellt wird die bauliche Breite des Weges, auf dem die Touristische Route verläuft.

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/Wege

Datenblätter der touristischen Routen

„Entlang des Goldberger und Dobbertiner Sees zu den Langenhägener Seewiesen“ (Nr. 29)

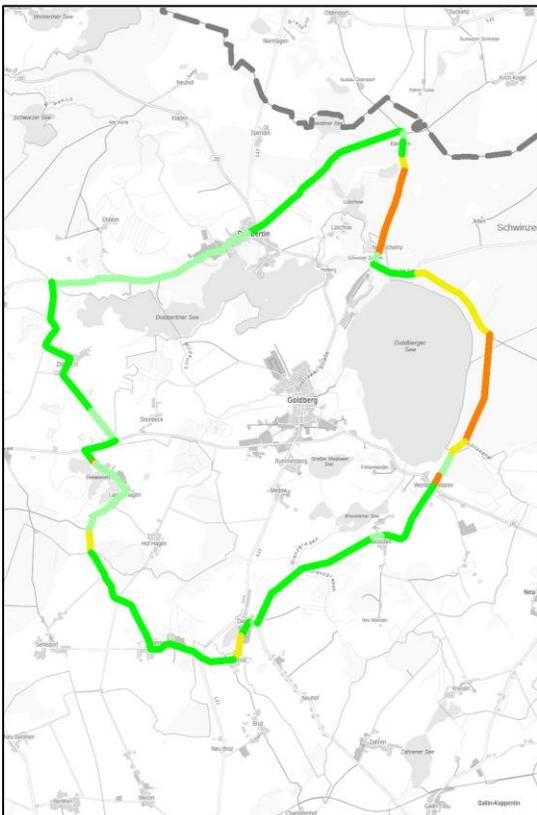


Wegoberfläche

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



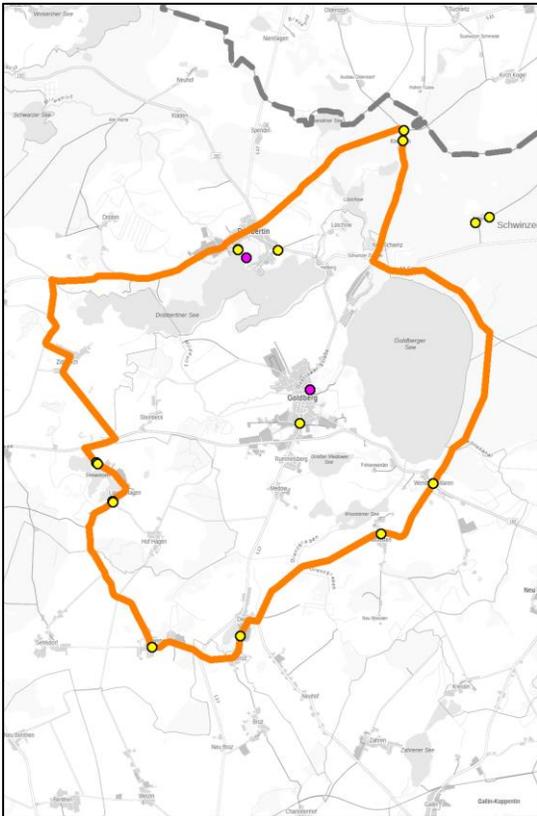
Befahrbarkeit

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

„Entlang des Goldberger und Dobbertiner Sees zu den Langenhägener Seewiesen“ (Nr. 29)

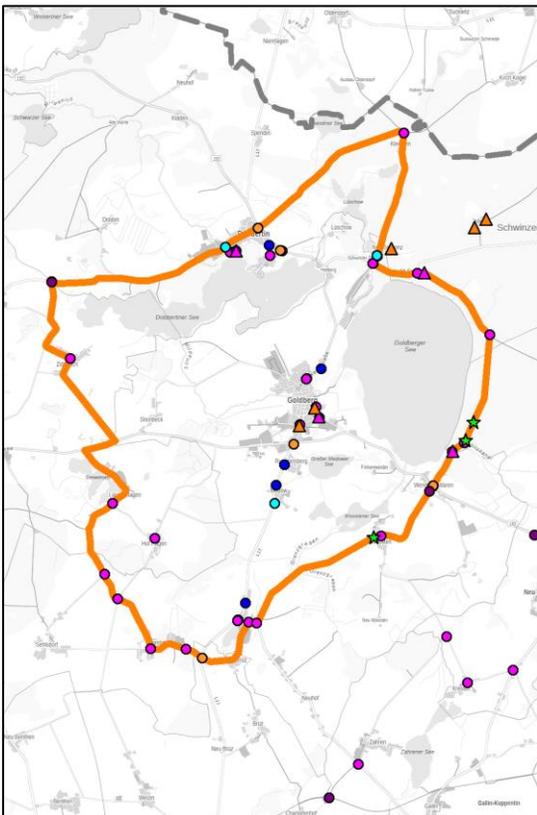


Karte der Begleitinfrastruktur

Dargestellt werden verschiedene Elemente der touristischen Begleitinfrastruktur auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 4 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Abstellanlagen
- Infotafeln, Rastplätze, Schutzhütte, Spielplatz
- Infrastruktur für E-Mobilität, Schlauchomat, Werkzeugstation, etc.
- Sonstiges



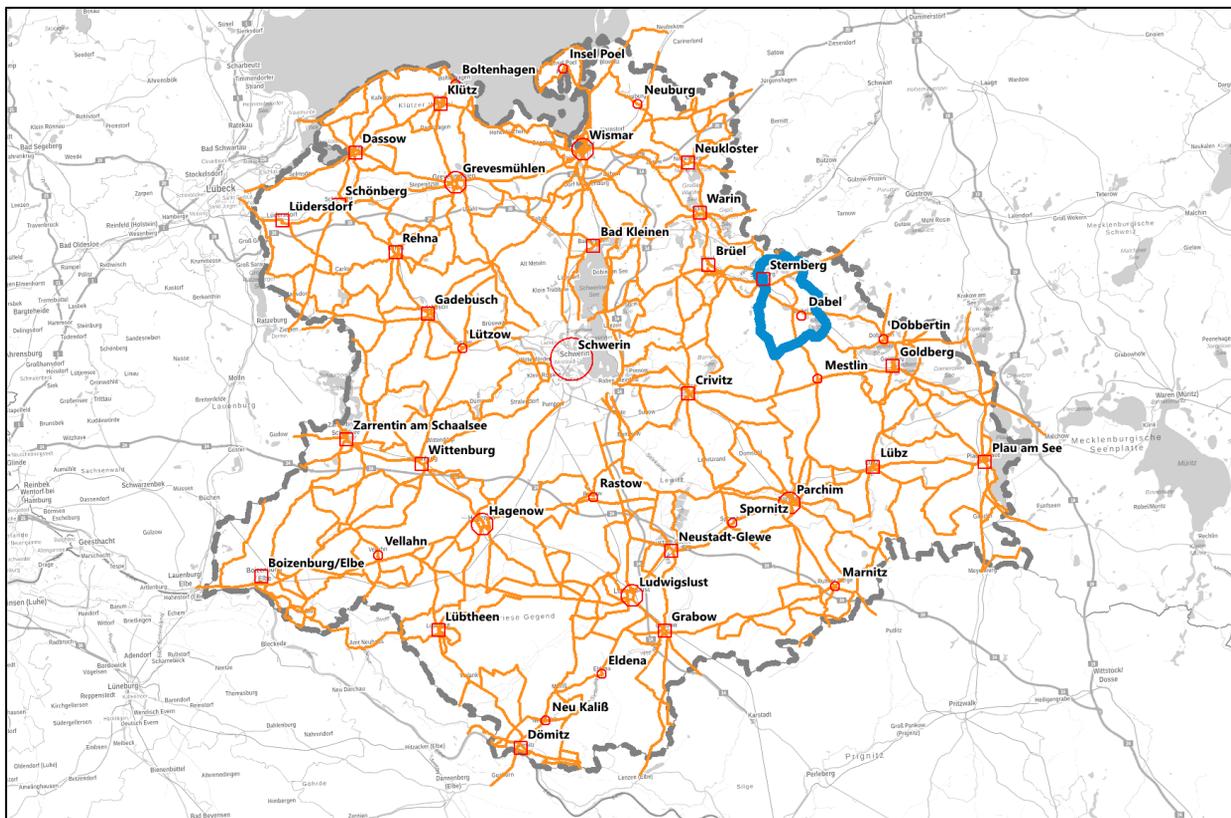
Karte der Wegmerkmale

Dargestellt werden weitere Wegmerkmale (wie Beleuchtung, Querungen, Mängel und Gefahrenstellen) auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 10 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Beleuchtung
- Wegweisungsmangel
- unklare Wegführung
- Querungen von Straßen
- Querungen von Bahngleisen
- Gefahrenstellen
- Umlaufschranken
- Poller
- sonstige Engstellen
- ★ einmalige Oberflächenmängel

„Auf den Spuren der Slawen im Sternberger Seengebiet“ (Nr. 30)



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.

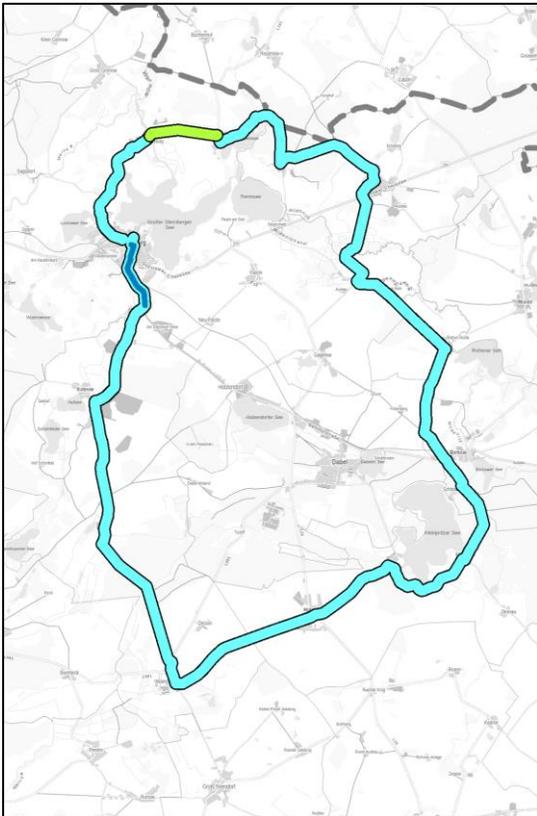
Die Sternberger Seenlandschaft sorgt mit ihren Seen und Hügeln für Erholung und Abwechslung. Naturfreunde finden in den vielen Schutzgebieten Möglichkeiten zur Beobachtung von Kormoran, Fischadler und Wild und zur Sichtung prächtiger Orchideen.

Besondere touristische Ziele auf der **43 km langen Tour „Auf den Spuren der Slawen im Sternberger Seengebiet“** sind der idyllische Erholungsort Sternberg mit Fachwerkhäusern, mittelalterlichem Stadtkern, Stadtmauer, Stadttor und dem Heimatmuseum, das Archäologische Freilichtmuseum in Groß Raden und das größte Wasserkraftwerk Meckelnburgs in Zülow.

Aktive sind im Kanu-Camp an der Mildnitz in der Sternberger Burg gut aufgehoben, Romantiker im Warnowdurchbruchstal. Das Museumsdorf Kobrow II mit Dorfschmiede und Museumscafé zeigt eine Sammlung von Kutschen, Schlitten und Wagen.

Verweilmöglichkeiten gibt es am Klein Pritzer See in Schlowe, Klein Pritz und Kukuk.

„Auf den Spuren der Slawen im Sternberger Seengebiet“ (Nr. 30)



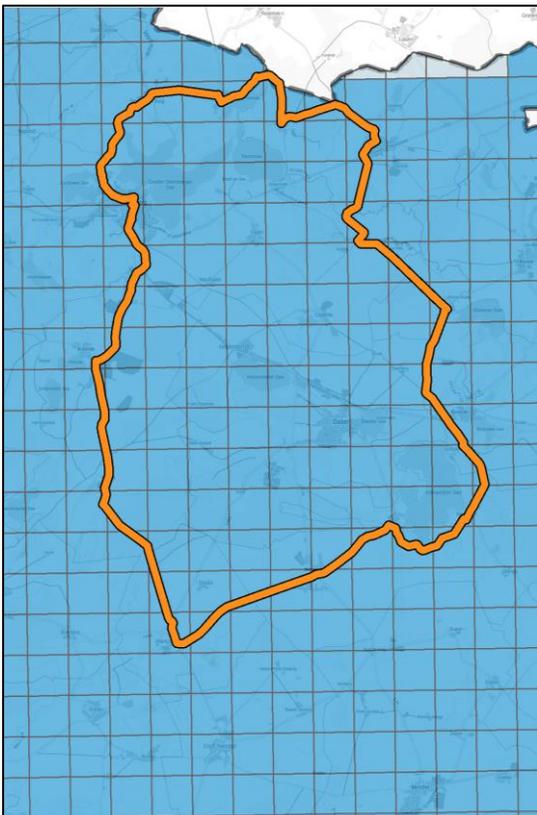
Netzzuordnung der Vorrang- und der primären Basisrouten (Stufe 1)

- Vorrangroutennetz für
Alltagsradverkehr (dickes grünes Linien-Symbol)
Radtourismus (dickes hellgrünes Linien-Symbol)
- Basisroutennetz für
Alltagsradverkehr (blaues Linien-Symbol)
Radtourismus (hellblaues Linien-Symbol)
- Keine Netzkategorie (nicht zugeordnete Strecken) (orangefarbenes Linien-Symbol)

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

Gemeindegrenzen:

Stadt Sternberg, Witzin, Borkow, Hohen Pritz, Kobrow



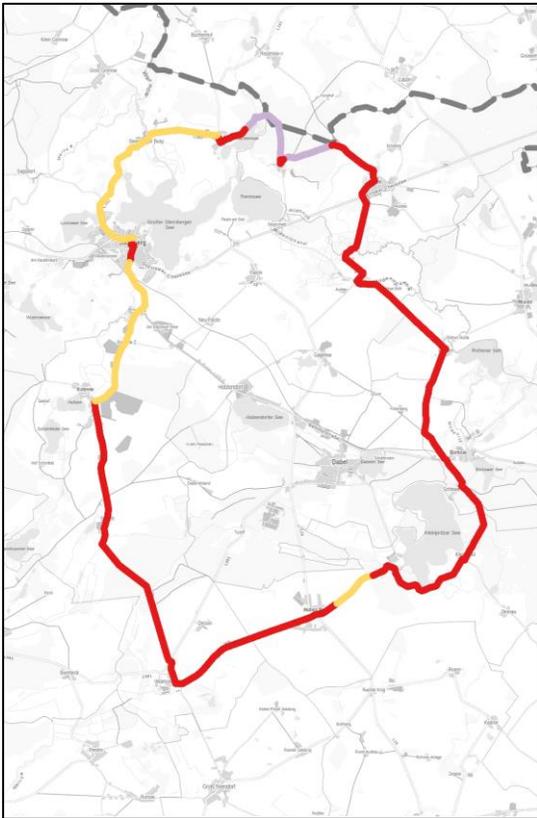
Potenzialermittlung

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

Hohe Werte bedeuten hohes Potenzial.



