

Juli 2022



HINWEISE ZUR WEITER- ENTWICKLUNG TOURISTISCHER RADROUTEN IN MECKLENBURG- VORPOMMERN

Projekt 22N009

HINWEISE ZUR WEITER- ENTWICKLUNG TOURISTISCHER RADROUTEN IN MECKLENBURG- VORPOMMERN

erstellt im Auftrag des

Tourismusverbandes Mecklenburg-Vorpommern e.V.
Konrad-Zuse-Straße 2 | 18057 Rostock

Bearbeitung

Regina Funke-Akbiyik
Katrín Galka
Julika Jochim
Andrea Tiffe (Projektleitung)

Projektdaten

Laufzeit: MRZ 2022 – JUL 2022
Stand: 12.07.2022

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung und Hintergrund	1
2.	Einbindung der Ergebnisse in die Radwegekonzepion des Planungsverbandes Westmecklenburg	4
3.	Datengrundlagen.....	5
4.	Allgemeine Hinweise zur Weiterentwicklung von Radrouten	8
	Hinweise für optimale Trassenführungen.....	9
	Hinweise zur Entwicklung touristischer Radrouten	11
5.	Hinweise zur Weiterentwicklung der Radfernwege und überregionalen Rundwege in Westmecklenburg.....	15
	Hinweise zur Bildung der Zielgruppen	15
	Eindeutige Radroutenbezeichnungen	16
	Weitere allgemeine Hinweise zur Weiterentwicklung der Radrouten	17
	1. Ostseeküsten-Radweg	19
	2. Radweg Hamburg – Rügen.....	20
	3. Elbe-Radweg.....	21
	4. Elbe-Müritz-Rundweg	22
	5. Mecklenburgischer Seen-Rundweg	24
	6. Mecklenburgischer Seen-Radweg.....	26
	7. Westlicher Backstein-Rundweg	28
	8. Residenzstädte-Rundweg	29
	9. Eldetal-Rundweg.....	32
	10. Elbetal-Schaalsee-Rundweg	34
	11. Warnowtal-Rundweg	37
6.	Handlungsempfehlungen zur Gestaltung der Akteurs-Beteiligung	40
	Einbettung in das laufende Projektvorhaben des Planungsverbandes Westmecklenburg zur Evaluation der tages touristischen Radrouten, bzw. des touristischen Basisnetzes der Stufe 2	40

Grundlage der Evaluation des Basisnetzes der Stufe 2 und Wegweisungskonzeption ist das Vorrang- und Basisnetz der Stufe 1	42
Darstellung der Akteurs-Beteiligung zur Evaluation der tagestouristischen Radrouten (Basisnetz Stufe 2)	44
Akteurs-Beteiligung zur Evaluation der Radfernwege und Radrundwege (Vorrangrouten und Basisnetz Stufe 1).....	50
7. Allgemeine Hinweise zur Nutzung der Datenblätter bzw. Auswertung der Bestandsdaten.....	53
Anlage - Datenblätter	

1. Einleitung und Hintergrund

Der Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern e. V. ist der Dachverband für die touristische Vermarktung des Urlaubslandes Mecklenburg-Vorpommern. In dieser Funktion entwickelt und vermarktet er gemeinsam mit seinen Partnern u. a. die neun durch das Urlaubsland verlaufenden Radfernwege und die 21 überregionalen Rundwege. Elf touristische Radrouten führen auch durch das Gebiet des Regionalen Planungsverbandes Westmecklenburg.

Mit den vorliegenden Unterlagen sollen dem Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern e. V. Hinweise zur Evaluation des fahrradtouristischen Wegenetzes, bzw. der Radfernwege und überregionalen Radrouten gegeben werden, um die Angebotsqualität zu steigern und damit eine höhere Aufmerksamkeit bzw. Nachfrage auf dem fahrradtouristischen Markt zu generieren. Gleichzeitig soll über den Qualitätsprozess in der Region eine Vernetzung der beteiligten Akteure erreicht und forciert werden.

Die damit entstehenden Erfahrungen und die mit der Projektumsetzung verbundene Netzwerkarbeit kann anschließend ggf. als Leitlinie auch für ähnliche Projekte in den anderen Regionen Mecklenburg-Vorpommerns dienen, um ggf. alle Radrouten zu evaluieren.

Die Radrouten in der Region des Planungsverbandes Westmecklenburg wurden vor zum Teil weit mehr als 10 Jahren ins Leben gerufen und entsprechen nicht mehr dem heutigem Qualitätsstandard. Grundsätzlich ist der fahrradtouristische Markt mit derzeit weit mehr als 250 Radfernwegen dicht besetzt. Der größte Teil dieser Radfernwege hat einen sehr hohen bzw. hohen Qualitätsstandard (nach ADFC-Kriterien mind. 3 Sterne) sowie einen hohen Erlebniswert durch die professionelle Aufarbeitung landschaftlicher und kultureller Themen.

Sicherlich vor dem Hintergrund verschiedentslicher Förderprojekte aus verschiedentslichen Förderkulissen gibt es auch in Westmecklenburg zahlreiche Radrouten für Übernachtungsgäste und Tagestouren. Jedoch stehen für deren Erhalt und Weiterentwicklung verhältnismäßig und im Vergleich zu anderen Bundesländern wenige finanzielle und personelle Kapazitäten zur Verfügung, um diese Wege zu warten, zu unterhalten und zu vermarkten.

Für den Regionalen Planungsverband Westmecklenburg hat die IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH, Niederlassung Büro Radschlag in Berlin, das „Regionale Radwegekonzept Westmecklenburg 2021“ erstellt. Die Konzeption

wurde Ende 2021 vorgestellt und veröffentlicht. Sie dient als wesentliche Grundlage für die hier vorliegende Projektarbeit.

Für die Erstellung des Regionalen Radwegekonzeptes Westmecklenburg 2021 fanden Erhebungen und Bewertungen der Radwegeinfrastrukturen vor Ort mit dem Fahrrad statt. Die Daten liegen aufbereitet als sogenannte „Bestandsdaten“ vor. Im Ergebnis dieser Projektarbeit wurden diese Datengrundlagen in Detailauswertungen pro Radroute aufbereitet und in Ergänzung auch als Shape-Dateien mit sämtlichen georeferenzierte Bildmaterialien übergeben.

In der Projektarbeit wird auch ein möglicher idealtypischer Kommunikationsprozesses, bzw. eine Beteiligung der regionalen Akteure beschrieben, mit dem die Ergebnisse den projektbeteiligten Partnern vorgelegt und zur Umsetzung empfohlen werden sollen. Ziel ist es dabei auch, das Netzwerk der projektbeteiligten Partner zu stärken und zielorientiert anzuleiten.

Mit diesem Prozess sollen die bestehenden Trassenführungen, die vor Ort aufgenommenen Informationen zum Ausbaustandard und den Ausbauständen mit den projektbeteiligten Partnern ausgewertet werden, um die 11 Radrouten zu evaluieren. Im Zuge dessen soll ggf. auch über Trassenoptimierungen abgestimmt und die Umsetzung der Einzelmaßnahmen initiiert werden. Schließlich soll der Prozess dazu beitragen, das bisher abgestimmte Netz der touristischen Radrouten zu optimieren.

Die Detailauswertungen pro Radroute dienen dabei als leicht verständliche Datengrundlage zur Umsetzungsinitiierung der Verbesserungsmaßnahmen, aber auch als wichtige Grundlage für die Abstimmungen und als Hilfsmittel für Diskussionen mit politischen Verantwortlichen und soll eine Grundlage sein, an der sich u. a. das Handeln der Baulastträger und der Finanzmitteleinsatz orientiert.

Schließlich ist anzumerken, dass die Bestandserfassungen, die als Grundlage des Regionalen Radwegekonzeptes Westmecklenburg 2021 dienten, nicht mit dem Fokus der Einschätzung des touristischen Erlebniswertes o. ä. stattfanden. Das heißt, die Bestandserfassung vor Ort wurde ausschließlich zur Aufnahme der Strecken- und Punktkriterien unabhängig von der Bedeutung des Streckenabschnittes im Netz vorgenommen (baulastträgerübergreifende Zustandserfassung und -bewertung). Somit wurden die einzelnen Radrouten nicht als einzelne touristische Strecken befahren und bewertet. So wird es

schließlich notwendig sein, die neue Routenführung vor Ort zu besichtigen und ggf. erneut zu bewerten, da sich die vorliegenden Daten auf die aktuellen Trassenführungen beziehen und eben nicht mit dem Fokus der vorliegenden (touristischen) Bewertung aufgenommen wurden. Zudem ist anzumerken, dass davon auszugehen ist, sich der Zustand der Radrouten seit der Erhebung im Jahr 2020 verändert hat.

Die Detailauswertungen liegen für folgende Radrouten in den Regionen des Regionalen Planungsverbands Westmecklenburg vor (Radroute – Länge des Routenabschnittes in Westmecklenburg):

- Ostseeküsten-Radweg (Radfernweg)
- Radweg Hamburg – Rügen (Radfernweg)
- Elberadweg (Radfernweg)
- Elbe-Müritz-Rundweg (Radfernweg)
- Mecklenburgischen Seen-Radweg (Radfernweg)
- Westlicher Backstein-Rundweg (Radrundweg)
- Residenzstädte-Rundweg (Radrundweg)
- Eldetal-Rundweg (Radrundweg)
- Elbetal-Schaalsee-Rundweg (Radrundweg)
- Warnowtal-Rundweg (Radrundweg)
- Mecklenburgischer Seen-Rundweg (Radrundweg)

2. Einbindung der Ergebnisse in die Radwegekonzeption des Planungsverbandes Westmecklenburg

Das Regionale Radwegekonzept Westmecklenburg 2021 beinhaltet eine sogenannte Netzkonzeption, die Vorrangrouten und Basisrouten voneinander unterscheidet und denen unterschiedliche Ausbaustandards zugeordnet sind. Da die Bedeutung der Vorrangrouten des Alltagsradverkehrs der Bedeutung der Radfernwege im Radtourismus gleichgesetzt wurden, wurden auch die Ausbaustandards der Vorrangrouten des Alltagsradverkehrs den Radfernwegen zugeordnet, die durch Westmecklenburg führen. Analog wurden die Ausbaustandards der Basisrouten den überregionalen Rundwegen zugeordnet.

Anders als bei der Konzeption des Wegenetzes für den Alltagsradverkehr wurde hier von bestehenden Trassenführungen ausgegangen. Ändern sich nun im Zuge der Umsetzung dieses Projektes einzelne Streckenführungen, werden Routen hinzugenommen oder aufgegeben, ändert sich damit auch das Wegenetz des touristischen Radverkehrs, d.h. die Trassenführungen der Vorrang- und Basisrouten. Diese Änderungen sind grundlegend für die Fortschreibung des Regionalen Radwegekonzeptes Westmecklenburg 2021.

Das Regionale Radwegekonzept Westmecklenburg 2021 besteht aus drei Teilen (Textband, Katasterdaten mit den tabellarischen Grundlagendaten im Excel-Format, Geodaten im Shape-Format). Das Kataster beinhaltet die notwendigen Informationen zur Umsetzung des Konzeptes bzw. dessen Fortschreibung. Der Textband hingegen gibt hierzu notwendigen Rahmenbedingungen vor und bildet damit auch die Basis der vorliegenden Arbeit. Die Grundlagendaten bündeln alle Informationen zu den Ausbaustandards und Ausbaustandards, die im Zuge der Erhebungen im Jahr 2020 vor Ort aufgenommen worden sind, sowie weitere Informationen zur Netzkategorisierung, zur Maßnahmenableitung uvm. Zudem gibt es die sogenannten Geodaten, die als ein Datensatz verstanden werden sollen, der sich den aktuellen Gegebenheiten (z.B. neuen Trassenführungen) anpasst und fortgeschrieben werden soll.

Diese Zusammenhänge gehen damit einher, dass eine möglichst enge Zusammenarbeit mit dem Planungsverband Westmecklenburg für eine erfolgreiche und nachhaltige Projektumsetzung unerlässlich ist.

3. Datengrundlagen

Für die Erstellung der Datenblätter und für die Herleitung der Hinweise zur Trassenoptimierung wurden Informationen aus den vorliegenden Grundlagedaten / Bestandsdaten zu den Ausbauzuständen und Ausbaustandards der Radrouten in Westmecklenburg verwendet.

Die georeferenzierte Erhebung erfolgte im Jahr 2020 vor Ort auf dem Radweg als baulastträgerübergreifende Zustandserfassung und -bewertung mit dem Fahrrad. Die Grundlage zur Bewertung der Radwegeinfrastrukturen bilden eine Vielzahl von Regelwerken, insbesondere die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA).

Mit Hilfe unserer IGS-eigenen Software („ZEBRA“) zur standardisierten und punktgenauen Erfassung und Bewertung wurden Ausbaustandard und Ausbauzustand der Radverkehrsanlagen vor Ort aufgenommen. Dabei wurde eine punktgenaue Erhebungsmethodik umgesetzt.

Im Ergebnis wurde eine Datenbasis erarbeitet, die den IST-Zustand der bewerteten Radroute wiedergibt und die schließlich problemlos in Geoinformationssysteme integriert werden konnte. Die gewonnenen Daten ermöglichen eine Vielzahl an Auswertungsvarianten und Darstellungsmöglichkeiten und bilden die Grundlage für die aufbauenden Maßnahmenableitungen.

Grundsätzlich wurden folgende Erhebungskriterien aufgenommen:

Streckenbezogene Kriterien

- Wegebreite
- Führungsform für den Radverkehr
- Befahrbarkeit
- Wegoberfläche

punktueller „Ereignisse“

- Wegweisungsmängel

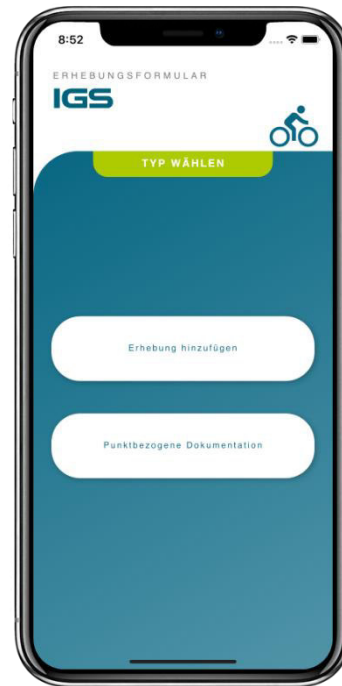


Abbildung 1: Screenshot der Software; Quelle: IGS

- Touristische Begleitinfrastruktur
- Querungen und Gefahrenstellen
- Engstellen (z. B. Umlaufschranken, Poller, etc.)
- Einmalige Oberflächenmängel

Die Wegweisung wurde im Rahmen der Erhebung hinsichtlich ihrer Qualität und ihres Standards bewertet. Dabei wird das Augenmerk auf die Einhaltung der Regelungen für Mecklenburg-Vorpommern sowie der FGSV gelegt. Es erfolgte keine vollständige Erhebung zur Erstellung eines Wegweisungs-Bestandskatasters. Vielmehr ging es um eine grundsätzliche Einschätzung der vorhandenen Wegweisung für die Ableitung von Maßnahmen zu deren Erhalt, Ausbau und Finanzierung. Die Wegweisung spielt im Folgenden jedoch keine weitere Rolle, da der Planungsverband Westmecklenburg die Konzeption einer ganzheitlichen Wegweisung vorsieht.