„Auf den Spuren der Slawen im Sternberger Seengebiet“ (Nr. 30)



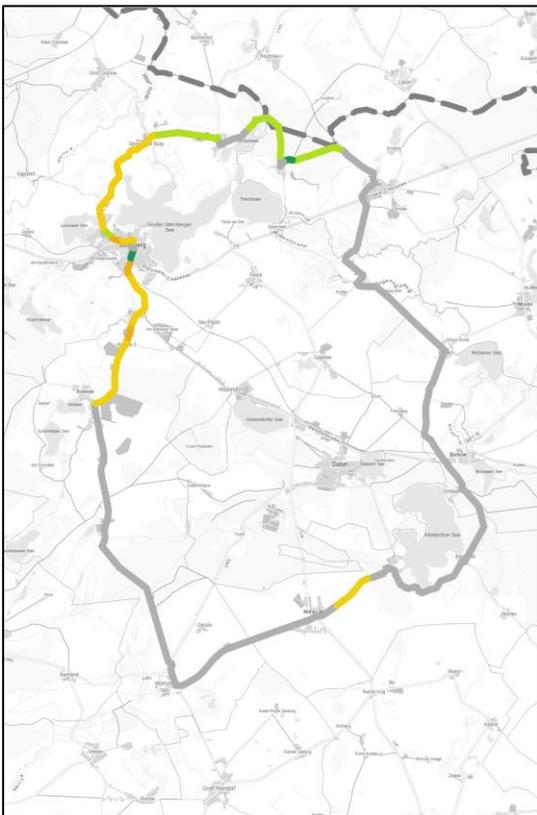
Führungsform

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



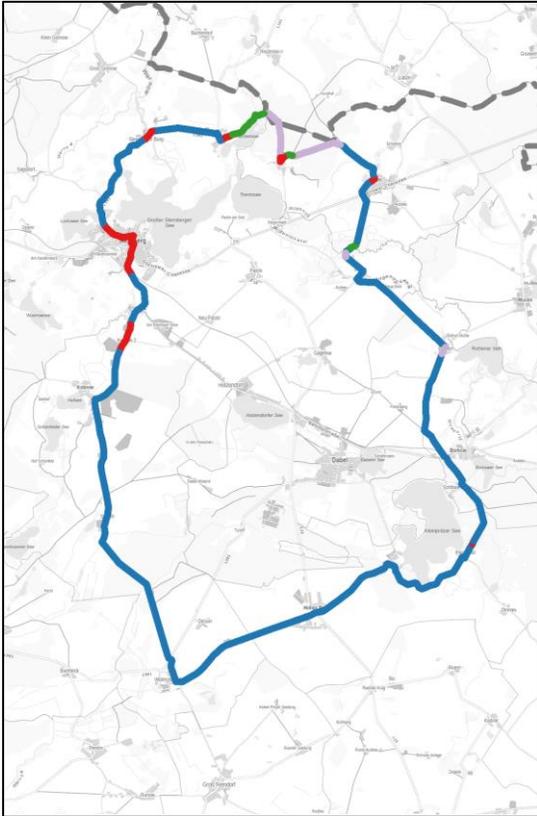
Wegebreite

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/Wege

„Auf den Spuren der Slawen im Sternberger Seengebiet“ (Nr. 30)

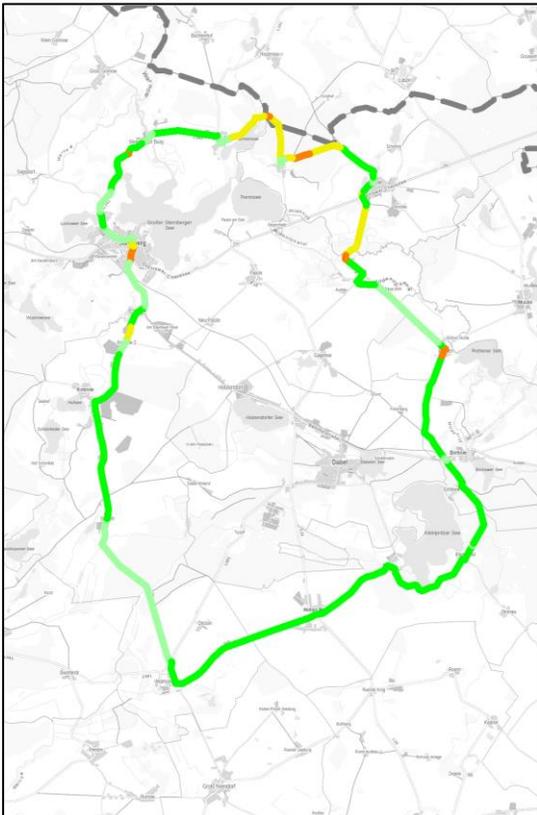


Wegoberfläche

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

Dabei werden die 6 nachstehenden Kategorien unterschieden:

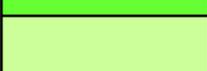
	Asphalt
	Beton (Guss und Platten)
	Wassergebundene Decke
	Platten / Pflaster / Naturstein
	Holz, Stahl
	Rasengittersteine, Sand, Schotter, Kopfsteinpflaster



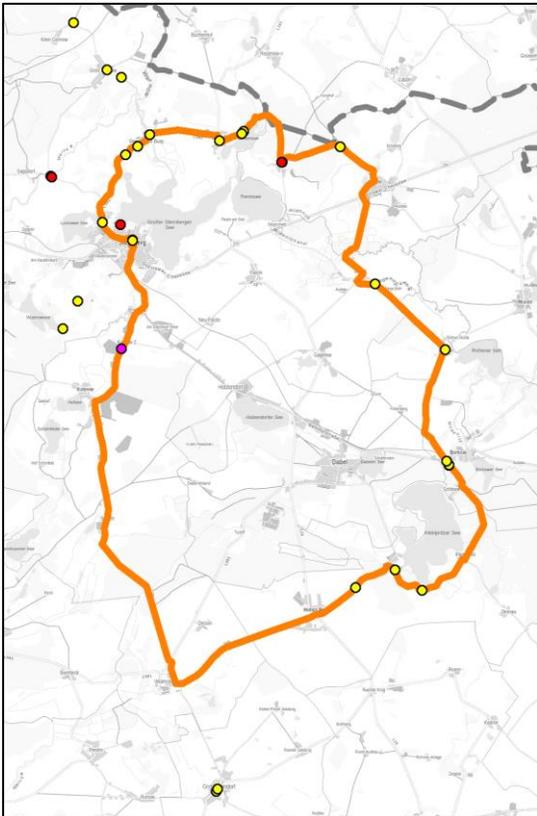
Befahrbarkeit

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

„Auf den Spuren der Slawen im Sternberger Seengebiet“ (Nr. 30)

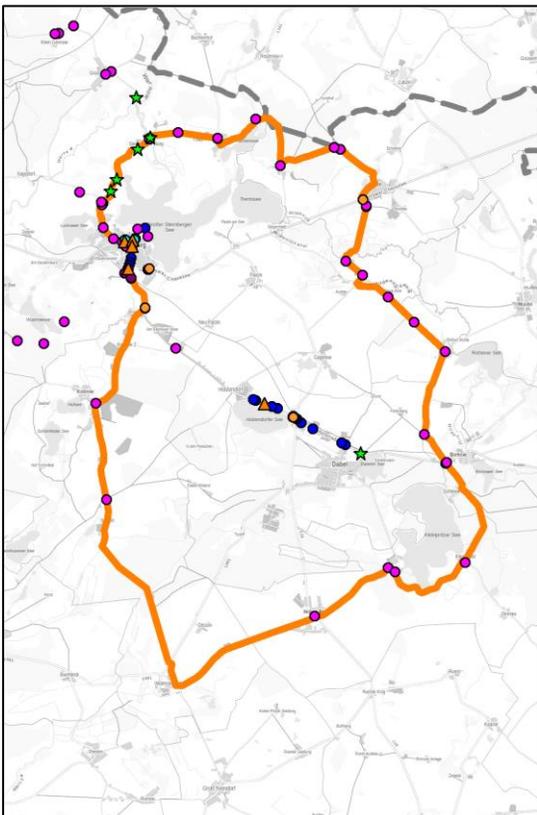


Karte der Begleitinfrastruktur

Dargestellt werden verschiedene Elemente der touristischen Begleitinfrastruktur auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 4 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Abstellanlagen
- Infotafeln, Rastplätze, Schutzhütte, Spielplatz
- Infrastruktur für E-Mobilität, Schlauchomat, Werkzeugstation, etc.
- Sonstiges



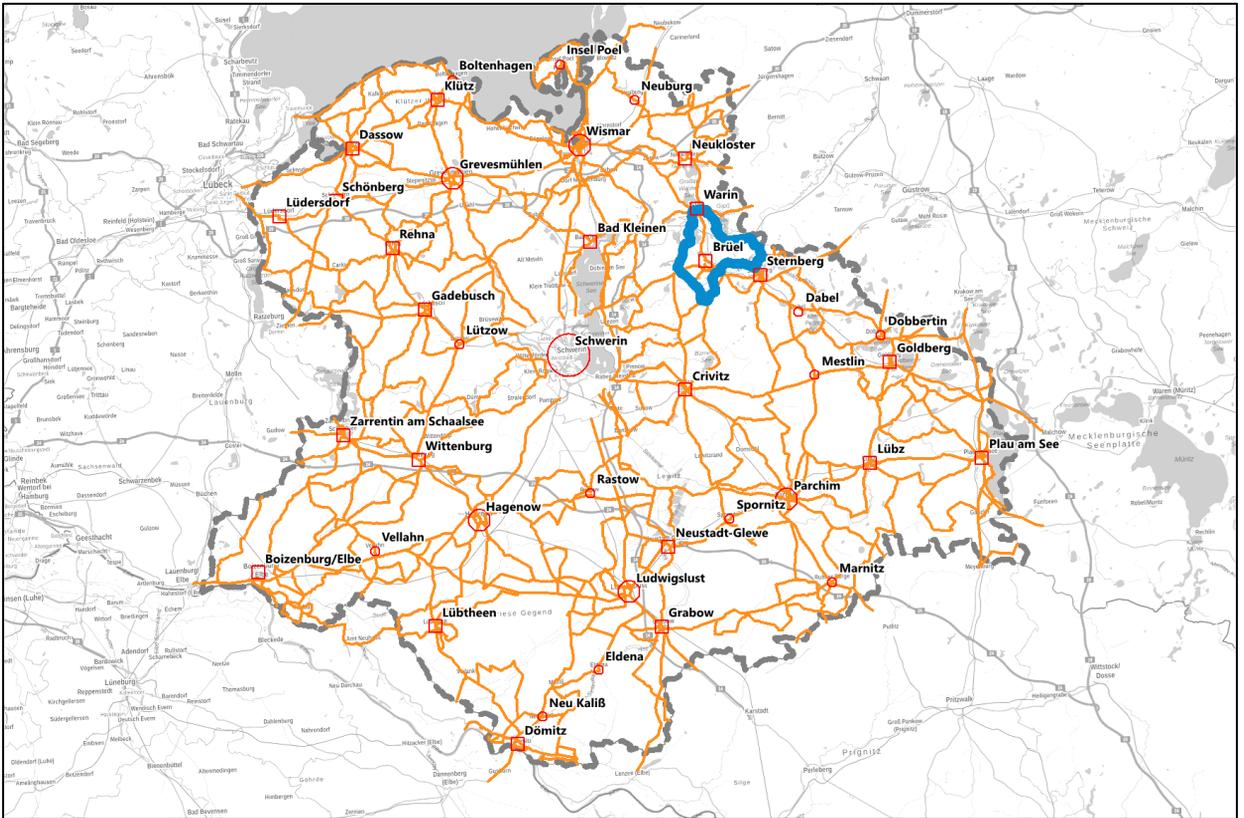
Karte der Wegmerkmale

Dargestellt werden weitere Wegmerkmale (wie Beleuchtung, Querungen, Mängel und Gefahrenstellen) auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 10 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Beleuchtung
- Wegweisungsmangel
- unklare Wegführung
- Querungen von Straßen
- Querungen von Bahngleisen
- Gefahrenstellen
- Umlaufschranken
- Poller
- sonstige Engstellen
- ★ einmalige Oberflächenmängel

„Zwischen Brüel und Warnowdurchbruchstal“ (Nr. 31)



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.

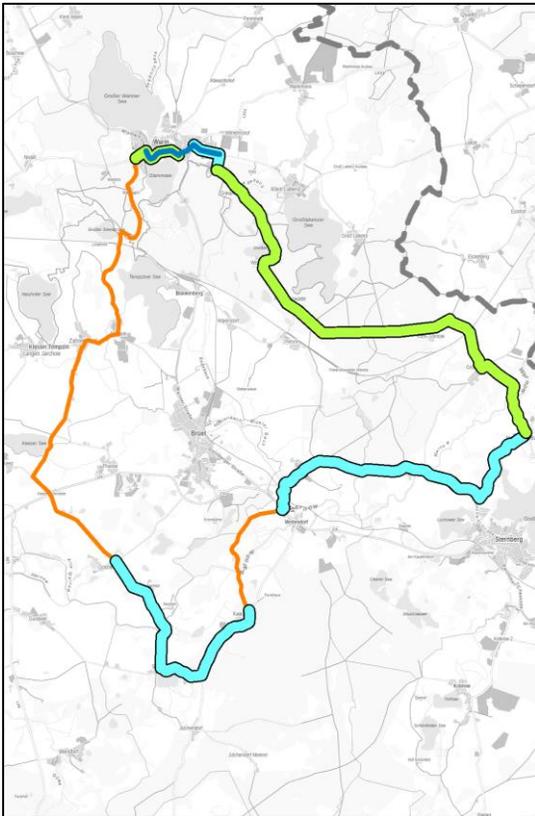
Im Rahmen der Bestandserfassung im Jahr 2020 wurden anhand standardisierter Bewertungskategorien Daten zum Ausbaustandard und -zustand aufgenommen. Die Ergebnisse der tagestouristischen Potentialermittlung ergänzen diese Darstellungen.

Die 46 km lange Tour „Zwischen Brüel und Warnowdurchbruchstal“ führt durch geschützte Gebiete im Naturpark Sternberger Seenland mit dem wildromantischen Warnowdurchbruchstal. Hier fließt die Warnow teils als Wildwasser, teils als geruhsamer Fluss, an dem Wasserramseln und Gebirgsstelzen beobachtet werden können.

Besondere touristische Ziele sind die von zahlreichen Seen umgebene Kleinstadt Warin mit gotischer Stiftskirche, das ehemalige Jagdschloss in Friedrichswalde, ein Großsteingrab bei Klein Görnow und das ehemalige Antoniterkloster von 1222 mit Kirche in Tempzin.

Schloss Kaarz bietet Hotelzimmer und Ferienwohnungen, Golchen einen Hof mit Heuhotel, Hofladen und Festscheune. Bademöglichkeiten gibt es am Keezer See, Tempziner See, Steeder See und Großen Wariner See. Die NSG Sülteener Salzwiesen bietet als größte Binnensalzwiese in Mecklenburg Informationen zur Geschichte der Salzgewinnung.

„Zwischen Brüel und Warnowdurchbruchstal“ (Nr. 31)



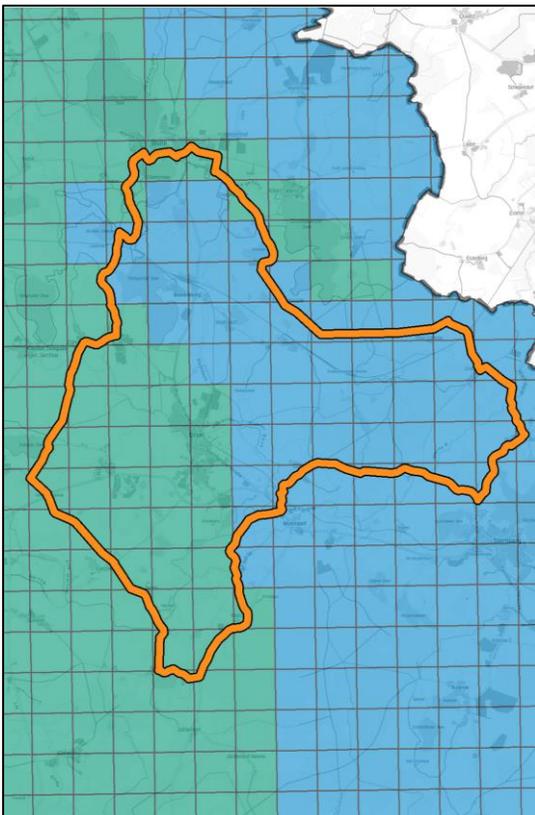
Netzzuordnung der Vorrang- und der primären Basisrouten (Stufe 1)

- Vorrangroutennetz für Alltagsradverkehr
- Vorrangroutennetz für Radtourismus
- Basisroutennetz für Alltagsradverkehr
- Basisroutennetz für 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 Warin, Blankenberg, Stadt Sternberg, Weitendorf, Stadt Brühl, Zahrendorf



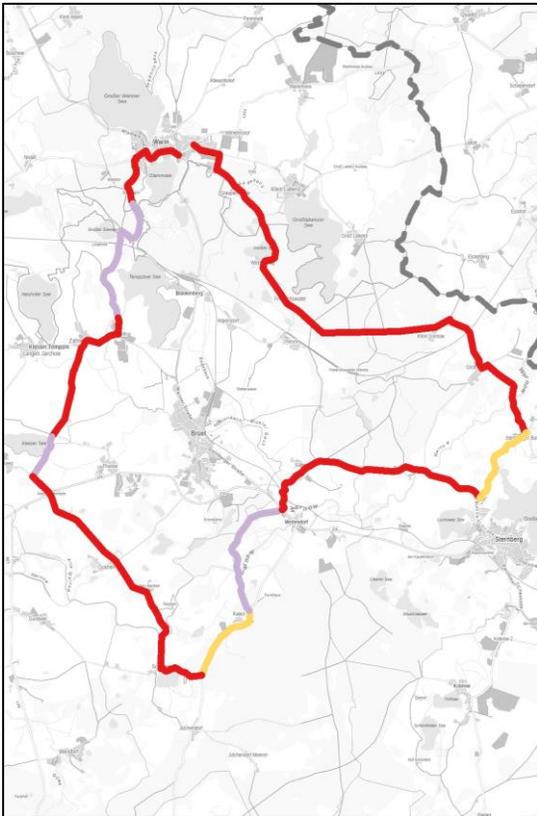
Potenzialermittlung

Dargestellt wird das touristische Radverkehrspotenzial (in Radfahrten pro Jahr), das sich ausgehend von Einwohnerzahl, Übernachtungsmöglichkeiten, Sehenswürdigkeiten, Naturschutzgebieten und weiteren Anzugspunkten 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

„Zwischen Brül und Warnowdurchbruchstal“ (Nr. 31)



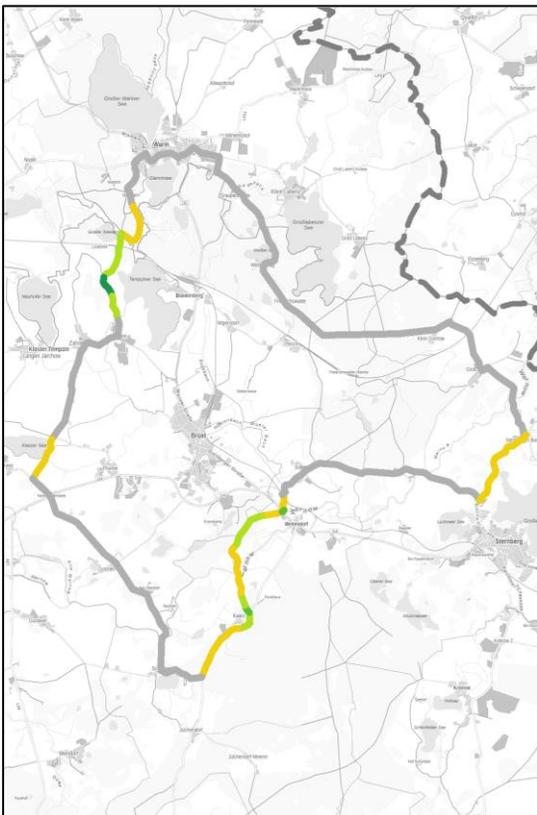
Führungsform

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



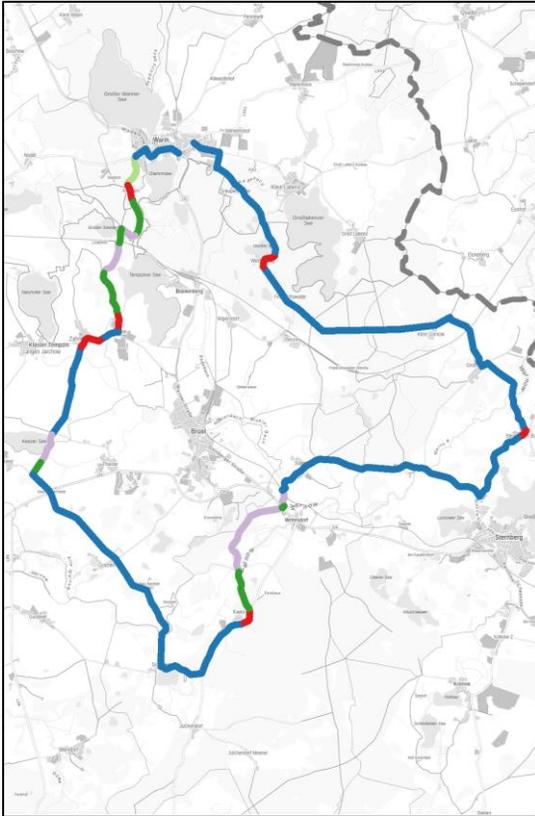
Wegebreite

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/Wege

„Zwischen Brüel und Warnowdurchbruchstal“ (Nr. 31)

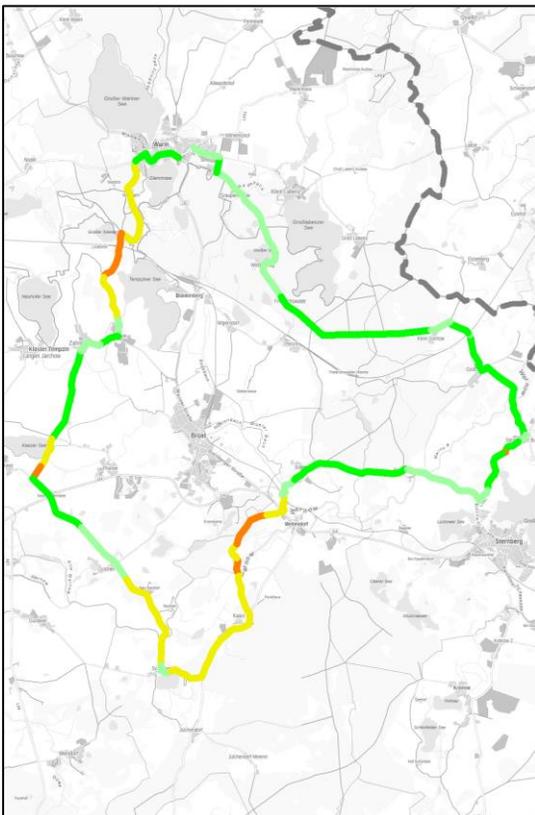


Wegoberfläche

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



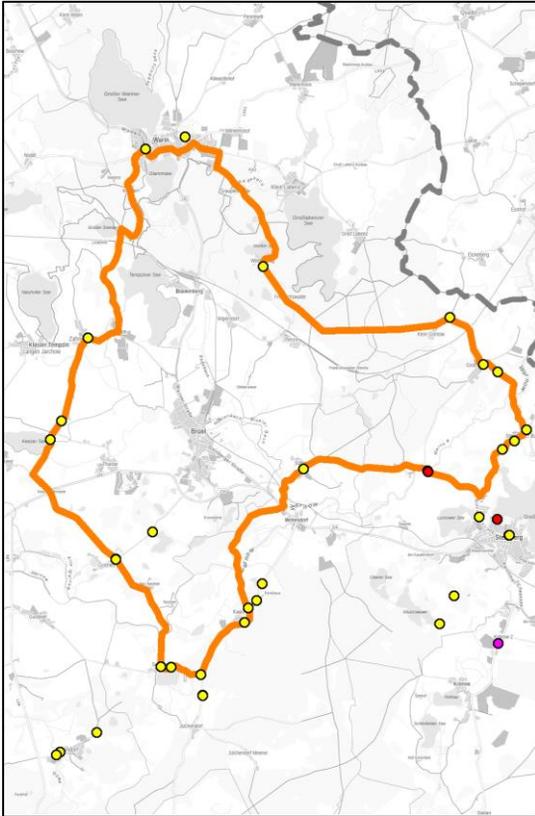
Befahrbarkeit

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

„Zwischen Brüel und Warnowdurchbruchstal“ (Nr. 31)

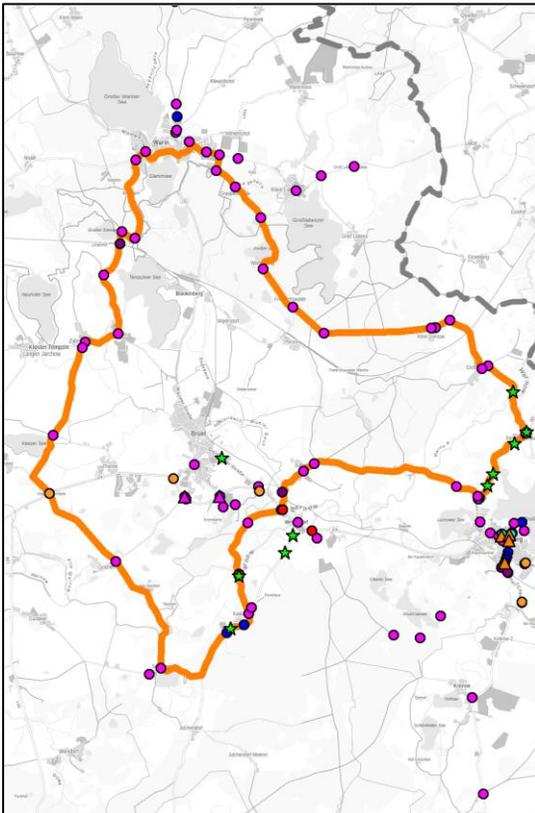


Karte der Begleitinfrastruktur

Dargestellt werden verschiedene Elemente der touristischen Begleitinfrastruktur auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 4 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Abstellanlagen
- Infotafeln, Rastplätze, Schutzhütte, Spielplatz
- Infrastruktur für E-Mobilität, Schlauchomat, Werkzeugstation, etc.
- Sonstiges