Im Zuge der Bestandserfassungen vor Ort wurden Wegpunkte dann gesetzt, um den Anfang und das Ende von Streckabschnitten mit bestimmten Eigenschaften zu markieren, sowie um die Erfassung der punktuellen Ereignisse zu dokumentieren. Für die meisten aufgenommenen Merkmale, Mängel, etc. wurden mit Hilfe von Fotomaterialien dokumentiert.

Im Ergebnis wurde eine georeferenzierte Datenbasis erarbeitet, die den IST-Zustand aller bewerteten Radverkehrsinfrastrukturen wiedergibt. Für die während der Bestandserfassung vor Ort aufgenommenen Wegemerkmale wurde eine umfangreiche Fotodokumentation pro Bewertungskriterium erstellt. Das Bildmaterial wurde den aufgenommenen strecken- und punktbezogenen Bestandsdaten zugeordnet.

Diese Daten sollen als Grundlage für die Auswertung der vorhandenen Ausbaustandards und Ausbauzustände der aufgezählten Radrouten dienen und werden im Folgenden als „Bestandsdaten“ bezeichnet. Es ist darauf hinzuweisen, dass die Fotodatenbank für einzelne Wegabschnitte aufgrund technischer Probleme leider nicht vollständig ist. Es werden jedoch alle verfügbaren Daten verwendet.

Die ERA ist derzeit in Überarbeitung und wird mit höheren Ausbaustandards voraussichtlich in 2023 veröffentlicht. So wurden für die Radwegekonzeption in Westmecklenburg die Qualitätsstandards entsprechend höher festgelegt.

Die in dieser Konzeption vorgelegten Qualitätsstandards sollen für die Ableitung der Maßnahmen als Grundlage / gewünschte Qualität / „Soll-Zustand“ angewendet werden.

Für die Bearbeitung sind neben den schon vorliegenden Datengrundlagen aus der Projektumsetzung für den Regionalen Planungsverband Westmecklenburg für den Entwurf zur Prozessgestaltung Informationen zum bestehenden Netzwerk und den projektbeteiligten Partnern sowie den Zielen der strategischen Ausrichtung zur fahrradtouristischen Stärkung eingeholt worden.

4. Allgemeine Hinweise zur Weiterentwicklung von Radrouten

Die Radrouten in der Region des Planungsverbandes Westmecklenburg wurden vor zum Teil weit mehr als 10 Jahren ins Leben gerufen und entsprechen nicht mehr dem heutigem Qualitätsstandard. So ist es sinnvoll, die Radrouten zu evaluieren und ggf. zu optimieren. Damit gemeint ist die Betrachtung der einzelnen Radrouten hinsichtlich ihrer aktuellen Trassenführung, ihres Ausbaustandards sowie die Ableitung von Hinweisen zur Koordinierung und Vermarktung der Radrouten. Das Ergebnis ist die Schärfung des touristischen Angebotes hinsichtlich der Streckenlänge, Routenführung, Attraktivität des touristischen Routenthemas und für die definierte Zielgruppe.

Verwaltungsaufwand

Wenn Trassen von touristischen Radrouten verändert werden, geht dies auch mit einem Verwaltungsaufwand einher, um neue Streckenverläufe festzulegen, die Veränderungen allen notwendigen Partnern mitzuteilen und schließlich auch Handlungs- und Fördergrundlagen verbindlich abzuleiten. Damit verbundene Aufgaben wurden hier nicht näher behandelt. Im Zuge der Projektumsetzung werden diese Grundlagen jedoch notwendig. Gängige Vorgaben konnten für Mecklenburg-Vorpommern im Rahmen der Recherchen nicht ermittelt werden.

Um eine Vorgabe schnell und praxisnah zu entwickeln, empfiehlt es sich, im Zuge der Projektumsetzung verschiedene Herangehensweisen für Trassenänderungen zu erproben und beispielsweise das Vorgehen eines sogenannten „Trassenänderungsverfahrens“, wie es in Sachsen-Anhalt durchgeführt wird, zu betrachten.

Das Radnetz Deutschland setzt sich aus den D-Routen, dem Radweg Deutsche Einheit und dem Iron Curtain Trail zusammen. Für diese Radrouten gibt es eine Verwaltungsvereinbarung zwischen Bund und den Ländern, auf deren Grundlage die Entwicklung dieses Netzes vorangebracht und gefördert werden soll. Mit dieser Entwicklung gehen auch Streckenverlegungen einher. Einige der Radfernwege Mecklenburg-Vorpommers sind trassengleich mit dem Iron Curtain Trail und den D-Routen des Radnetzes Deutschland:

- D-Route 10 – Elberadweg,
- D-Route 2 – Ostseeküstenradweg,
- D-Route 11 – Berlin-Kopenhagen und
- D-Route 12 – Oder-Neiße-Radweg.

Wenn sich für diese Routen Vorgehensweisen für Trassenänderungen etablieren, sollten diese ebenfalls Berücksichtigung finden.

Hinweise für optimale Trassenführungen

Die Abstimmung bzw. Optimierung der Trassenführung geht mit dem Ziel einher, den Angebotswert der Radrouten zu steigern und die touristische Nachfrage zu erhöhen bzw. eine bessere Zielgruppeneignung zu erreichen. Eine Radroute wird dann eine Nachfrage generieren, wenn sie grundlegend ein gutes „infrastrukturelles“ Angebot bietet. Schon allein vor dem Hintergrund knapper finanzieller Marketingmittel sollten auch nur solche Angebote vermarktet werden.

Die nachstehenden Ausführungen ergänzen das Regionalen Radwegekonzept Westmecklenburg 2021, das ähnliche Fragestellungen z. B. in den Kapiteln 7 und 9 behandelt.

Für fahrradtouristische Angebote, die auch überregional vermarktet werden, ist eine hochwertige Qualität in jeder Hinsicht grundlegend. Die Qualität einer Radroute kann an folgenden drei Kriterien bewertet bzw. mit diesen Kriterien aufgewertet werden:

- Infrastruktureller Ausbau der Radroute
- Inszenierung des Themas / Erlebniswert der Radroute
- Anbindung an Gastgeber und Sehenswürdigkeiten (Wertschöpfung)

In Zusammenhang mit den Ausbaustandards und Ausbauzuständen der Radroute ist zu prüfen, ob die mit Hilfe der Streckenkriterien (Wegoberfläche, Wegeart, Befahrbarkeit und Wegbreite) festgestellten Mängel behoben oder die Route abschnittsweise auf neue Trassen verlegt werden soll. Dies gilt auch in Zusammenhang mit der Inszenierung des Themas der Radroute bzw. deren Erlebniswert. Eine attraktive Radroute erschließt Gastgeber und andere Einrichtungen, die regionalökonomisch bedeutsam sind, bzw. die eine Wertschöpfung generieren.

Die thematische Ausrichtung, bzw. die Inszenierung des Themas einer touristischen Radroute meint eine sinnvolle Routenführung, die die Thematik des Weges erlebbar macht. Der „Westliche Backstein-Rundweg“ sollte beispielsweise so konzipiert sein, das entsprechende Backsteinbauwerke nicht nur im

„Vorbeifahren“ passiert, sondern auch besucht werden können; dass sie also erlebbar sind und ggf. auch zur Wertschöpfung beitragen.

Eine Trassenoptimierung sollte dann vorgenommen werden, wenn beispielsweise auf der aktuellen Trassenführung Mängel festgestellt wurden (siehe hierzu auch in die Grundlagen- und Geodaten des Regionalen Radwegekonzeptes Westmecklenburg 2021 zu Verkehrssicherheit, Verkehrsführung, DTV-Grenzwerte usw.) bzw. für die eine Begründung dafür vorliegt, dass der Ausbaustandard des betreffenden Routenabschnitts nicht verbessert werden kann oder soll. Natürlich sind auch solche Routenabschnitte zu identifizieren, für die keine Trassenverlegung notwendig ist, der Ausbaustandard jedoch verbessert werden muss. Die Festlegung neuer Trassenführungen soll auszugsweise folgenden Vorgaben entsprechen:

- Die Trassenführung sollte möglichst die Ortschaften bzw. Innenstädte, die Gastgeber und Sehenswürdigkeiten direkt erschließen
- Umwege bzw. nicht direkte Streckenführungen sollten vermieden werden
- Trassenführungen auf Wegen, die im privaten Besitz sind, sollten vermieden werden
- Gemeinsame Trassenführungen auf dem D-Routen-Netz oder überregionalen Radrouten (Bündeln von Radrouten) sollen angestrebt werden
- Radroutenverläufe sollen hingegen in solchen Abschnitten entzerrt werden, in denen das damit verbundene sehr hohe Radverkehrsaufkommen zu Konflikten führt oder die Ausbaustandards hierzu nicht genügen
- Es empfiehlt sich grundsätzlich, die ÖPNV-Haltestellen, die zur Anreise mit dem Fahrrad zum Radfernweg geeignet sind, an die Radroute anzubinden oder in der Wegweisung zu berücksichtigen
- Trassenführungen auf straßenbegleitenden Radwegen entlang stark frequentierter Radrouten sowie Trassenführungen auf Straßen mit einem DTV ab 1.000 Kfz/ Tag sollten vermieden werden

Kostenbetrachtung

In Zusammenhang mit einer Trassenverlegung sind Abwägungen zu treffen, die die anzunehmenden fortlaufend entstehenden Kosten für die jährlichen Wartungs-, Pflege- und Instandhaltungsaufwendungen und die mit der Umsetzung der Ausbaumaßnahmen entstehenden Kosten berücksichtigen. Auch

aktuelle Planungen zum Bau oder Ausbau von Radwegverbindungen sollten berücksichtigt werden.

Netzbetrachtung

Die einzelnen Radrouten sind zudem im Netz der umliegenden Radrouten zu betrachten, um die Erschließung der Teilregion in Gänze zu beachten. Allzu dichte Wegenetze sind allein schon wegen der hohen Wartungs-, Pflege- und Instandhaltungskosten zu vermeiden. Ebenso sind lückenhafte Netze zu vermeiden – insbesondere dann, wenn Wertschöpfung generierende Gastgeber und Sehenswürdigkeiten nicht oder nicht direkt erschlossen sind.

Gegebenenfalls werden Radrouten auch aufgegeben, wenn die Ausbau- und Folgekosten nicht getragen werden können oder auch inzwischen neue Radrouten entstanden, zu denen bisher keine Informationen vorliegen und die die Region ausreichend erschließen. So ist es also denkbar, Radrouten, bzw. Netzbestandteile aufzugeben oder das Netz der touristischen Radrouten zu erweitern.

Anbindung an Nachbarregionen und die Landeshauptstadt Schwerin

Für Radrouten, deren Streckenverläufe über die Region des Planungsverbandes Westmecklenburg hinausgehen, ist die Abstimmung mit den Nachbarregionen und weiteren projektbeteiligten Partnern notwendig, um den Anschluss in die Nachbarregion optimal festzulegen.

Die Landeshauptstadt Schwerin ist für Radreisende von großer Bedeutung. In Zusammenhang mit der Radverkehrskonzeption für die Landeshauptstadt Schwerin, die gerade in Entstehung ist, sollen attraktive Routen, die die Stadt mit ihrem Umland Verbindungen, entstehen. Im Fokus stehen hier somit die Anknüpfungspunkte an das Radwegenetz der Landeshauptstadt Schwerin.

Hinweise zur Entwicklung touristischer Radrouten

Um den Aufwand zum Betreiben einer touristischen Radroute nachhaltig zu gestalten, ist ein Qualitätsmanagementsystem grundlegend. Regelmäßige Kontrollen vor Ort sowie die Wartung der Infrastruktur sollen so umgesetzt werden, dass eine gute Qualität nicht nur nachhaltig auf diesem Niveau gehalten, sondern auch nach und nach verbessert werden kann. Damit gemeint ist somit auch die Sicherstellung der Mittel für den Unterhalt der Radroute und deren nachhaltigem Einsatz.

Idealtypisches Qualitätsmanagementsystem

Ein idealtypisches Qualitätsmanagementsystem ist so gestaltet, dass es für jede Radroute eine Arbeitsgruppe für infrastrukturelle Themen sowie eine Arbeitsgruppe für Marketingthemen gibt, aus deren Mitte ein zentraler Ansprechpartner, bzw. eine Person gewählt wird, die die Aufgaben zur zentralen Koordinierung erbringt.

Für die Umsetzung der jeweiligen Aufgaben setzen sich die Arbeitsgruppen aus demjenigen Personenkreis aus den Gemeinden, Landkreisen sowie gegebenenfalls der Landesverwaltung und den touristischen Institutionen, evtl. Wirtschaftsförderungen usw. zusammen, die daran zu beteiligen sind. Gegebenenfalls sind einzelne Personen in beiden Arbeitsgruppen tätig.

Die Arbeitsgruppen treffen sich regelmäßig und setzen die zuvor definierten Ziele gemeinsam um. Infrastrukturelle Aufgaben beziehen sich auf die Wartungs-, Pflege- und Instandhaltungsaufgaben für die Wegeinfrastrukturen. Dazu gehört die Initiierung von Ausbaumaßnahmen wie auch die Pflege der wegweisenden Beschilderung und Begleitinfrastruktur.

Zielgruppen

Es sollten verschiedene Zielgruppen für die Radfernwege und Radrundwege (sowie Tagestouren) beschrieben und definiert werden (beispielsweise Familien, Kulturinteressierte, sportlich motivierte Radfahrende, Genussreisen etc.). Dabei sind die Ansprüche der Gäste an das Wegenetz, die Routenlänge, die Wegweisung und die Routenführung, bzw. thematische Ausrichtung zu berücksichtigen. Für die Beschreibung und Festlegung der verschiedenen Zielgruppen sind zudem vorhandene Zielgruppenschreibungen aus den vorliegenden regionalen Tourismuskonzepten und der Landestourismuskonzeption aufgegriffen werden.

Wegweisende Beschilderung des Radverkehrs und Begleitinfrastruktur

Neben der Radweginfrastruktur und attraktiven Routenführung gehört zur touristischen Infrastruktur auch eine FGSV-konforme Wegweisung für den Radverkehr, die sich aus einer Ziel- und Routenwegweisung, Zwischenwegweisung und ggf. einer ergänzenden Knotenpunktwegweisung zusammensetzt. Die Anbindung der Bahnhöfe und Tourist-Informationen an die Radroute ist (wie bei den Gastgebern auch) nicht immer direkt möglich. Sie könnten in solchen Fällen mit einer sogenannten Objektwegweisung ausgewiesen (und damit angebunden) werden. Siehe hierzu die „Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr im Land Brandenburg“.

Aber auch das Vorhandensein von gepflegten und gut platzierten Rastplätzen und Schutzhütten sowie thematisch ansprechende und nützliche Infotafeln und hochwertige Abstellanlagen an den Schutzhütten, Rastplätzen, Sehenswürdigkeiten, etc., an denen Fahrräder sicher geparkt werden können, gehören ebenfalls zu einem vollständigen Angebot. Hierzu finden sich im „Regionalen Radwegekonzept Westmecklenburg 2021“ ausführliche Handlungsempfehlungen.