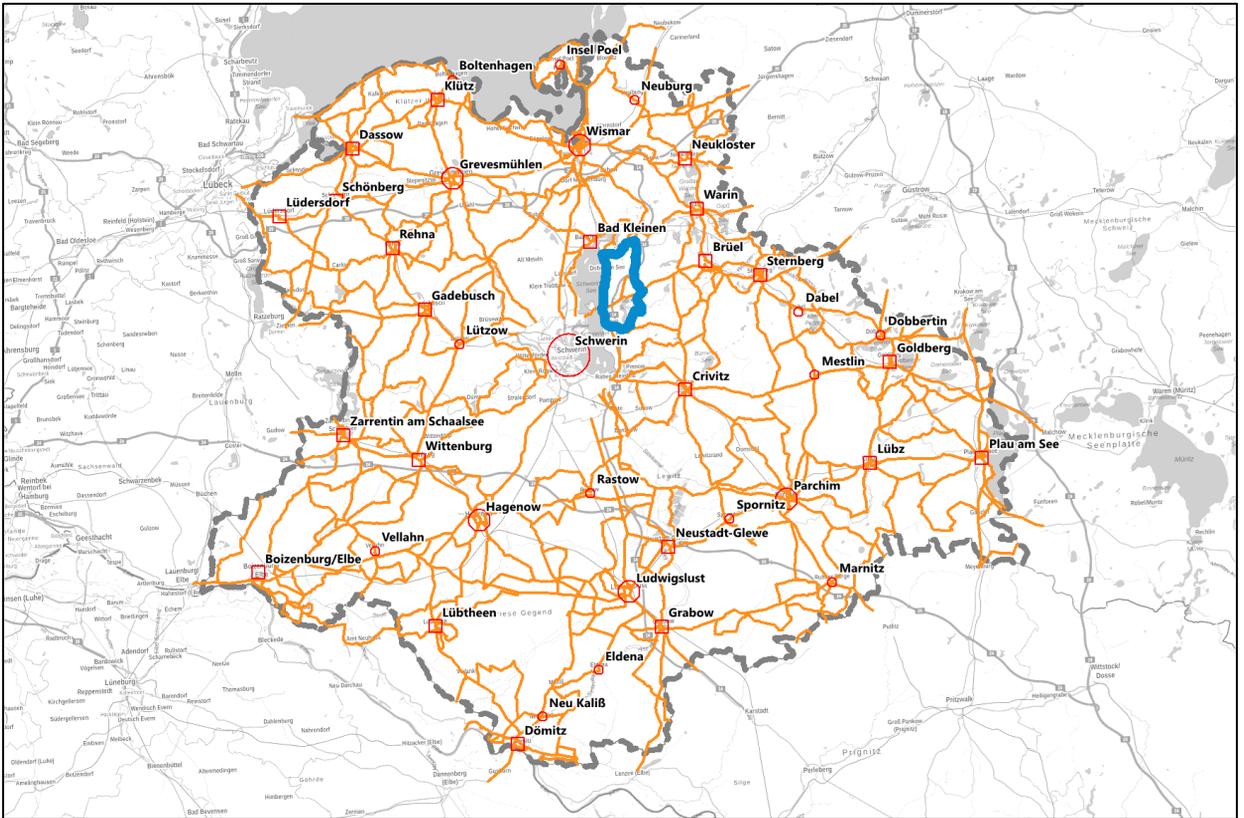
Karte der Wegmerkmale

Dargestellt werden weitere Wegmerkmale (wie Beleuchtung, Querungen, Mängel und Gefahrenstellen) auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 10 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Beleuchtung
- Wegweisungsmangel
- unklare Wegführung
- Querungen von Straßen
- Querungen von Bahngleisen
- Gefahrenstellen
- Umlaufschranken
- Poller
- sonstige Engstellen
- ★ einmalige Oberflächenmängel

„Am Ostufer des Schweriner Sees“ (Nr. 32)



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.

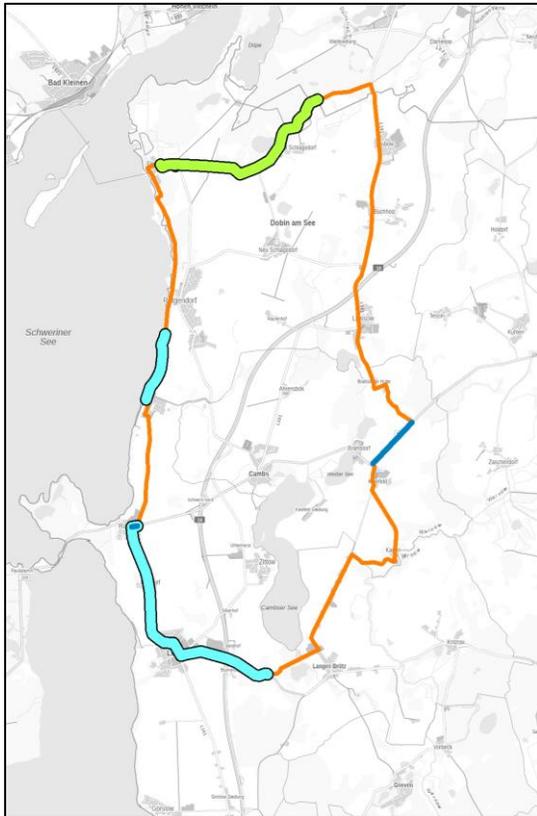
Im Rahmen der Bestandserfassung im Jahr 2020 wurden anhand standardisierter Bewertungskategorien Daten zum Ausbaustandard und -zustand aufgenommen. Die Ergebnisse der tagestouristischen Potentialermittlung ergänzen diese Darstellungen.

Rings um den Schweriner See liegen Naturschönheiten und historische Bau- und Bodendenkmale. Die Dorfbilder sind geprägt von Guts- und Herrenhäusern, reetgedeckten Bauernhäusern und alten Backsteinkirchen. Vom 98 m hohen Homberg lohnt sich der weite Blick über die Felder, Wiesen und Wälder der Endmoränenlandschaft bis zum Warnowtal, zur Lewitz und über den Schweriner See.

Besondere touristische Ziele auf der **33 km langen** Tour „Am Ostufer des Schweriner Sees“ sind die Naturschutzstation Karnin, der Naturpark Sternberger Seenland und das Herrenhaus mit engl. Landschaftspark von 1850 in Leezen.

Zwischen Leezen und Panstorf öffnet sich ein wunderschöner Rundblick über den Schweriner Innensee. Bade- und Campingmöglichkeiten gibt es in Retgendorf und Flessenow, und auch am Cambser See ist eine Badestelle.

„Am Ostufer des Schweriner Sees“ (Nr. 32)



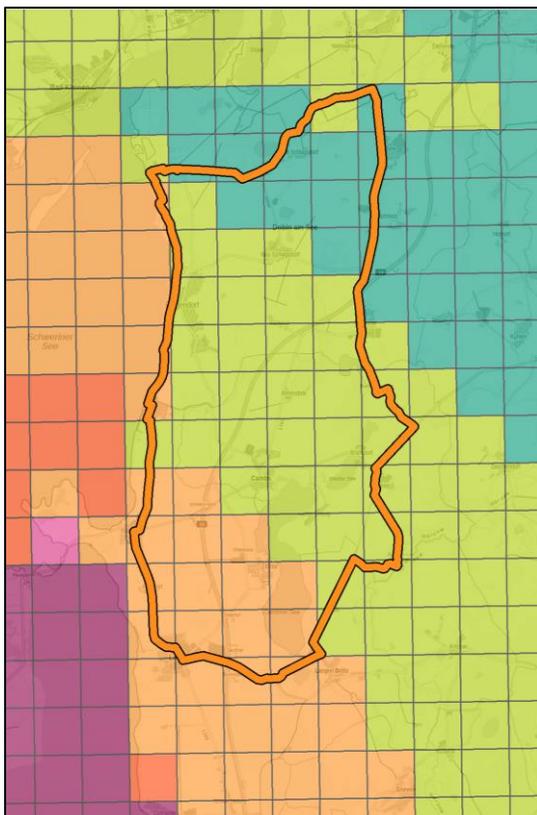
Netzzuordnung der Vorrang- und der primären Basisrouten (Stufe 1)

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

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

Gemeindegrenzen:

Dobin am See, Ventschow, Cambs, Langen Brütz, Leezen



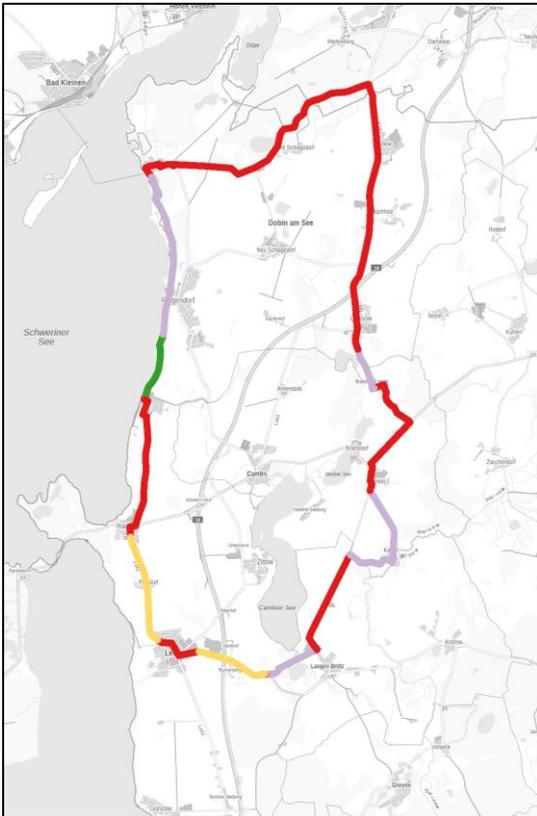
Potenzialermittlung

Dargestellt wird das touristische Radverkehrspotenzial (in Radfahrten pro Jahr), das sich ausgehend von Einwohnerzahl, Übernachtungsmöglichkeiten, Sehenswürdigkeiten, Naturschutzgebieten und weiteren Anzugspunkten 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

„Am Ostufer des Schweriner Sees“ (Nr. 32)



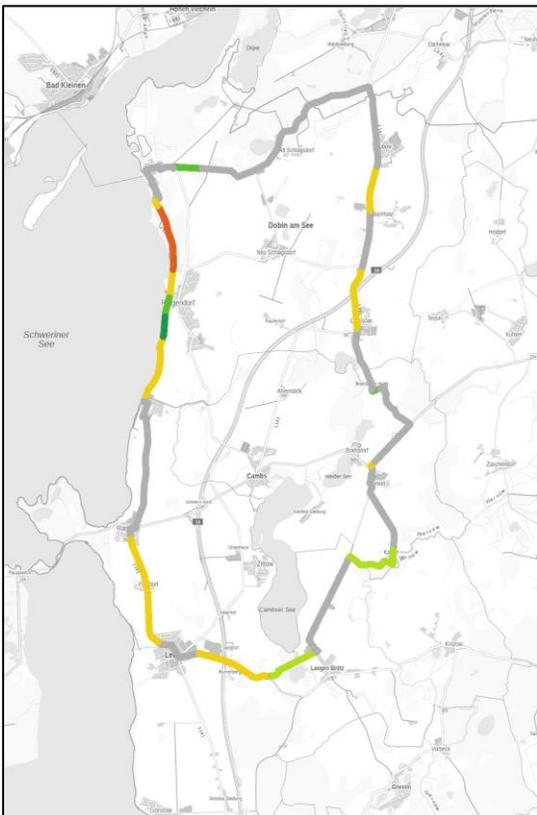
Führungsform

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



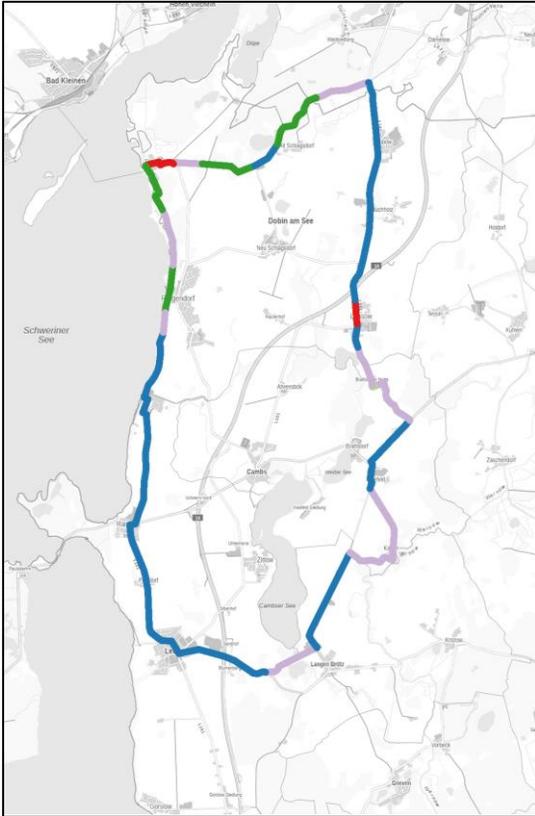
Wegebreite

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/Wege

„Am Ostufer des Schweriner Sees“ (Nr. 32)

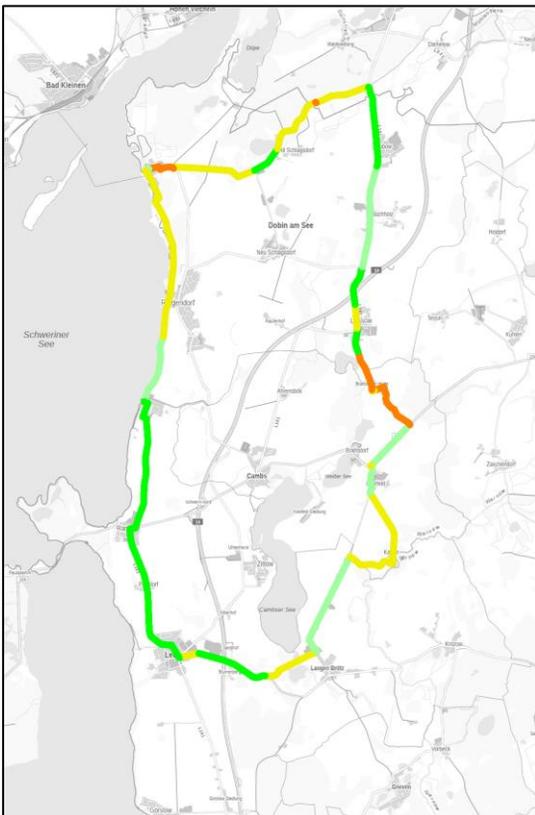


Wegoberfläche

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



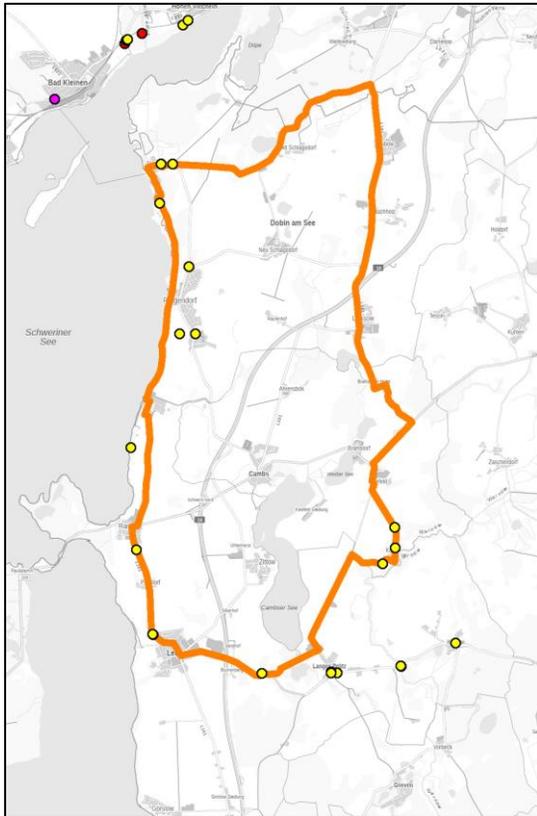
Befahrbarkeit

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

„Am Ostufer des Schweriner Sees“ (Nr. 32)