Arbeitsgruppe für Marketingthemen

Die Arbeitsgruppe für Marketingthemen setzt einen zuvor festgelegten Marketingplan für die Radroute um. Hierzu wird ein Budget vereinbart, das über einen längeren Zeitraum von Jahr zu Jahr zur Verfügung steht. Damit sollen solche Ausgaben gedeckt werden, die für eine entsprechende Marktplatzierung grundlegend notwendig sind. Weitere Mittel werden für zusätzliche Aktivitäten (Messauftritte, Printprodukte, Social Media, Marktforschung, etc.) notwendig. Die Verwendung der Finanzmittel und deren zielgruppengenaue Anwendung sind Aufgabe der Arbeitsgruppe.

Zentrale Koordinierung

Jede touristische Radroute benötigt, wie oben beschrieben, eine zentrale Koordinierung bzw. einen Qualitätsbeauftragten, bei dem alle Informationen zusammenlaufen und mit dem alle anfallenden Aufgaben der Arbeitsgruppe Infrastruktur und Marketing abgestimmt erbracht werden.

Zugrunde liegt hierzu oftmals eine Kooperationsvereinbarung oder sonstige vertragliche Vereinbarung, an der sich alle Projektpartner beteiligen und die eine langfristige Aufgabenwahrnehmung vorsieht. Die Vereinbarung regelt die Aufgaben, sowie deren Finanzierung und personelle Aufstellung.

Folgende Aufgaben werden üblicherweise wahrgenommen:

- Bündelung von Aufgaben
- Koordinierung von Aufgabenumsetzung
- Sammlung und Weitergabe von Informationen
- Informationen zum aktuellen Routenverlauf, ggf. zu Streckensperrungen, Umleitungen, zum Zustand der Wege
- Koordinierung der mind. jährlichen Wartung der Wegweisung
- Koordinierung der jährlichen Kontrollbefahrung
- Netzwerkarbeit mit den Routenanrainern sowie den Gastgebern und Betreibern der Sehenswürdigkeiten

- Qualitätsmanagement der gesamten touristischen Radroute
- enge Zusammenarbeit mit den Akteuren der zentralen Vermarktung
- Ansprechperson für die projektbeteiligten Partner

Zentrale Ansprechperson für die Gäste

Zudem wird ein Ansprechpartner für die Gäste benötigt. Auch hier sollte es sich um eine zentrale Stelle handeln, so dass sich der Landestourismusverband Mecklenburg-Vorpommern e.V., die regionalen Tourismusverbände oder die zuvor beschriebene zentrale Koordinierungsstelle für diese Aufgaben anbietet. Gästeanfragen (Informationen, Gastgeber, Übernachtungen, etc.) sollten gebündelt und einheitlich durch eine Ansprechperson verteilt und weitergegeben werden.

Zentrale Vermarktung

Es ist sinnvoll, die zentrale Vermarktung der touristischen Radrouten durch den Landestourismusverband Mecklenburg-Vorpommern e.V. in enger Zusammenarbeit mit den regionalen Tourismusverbänden umzusetzen. Denkbar wäre zudem auch die Aufgabenumsetzung durch die zentrale Ansprechperson / die zentrale Koordinierungsstelle. Für die Vermarktung einer Radroute ist ein Marketingbudget vorzusehen, das sich aus Mitteln der Touristiker, der Anrainer-Kommunen und Leistungsträger zusammensetzt. Auch hierfür ist eine Vereinbarung notwendig, die die langfristige Aufgabenumsetzung ermöglicht.

Für eine professionelle Marketingaufstellung der Radrouten mit einer möglichst großen Reichweite ist die Einbindung in das überregionale Marketing grundlegend. Die Platzierung der Radroute sollte sowohl lokal als auch regional, landes- als auch bundesweit erfolgen und mit den beteiligten Marketingorganisationen abgestimmt sein. Die Vermarktung sollte sich an die landesweit einheitlichen Grundlagen halten und alle Vorgaben des Corporate Designs bzw. der Corporate Identities umsetzen.

Gästezufriedenheit – Qualitätsprozess

Die Befragung der Gäste zu deren Zufriedenheit und zu deren Einschätzung zu ihrem fahrradtouristischen Erleben sollte als Grundlage zur Evaluation und zur ständigen Verbesserung der Radrouten genutzt werden.

5. Hinweise zur Weiterentwicklung der Radfernwege und überregionalen Rundwege in Westmecklenburg

Für jede Radroute wird im nachfolgenden Abschnitt mit Hilfe der vorliegenden Daten eine zusammenfassende und kurze Einschätzung gegeben, die den Angebotswert, d.h. die touristische Attraktivität der einzelnen Radrouten betrachtet. Soweit möglich wurde geprüft, ob die definierte Zielgruppe und das jeweilige Thema aufeinander abgestimmt sind.

- Zielgruppe
- Eindeutiger Name und Erlebniswert und Inszenierung
- Trassenführung
- Anbindung an den ÖPNV

Hinweise zur Bildung der Zielgruppen

Alle 11 Radrouten sprechen die Zielgruppe der Übernachtungsgäste an, die mit dem Rad von Etappe zu Etappe radeln. Eine detaillierte Zielgruppenbeschreibung liegt für die 11 Radrouten aus dem Landestourismusverband Mecklenburg – Vorpommern bislang nicht vor. Der Landestourismusverband Mecklenburg – Vorpommern spricht vornehmlich die Radurlauber an und unterscheidet bislang keine thematischen Zielgruppen (Kulturinteressierte, Sportive, Familien).

Im Rahmen der Weiterentwicklung der Urlaubsmarke MV wird derzeit jedoch die Zielgruppenansprache neudefiniert. Künftig werden voranging die Zielgruppe der Offenen, der sogenannten „Limbic Types“ angesprochen. Grundlegend werden die Radtouristen wie folgt unterschieden:

- Radurlauber: Hauptmotiv Radfahrern, Streckenradler, die von Ort zu Ort auf Fernradwege und Rundtouren fahren (Kurzurlaube bis 3)
- Radausflügler: Tagesausflügler, die die Regionen entdecken und dazu die regionalen Touren nutzen

Grundsätzlich sind für die einzelnen Zielgruppenbeschreibungen auch die grundsätzlichen Erwartungen, die eine Radreise nach Mecklenburg-Vorpommern erweckt (Naturerleben, Seenlandschaften, Ostseeküsten, etc.), zu spiegeln.

In Zusammenhang mit den gängigen Marktforschungstätigkeiten und insbesondere im Zuge mit der Anwendung der Ergebnisse, die im Rahmen der Radverkehrsanalyse Mecklenburg-Vorpommern für die einzelnen Radrouten

ausgewertet werden, sollten Zielgruppenbeschreibungen, bzw. Grundlagen für die Erstellung von Marketingplänen für jede Radroute erarbeitet werden.

Mithilfe dieser Auswertungen sollte es eine Datengrundlage zur Herkunft der Gäste und zu deren Erwartungen und soziodemografischen Eigenschaften und damit auch Herkunft vorliegen.

Diese sind mit den Alleinstellungsmerkmalen der Raddestination Mecklenburg-Vorpommern, bzw. Westmecklenburg und einer jeden Radroute in Einklang zu bringen.

Hierzu gehört sowohl die Unterscheidung, bzw. Abstufung der Anziehungskraft von Highlights, die für die überregionale Vermarktung oder regionale Vermarktung geeignet sind. Potenzialeinschätzungen sind hierzu oftmals ein hilfreiches Instrument.

Im Ergebnis sollte es für jede Radroute eine Zielgruppenbeschreibung geben, zu der das Angebot, bzw. das Alleinstellungsmerkmal, die touristischen Highlights und Leuchttürme, die die Radroute erschließen eindeutig passen. Dazu gehört schließlich auch die „Produktbeschreibung“, d.h. die Beschreibung der Radroute, der einzelnen Etappen, ein Höhenprofil, eine Empfehlung zur Erreichbarkeit, zur Fahrtrichtung sowie zum Start und zum Ende der Route.

Folglich finden sich in den nachstehenden Ausführungen zu den Zielgruppen nur erste allgemeinere Ausführungen, die noch nicht für jeden Radweg vollständig beschrieben werden können.

Eindeutige Radroutenbezeichnungen

Die Bezeichnungen der Radrouten sollen die Themen der Radrouten wiedergeben und möglichst unverwechselbar sein.

Eindeutiger Name des Elbe-Müritz-Rundweges, des Mecklenburgischen Seen-Radweges sowie des Mecklenburgischen Seen-Rundweges

Es ist problematisch, dass mehrere Radrouten mit ähnlichen Bezeichnungen durch die Region zwischen Elbe und Müritz führen, die gleiche oder ähnliche Gästeerwartungen projizieren und die nicht klar zu unterscheiden sind. Dies betrifft den Elbe-Müritz-Rundweg, den Mecklenburgischen Seen-Radweg sowie den Mecklenburgischen Seen-Rundweg. So ist es sinnvoll, insbesondere für diese Radrouten in Zusammenhang eine Schärfung des touristischen Angebotes hinsichtlich der Streckenlänge, Routenführung, Attraktivität des touristischen Routenthemas und für die definierte Zielgruppe zu erarbeiten.

Sinnvoll ist der Vorschlag des Planungsverbandes Mecklenburgische Seenplatte, der eine Neuausrichtung und damit einhergehende Umbenennung des Mecklenburgischen Seen-Radwegs vorsieht. Die Route „Von der Elbe zum Haff“ schärft das Thema der Radroute, ist prägnant, eingängig und ansprechend.

Eindeutiger Name des Elbe-Müritz-Rundweges, des Eldetal-Rundweges und des Elbetal-Schaalsee-Rundweges

Der Eldetal-Rundweg und der Elbetal-Schaalsee-Rundweg sind zum einen aufgrund der Namensähnlichkeit von Elde und Elbe sehr ähnlich und zum anderen möglicherweise auch verwirrend, da der Eldetal-Rundweg entlang der Elde-Müritz-Wasserstraße bis zur Elbe führt und damit auch eine thematische Überschneidung zum Elbe-Müritz-Rundweg besteht.

Hier sind die Besonderheiten der einzelnen Wege auch in den Bezeichnungen genauer auszuarbeiten. Denkbar ist ein Wortspiel, dass die Verwechselbarkeit/ Ähnlichkeit der Elbe und der Elde sowie derer Flusstäler wortgewandt aufgreift.

Weitere allgemeine Hinweise zur Weiterentwicklung der Radrouten

Im Rahmen der touristischen Radwegekonzeptionen etablierte sich der Trend, verwinkelte, kleinteilige Rundkurse und umwegige Routenführungen zu vermeiden. Gewünscht sind hingegen klare Trassenführungen, die das Thema einer Radroute eindeutig repräsentieren.

Wenn es möglich ist, sollten Start und Ziel - für flussbegleitende Radrouten gegebenenfalls auch Quelle und Mündung - durch Infotafeln, Sichtachsen, etc. oder ähnliches inszeniert werden. Aus der konzeptionellen Sicht empfiehlt es sich zudem, Streckenabschnitte auf denen viele Trassen verschiedener Radrouten (Plauer oder Schweriner See) gelegen sind, zu entflechten.

Die Trassenführung sollte das Thema der Route auf Wegen, die den infrastrukturellen Ansprüchen genügen, geführt werden und die touristische Inwertsetzung und damit auch das Alleinstellungsmerkmal zu fokussieren. So sollten beispielsweise flussbegleitende Radrouten das Erleben des Flusses und der durch den Fluss geformten Landschaft erlebbar machen.

Dieser Art konzipierte Radrouten erleichtern nicht nur die eindeutige Wegweisungskonzeption, sondern auch die Orientierung der Gäste vor Ort, die

auf trassengleichen Abschnitten oder Verbindungswegen anderenfalls oftmals erschwert ist.

Die Datenblätter liegen diesem Hinweispapier bei und geben übersichtlich den infrastrukturellen Ausbaustandard und Ausbauzustand der Radrouten wieder. Im Abgleich mit den gewünschten Standards, wurden solche Abschnitte kenntlich gemacht, für die Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung auf den aktuellen Trassen notwendig sind. Hier ist im Einzelnen zu prüfen, ob die Handlungsbedarfe initiiert werden sollen oder ob sich aus beschriebenen Gründen eine Änderung der Trasse ergibt.

Im Falle einer Trassenänderung sind die Grundlagen des Regionalen Radwegekonzeptes Westmecklenburg 2021 umzusetzen. Es empfehlen sich die beschriebenen allgemeinen Hinweise zur Weiterentwicklung von Radrouten in Umsetzung des beschriebenen Kommunikationsprozesses.

Im Frühling 2022 wurden zahlreiche projektbeteiligte Partner formlos im Rahmen einer ersten Interessenabfrage um eine erste Stellungnahme bzw. um erste Vorschläge für alternative Routenführungen gebeten. Sie sollten eine erste Grundlage für weiterführende Recherchen dahingehend sein, wie mit den nächsten Schritten die Routenführung optimiert werden kann. Schließlich sollte die neue Routenführung ebenfalls vor Ort besichtigt und bewertet werden und anschließend auch in die Konzeption zur Routenoptimierung eingehen.

Darüber hinaus wurden für nachstehende Ausführungen keine aktuellen Planungen, vor Ort vorhandene Wegweisungen, etc. abgefragt. Es empfiehlt sich jedoch, diese Informationen im Zuge der Zusammenarbeit den Projektbeteiligten Partnern abzufragen und im Zuge dessen auch Hintergründe für bestehende Trassen abzufragen. Schließlich betreffen Änderungsvorschläge einer Radroute ggf. auch Abschnitte einer weiteren Radroute, so dass dieses in Zusammenhang (Netzkonzept, siehe hierzu auch Kapitel 4) betrachtet und abzuwägen sind. Einige Trassenführung sind sicherlich für die Evaluation der Radrouten/ Basisnetz der Stufe 2 zur tages touristischen Erschließung – ggf. in Zusammenhang mit der Knotenpunktwegweisung hilfreich.

1. Ostseeküsten-Radweg

Der Ostseeküsten- Radweg hat eine Länge von 186 km in Westmecklenburg (ca. 700km in Mecklenburg-Vorpommern) und ist als Radfernweg von herausragender Bedeutung für den Fahrradtourismus in Mecklenburg-Vorpommern. Zudem ist er Teil des Netzes der sogenannten „D-Routen“ als D-Route 2 und des Netzes der Euro-Velorouten als EuroVelo 10 und EuroVelo 13. Im Regionalen Radwegekonzept Westmecklenburg 2021 ist der Ostseeküsten-Radweg als Vorrangroute für den Fahrradtourismus enthalten.

Eindeutiger Name

Der Ostseeküsten-Radweg verläuft zumeist direkt an der Küste entlang von Lübeck-Travemünde bis Rügen – mit kurzen Abstechern ins Küstenvorland. Der Name ist eindeutig und definiert das Thema der Route – das Erleben der Ostsee bzw. der Ostseeküste.

Erlebniswert, Inszenierung und Trassenführung

Für die Trassenführung des Ostseeküsten-Radwegs ist ein möglichst nahes Fahren entlang der Ostseeküste grundlegend. Diese Anforderung ist jedoch aufgrund der hohen touristischen Nachfrage, Naturschutzgründen uvm. in den Küstenregionen Mecklenburg-Vorpommerns nicht immer problemfrei umsetzbar. So ist es in einigen Abschnitten in enger Abstimmung mit den Partnern vor Ort gegebenenfalls notwendig, vor allem gemeinsame Routenführungen für den Fuß- und Radverkehr zu entzerren, um dem hohen Gästeaufkommen ein Platzangebot zu bieten.

Zielgruppe

Die Ostseeküste ist eine attraktive Urlaubsdestinationen, die viele einheimische Gäste aus Mecklenburg-Vorpommern, aus den umliegenden und fernen Bundesländern und insbesondere als Euro-Velo-Route und D-Route aber auch Gäste aus dem Ausland anzieht.

Anbindung an den ÖPNV (Westmecklenburg)

Folgender Einstieg in den Ostseeküsten-Radweg ist in der Region des Planungsverbandes Westmecklenburg unmittelbar erreichbar:

- Wismar (Regionalverkehr: RE 2 / Nahverkehr: RB 11 und RB 17)

Darüber hinaus sind zahlreiche weitere Einstiege über Bahnhöfe des Regional- und Fernverkehrs im weiteren Verlauf der Route möglich.

2. Radweg Hamburg – Rügen

Der Radfernweg Hamburg - Rügen hat eine Länge von 115km in Westmecklenburg (insgesamt ca. 525km). Im Regionalen Radwegekonzept Westmecklenburg 2021 ist der Radfernweg Hamburg - Rügen als Vorrangroute für den Fahrradtourismus enthalten.

Eindeutiger Name und Erlebniswert und Inszenierung

Der Radfernweg hat mit dem Titel Hamburg – Rügen einen eindeutigen Namen, der das Thema des Radweges die Verbindungsroute zwischen der Metropole Hansestadt Hamburg und der Urlaubsinsel Rügen klar definiert.

Der Erlebniswert für diesen Radfernweg liegt demnach in der Verbindung der touristischer Hotspots Hamburg und Rügen, an der naturräumlichen Inszenierung und dem Erleben der Städte auf dem Weg von Hamburg nach Rügen. Somit stehen die touristischen Highlights sowohl kulturell also auch naturräumlich im Vordergrund.

Trassenführung

Weite Teile dieses Trassenabschnitts führen auf Straßen entlang. Hier ist zu prüfen, ob alternative Trassenführungen sinnvoll sind, um Radfahrende gegebenenfalls von Straßen auf Radwege umzuleiten. Von Gadebusch aus führt der Radfernweg in die Schweriner Innenstadt und nutzt dabei eine Trasse über Neuendorf nach Lützow. In diesem Abschnitt, aber auch zwischen Hohen Viecheln und Ventschow und östlich von Warin und in Richtung Baumgarten, sind ggf. „begradigte“ Routenführung zu diskutieren. Zudem ist eine eindeutige „alternativlose“ Streckenführung durch Gardebusch sinnvoll.

Insgesamt besteht für den Radfernweg Hamburg - Rügen weniger Bedarf zur Evaluation der Trassenführung in Westmecklenburg.

Anbindung an den ÖPNV (Westmecklenburg)

Der Radfernweg Hamburg – Rügen beginnt in Hamburg und endet auf Rügen. Start und Ziel sind somit mit den öffentlichen Nah-, Regional- und Fernverkehrsmitteln hervorragend erschlossen. In der Region des Planungsverbandes Westmecklenburg ist der Radfernweg zudem an folgenden Stellen mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar:

- Gadebusch (Nahverkehr: RB 13)

- Lützow (Nahverkehr: RB 13)
- Schwerin-Lankow (Nahverkehr: RB 13)
- Schwerin Hbf (Fernverkehr: ICE und IC / Regionalverkehr: RE 1 und RE 2 / Nahverkehr: RB 13 und RB 17)
- Schwerin Mitte (Regionalverkehr: RE 1 und RE 2 / Nahverkehr: RB 17)
- Lübstorf (Regionalverkehr: RE 2 und RE 4 / Nahverkehr: RB 17 und RB 18)
- Bad Kleinen (Fernverkehr: ICE und IC / Regionalverkehr: RE 1, RE 2 und RE 4 / Nahverkehr: RB 17 und RB 18)
- Ventschow (Regionalverkehr: RE 1 und RE 4)
- Blankenberg (Regionalverkehr: RE 1 und RE 4 / Nahverkehr: RB 17)

3. Elbe-Radweg

Der Elbe-Radweg hat eine Länge von 27km in Westmecklenburg. Auch wenn der Elberadweg nur diesem sehr kurzem Trassenabschnitt durch Mecklenburg-Vorpommern führt, ist er Teil des Netzes der sogenannten „D-Routen“ als D-Route 10 mit mehr als 1.200km und von herausragender Bedeutung für den Fahrradtourismus. Im Regionalen Radwegekonzept Westmecklenburg 2021 ist der Elbe-Radweg als Vorrangroute für den Fahrradtourismus enthalten.

Eindeutiger Name und Erlebniswert und Inszenierung

Die Bezeichnung der Radroute ist eindeutig. Der Elbe-Radweg begleitet die Elbe an beiden Ufern der Elbe vom Riesengebirge bis zum Wattenmeer durch das 400 km lange UNESCO-Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe. Brücken und Fähren ermöglichen mehrere Flussquerungen. Das Thema ist auf dem Weg präsent und der Name somit eindeutig.

Trassenführung

Der Elbe-Radweg hat in beiden Abschnitten alternative Trassenführungen auf der westlichen Flussseite in Sachsen-Anhalt und Niedersachsen. Somit können sich Radreisende jederzeit entscheiden, welche der beiden Trassenführungen sie wählen. Auch vor diesem Hintergrund ist es unumgänglich, die höchsten Qualitätsstandards einzuhalten.

Der Elbe-Radweg führt in 2 Abschnitten durch die Region des Planungsverbandes Westmecklenburg. Ein Abschnitt führt östlich der Elbe durch Boizenburg/Elbe, ein zweiter Abschnitt führt im Landkreis Ludwigslust Parchim und beginnt südlich von Dömitz und endet nördlich von Rüterberg.

Im nördlichen Abschnitt bei Boizenburg/Elbe gibt es verschiedene infrastrukturelle Mängel. Die Trassenführung südlich von Boizenburg/Elbe ist gut gewählt. Die Trassenführung Richtung Norden ab Boizenburg/Elbe ist hingegen straßenbegleitend.

Im südlichen Abschnitt ist eine Trassenführung gewählt, die abschnittsweise straßenbegleitend entlang der B195 und B191 führt und Dömitz direkt erschließt. Rüterberg liegt, bis die Route auf den straßenbegleitenden Radweg entlang der B195 / B191 führt, auf dem Deich – um straßenbegleitende Radwege zu meiden und die Strecke zu begradigen, ist zu prüfen, ob ggf. zumindest abschnittsweise weitere Abschnitte auf den Deich gelegt werden können. Dies empfiehlt sich auch für die Trassenführung Richtung Norden ab Boizenburg/Elbe.

Zielgruppe

Die Elbe ist einer der bedeutendsten Flüsse Europas, der einen unverwechselbaren und sehr besonderen Naturraum prägt und mit dem die deutsche Geschichte in vielen Zusammenhängen eng verknüpft ist. So hat die Elbe als Fluss und Thema des Radfernweges einen sehr hohen Bekanntheitsgrad und zieht als Euro-Velo-Route und D-Route Gäste aus ganz Deutschland und dem Ausland an.

Anbindung an den ÖPNV (Westmecklenburg)

Im Verlauf des Elbe-Radweg ist eine Anbindung an den ÖPNV in der Region Westmecklenburg an der folgenden Haltestelle gegeben:

- Boizenburg (Elbe) (Regionalverkehr: RE 1)

4. Elbe-Müritz-Rundweg

Der Elbe-Müritz-Rundweg hat als Radfernweg eine Länge von 103km in Westmecklenburg (insgesamt ca. 410km). Im Regionalen Radwegekonzept Westmecklenburg 2021 ist der Elbe-Müritz-Rundweg als Vorrangroute für den Fahrradtourismus enthalten.

Eindeutiger Name

Der Elbe-Müritz-Rundweg verläuft durch eine fluss- und seenreiche Landschaft teils entlang der Elbe, teils am Ufer der Müritz entlang. Beide Naturräume sind über den Rundweg erlebbar.

Der Name der Radroute lässt auf das Thema der Route schließen. Wie in der Kapiteleinleitung dargestellt, ist es problematisch, dass weitere Radrouten ähnliche Bezeichnungen tragen. Dies betrifft v.a. den Elbe-Müritz-Rundweg, den Mecklenburgischen Seen-Radweg sowie den Mecklenburgischen Seen-Rundweg.

Erlebniswert und Inszenierung

Der Radfernweg verbindet 2 naturräumlich Besonderheiten – zum einen die Elbe, zum anderen die Müritz. Der Erlebniswert für diesen Radfernweg liegt in der naturräumlichen Inszenierung und dem Erleben der Städte auf dem Weg zwischen Elbe und Müritz durch Mecklenburg-Vorpommern. Somit stehen die glazial geprägten naturräumlichen Besonderheiten der hügeligen Landschaft im Vordergrund. Sicherlich Thema der Radroute das Erleben von unberührter Natur, vielen Seen und Badestellen.

Trassenführung

Neben zwei kurzen Trassenabschnitten zwischen Paltschow und Pampin entlang der L82 und durch Wendisch Priborn führt der Radfernweg im Landkreis Ludwigslust-Parchim durch die Ruhner Berge nach Norden Richtung Parchim. Er erschließt die Innenstadt Parchims und führt nördlich Richtung Kanenberg nach Darze. Im Weiteren führt die Route in Richtung Osten über Stralendorf und Lancken nach Lübz. Der Rundweg erschließt die Innenstadt von Lübz und führt in Richtung Plau am See und zum Plauer See. Durch die Innenstadt von Lübz ist eine eindeutige „alternativlose“ Streckenführung sinnvoll. In Richtung Plau am See ist die Route wenig linear und führt über Kritzow nach Karbow, Retzow und Gnevsdorf nach Ganzin und südlich um den See herum, bzw. entlang des östlichen Ufers. Auf der Strecke zwischen Lübz und Plau am See ist im Sinne einer gradlinigen Strecke über eine Trassenoptimierung nachzudenken.

Elbe-Müritz-Rundweg und der Eldetal-Rundweg erschließen auf verschiedene Routen die Region südlich und östlich von Parchim bis zum Plauer See. So sind Trassenoptimierungen in Zusammenhang zu betrachten.

Anbindung an den ÖPNV (Westmecklenburg)

Da es sich um einen Rundweg handelt, ist ein Einstieg prinzipiell überall möglich. Folgende Bahnhöfe sind im Gebiet des Planungsverbandes Westmecklenburg in unmittelbarer Nähe des Radweges erreichbar:

- Parchim (Nahverkehr: RB 13 und RB 14)
- Lübz
- Plau am See

Darüber hinaus sind weitere Einstiege über Bahnhöfe des Nah-, Regional- und Fernverkehrs außerhalb Westmecklenburgs möglich.

5. Mecklenburgischer Seen-Rundweg

Der Mecklenburgischer Seen-Rundweg hat insgesamt eine Länge von ca. 265km und in Westmecklenburg eine Länge von 183km. Im Regionalen Radwegekonzept Westmecklenburg 2021 ist der Mecklenburgischer Seen-Rundweg als Basisroute der Stufe 1 für den Fahrradtourismus enthalten.

Eindeutiger Name

Der Name der Radroute lässt auf das Thema der Route schließen. Wie in der Kapiteleinleitung dargestellt, ist es problematisch, dass weitere Radrouten ähnliche Bezeichnungen tragen. Dies betrifft den Elbe-Müritz-Rundweg und v.a. den Mecklenburgischen Seen-Radweg sowie den Mecklenburgischen Seen-Rundweg.

Erlebniswert und Inszenierung

Wie beim Mecklenburgischen Seen-Radweg ist auch beim Mecklenburgischen Seen- Rundweg der Name Programm: die Mecklenburgischen Seen. Die Radroute inszeniert die Mecklenburgische Seenlandschaft. Somit stehen auch hier die glazial geprägten naturräumlichen Besonderheiten der teilweise hügeligen Landschaft im Vordergrund. Zum Routenthema gehört ebenfalls das Erleben von unberührter Natur, vielen Seen und Badestellen.

Trassenführung

Im Grunde genommen ist der Mecklenburgische Seen-Rundweg kein Rundweg, sondern besteht aus drei einzelnen Rundwegen unterschiedlicher Größe, die das Gebiet östlich des Schweriner Sees in Richtung Sternberg und Goldberg erschließen. Als überregionaler Radrundweg ist die Trassenführung somit wenig attraktiv und sollte grundlegend überdacht werden.

Die drei einzelnen Rundtouren sollten für die tagestouristische Erschließung der Region diskutiert werden. Für die Radroute als Radrundweg, bzw. als Radfernweg ist es jedoch notwendig, die Trassenführung zu einem geradlinigen Rundkurs zu entwickeln. Gleichzeitig sollte das Routenthema „Mecklenburgische Seenlandschaft“ verstärkt in den Fokus rücken, um weitere, auch kleinere Seen zu erschließen. So ist es denkbar, gemeinsam mit den projektbeteiligten Partnern der Nachbarregion in der Mecklenburgischen Seenplatte die Trassenführung so zu erweitern, dass die Müritz und die sogenannte Kleinseenplatte erschlossen werden und mit den Seen in Westmecklenburg verbunden sind.

Zur bestehenden Trassenführung ist anzumerken, dass die Routenführung von Krassow in Richtung Zurow sowohl nördlich als auch südlich der Autobahn geführt werden kann. Hier ist die attraktivere Routenführung auszuwählen. Im Abschnitt entlang der L141 zwischen Sternberg Burg und Sternberg liegen Wegabschnitte der beieinanderliegenden Rundkurse trassengleich, so dass es keine eindeutige und geradlinige Routenführung gibt, die ggf. auch in Zusammenhang mit der Wegweisung Probleme aufwirft. Die aktuelle Trasse von Crivitz nach Wamkow führt derzeit nach Norden über Sternberg und ist somit ebenfalls wenig gradlinig. Sternberg als attraktives Etappenziel ist nicht optimal erschlossen. Die Trassenführung im östlichsten Abschnitt des Radrundweges sollte den Dobbertiner und Goldberger See sowie ggf. auch weitere Seen möglichst ufernah begleiten.

Vor dem Hintergrund dieser grundlegenden Handlungsbedarfe für diese großräumigen Trassenänderungen, wird auf weitere, detaillierte Änderungsvorschläge/ Anregungen verzichtet.

Anbindung an den ÖPNV (Westmecklenburg)

Der Mecklenburgische Seen-Rundweg ist über die folgenden Bahnhöfe an den ÖPNV angeschlossen (mit * gekennzeichnete Bahnhöfe liegen nicht unmittelbar, jedoch erreichbar nahe an der Route):

- Crivitz (Nahverkehr: RB 13)

- *Bad Kleinen (Fernverkehr: ICE und IC / Regionalverkehr: RE 1, RE 2 und RE 4 / Nahverkehr: RB 17 und RB 18)
- Dorf Mecklenburg (Regionalverkehr: RE 2 / Nahverkehr: RB 17)
- *Blankenberg (Regionalverkehr: RE 1 und RE 4 / Nahverkehr: RB 17)

6. Mecklenburgischer Seen-Radweg

Der Mecklenburgischer Seen-Radweg hat eine Länge 665km insgesamt; davon ca. 140km in Westmecklenburg. Im Regionalen Radwegekonzept Westmecklenburg 2021 ist der Mecklenburgischer Seen-Radweg als Basisroute der Stufe 1 für den Fahrradtourismus enthalten.