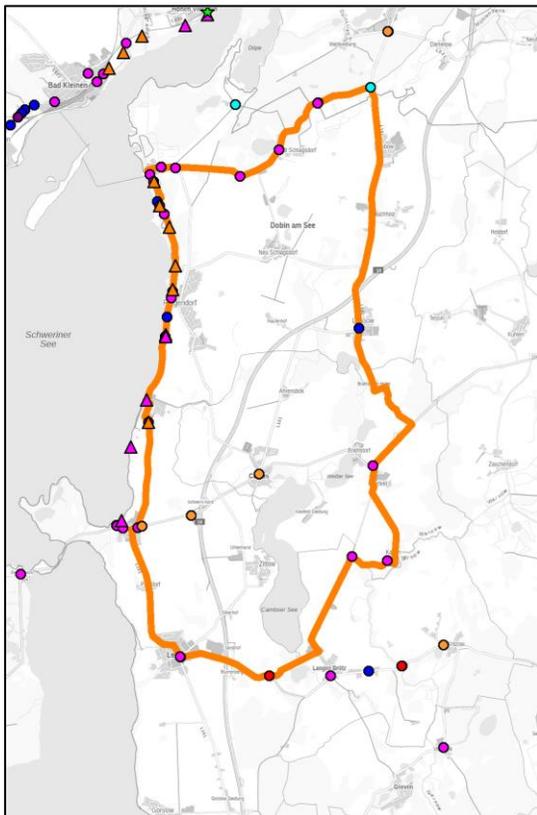


Karte der Begleitinfrastruktur

Dargestellt werden verschiedene Elemente der touristischen Begleitinfrastruktur auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 4 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Abstellanlagen
- Infotafeln, Rastplätze, Schutzhütte, Spielplatz
- Infrastruktur für E-Mobilität, Schlauchomat, Werkzeugstation, etc.
- Sonstiges



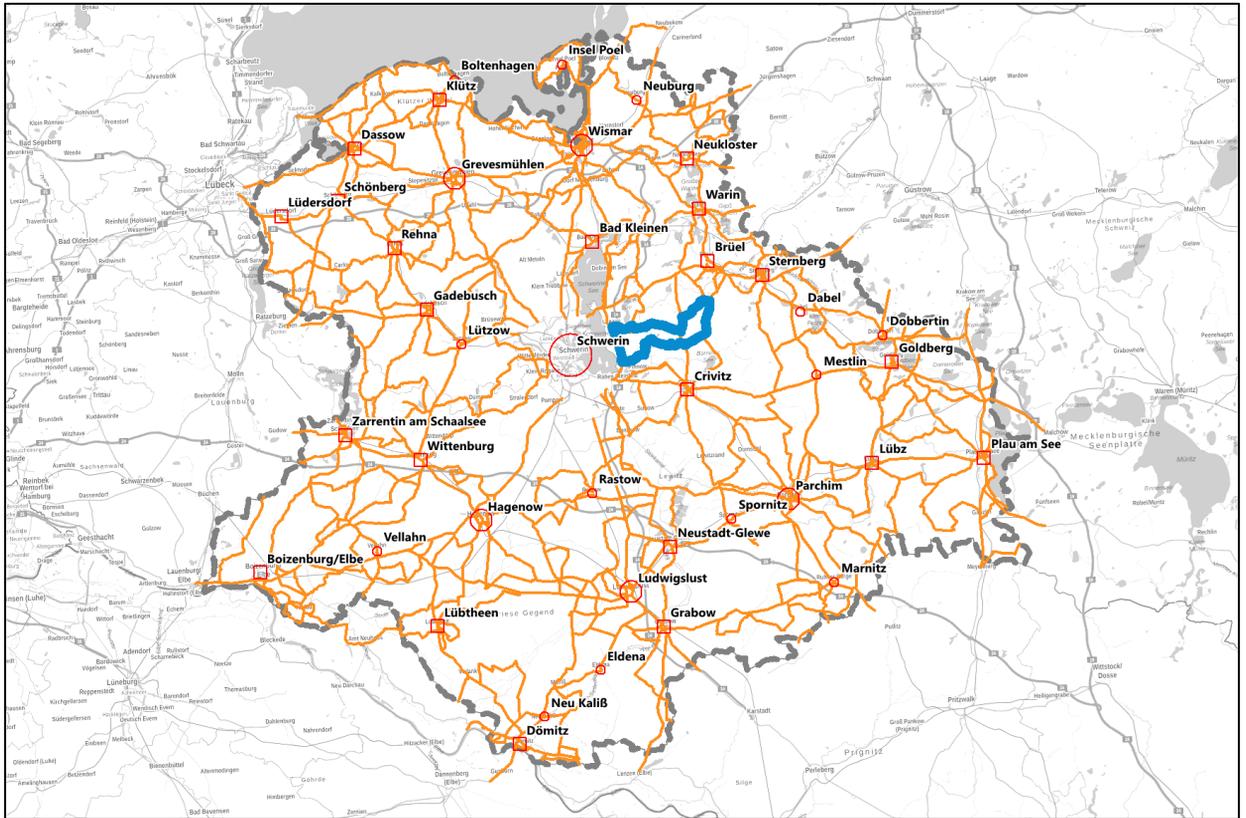
Karte der Wegmerkmale

Dargestellt werden weitere Wegmerkmale (wie Beleuchtung, Querungen, Mängel und Gefahrenstellen) auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 10 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Beleuchtung
- Wegweisungsmangel
- unklare Wegführung
- Querungen von Straßen
- Querungen von Bahngleisen
- Gefahrenstellen
- Umlaufschranken
- Poller
- sonstige Engstellen
- ★ einmalige Oberflächenmängel

„Zwischen Wald und Wasser östlich vom Schweriner See“ (Nr. 33)



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.

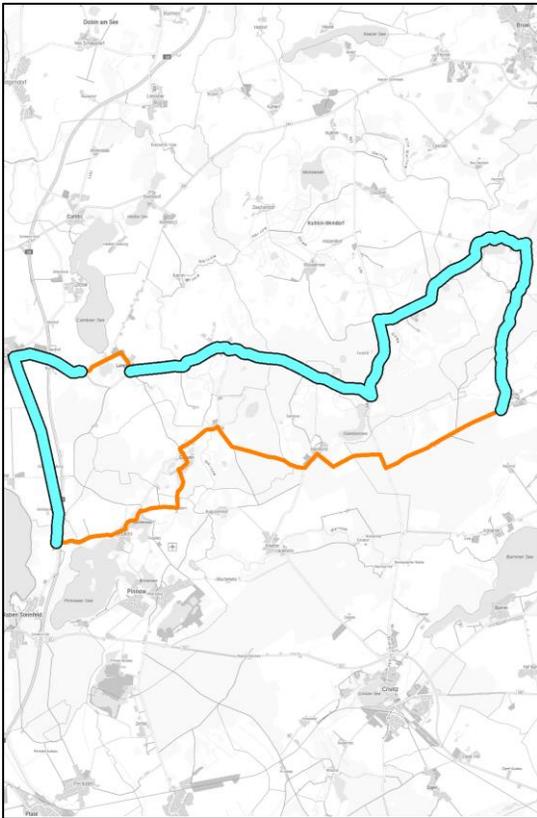
Im Rahmen der Bestandserfassung im Jahr 2020 wurden anhand standardisierter Bewertungskategorien Daten zum Ausbaustandard und -zustand aufgenommen. Die Ergebnisse der tagestouristischen Potentialermittlung ergänzen diese Darstellungen.

Wald und Wasser bietet die **44 km lange** Rundtour „Zwischen Wald und Wasser östlich vom Schweriner See“ zwischen Schweriner See und Naturpark Sternberger Seenland.

Besondere touristische Ziele sind der Archäologische Lehrpfad um Kritzow und der Naturlehrpfad am Pinnower See in Godern, Schloss Basthorst, ein Herrenhaus mit englischem Landschaftspark von 1850 in Leezen und das Waldglasmuseum in Langen Brütz.

In Vorbeck lädt ein Gutshof zur Übernachtung ein und bietet zusätzlich Bewegungsmöglichkeiten mit Kanu-Verleih, Reiterhof und Golfplatz. Badestrände finden sich am Pinnower See und am Cambser See.

„Zwischen Wald und Wasser östlich vom Schweriner See“ (Nr. 33)



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

- Vorrangroutennetz für
Alltagsradverkehr (dick grüne Linie)
Radtourismus (dünne grüne Linie)
- Basisroutennetz für
Alltagsradverkehr (dick blaue Linie)
Radtourismus (dünne cyan Linie)
- Keine Netzategorie (nicht zugeordnete Strecken) (orange Linie)

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

Gemeindegrenzen:

Leezen, Langen Brütz, Kühlen-Wendorf, Weitendorf, Demen, Stadt Crivitz, Greven, Pinnow, Raben Steinfeld



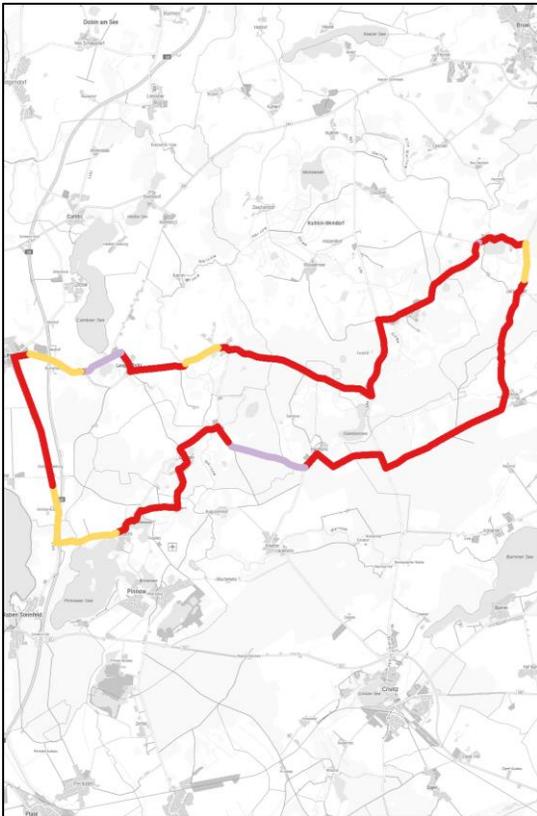
Potenzialermittlung

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

Hohe Werte bedeuten hohes Potenzial.

- < 30 (hellblau)
- 30 bis 70 (blau)
- 70 bis 140 (hellgrün)
- 140 bis 210 (gelbgrün)
- 210 bis 290 (orange)
- 290 bis 360 (rotorange)
- 360 bis 430 (rosa)
- > 430 (dunkelviolett)

„Zwischen Wald und Wasser östlich vom Schweriner See“ (Nr. 33)



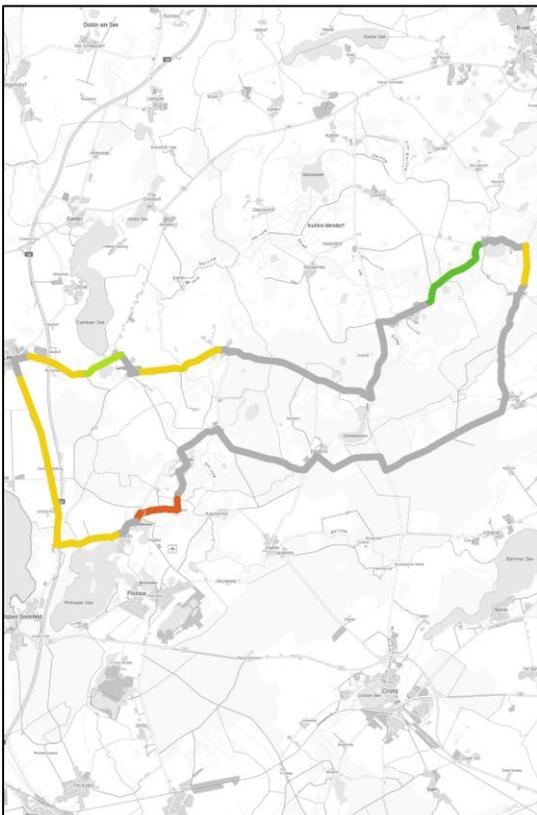
Führungsform

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



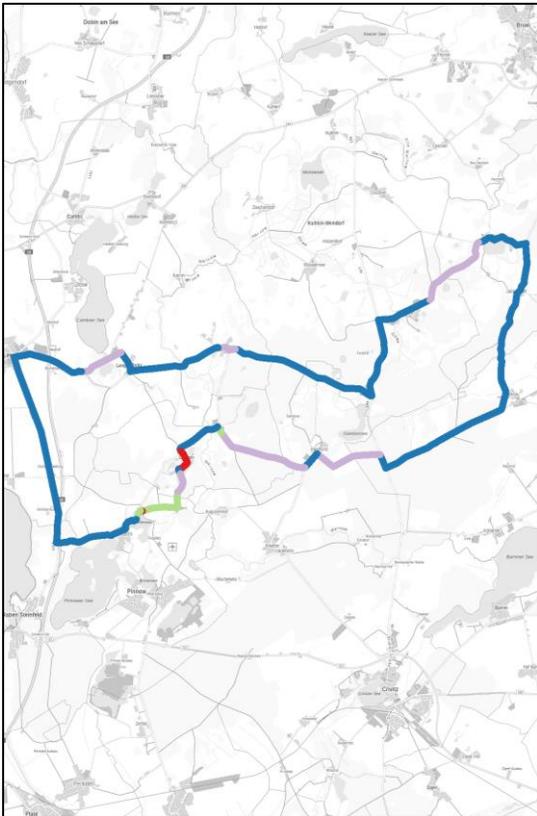
Wegebreite

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/Wege

„Zwischen Wald und Wasser östlich vom Schweriner See“ (Nr. 33)