Eindeutiger Name

Der Name der Radroute lässt auf das Thema der Route schließen. Wie in der Kapiteleinleitung dargestellt, ist es problematisch, dass weitere Radrouten ähnliche Bezeichnungen tragen. Dies betrifft den Elbe-Müritz-Rundweg und v.a. den Mecklenburgischen Seen-Radweg sowie den Mecklenburgischen Seen-Rundweg.

Erlebniswert und Inszenierung

Wie beim Mecklenburgischen Seen-Radweg ist auch beim Mecklenburgischen Seen- Rundweg wie schon oben dargestellt der Name Programm: die Mecklenburgischen Seen. Die Radroute inszeniert die Mecklenburgische Seenlandschaft. Somit stehen auch hier die glazial geprägten naturräumlichen Besonderheiten der teilweise hügeligen Landschaft im Vordergrund. Zum Routenthema gehört ebenfalls das Erleben von unberührter Natur, vielen Seen und Badestellen.

Trassenführung

Im Grunde genommen, verbindet der Mecklenburgische Seen- Radweg die Elbe mit dem Stettiner Haff. So ist es gemeinsam mit den projektbeteiligten Partnern der Nachbarregion in der Mecklenburgischen Seenplatte zu diskutieren, ob deren Vorschlag, dass die Route somit auch den Titel „Von der Elbe zum Haff“ trägt. So würde sie sich von anderen Radrouten abzugrenzen, erschließt die Mecklenburgische Seenplatte durch viele kleine typische Orte wie Dömitz, Garwitz und Matzlow und größere Orte wie Ludwigslust, Parchim,

Lübz und Crivitz Richtung Osten führen und könnte Highlights wie das Ludwigsluster Schloss, die mittelalterliche Wehranlage in Neustadt-Glewe, Vogelschutzgebiete entlang der Lewitz und Elde, den Hafenort Waren (Müritz) sowie den umliegenden Müritz-Nationalparks, den Schleusenort Mirow, die Residenzstadt Neustrelitz, die Vier-Tore-Stadt Neubrandenburg am Tollensesee und schließlich die Insel Usedom anbinden.

Die Radroute zur Insel Usedom führt entlang des Stettiner Haffs über Ueckermünde und Anklam, wo die Überquerung des Peenestroms erfolgt, bis in das Kaiserbad Ahlbeck. Weiterhin führt die Radroute an der Usedomer Außenküste trassengleich mit dem Ostseeküsten-Radweg entlang der Ostseeküste und endet in Wolgast.

Hinsichtlich des letzten Routenabschnittes über die Insel Usedom ist zu diskutieren, wo das Thema der Radroute „Von der Elbe zum Haff“ und damit der Radweg endet.

Die Radroute „Von der Elbe zum Haff“ hätte eine prägnante attraktive Routenführung, die die derzeit geringe Nachfrage des Mecklenburgischen Seen-Radweges, die der Landestourismusverband (2022) schildert, steigern kann. Die empfohlene Ausrichtung als Radroute „Von der Elbe zum Haff“ bringt einen grundlegenden Handlungsbedarf für diese großräumigen Trassenänderungen mit sich. So wird nachfolgend auf detaillierte Änderungsvorschläge/ Anregungen verzichtet.

Wie für den in diesem Abschnitt trassengleichen Radfernweg Hamburg-Rügen beschrieben, führt die Route von Gadebusch aus in die Schweriner Innenstadt und nutzt dabei eine Trasse über Neuendorf nach Lützow. In diesem Abschnitt, aber auch zwischen Hohen Viecheln und Ventschow und östlich von Warin und in Richtung Baumgarten, sind ggf. „begradigte“ Routenführung zu diskutieren. Zudem ist eine eindeutige „alternativlose“ Streckenführung durch Gardebusch sinnvoll.

Anbindung an den ÖPNV (Westmecklenburg)

Der Wegabschnitt in Westmecklenburg ist über die folgenden Bahnhöfe an den ÖPNV angebunden:

- Ludwigslust (Fernverkehr: ICE, IC und EC / Regionalverkehr: RE 2 / Nahverkehr: RB 14 und RB 17)
- Groß Laasch (Nahverkehr: RB 14)
- Neustadt-Glewe (Nahverkehr: RB 14)

- Parchim (Nahverkehr: RB 13 und RB 14)
- Lübz
- Plau am See

7. Westlicher Backstein-Rundweg

Der Westliche Backstein-Rundweg hat eine Länge von 358km in Westmecklenburg und ist ein Radrundweg mit insgesamt 370km Länge. Im Regionalen Radwegekonzept Westmecklenburg 2021 ist der Westliche Backstein-Rundweg als Basisroute der Stufe 1 für den Fahrradtourismus enthalten.

Eindeutiger Name und Erlebniswert und Inszenierung

Der Westliche Backstein-Rundweg ist eine überregionale Radroute, die den Norden Westmecklenburgs auf verschiedenen Trassen erschließt und bauhistorische architektonische und städtebauliche Themen aufnimmt. Mit zahlreichen aus den namensgebenden schlichten Lehmziegeln erbauten Schlössern, Kirchen und Kathedralen, einem Dom und einem Münster sowie Stadt-toren, Bauernkaten und Bürgerhäusern ist das Thema immer wieder präsent und bildet das Thema der Radroute ab.

Die Bezeichnung „Westlicher“ Backstein-Rundweg läßt schon auf den „Östlichen“ Backstein-Rundweg schließen. Gegebenenfalls sind beide Rundwege miteinander zu verbinden. In jedem Fall eignet sich das Thema auch für die Entwicklung von Tagestouren.

Trassenführung

Der Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern e.V. bewirbt den Westlichen Backstein-Rundweg auf der Seite www.auf-nach-mv.de (05/2022) als durchgehenden Rundweg ohne Verbindungsstücke. Offenbar gibt es unterschiedlich dargestellte Routenverläufe.

Die hier vorliegende Trassenführung des Westlichen Backstein-Rundweges führt auf drei verschiedenen Routen, die auch einzeln als drei Rundwege beschrieben werden können, durch den nordwestlichen Teil Westmecklenburgs. Der Radfernweg hat keine lineare Routenführung und ist auch kein Rundweg. Wie schon für den Mecklenburgischen Seen-Rundweg beschrieben, besteht auch hier Handlungsbedarf darin, eine eindeutige Routenführung zu konzipieren und die Trassenführung zu optimieren.

Die drei einzelnen Rundtouren sollten für die tagestouristische Erschließung der Region diskutiert werden. Für die Radroute als Radrundweg ist es jedoch notwendig, die Trassenführung zu einem geradlinigen Rundkurs zu entwickeln. Gleichzeitig sollten alle großen und kleinen architektonischen „Backstein- Highlights“ im Mittelpunkt stehen.

Zwischen Schönberg, Klütz und Boltenhagen sowie östlich zwischen Neukloster und Glasin ist über eine „gestraffte“, geradlinigere und prägante Routenführung zu diskutieren. Grevesmühlen als attraktives Etappenziel mit Backsteinarchitektur ist nicht optimal erschlossen. Die drei „einzelnen Rundkurse“ haben zwei trassengleiche Verbindungswege (über Grevesmühlen nach Tranewitz sowie zwischen Dorf Mecklenburg und Hansestadt Wismar), die – so Radreisende die gesamte Route befahren – ungünstiger Weise zwei Mal nutzen muss.

Anbindung an den ÖPNV (Westmecklenburg)

Der Westliche Backstein-Rundweg ist über zahlreiche Bahnhöfe an den ÖPNV angebunden. Im Gebiet des Planungsverbandes Westmecklenburg sind das:

- Dorf Mecklenburg (Regionalverkehr: RE 2 / Nahverkehr: RB 17)
- Bad Kleinen (Fernverkehr: ICE und IC / Regionalverkehr: RE 1, RE 2 und RE 4 / Nahverkehr: RB 17 und RB 18)
- Schwerin Hbf (Fernverkehr: ICE und IC / Regionalverkehr: RE 1 und RE 2 / Nahverkehr: RB 13 und RB 17)
- Schwerin Mitte (Regionalverkehr: RE 1 und RE 2 / Nahverkehr: RB 17)
- Schwerin-Lankow (Nahverkehr: RB 13)
- Schönberg (Meckl) (Regionalverkehr: RE 4)
- Reppenhagen
- Klütz
- Wismar (Regionalverkehr: RE 2 / Nahverkehr: RB 11 und RB 17)

8. Residenzstädte-Rundweg

Der Residenzstädte- Rundweg hat eine Länge von 132km in Westmecklenburg und ist ein Radrundweg mit insgesamt 285km Länge. Im Regionalen Radwegekonzept Westmecklenburg 2021 ist der Residenzstädte- Rundweg als Basisroute der Stufe 1 für den Fahrradtourismus enthalten.

Eindeutiger Name und Erlebniswert und Inszenierung

Der Residenzstädte-Rundweg verläuft auf einer Route entlang zahlreicher einstiger Regierungspaläste, Sommersitze, Schlösser und Schlösschen der ehemaligen Herzöge von Mecklenburg. Dabei sind das Residenzschloss in Schwerin und das Barockschloss in Ludwigslust die imposantesten, doch bei weitem nicht die einzigen Sehenswürdigkeiten. Somit ist der Name eindeutig und themenbezogen.

Beginnend in der Landeshauptstadt ist das Residenzschloss, bzw. der Landtag Mecklenburg-Vorpommerns ein Höhepunkt der Strecke. Weiter nördlich liegt mit Schloss Wiligrad das jüngste ehemalige herzogliche Residenzschloss am Schweriner See. Von der einstigen Michelenburg in Dorf Mecklenburg, die dem Land ihren Namen gab, ist lediglich der Burgwall erhalten.

In der Hansestadt Wismar ist mit dem Fürstenhof von Herzog Johann Albrecht I ein Bauwerk im Stil der italienischen Renaissance zu bewundern. Auch in Güstrow steht ein Schloss aus der Renaissance. In Neustadt-Glewe liegt die älteste noch erhaltene Wehrburg Mecklenburgs. In Ludwigslust wartet das prunkvolle Barockschloss mit seinem Park mit Wasserspielen, Alleen und Statuen, im Naturschutzgebiet Lewitz lädt das herzogliche Jagdschloss Friedrichsmoor auch Radreisende auf einen Besuch.

Auf dem Abschnitt Neustadt-Glewe – Ludwigslust – Friedrichsmoor – Schwerin – Wiligrad – Dorf Mecklenburg – Wismar sind zahlreiche dicht beieinander gelegene Schlösser, Burgen und Fürstensitzen an die Route angebunden. Die übrige Strecke bietet sicherlich ebenfalls reizvolle Eindrücke mit alten Häfen, Klosteranlagen und Kirchen sowie sehenswerten Altstädten; abgesehen von Schloss Güstrow ist auf diesem Abschnitt vom Thema „Residenzstädte“ jedoch weniger präsent.

Trassenführung

Da es sich beim Residenzstädte-Rundweg um einen Rundweg handelt, ist der Einstieg und Start der Radreise prinzipiell überall möglich. Ausgehend von der Landeshauptstadt Schwerin verläuft der Weg in Richtung Norden teilweise am Ufer des Schweriner Sees entlang vorbei an Dorf Mecklenburg bis Wismar. Von dort aus führt der Weg bis zu seinem nördlichsten Punkt in Bloowatz und von dort in südöstliche Richtung vorbei am Neukloster See über Hügel mit teilweise steilen Anstiegen bis Bützow. Entlang des Bützow-Güstrow-Kanals geht es nach Güstrow. Von dort aus führt der Weg weiter durch

die Nossentiner/ Schwinzer Heide bis zum Kloster Dobbartin am Dobbartiner See. An Goldberg vorbei über die Müritz-Elde-Wasserstraße führt der Weg zum Städtchen Neustadt-Glewe und weiter bis Ludwigslust. Die aktuelle Trasse führt in Richtung Norden vorbei an Friedrichsmoor und am Störkanal entlang zurück nach Schwerin.

Insgesamt besteht für den Residenzstädte- Rundweg weniger Bedarf zur Evaluation der Trassenführung in Westmecklenburg. Im Routenabschnitt Ludwigslust/ Neustadt Glewe ist ggf. eine weitläufigere Trassenführung z.B. zu Ungunsten der Wegführung entlang Elde-Müritz-Wasserstraße über Parchim und/ oder westlich über Hagenow nach Schwerin zu diskutieren.

Der Eldetal-Rundweg und der Residenzstädterundweg erschließen die Region bei Neustadt Glewe auf teilweise gemeinsamen Trassen, so sind Trassenoptimierungen in Zusammenhang zu betrachten.

Anbindung an den ÖPNV (Westmecklenburg)

Der Residenzstädte-Rundweg ist bestens an den ÖPNV angebunden. Allein im Gebiet des Planungsverbandes Westmecklenburg sind folgende Bahnhöfe in zumeist unmittelbarer Umgebung zu erreichen:

- Friedrichsruhe (Meckl) (Nahverkehr: RB 13)
- Domsühl (Nahverkehr: RB 13)
- Neustadt-Glewe (Nahverkehr: RB 14)
- Groß Laasch (Nahverkehr: RB 14)
- Ludwigslust (Fernverkehr: ICE, IC und EC / Regionalverkehr: RE 2 / Nahverkehr: RB 14 und RB 17)
- Lüblow (Meckl) (Regionalverkehr: RE 2 / Nahverkehr: RB 17)
- Plate (Meckl) (Nahverkehr: RB 13)
- Schwerin Mitte (Regionalverkehr: RE 1 und RE 2 / Nahverkehr: RB 17)
- Schwerin-Lankow (Nahverkehr: RB 13)
- Lübstorf (Regionalverkehr: RE 2 und RE 4 / Nahverkehr: RB 17 und RB 18)
- Bad Kleinen (Fernverkehr: ICE und IC / Regionalverkehr: RE 1, RE 2 und RE 4 / Nahverkehr: RB 17 und RB 18)
- Dorf Mecklenburg (Regionalverkehr: RE 2 / Nahverkehr: RB 17)
- Wismar (Regionalverkehr: RE 2 / Nahverkehr: RB 11 und RB 17)
- Steinhausen-Neuburg (Nahverkehr: RB 11)

9. Eldetal-Rundweg

Der Eldetal- Rundweg hat eine Länge von 354km in Westmecklenburg und ist ein Radrundweg mit insgesamt 320km Länge. Im Regionalen Radwegekonzept Westmecklenburg 2021 ist der Eldetal- Rundweg als Basisroute der Stufe 1 für den Fahrradtourismus enthalten.

Eindeutiger Name und Erlebniswert und Inszenierung

Die Elde als längster Fluss im Südwesten Mecklenburg-Vorpommerns verbindet die Müritz mit der Elbe und bildet somit das Thema der Radroute ab. Die Elde ist im Vergleich zur Elbe wesentlich weniger bekannt. So können, auch wenn der Routenname dessen ungeachtet eindeutig ist, die schon in der Kapiteleinleitung beschriebenen Verwechslungen zu Problemen führen.

Um das Thema der Radroute – das Eldetal – zu inszenieren, binden Trassenführungen entlang der Elde, ihrer naturbelassenen Nebenarme und die Elde-Müritz-Wasserstraße sowie durch das durch die Elde geprägte Tal die Route ein. Die Elde entspringt bei Darze, nahe Plauer See durchfließt die Städte Lübz, Neustadt Glewe, Grabow sowie Eldena und mündet bei Dömitz in die Elbe.

Trassenführung

Die vorliegende Trassenführung des Eldetal-Rundweges führt auf drei verschiedenen Routen, die auch einzeln als drei Rundwege beschrieben werden können, durch das Eldetal. Wie schon für den Mecklenburgischen Seen-Rundweg beschrieben, besteht auch hier Handlungsbedarf darin, eine eindeutige Routenführung zu konzipieren und die Trassenführung zu optimieren. Auch diese drei einzelnen Rundtouren sollten für die tagestouristische Erschließung der Region diskutiert werden.

Flussbegleitende Radrouten inszenieren die Region, die der im Fokus stehende Fluss geprägt hat. Eine Haupttrasse führt möglichst nahe dem Ufer und bindet die durch den Fluss geprägten Ortschaften an. Gegebenenfalls sind alternative Trassenführungen auf der anderen Seite des Flusses ebenfalls Teil des radtouristischen Angebotes. Zudem sind regelmäßige Querungsmöglichkeiten, die unmittelbare Nähe zum Fluss sowie zu Sehenswürdigkeiten und Orte, die direkt mit dem Fluss im Zusammenhang stehen, wünschenswert.

Die Radroute kann, nahe der Quelle der Elde, ab Plau am See nördlich und südlich der Elde-Müritz-Wasserstraße in Richtung Elbe nach Osten befahren werden. Dabei wird keine der beiden Trassen als Haupt- oder Nebentrasse angeboten, sondern beide Strecken sind als Rundkurs, der um den Plauer See führt, gedacht.

Die drei „einzelnen Rundkurse“ haben zwei trassengleiche Verbindungswege (südlich von Grabow sowie bei Plau am See), die – so Radreisende die gesamte Route befahren – ungünstiger Weise zwei Mal zu nutzen sind.

Es ist zu diskutieren, ob die Radroute als Streckenradweg zwischen Plau am See und Dömitz entlang der Elde geeigneter ist als als Rundweg und an welcher Stelle der Start und Ziel der Radroute empfohlen wird.

Die empfohlene Ausrichtung als Streckenradweg bringt einen grundlegenden Handlungsbedarf für Trassenänderungen, bzw. Kürzungen mit sich. So wird nachfolgend auf detaillierte Änderungsvorschläge/ Anregungen verzichtet.

Der Trassenabschnitt der nördlich der Elde-Müritz-Wasserstraße durch die Region führt, ist erst östlich von Kuppentin erstmals flussbegleitend. Östlich der Bungalowsiedlung am Eldekanal führt die Route abseits des Flussufers nach Norden nach Weisin, Passow und Lübz. Südlich von Lübz führt die Strecke zwar parallel zum Ufer der Müritz-Elde-Wasserstraße, jedoch erst östlich von Burow zumindest im ersten Abschnitt wieder unmittelbar am Wasser entlang. Östlich von Parchim liegt die Route am Ufer der Elde, lediglich ab Garwitz weicht sie in einem kurzen Abschnitt nach Süden ab und führt straßenbegleitend zu den Friedrichsmoorer Karpfenteichen. Gegebenenfalls ist hier sowie Richtung Neustadt Glewe und Grabow sowie über Eldena eine Trasse, die das Erleben der Alten Elde und Müritz-Elde-Wasserstraße ermöglicht, denkbar. Zudem kann eine geradlinige, straffere Routenführungen ab Eldena oder Malliß Richtung Dömitz, bzw. Mündung in die Elbe über Neu Kaliß diskutiert werden.

Da der aktuelle Routenabschnitt südlich der Elde, bzw. der Elbe-Müritz-Wasser-Straße weniger flußnahe Trassenführungen beinhaltet und insgesamt weniger geradlinige Verbindungen hat, ist zu diskutieren, ob Streckenabschnitte zur tagestouristischen Erschließung der südlichsten Region Westmecklenburgs beitragen.

Elbe-Müritz-Rundweg und der Eldetal-Rundweg erschließen auf verschiedene Routen die Region südlich und östlich von Parchim bis zum Plauer See. So sind Trassenoptimierungen in Zusammenhang zu betrachten.

Anbindung an den ÖPNV (Westmecklenburg)

Der nördlich verlaufende Abschnitt des Eldetal-Rundweges ist im Gebiet Westmecklenburg gut an den ÖPNV angebunden. Hier sind die folgenden Bahnhöfe gut erreichbar:

- Grabow (Meckl) (Regionalverkehr: RE 2)
- Groß Laasch (Nahverkehr: RB 14)
- Neustadt-Glewe (Nahverkehr: RB 14)
- Parchim (Nahverkehr: RB 13 und RB 14)
- Lübz
- Passow (Meckl / Uckermark) (Regionalverkehr: RE bzw. RB 66)
- Karow
- Plau am See

10. Elbetal-Schaalsee-Rundweg

Der Elbetal-Schaalsee-Rundweg hat insgesamt und in Westmecklenburg eine Länge von 380km und ist als Radrundweg konzipiert. Im Regionalen Radwegekonzept Westmecklenburg 2021 ist der Elbetal-Schaalsee-Rundweg als Basisroute der Stufe 1 für den Fahrradtourismus enthalten.

Eindeutiger Name und Erlebniswert und Inszenierung

Der Elbetal-Schaalsee-Rundweg verläuft durch das UNESCO-Biosphärenreservat Schaalsee sowie durch das Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe-Mecklenburg Vorpommern. Dieser Routenverlauf findet sich in der Namensgebung als Thema des Rundweges. Der Eldetal-Rundweg und der Elbetal-Schaalsee-Rundweg führen aufgrund der Namensähnlichkeit von Elde und Elbe möglicherweise zu Verwechslungen.

Der Elbetal-Schaalsee-Rundweg orientiert sich im Abschnitt nördlich von Zarrentin sowohl westlich als in der Nord-Süd-Ausdehnung am UNESCO-Biosphärenreservat Schaalsee. Ähnlich ist es südlich von Zarrentin: die Route ist ebenfalls westlich und in der Nord-Süd-Ausdehnung an das Gebiet des Biosphärenreservates Flusslandschaft Elbe-Mecklenburg Vorpommern angelehnt. Östlich reichen die Trassenführungen bis Schwerin und Ludwigslust.

Durch den tiefsten Klarwassersee Norddeutschlands, den Schaalsee, verläuft die Landesgrenze zu Schleswig-Holstein. Im Schaalsee gibt es mehrere teilweise unbewohnte Inseln; zudem gliedert sich der See in zahlreiche zusammenhängenden Teilseen und ist über den von Schaalseekanal mit dem Ratzeburger See verbunden.

Die Region um den Schaalsee war auch schon vor 1949 nur sehr dünn besiedelt. In der Zeit von 1949 - 1990 lag das Ostufer des Sees im Grenzgebiet der DDR und durfte nicht betreten werden, so dass eine lange Zeit unberührte und nun sehr besondere natur- bzw. Seenlandschaft mit Mooren und weitläufigen Wäldern nach Grenzöffnung als Teil des sogenannten „Grünen Bandes“ unter den Schutz des UNESCO-Biosphärenreservates Schaalsee gestellt wurde. Östlich führt der Radrundweg über die Grenzen des UNESCO-Biosphärenreservates Schaalsee hinaus bis nach Schwerin.

In der Region zwischen Boizenburg und Dömitz schließt südlich das UNESCO-Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe. Die Besonderheiten dieser jahrhundertealten Kulturlandschaft ist die durch die Elbe geprägte Flusslandschaft, d.h. der Elbe selbst und ihre Nebenflüsse sowie durch sie geprägte weite Flusslandschaft mit Auen, Geest-, Talsand und Dünenflächen und Wäldern. Östlich führt der Radrundweg über die Grenzen des UNESCO-Biosphärenreservates Flusslandschaft Elbe hinaus bis nach Ludwigsust.

Der Elbetal-Schaalsee-Rundweg verbindet das UNESCO-Biosphärenreservat Schaalsee und mit dem UNESCO-Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe und bietet einen umfänglichen Erlebniswert. Die östliche Ausdehnung der Radroute nach Schwerin und Ludwigslust findet sich im Thema der Radroute nicht wieder.

Die naturräumlichen Besonderheiten, das Erleben von Naturlandschaften, der Seen und der historische Zusammenhang zur deutschen Geschichte ermöglichen eine vielseitige touristische Inwertsetzung.

Trassenführung

Der Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern e.V. bewirbt den Elbetal-Schaalsee-Rundweg auf der Seite www.auf-nach-mv.de (05/2022) als durchgehenden Rundweg ohne Verbindungsstücke. Offenbar gibt es unterschiedlich dargestellte Routenverläufe.

Die hier vorliegende Trassenführung des Elbetal-Schaalsee-Rundweges führt auf vier verschiedenen Routen, die auch einzeln als vier Rundwege beschrieben werden können, durch den westlichen Teil Westmecklenburgs. Der Radrundweg hat somit keine lineare Routenführung und ist auch kein Rundweg. Wie schon für andere Radrouten beschrieben, besteht auch hier Handlungsbedarf darin, eine eindeutige Routenführung zu konzipieren und die Trassenführung zu optimieren.

Die einzelnen Rundtouren sollten für die tagestouristische Erschließung der Region diskutiert werden. Für die Radroute als Radrundkurs ist es grundlegend notwendig, die Trassenführung zu einem geradlinigen Rundkurs zu entwickeln. Die projektbeteiligten Partner des UNESCO Biosphärenreservate Schaalsee selbst schlagen auf ihren Internetseiten verschiedentliche Fahrradtouren durch die Biosphäre vor – sicherlich sind einige Vorschläge für die Festlegung der Trassenführung als überregionale Radroute sehr hilfreich.

Vor dem Hintergrund dieser Handlungsbedarfe zur Trassenoptimierung, wird nachstehend auf weitere, detaillierte Änderungsvorschläge/ Anregungen verzichtet. Für die Trassenänderungen im Gebiet des UNESCO Biosphärenreservate Schaalsee und des UNESCO-Biosphärenreservates Flusslandschaft Elbe sind naturschutzrechtliche Vorgaben, die eine detaillierte Herleitung von Änderungsvorschlägen erschweren und einmal mehr die Notwendigkeit der Zusammenarbeit den projektbeteiligten Partnern vor Ort unterstreichen.

Die Trassenführung des Elbetal-Schaalsee-Rundweges führt auf vier verschiedenen Routen, bzw. vier Rundwege durch die Naturschutzgebiete. Die nördlichen beiden Rundwege erschließen das Biosphärenreservat Schaalsee, die südlichen beiden das Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe.

Die vorliegende Trassenführung sieht nördlich von Roggendorf einen trassengleichen Verbindungsweg zum nördlichen Rundkurs vor, der – wie alle Abschnitte dieser Art und so Radreisende die gesamte Route befahren – ungünstiger Weise zwei Mal zu nutzen ist. Sicherlich vor naturschutzrechtlichen Vorgaben zum Schutz der Kern- und Entwicklungszonen ist die Trassenführung im östlichen Abschnitt wenig geradlinig und im Abschnitt Dechow bis Utecht nicht unmittelbar an den Seen entlang.

Die vorliegende Trassenführung des südlich an Roggendorf gelegenen Rundkurses erschließt den südlichen Teil des Gebietes des UNESCO Biosphärenreservates Schaalsee sowie auch die östliche Region bis Schwerin um den

Dummersee bzw. weiter nördlich trassengleich mit der Radroute Hamburg-Rügen. Auch wenn die Route somit eine Anbindung an die Landeshauptstadt Schwerin ermöglicht, ist hier eine prägnantere thematische Ausrichtung der Trassenführung für die Inszenierung des Routenthemas zu diskutieren.

Diese Aufgabe ergibt sich auch für die beiden südlichen Rundkurse mit Blick auf die östliche Ausdehnung der Radroute bis Ludwigslust und für das Erleben der Elbe, sowie des Elbetals. Die beiden südlichen Rundkurs schließen südlich an Zarrentin an und führen Radreisende im westlichsten Abschnitt entlang des Elbe-Radweges, bzw. durch das Elbetal. Die östlichen Trassen dieser beiden Rundkurse zwischen Zarrentin und Wittenburg sowie weiter nach Hagenow sind sehr verwinkelt und wenig geradlinig.

Wie für die Trassenänderungen im Gebiet des UNESCO Biosphärenreservate Schaalsee sind auch im UNESCO Biosphärenreservates Flusslandschaft Elbe naturschutzrechtliche Vorgaben zu beachten, die weitere detaillierte Herleitung von Änderungsvorschlägen erschweren und einmal mehr die Notwendigkeit der Zusammenarbeit den projektbeteiligten Partnern vor Ort unterstreichen.

Anbindung an den ÖPNV (Westmecklenburg)

- Ludwigslust (Fernverkehr: ICE, IC und EC / Regionalverkehr: RE 2 / Nahverkehr: RB 14 und RB 17)
- Schönberg (Meckl) (Regionalverkehr: RE 4)
- Boizenburg (Elbe) (Regionalverkehr: RE 1)
- Gadebusch (Nahverkehr: RB 13)
- Schwerin Mitte (Regionalverkehr: RE 1 und RE 2 / Nahverkehr: RB 17)
- Lützow (Nahverkehr: RB 13)

Darüber hinaus sind zahlreiche weitere Einstiege über Bahnhöfe des Regional- und Fernverkehrs im weiteren Verlauf der Route möglich.

11. Warnowtal-Rundweg

Der Warnowtal-Rundweg hat insgesamt eine Länge von 230km und hat in Westmecklenburg eine Länge von 43km und ist als Radrundweg konzipiert. Im Regionalen Radwegekonzept Westmecklenburg 2021 ist der Warnowtal-Rundweg als Basisroute der Stufe 1 für den Fahrradtourismus enthalten.

Eindeutiger Name

Der „Warnowtal-Rundweg“ führt entlang der Warnow bis zu seiner Mündung in der Hansestadt Rostock unter anderem durch das Warnow-Durchbruchstal. Der Fluss mit seinem oft wechselnden Temperament ist über die gesamte Strecke erlebbar, der Name somit eindeutig.

Erlebniswert und Inszenierung

Die Tour beginnt an der breiten Unterwarnow in Rostock, kurz vor ihrer Mündung in die Ostsee, und folgt der Warnow flussaufwärts. Auf beiden Seiten des Ufers verläuft ein Weg. Die Strecke am Ostufer führt zunächst durch flache Auen bis zum wilden Warnow-Durchbruchstal. Dort liegt auch der altslawische Tempelort Groß Raden sowie nahe gelegen Sternberg. Im Naturpark Sternberger Seenland erschließt die Radroute zahlreiche Badeseen und führt im weiteren Verlauf über Crivitz bis Raben Steinfeld. Von dort aus verläuft der Weg in einer Schleife flussabwärts zurück. Am Westufer gelangen Radelnde zum Kloster Rühn und durch die Altstadt von Bützow bis zur ehemaligen Künstlerkolonie Schwaan und von dort aus zurück nach Rostock.