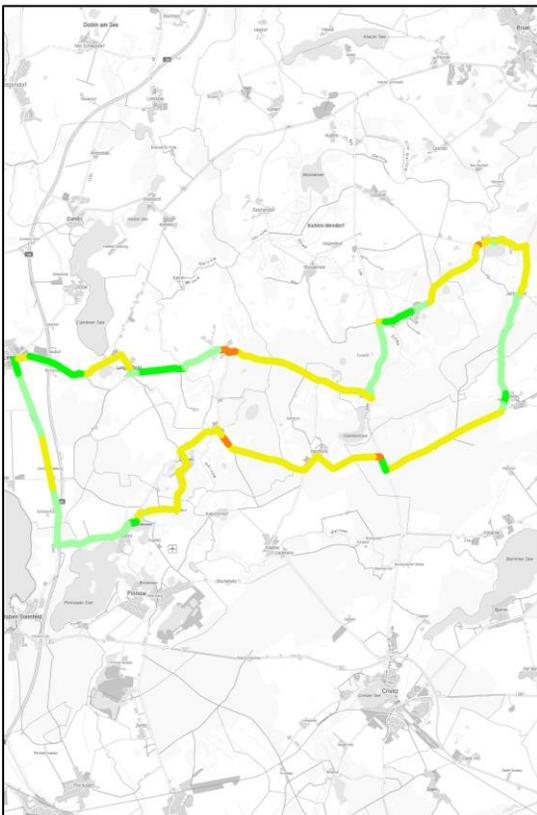


Wegoberfläche

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



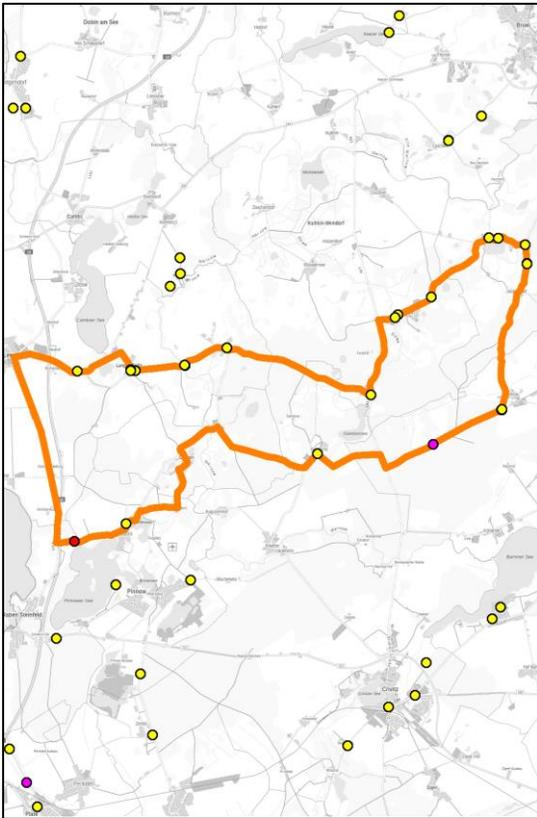
Befahrbarkeit

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

„Zwischen Wald und Wasser östlich vom Schweriner See“ (Nr. 33)

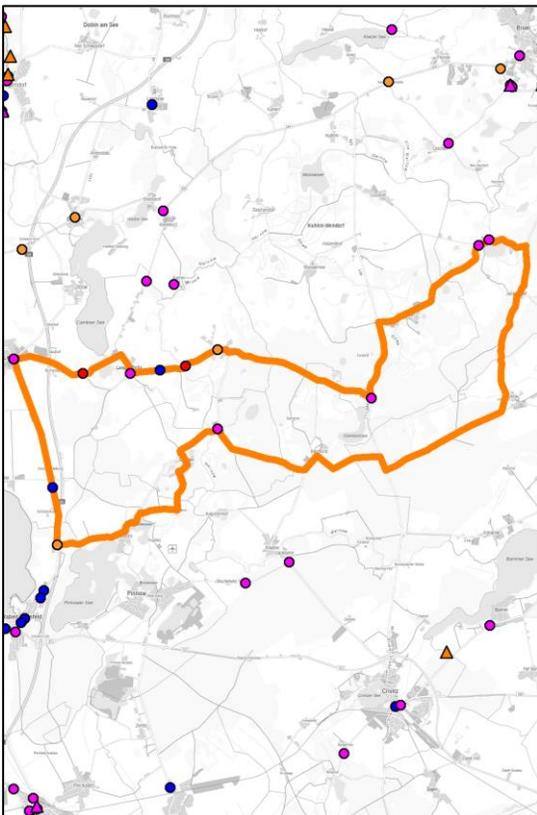


Karte der Begleitinfrastruktur

Dargestellt werden verschiedene Elemente der touristischen Begleitinfrastruktur auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 4 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Abstellanlagen
- Infotafeln, Rastplätze, Schutzhütte, Spielplatz
- Infrastruktur für E-Mobilität, Schlauchomat, Werkzeugstation, etc.
- Sonstiges



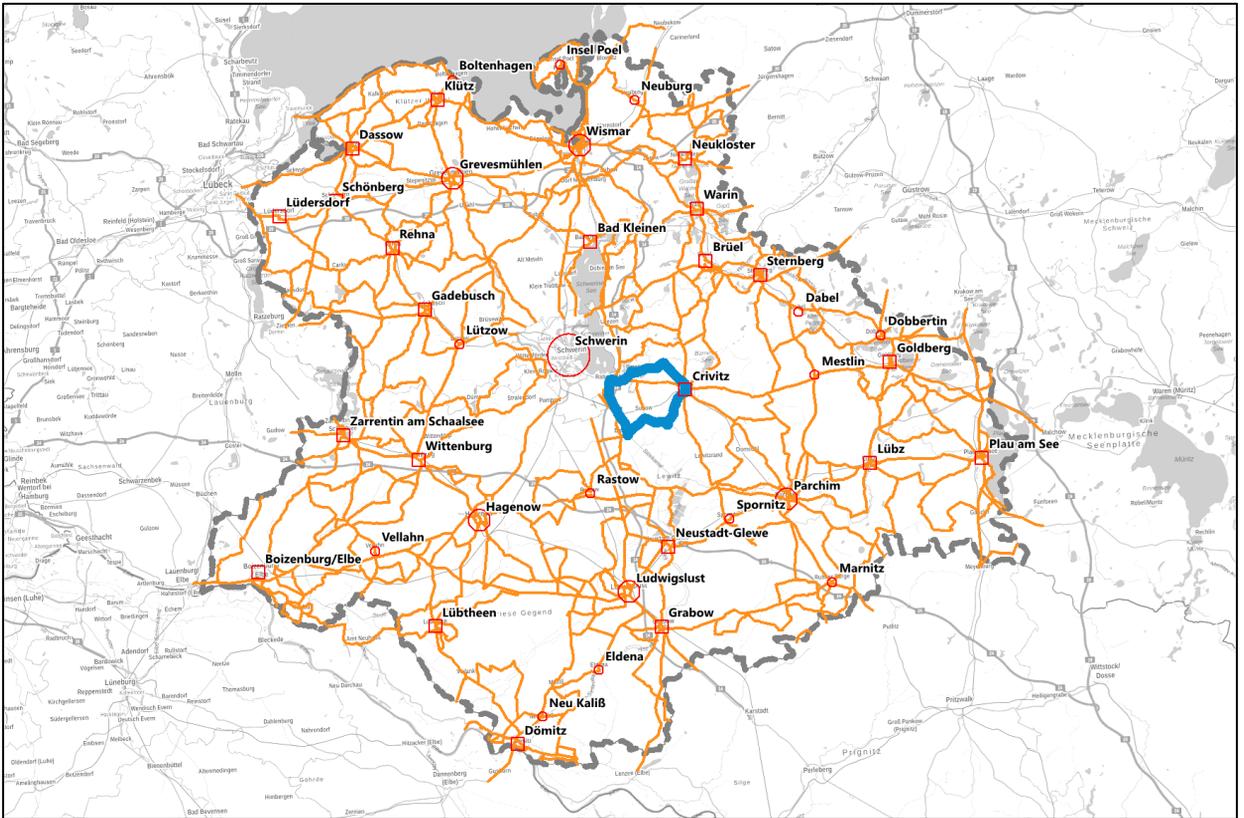
Karte der Wegmerkmale

Dargestellt werden weitere Wegmerkmale (wie Beleuchtung, Querungen, Mängel und Gefahrenstellen) auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 10 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Beleuchtung
- Wegweisungsmangel
- unklare Wegführung
- Querungen von Straßen
- Querungen von Bahngleisen
- Gefahrenstellen
- Umlaufschranken
- Poller
- sonstige Engstellen
- ★ einmalige Oberflächenmängel

„Radeln zwischen Crivitz und dem Störkanal“ (Nr. 34)



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.

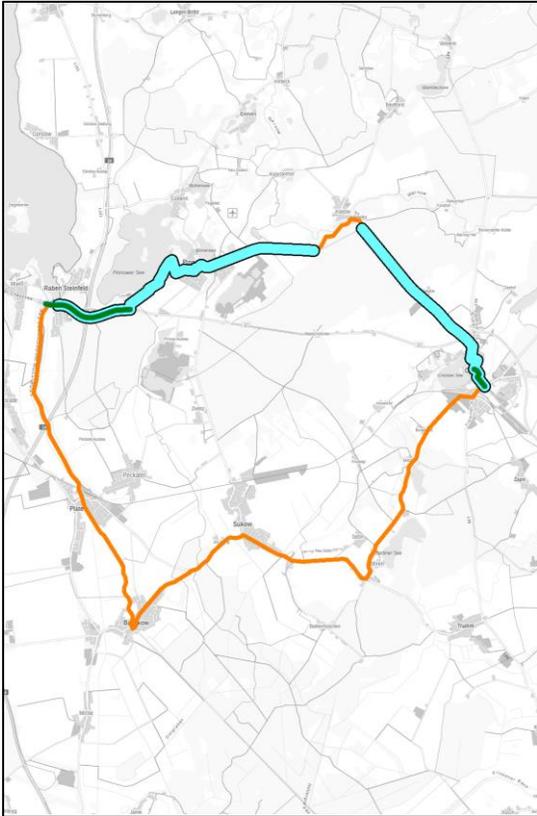
Im Rahmen der Bestandserfassung im Jahr 2020 wurden anhand standardisierter Bewertungskategorien Daten zum Ausbaustandard und -zustand aufgenommen. Die Ergebnisse der tagestouristischen Potentialermittlung ergänzen diese Darstellungen.

Die 37 km lange Rundtour „Radeln zwischen Crivitz und dem Störkanal“ führt am Störkanal entlang bis zur Lewitz über Crivitz nach Schwerin. Wiesen- und Weideflächen, Alleen und Seen bieten reichlich Abwechslung. Die Lewitz ist die größte zusammenhängende Wiesenlandschaft Deutschlands und Europäisches Vogelschutzgebiet.

Besondere touristische Ziele sind Raben Steinfeld mit Schloss, Findlingsgarten, Geologischem Museum und Häusern im engl. Landhausstil des 19. Jh., die ehemalige Ackerbürgerstadt Crivitz am Crivitzer See, das alte Bauerndorf Plate am Störkanal sowie die Holländermühle mit Hotel und Restaurant sowie die Schleuse in Banzkow.

Mit Kindern lohnt sich ein Abstecher zum Kinderbauernhof in Zietlitz, zudem gibt es Erholungs- und Bademöglichkeiten am Militzsee und Settiner See.

„Radeln zwischen Crivitz und dem Störkanal“ (Nr. 34)



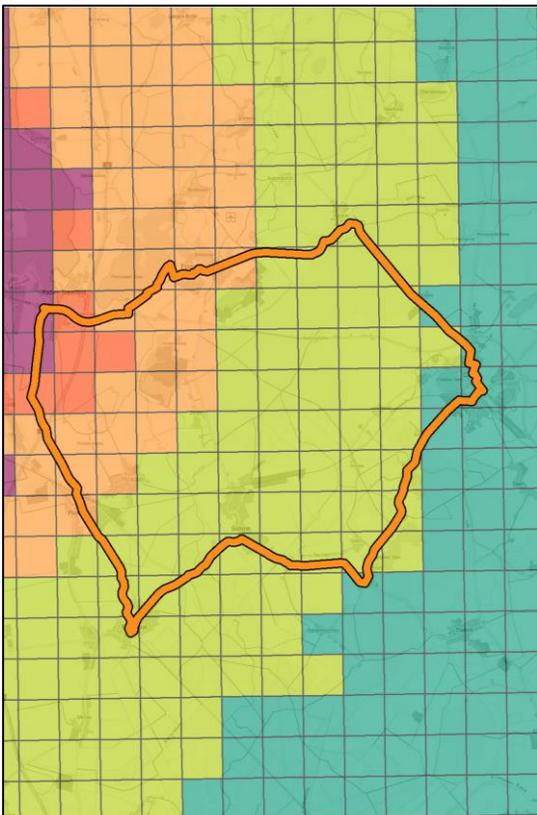
Netzzuordnung der Vorrang- und der primären Basisrouten (Stufe 1)

- Vorrangroutennetz für
Alltagsradverkehr (green line)
Radtourismus (light green line)
- Basisroutennetz für
Alltagsradverkehr (blue line)
Radtourismus (cyan line)
- Keine Netzkategorie (nicht zugeordnete Strecken) (orange line)

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

Gemeindegrenzen:

Stadt Schwerin, Raben Steinfeld, Pinow, Stadt Crivitz, Tramm, Sukow, Banskow, Plate



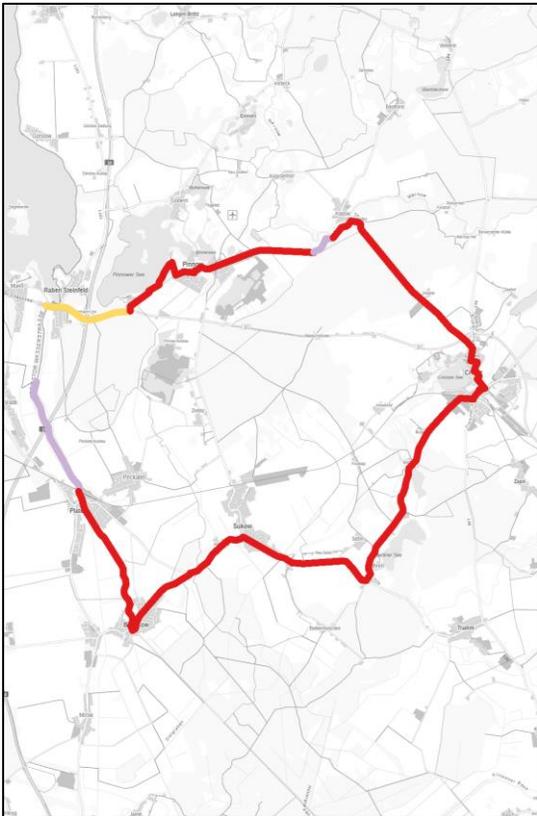
Potenzialermittlung

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

Hohe Werte bedeuten hohes Potenzial.

- < 30 (light blue)
- 30 bis 70 (medium blue)
- 70 bis 140 (teal)
- 140 bis 210 (light green)
- 210 bis 290 (orange)
- 290 bis 360 (red-orange)
- 360 bis 430 (pink)
- > 430 (dark purple)

„Radeln zwischen Crivitz und dem Störkanal“ (Nr. 34)



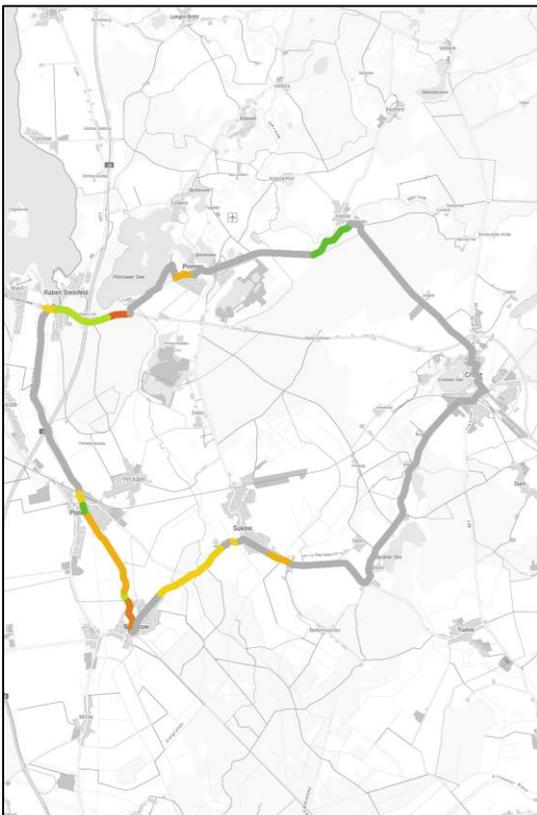
Führungsform

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



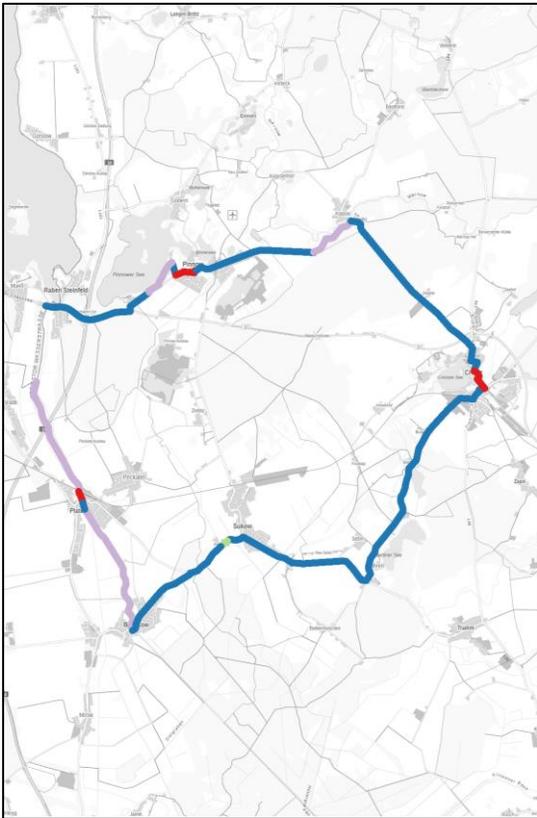
Wegebreite

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/Wege

„Radeln zwischen Crivitz und dem Störkanal“ (Nr. 34)

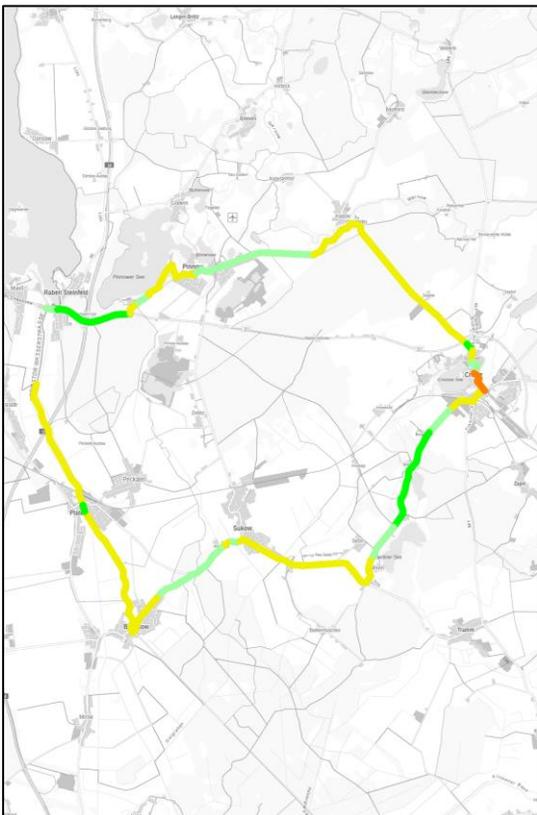


Wegoberfläche

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

Dabei werden die 6 nachstehenden Kategorien unterschieden:

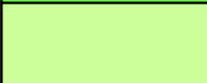
	Asphalt
	Beton (Guss und Platten)
	Wassergebundene Decke
	Platten / Pflaster / Naturstein
	Holz, Stahl
	Rasengittersteine, Sand, Schotter, Kopfsteinpflaster



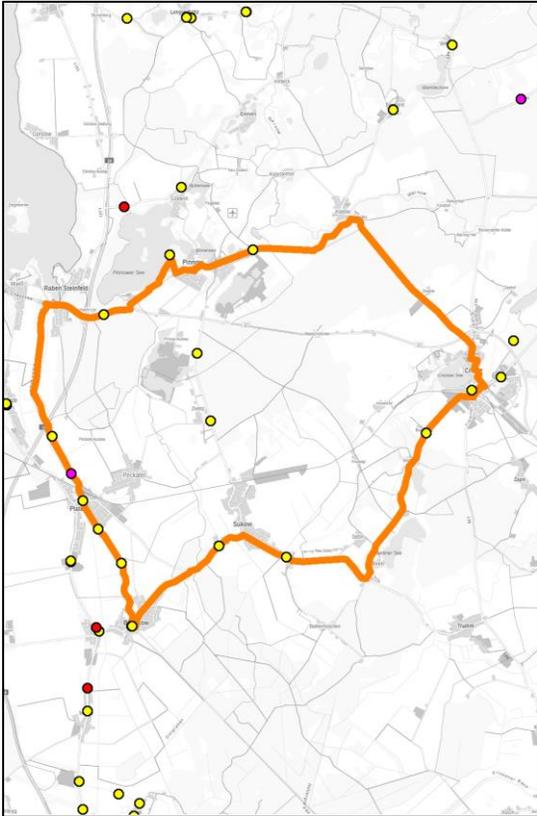
Befahrbarkeit

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

„Radeln zwischen Crivitz und dem Störkanal“ (Nr. 34)

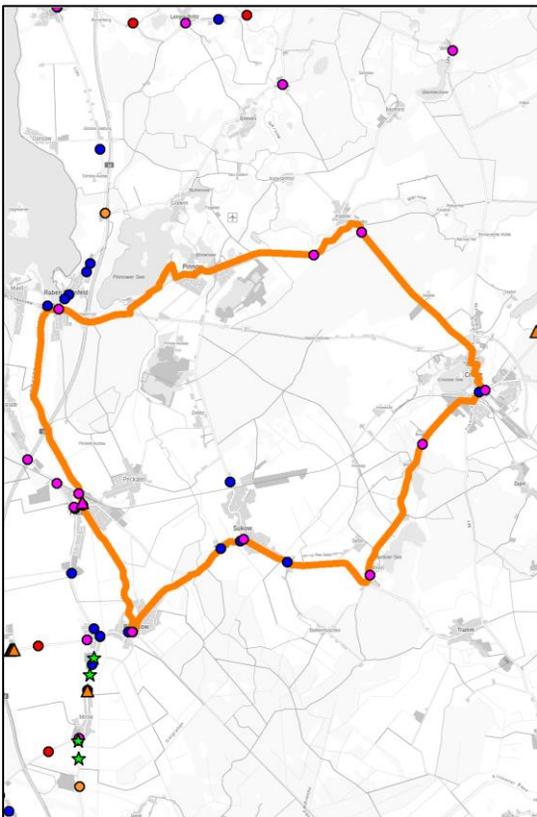


Karte der Begleitinfrastruktur

Dargestellt werden verschiedene Elemente der touristischen Begleitinfrastruktur auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 4 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Abstellanlagen
- Infotafeln, Rastplätze, Schutzhütte, Spielplatz
- Infrastruktur für E-Mobilität, Schlauchomat, Werkzeugstation, etc.
- Sonstiges



Karte der Wegmerkmale

Dargestellt werden weitere Wegmerkmale (wie Beleuchtung, Querungen, Mängel und Gefahrenstellen) auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 10 nachstehenden Elemente unterschieden:

- Beleuchtung
- Wegweisungsmangel
- unklare Wegführung
- Querungen von Straßen
- Querungen von Bahngleisen
- Gefahrenstellen
- Umlaufschranken
- Poller
- sonstige Engstellen
- ★ einmalige Oberflächenmängel

REGIONALES RADWEGEKONZEPT WESTMECKLENBURG 2021

Anhang 3: Auswertung des Wegedetektives 2020

Auftraggeber / Herausgeber:

Regionaler Planungsverband Westmecklenburg

Wismarsche Straße 159, 19053 Schwerin

Bearbeitung

Andrea Tiffe
Regina Funke-Akbiyik
Katrin Galka
Christopher Vogt
Sonja Wenzel
Michael Vieten

Projektdaten

Laufzeit: JUN 2020 – SEP 2021
Stand: 25.10.2021

Anhang 3

Auswertung des Wegedetektivs

Für die Auswertung wurde die Lage aller eingegangenen Meldungen in Bezug auf das Untersuchungsgebiet und das Befahrungsnetz erfasst und dokumentiert. Dabei wurde die Lage wie folgt unterschieden:

- Innerhalb des Befahrungsnetzes:

Die Meldung liegt auf dem Netz, das im Rahmen der Bestandsaufnahme befahren wurde.

Es wurde zusätzlich aufgenommen, in welchem der beiden Landkreise (Nordwestmecklenburg oder Ludwigslust-Parchim) die Meldung liegt. Liegt die Meldung zusätzlich in einer der fünf Städte Grevesmühlen, Hagenow, Ludwigslust, Parchim oder Wismar, wurde dies ebenfalls dokumentiert.

Die Befahrung führte an einzelnen Stellen aus dem Untersuchungsgebiet heraus. Meldungen, die sich dort befanden, wurden ebenfalls der Lage innerhalb des Befahrungsnetzes zugeordnet. Es erfolgte keine Zuteilung zu einem Landkreis oder einer Stadt.

- Innerhalb des Untersuchungsgebietes:

Die Meldung liegt innerhalb des Untersuchungsgebietes, jedoch nicht auf dem Netz, das im Zuge der Bestandsaufnahme befahren wurde.

Dabei wurde ebenfalls dokumentiert, in welchem Landkreis und – falls zutreffend – in welcher Stadt die Meldung liegt. Da die Eingabe mit dem Online-Tool nicht immer ganz exakt war, wurden auch Meldungen, die sich in einem Abstand von bis zu 1.000 m zu den Landkreisgrenzen befanden, der Lage innerhalb des Untersuchungsgebietes zugeordnet. Es erfolgte keine Zuteilung zu einem Landkreis oder einer Stadt.

- Außerhalb des Untersuchungsgebietes:

Die Meldung liegt außerhalb des Untersuchungsgebietes. Dabei kann die Meldung auch in Schwerin liegen. Dies wurde entsprechend gekennzeichnet.

Meldungen, die sich außerhalb des Untersuchungsgebietes befanden, wurden als "Nicht relevant" gekennzeichnet, da sie für die Weiterentwicklung des Regionalen Radverkehrskonzeptes Westmecklenburg nicht von zentraler Bedeutung sind.

Meldungen, die innerhalb des Befahrungsnetzes, innerhalb des Untersuchungsgebietes oder in Schwerin liegen, wurden anhand der vorhandenen Kommentare weiter kategorisiert.

Es wurden zunächst sechs Arten von Meldungen klassifiziert, wobei jede Meldung nur einer Art zugeordnet werden kann.