Der ca. 150km lange wasserreiche Fluss Warnow hat seine Quelle im Landkreis Ludwigslust-Parchim in Grebbin und mündet in Warnemünde in die Ostsee. Mehrere sehr kleine Wasserläufe münden schon auf den ersten Kilometern in die Warnow. Nahe Karnin bildet die Warnow ein kleines Durchbruchstal, das unter Naturschutz steht und durchfließt im Weiteren den Mickowsee und die Sternberger Seenplatte. Nördlich von Sternberg bildet die Warnow ein weiteres Durchbruchstal und durchschneidet eine Moräne bis zu 40m tief und durchfließt auf den nachfolgenden neun Kilometern ein Gebiet, das 8 Höhenmeter verliert. In diesem Abschnitt mündet die Mildnitz in die Warnow. Das Durchbruchstal der Warnow und Mildnitz steht ebenfalls unter Naturschutz. Der weitere Flussverlauf über Bützow, Schwaan und Rostock liegt im Landkreis Rostock. Diese Durchbruchstäler, die unterschiedlichen Flussläufe, Teilhängen, angrenzenden Mooren und Mischwälder bilden das Thema der Radroute durch das vielseitige Flusstal der Warnow in Westmecklenburg.

Trassenführung

Die Quelle des Flusses Warnow liegt in Grebbin. Dieser kleine Ort, nördlich von Parchim ist jedoch nicht an die Trassenführung dieser Rundtour ange-

bunden. In Abhängigkeit von der Möglichkeit, die Quelle des Flusses zu erleben, und der naturräumlichen Attraktivität des Abschnittes von der Quelle bis nach Crivitz sollte diskutiert werden, ob die aktuelle Trassenführung für das Erleben der Quelle erweitert werden kann.

Der Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern e.V. bewirbt den Warnowtal-Rundweg auf der Seite www.auf-nach-mv.de (05/2022) als durchgehenden Rundweg ohne Verbindungsstücke. Offenbar gibt es unterschiedlich dargestellte Routenverläufe.

Die hier vorliegende Trassenführung des Warnowtal-Rundweges führt auf zwei verschiedenen Routen, die auch einzeln als zwei Rundwege beschrieben werden können, durch den östlichen Teil Westmecklenburgs. Der Radrundweg hat somit keine klare lineare Routenführung. Wie schon für andere Radrouten beschrieben, besteht auch hier Handlungsbedarf darin, eine eindeutige Routenführung zu konzipieren und die Trassenführung zu optimieren.

Wie schon für den Eldetal-Rundweg beschrieben inszenieren flussbegleitende Radrouten die Region, die der im Fokus stehende Fluss geprägt hat. Eine Haupttrasse führt möglichst nahe dem Ufer und bindet die durch den Fluss geprägten Ortschaften an. Gegebenenfalls sind alternative Trassenführungen auf der anderen Seite des Flusses ebenfalls Teil des radtouristischen Angebotes. Zudem sind regelmäßige Querungsmöglichkeiten, die unmittelbare Nähe zum Fluss sowie zu Sehenswürdigkeiten und Orte, die direkt mit dem Fluss im Zusammenhang stehen, wünschenswert. Gegebenenfalls sind hierzu Trassenänderungen möglich. Insgesamt besteht für den Warnowtal-Rundweg jedoch weniger Bedarf zur Evaluation der Trassenführung in Westmecklenburg.

Anbindung an den ÖPNV (Westmecklenburg)

Der Warnowtal-Rundweg ist über den nachfolgenden Bahnhof in der Region Westmecklenburg an den ÖPNV angebunden:

- Crivitz (Nahverkehr: RB 13)
- Brül
- Sternberg

6. Handlungsempfehlungen zur Gestaltung der Akteurs-Beteiligung

Das Regionale Radwegekonzept Westmecklenburg 2021 wurde in einem breiten Beteiligungsprozess entwickelt und stellt die Handlungsgrundlage für den nachstehenden Umsetzungsvorschlag, bzw. für die Einbindung bevorstehender Aktivitäten des Planungsverbandes Westmecklenburg.

Der Planungsverband sieht auf Grundlage des 2021 beschlossenen Konzeptes eine moderne Angebotsgestaltung sowohl für den Alltagsradverkehr als auch für den Fahrradtourismus vor. So ist aktuell ein Projektvorhaben, mit dem die Ergänzung des touristischen Wegenetzes für den Tagesreisetourismus und die Vereinheitlichung der Radverkehrswegweisung umgesetzt werden soll, in Entstehung. Dieses Vorhaben soll in Einklang mit dem Vorhaben zur Evaluation der Radfernwege und Rundwege, d.h. der Vorrangrouten und Basisrouten der Stufe 1, in Westmecklenburg gebracht werden.

Einbettung in das laufenden Projektvorhaben des Planungsverbandes Westmecklenburg zur Evaluation der tagestouristischen Radrouten, bzw. des touristischen Basisnetzes der Stufe 2

Wie im Regionalen Radwegekonzept Westmecklenburg 2021 beschrieben, sollen die vorhandenen 34 regional bedeutsamen Radrouten, die aus dem Radwegekonzept 2009 hervorgingen, evaluiert werden, um damit das Basisnetz der Stufe 2 zu konzipieren und das touristische Wegenetz zu vervollständigen.

Die Notwendigkeit zur Evaluation der regional bedeutsamen Radrouten ergibt sich aus der Kleinteiligkeit dieses Wegenetzes und der Tatsache, dass diese Radrouten von sehr unterschiedlicher Qualität sowohl hinsichtlich der Radverkehrsanlagen als auch der Trassenführungen und thematischen Inszenierung sind. Hierzu stehen verschiedene Grundlagen zur Verfügung. In den tabellarischen Grundlagendaten sowie in den Geodaten sind die Ergebnisse der Bestandserfassungen zu den Ausbaustandards- und Ausbauständen dokumentiert. Für den Umgang mit den Radrouten, die für den Tagesreisetourismus und die sogenannten Regioradler von Bedeutung sind, wurde ergänzend eine Potenzialabschätzung für den Tagestourismus erarbeitet. Ziel der Studie war es, das Nachfragepotenzial insbesondere im tagestouristischen Radverkehr zu quantifizieren.

Zusammensetzung und Ausbaustandards des touristischen Wegenetzes

Für die Erarbeitung des Radwegekonzeptes Westmecklenburg 2021 fanden umfangreiche Bestandserfassungen vor Ort mit dem Fahrrad statt. Mit diesen Daten ist zum einen der Ausbauzustand und der Ausbaustandard diverser Radrouten in Westmecklenburg dokumentiert und zum anderen eine konzeptionelle Grundlage geschaffen worden, um die Netzkonzeption und Maßnahmenableitung usw. zu entwickeln. So wurde das Radwegenetz für den Alltagsradverkehr - bestehend aus Vorrangrouten und Basisrouten konzipiert. Vor dem Hintergrund, dass die FGSV zeitnah plant, die neuen „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) mit höheren Ausbaustandards zu veröffentlichen und um damit auch künftigen Standards zu entsprechen, wurden diesen Routen vergleichsweise höhere Ausbaustandards zugeordnet.

Diese Ausbaustandards wurden auch den touristischen Radrouten, die sich in Radrouten für die Radreisenden Übernachtungsgäste (Radfernwege und Radrundtouren) und Radrouten für Tagesreisende (Tagestouren) unterscheiden, zugeordnet. Die Ausbaustandards der Vorrangrouten sind für die 5 überregionalen Radfernwege vorgesehen, die Ausbaustandards der Basisrouten sind für die sechs überregionalen Radrundwege und für die Tagestouren vorgesehen.

Um diesen Zusammenhang auch sprachlich darzustellen, werden oftmals folgende Begriffe verwendet: touristische Vorrangrouten (Radfernwege) sowie Basisrouten der Stufe 1 (Radrundwege) und der Stufe 2 (Radrouten / Tagestouren).

Datenblätter für das gesamte touristische Wegenetz

Die gesamte Datengrundlagen wurde für die praktische Umsetzung der Evaluation in den sogenannten Datenblättern für jede der 34 regional bedeutsamen Radtouren zusammengefasst.

Mit Übergabe dieser Hinweise liegen für die Evaluation der überregionalen Radrouten des Vorrangroutennetzes und des Netzes der Basisrouten Stufe 1 weitere 11 Datenblätter für die 5 überregionalen Radfernwege und die sechs überregionalen Radrundwege vor.

Projektzeitraum

Für die Projektplanung wird zur Evaluation der 34 regional bedeutsamen Radtouren davon ausgegangen, dass die Projektumsetzung im September

2022 beginnt und im Juni 2024 endet und zwei aufeinander aufbauende Aufgabenpakete vorsieht:

- Evaluation und Festlegung der tagestouristischen Radrouten (Basisnetz Stufe 2) unter Beteiligung der handelnden Akteure in den Regionen
- Konzeption der wegweisenden Beschilderung für das gesamte Wegnetz des Alltagsradverkehrs und des Fahrradtourismus sowie Prüfung der Umsetzbarkeit einer ergänzenden Knotenpunktwegweisung

Die vorgesehene Projektplanung muss an die fortlaufenden parallelen Prozesse und Abstimmungen angepasst und fortgeschrieben werden. So geben nachstehende Darstellungen die idealtypische Planung zur Umsetzung des Vorhabens wieder.

Grundlage der Evaluation des Basisnetzes der Stufe 2 und Wegweisungskonzeption ist das Vorrang- und Basisnetz der Stufe 1

Für die Umsetzung der im Rahmen der Radverkehrskonzeption Westmecklenburg 2021 erarbeiteten Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrsangebotes für den Alltagsradverkehr wurde in der AG Radverkehr eine Vorgehensweise zu deren Abarbeitung gebildet.

Für die Umsetzung der im Rahmen der Radverkehrskonzeption Westmecklenburg 2021 erarbeiteten Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrsangebotes für den Radtourismus im Vorrangroutennetz und Basisroutennetz wurde bisher keine Vorgehensweise erarbeitet. So bilden hier die acht Teilräume eine Grundlage. Eine weitere Grundlage ist die Unterscheidung des Wegenetzes der Radfernwege (Vorrangrouten) und Radrundtouren (Basisrouten Stufe 1) von den 34 Radrouten / Tagestouren, bzw. dem Basisnetz der Stufe 1.

In einer idealtypischen Herangehensweise werden für jeden der 8 Teilräume zu Beginn die Vorrangrouten betrachtet. Dabei ist es notwendig, mit der oben beschriebenen Methodik zu Beginn die aktuelle Trassenführung zu evaluieren / zu optimieren. Nachfolgend werden für die Vorrangrouten die Maßnahmen abgeleitet und eine Vorgehensweise zu deren Abarbeitung gebildet werden. Analog ist mit den Basisrouten der Stufe 1, d. h. den Radrundtouren zu verfahren, um das Netz der Vorrangrouten mit weiteren Angeboten für die übernachtenden Fahrradtouristen zu ergänzen. Es empfiehlt sich hierzu,

die oben beschriebene Herangehensweise für die Radfernwege und Radrundwege, bzw. Vorrang- und Basisrouten Stufe 1 (Handlungsempfehlungen) anzuwenden. Wünschenswerte Synergieeffekte ergeben sich für trassengleiche Abschnitte der Radfernwege und Radrundwege sowie mit dem Wegenetz des Alltagsradverkehrs.

Folglich ist es sinnvoll, die durch den Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern angestrebte Weiterentwicklung der Radfernwege und Radrundwege im Zuge der nachstehend beschriebenen Prozesse zu beginnen. Um die beschriebenen Synergieeffekte nutzen zu können, bzw. sich wiederholende Abstimmungsprozesse zu vermeiden, sollten angestrebte Trassenoptimierungen für die touristischen Vorrangrouten und Basisrouten der Stufe 1 im Vorfeld oder zeitgleich mit der Evaluation und Weiterentwicklung der Routen des Basisnetzes der Stufe 2 durchgeführt werden.

Für Tagestouren, die abschnittsweise nicht den Qualitätsansprüchen genügen, wird erfahrungsgemäß oft empfohlen, vorhandene Trassen der Radfernwege oder der überregionalen Radrouten zu nutzen. Steht für die Radfernwege und überregionalen Radrouten jedoch auch noch eine Evaluation / Optimierung aus, könnten es sich ergeben, dass sich Abstimmungsprozesse wiederholen müssen.

Ebenso sind Kürzungen und Straffungen im Rahmen der Trassenoptimierungen der Radfernwege und überregionalen Radrouten denkbar, die auch mit dem Vorhaben einhergehen können, Abschnitte künftig für das Basisnetz der Stufe 2 vorzusehen.

Die Erbringung von Leistungen zur Wegweisungskonzeption für den Planungsverband Westmecklenburg kann in jeder Teilregion mit Festlegung des Basisnetzes der Stufe 2 begonnen werden. Ist in einem Teilraum die Festlegung des Basisnetzes der Stufe 2, bzw. aller Radwegeverbindungen, abgeschlossen, kann mit den Aufgabenumsetzung zur Wegweisungskonzeption (Bestandserfassung, Erstellung Katasterdaten) begonnen werden. Die Leistungen zur aufbauenden Konzeption der Zielnetzspinnen können begonnen werden, wenn die Festlegung des vollständigen Wegenetzes mehrerer beieinanderliegender Teilräume abgeschlossen ist, denn wichtig ist hierfür, dass das Zielnetz der entsprechenden Teilräume vollständig abgestimmt ist und keine Änderungen an den Wegeverläufen mehr erfolgen.

So werden mehrere Prozesse beider Arbeitspakete zeitgleich ablaufen. Deren Fertigstellung hängt maßgeblich von den Rückmeldungen der projektbeteiligten Partner im Rahmen der Akteurs-Beteiligung, der zeitlichen Realisierung der Bestandserfassungen vor Ort und schließlich auch vom Umgang mit den touristischen Vorrangrouten und Basisrouten der Stufe 1 ab.

Darstellung der Akteurs-Beteiligung zur Evaluation der tages-touristischen Radrouten (Basisnetz Stufe 2)

Für die Beteiligung der Projektpartner in den Regionen bedarf es vorab umfangreicher Vorbereitungen, die das Ziel verfolgen eine effiziente Projektumsetzung zu ermöglichen.

Vorbereitung der Akteurs-Beteiligung - Handlungsempfehlungen

Für die Evaluation des touristischen Wegenetzes der Vorrangrouten und Basisrouten der Stufe 1, bzw. insbesondere zur Festlegung der Basisrouten Stufe 2 sind im Regionalen Radwegekonzept Westmecklenburg 2021 konkrete Vorgaben (z. B. in den Kapiteln 7 und 9) enthalten, die hier Anwendung finden sollen. So wurde in den vorherigen Kapiteln zum einen auf Darstellungen verzichtet, die schon im Radwegekonzept Westmecklenburg 2021 enthalten sind. Zum anderen liegen weitere Grundlagen mit diesem Hinweispapier vor.