Die folgenden Arten von Meldungen werden unterschieden:

- **Allgemeine Gefahrenstelle**
Es besteht eine Gefahrenstelle, sie kann jedoch keiner weiteren Kategorie zugeordnet werden.
- **Alternative Radwegverbindung**
Eine alternative Radwegverbindung liegt vor, wenn kein Mangel an der Verbindung genannt wird, sondern nur auf einen guten vorhandenen Radweg oder eine Alternativroute zu unsicheren Strecken hingewiesen wird.
- **Bürgeridee**
Es wird ein Vorschlag genannt, dem kein Mangel zugrunde liegt. Beispielsweise, dass eine Strecke ins Wegenetz aufgenommen oder die Vorfahrtsituation geändert werden soll.
- **Mängelmeldung**
Da für die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes insbesondere die Mängel der aktuellen Radverkehrsinfrastruktur relevant sind, wurden diese in weitere Kategorien und Unterkategorien unterteilt. In einer Mängelmeldung wurde dabei ein konkreter Mangel in der Radverkehrsinfrastruktur benannt oder ein Verbesserungsvorschlag gemacht, der auf einen Mangel schließen lässt. Auf die Mängelmeldungen wird im weiteren Verlauf näher eingegangen.
- **Nicht relevant**
Meldungen, die außerhalb des Untersuchungsgebietes liegen, sowie Meldungen, die für den Radverkehr irrelevant sind oder deren Sinn sich nicht erschließt.
- **Weitere Hinweise**
In diese Kategorie fallen alle Hinweise, die keiner anderen Kategorie zugeordnet werden können und in denen keine konkreten Vorschläge gemacht werden. Dies waren im Fall von Westmecklenburg beispielsweise Meldungen, die den Naturschutz betrafen.

In der Meldungsart „Mängelmeldung“ wurden die folgenden Kategorien und Unterkategorien bearbeitet, die zum Teil näher erläutert werden:

- **Fehlende Infrastruktur**
 - Fehlende Beschilderung
Eine fehlende Beschilderung liegt vor, wenn der entsprechende Weg nicht mit Zeichen 237, 240 oder 241 nach StVO gekennzeichnet ist.
 - Fehlende Radverkehrsführung
Eine fehlende Radverkehrsführung liegt vor, wenn keinerlei Straße oder Weg vorhanden ist, die vom Radverkehr genutzt werden kann. Dies ist der Fall, wenn es in dem betroffenen Bereich keinen Verkehrsweg gibt oder dieser für den Radverkehr gesperrt ist.
- **Mangel an Querungsanlagen**
 - Fehlende Überquerungsmöglichkeit
 - Mangelhafte Lichtsignalanlagen-Schaltung
 - Ungesicherte Kreuzung
 - Unsicherer Wechsel zwischen Führungsformen
- **Mangel in der Instandhaltung**
 - Mangel in der Oberflächeninstandhaltung
Mängel in der Oberflächeninstandhaltung entstehen durch verschmutzte Wege (z. B. durch landwirtschaftliche Fahrzeuge), unzureichenden Winterdienst oder nasses Laub auf der Oberfläche.
 - Mangelhafter Grünschnitt
- **Schadhafte Infrastruktur**
 - Mangelhafte Beschilderung
Eine mangelhafte Beschilderung besteht, wenn diese verschmutzt, falsch aufgestellt oder beschädigt ist, wenn die Ziele nicht richtig ausgewiesen sind oder die Beschilderung im Verlauf der Strecke nicht einheitlich ist.
 - Schlechter Oberflächenzustand
- **Unzureichende Infrastruktur**
 - Fehlende Beleuchtung
 - Nicht ausreichende Breite

- **Punktfehler**
Punktfehler sind punktuelle Engstellen wie Umlaufsperrungen, Bäume, Poller, Masten. Punktuelle Oberflächenfehler werden der Kategorie „Schlechter Oberflächenzustand“ zugeordnet.
- **Unzureichende Begleitinfrastruktur**
In diese Kategorie fallen Begleitinfrastrukturen wie Radabstellanlagen oder Infotafeln, die nicht ausreichend, beschädigt, verschmutzt oder in anderer Weise unzureichend sind.
- **Unzureichende Führungsform**
Eine unzureichende Führungsform liegt vor, wenn eine Radverkehrsführung vorhanden, diese aber nicht ausreichend ist. Dies kann der Fall sein, wenn der Radverkehr bei hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs oder hohem Kfz-Aufkommen auf der Fahrbahn geführt wird oder der Radverkehr durch parkende Autos eingeschränkt wird. Außerdem kann die Führung gemeinsam mit dem Fußverkehr bei hohem Fußverkehrsaufkommen ebenfalls unzureichend sein.

Ergebnisse des Wegedetektivs

Insgesamt gingen 939 Meldungen über den Wegedetektiv ein. Bei dem Großteil dieser Meldungen (825 Meldungen, 88 %) handelt es sich um Mängelmeldungen. Die restlichen Meldungen verteilen sich zu ähnlichen Teilen auf die übrigen Arten von Meldungen (vgl. **Abbildung 1**).

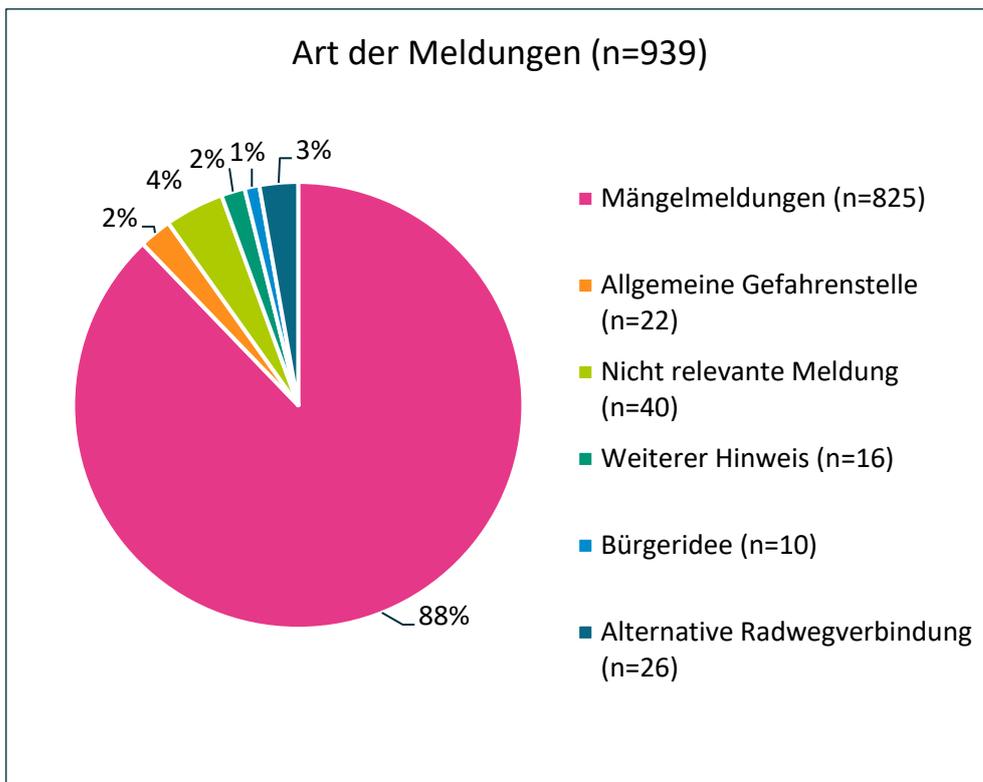


Abbildung 1: Art der Meldungen des Wegedetektivs in Westmecklenburg (Quelle: eigene Darstellung)

Im Folgenden werden die Mängelmeldungen sowie allgemeine Gefahrenstellen genauer betrachtet. Weitere Hinweise und Bürgerideen, die auf dem festgelegten Netz liegen, werden im Rahmen des Maßnahmenkonzeptes für die jeweiligen Abschnitte gesichtet, während alternative Radwegeverbindungen für die Erarbeitung des Netzkonzeptes und Lückenschlüsse relevant sind.

Abbildung 2 zeigt, dass der Großteil aller Mängelmeldungen und Meldungen über Gefahrenstellen der Kategorie „Unzureichende Infrastruktur“ zuzuordnen ist. Das bedeutet, dass bei mindestens 65 % dieser Meldungen die vorhandene Infrastruktur für den Radverkehr nicht ausreichend ist. Weitere Meldungen, die unzureichende Infrastrukturen bemängeln, können unter „Mehrere Kategorien zutreffend“ zu finden sein.

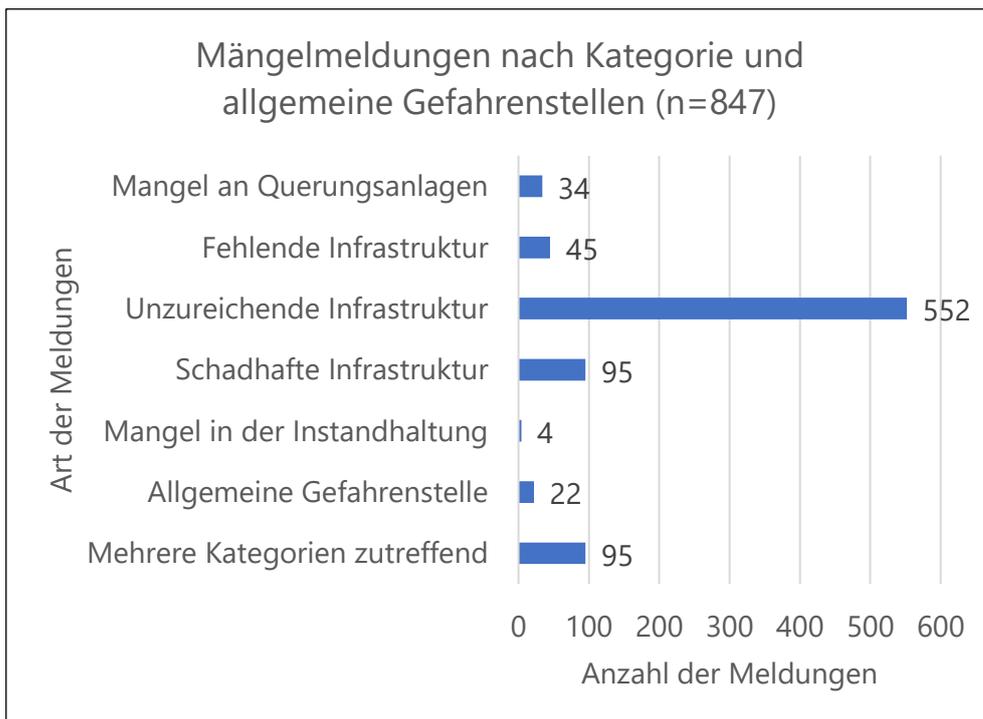


Abbildung 2: Mängelmeldungen nach Kategorien und allgemeine Gefahrenstellen (Quelle: eigene Darstellung)

Insgesamt können 627 Meldungen der Kategorie „Unzureichende Infrastruktur“ zugeordnet werden (vgl. **Abbildung 3**). Betrachtet man die Meldungen zur Kategorie „Unzureichende Infrastruktur“ genauer, dann wird deutlich, dass es sich in den meisten Fällen um eine unzureichende Führungsform handelt (ca. 93 %). Bei 22 Meldungen wurde eine nicht ausreichende Breite angezeigt, unzureichende Begleitinfrastrukturen, fehlende Beleuchtung sowie Punktmängel wurden weniger gemeldet.

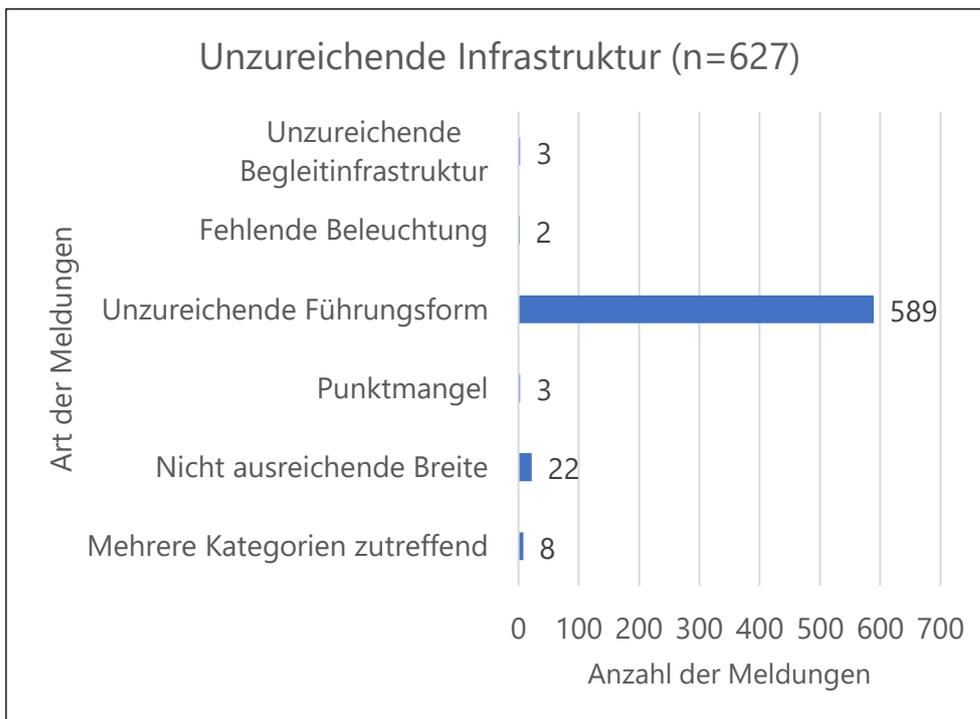


Abbildung 3: Meldungen der Kategorie "Unzureichende Infrastruktur" (Quelle: eigene Darstellung)

Neben einer unzureichenden Führungsform wurden die zweitmeisten Meldungen der Unterkategorie „Schlechter Oberflächenzustand“ (Kategorie: Schadhafte Infrastruktur) zugeordnet.

Es zeigt sich somit, dass in den meisten Fällen eine nicht ausreichende oder schadhafte Infrastruktur für den Radverkehr die Bürgerinnen und Bürger unzufrieden stimmt.

IGS | Ingenieurgesellschaft STOLZ mbH

Hammfelddamm 6
41460 Neuss

T (0 21 31) 79 18 92 - 0
F (0 21 31) 79 18 92 - 30
E info@igs-ing.de

Heinrich-Grüber-Straße 19
12621 Berlin

(030) 70 71 77 - 17
(030) 70 71 77 - 16
www.igs-ing.de