Kriterien zur Einschätzung von tages-touristischen Angeboten

Die Abstimmung bzw. Optimierung der Trassenführung der Tagestouren geht mit dem Ziel einher, den Angebotswert der Radrouten zu steigern und die touristische Nachfrage zu erhöhen bzw. eine bessere Zielgruppeneignung zu erreichen. Eine Radroute wird erst dann eine Nachfrage generieren, wenn sie grundlegend ein gutes „infrastrukturelles“ Angebot bietet. Die vorhandene Qualität einer Radroute soll an den in diesem Hinweispapier dargestellten Kriterien und mit den Datenblättern bewertet werden.

Erste Stellungnahmen und konkrete Handlungsempfehlungen

Um einheitliche Qualitätsvorgaben im gesamten Wegenetz der Vorrangrouten, der Basisrouten Stufe 1 und möglichst auch Stufe 2 zu generieren, werden zu Beginn einheitliche Maßstäbe, die sich an den Qualitätsstandards des Radverkehrswegekonzeptes Westmecklenburg 2021 orientieren und diese berücksichtigen. Die oben beschriebenen Zusammenhänge sollten detailliert aufgenommen und abgestimmt werden. Sie sollen praktische und handhabbare Vorgaben zur Einschätzung der bestehenden Trassenführungen vereinheitlichen und als Arbeits- und Abstimmungsgrundlage dienen und eine

Gleichbehandlung aller eingehenden Stellungnahmen und Fragestellungen ermöglichen.

Mit beschriebener Methodik und auch auf Grundlage der vorliegenden Geodaten und Datenblätter, den Informationen, wird eine Einschätzung zum infrastrukturellen Ausbau der Radroute, zur Inszenierung des Themas, bzw. die Attraktivität und Zielgruppeneignung sowie zur Anbindung an die Gastgeber und Sehenswürdigkeiten ausgesprochen und konkrete Handlungsempfehlung zu Optimierung der Tagestour abgeleitet und begründet.

Die Eignung, bzw. der Angebotswert, bzw. die touristische Attraktivität der einzelnen Radrouten wird nachvollziehbar und vergleichbar nach einheitlichen Maßstäben dargestellt. Die einzelnen touristischen Routen werden hinsichtlich ihres Erlebniswertes und der Tauglichkeit für die anvisierte Zielgruppe hin betrachtet. Im Ergebnis werden für jede betreffende Route Handlungsempfehlungen dargestellt, die den Angebotswert steigern und die touristische Nachfrage erhöhen sollen bzw. eine bessere Zielgruppeneignung verfolgen.

Schließlich kann die Betrachtung der einzelnen Tagestouren im Gesamtnetz der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur auch zu der Empfehlung führen, solche Trassen in die Angebotsplanung aufzunehmen, die bisher kein Bestandteil einer Tagestour sind, das vorhandene Netz jedoch sinnvoll ergänzen oder attraktive Naturräume oder etwaige Points of Interest erschließen.

Im Frühling 2022 wurden zahlreiche projektbeteiligte Partner formlos im Rahmen einer ersten Interessenabfrage um eine Stellungnahme bzw. um erste Vorschläge für alternative Routenführungen und Optimierungen gebeten. Diese vorliegenden Stellungnahmen werden eine Grundlage für weiterführende Recherchen dahingehend sein, welche konkrete Handlungsempfehlungen zu Optimierung der Tagestouren ausgesprochen werden.

Im Rahmen der ersten Schritte der Beteiligung der Partner in den Regionen sollen schon etablierte qualitativ hochwertige vorhandene Tagestouren, die bisher nicht Bestandteil der vorhandenen 34 Datenblätter sind, abgefragt werden. Diese erste Interessensabfrage soll mit einem standardisiertem, d. h. einheitlichem Vorgehen mind. folgende Informationen hervorbringen:

- Hintergründe zur Entstehung der Radroute / Tagestour
- Zielgruppe und Thema der Radroute / Tagestour
- Shape-Dateien zum Verlauf der Trasse
- Projekt- und Ansprechpartner vor Ort
- vorhandene Vermarktungsstrukturen

- Stellungnahme zur Einschätzung der Bedeutung der Radroute / Tagestour

Die Informationen zu den „zusätzlichen“ Radrouten / Tagestouren werden, auch wenn für diese Routen keine Daten-blätter vorliegen, nach oben beschriebener Methodik zur Ableitung der Handlungsempfehlungen aufbereitet.

Die Handlungsempfehlungen werden sich auf einzelne Radtouren, bzw. einzelne Wegabschnitte, die es zu verbessern gilt, abzielen. Die zuvor mit dem Auftraggeber abgestimmten Grundlagen der Trassenoptimierung (oben beschriebene Methodik und Kriterien) werden nun einheitlich und standardisiert auf die 34 Radtouren sowie auf die „zusätzlichen“ Radrouten / Tagestouren angewendet. Es werden die Abschnitte ermittelt, für die Trassenoptimierungen und Akteurs-Beteiligung empfohlen werden. Weiterhin werden für die einzelnen Touren alternative Trassenführungen, Streckenkürzungen, Begradigungen, etc. vorgeschlagen und begründet. Alle Handlungsempfehlungen werden als einheitlich gestaltete Grundlage der Akteurs-Beteiligung erarbeitet.

Bildung von acht Teilräumen

Ziel ist es, die Abstimmungen in einem überschaubaren zeitlichen Rahmen und mit einem überschaubaren Aufwand durchführen zu können. Dazu notwendige funktionierende Netzwerkstrukturen, Arbeitskreise und Gremien haben sich in Westmecklenburg im Zuge der Aufgabenumsetzungen in den vier Leader-Regionen gebildet. Mit Blick auf die Größe der Planungsregion und die Größe des Radwegenetzes, das schon vorhanden ist und jenem, das in Entstehung begriffen ist, macht es Sinn, eine regionale Aufteilung des Untersuchungsgebietes vorzunehmen. Um vorhandene Netzwerkstrukturen im Zuge der Akteurs-Beteiligung nutzen zu können, empfiehlt es sich, dass sich diese räumliche Aufteilung an den Grenzen der Leader-Regionen orientieren.

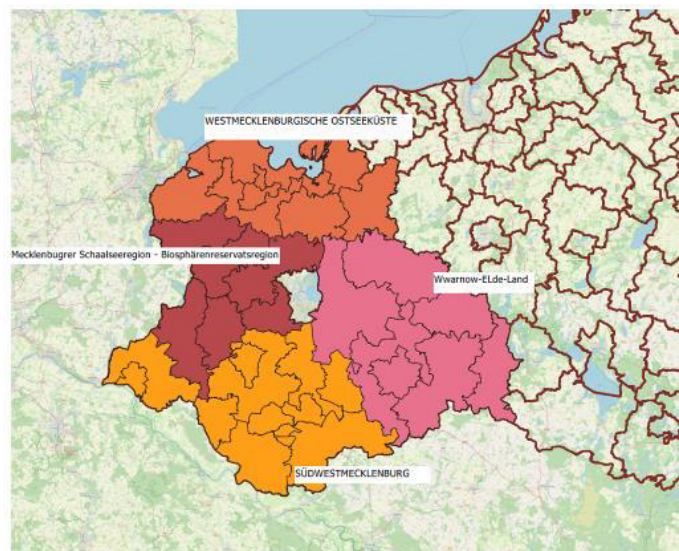


Abbildung: 4 Leader-Regionen in Westmecklenburg, Quelle: Planungsverband Westmecklenburg per Mail im Mai 2022

Da die Radwegenetze und Anzahl der zu beteiligenden Personenkreise und Institutionen in einer Leader-Region zu umfangreich sind, ist es sinnvoll, aus jeder Leader-Region 2 Teilräume und damit insgesamt 8 Teilräumen zu bilden. Jedem Teilraum sollen die Strecken der Vorrangrouten und Basisrouten für den Alltagsradverkehr sowie der Vorrangrouten und Basisrouten (Stufe 1 und 2) für den Fahrradtourismus zugeordnet werden. Dabei sollen die Basisrouten der Stufe 2 (Tagestouren) anhand der vorhandenen 34 Radrouten zugeordnet werden.

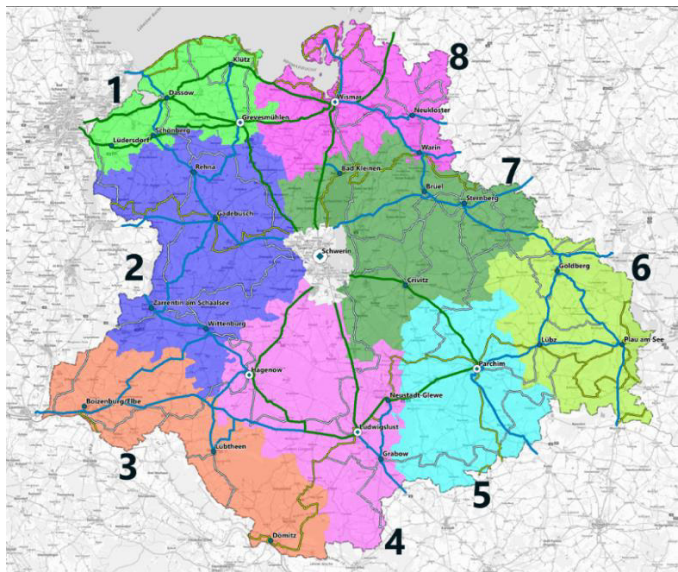


Abbildung: Teilräume, Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: WebAtlasDE; Juli 2022

Im nächsten Schritt werden jedem Teilraum die zu beteiligenden Institutionen, beziehungsweise Personenkreise zugeordnet. Bestehende Netzwerkstrukturen werden dabei berücksichtigt. Ziel ist es, die Kapazitäten der Ansprechpartner zu schonen, einzelne Aufgaben zu bündeln und möglichst effizient umzusetzen.

Akteurs-Beteiligung

Um die zu beteiligenden Akteure in den 8 Teilräumen sowie weiteren Akteure (benachbarte Regionen, Ministerien Landesinstitutionen, Tourismusverbände, etc.) über das Vorhaben zu informieren, sollte eine Auftaktveranstaltung, bzw. Eröffnungsveranstaltung für alle Projektpartner vorgesehen werden. Ziel ist es, alle Partner über das Vorhaben und die vorgesehene Herangehensweise zu informieren, sie für das Projektziel zu gewinnen und hierzu um Unterstützung zu bitten.

Im ersten Schritt sollen die Partner in den Regionen schon etablierte, qualitativ hochwertige vorhandene Tagestouren, die bisher nicht Bestandteil der vorhandenen 34 Datenblätter sind, einbringen können. Unter Anwendung der zuvor festgelegten Grundlagen / Kriterien zur Trassenoptimierung ist es vorgesehen, darüber zu entscheiden, welche der vorgeschlagenen „zusätzlichen Tagestouren“ als Basisroute der Stufe 2 in der nachfolgenden Projektarbeit Berücksichtigung finden sollen.

Die Handlungsempfehlungen werden sich auf einzelne Radtouren, bzw. einzelne Wegabschnitte, für die Trassenoptimierungen empfohlen werden, beziehen.

Die projektbeteiligten Partner jedes Teilraumes werden über die Grundlagen / Kriterien zur Trassenoptimierung unterrichtet und eingeladen, zu den erarbeiteten Handlungsempfehlungen konkreten Vorschlägen der Trassenoptimierungen begründete Stellung zu beziehen. Diese Abfrage Beteiligung soll allen Partnern eines Teilraumes, die Möglichkeit geben, alle Tagestouren dieses Teilraumes in Bezug auf die abgeleiteten Handlungsempfehlungen zu beurteilen. Für die Erarbeitung der Stellungnahmen wird den projektbeteiligten Partnern eine einheitliche Vorlage zur Verfügung gestellt, die eine einfache Rückmeldung, effiziente Bearbeitung und inhaltlich gleiche Aufbereitung gewährleistet. Schließlich kann so eine Gleichbehandlung aller Partner gefördert werden.

Diese Stellungnahmen werden im ersten Schritt durch den Planungsverband gesichtet und „vorsortiert“. Der Umgang mit den Inhalten der Stellungnahmen sollte einheitlich gestaltet werden und bildet die Grundlage des nächsten Schrittes, der die erneute Ansprache der projektbeteiligten Partner dieses Teilraumes vorsieht und eine Rückmeldung sowie gegebenenfalls die Überarbeitung des Sachstandes zur erneuten Stellungnahme mit ebenfalls gleichen und einheitlichen Vorlagen bekannt gibt. Dieser Prozess sieht zusammenfassend folgende Abstimmungen und Aufgaben im Rahmen der Beteiligung der Akteure für jeden Teilraum vor:

„zusätzliche“ Radrouten / Tagestouren (für die bisher keine Datenblätter vorliegen)

- Vorbereitung (Anschreiben, Zeitrahmen, Vorlagen, ggf. Medium für Rückmeldungen) der Abfrage „zusätzlicher“ Radrouten / Tagestouren
- Durchführung der Abfrage „zusätzlicher“ Radrouten / Tagestouren (für die bisher keine Datenblätter vorliegen)
- Sichtung und Sortierung der Stellungnahmen
- Erarbeitung von Rückmeldungen und Empfehlungen zur Auswahl der „zusätzlichen“ Radrouten / Tagestouren und Vorbereitung von Rückmeldungen an die Partner in den Teilräumen

1. Stellungnahme zu den Handlungsempfehlungen

- Abstimmung und Auswahl der Handlungsempfehlungen zur Trassenoptimierung pro Radroute, für die Stellungnahmen der projektbeteiligten Partner / regionalen Akteure abgefragt werden sollen; Vorbereitung (Anschreiben, Zeitrahmen, Vorlagen, ggf. Medium für Rückmeldungen) der ersten Abfragen der Stellungnahme
- Durchführung der ersten Abfrage
- Sichtung und Sortierung der Stellungnahmen
- Erarbeitung von Rückmeldungen und Empfehlungen für den Umgang mit den Inhalten
- Auswertung der ersten Stellungnahmen und ggf. Vorbereitung (Anschreiben, Zeitrahmen, Vorlagen, ggf. Medium für Rückmeldungen) der zweiten Abfragen der Stellungnahme, d. h. es werden erneut die Handlungsempfehlungen zur Trassenoptimierung pro Radroute ausgewählt, für die Stellungnahmen (ggf. erneut oder in Korrespondenz) abgefragt werden sollen; Vorbereitung (Anschreiben, Zeitrahmen, Vorlagen, ggf. Medium für Rückmeldungen) der zweiten Abfragen der Stellungnahme

2. Stellungnahme zu den Handlungsempfehlungen

- Durchführung der zweiten Abfrage
- Sichtung und Sortierung der Stellungnahmen
- Auswertung der zweiten Stellungnahmen und Erarbeitung einer Empfehlung zur Festlegung der finalen Trassenoptimierung
- Abstimmung der finalen Trassen der einzelnen Tagestouren; Vorbereitung Rückmeldung an die Partner in den Teilräumen

Workflow und Bestandserfassungen vor Ort

Um das Projektvorhaben möglichst zeiteffizient umzusetzen, ist es sinnvoll, die Beteiligung der Akteure in den verschiedenen Teilräumen zeitgleich stattfinden zu lassen. Es empfiehlt sich, z. B. die Akteure solcher Teilräume, deren Tagestouren zwei Teilräume betreffen, zeitgleich anzusprechen. Der Workflow und die tatsächlichen Abstimmungsinhalte hängen maßgeblich von den Rückmeldungen aus den projektbeteiligten Regionen, bzw. den projektbeteiligten Partnern ab.

Erneute Bestandserfassung vor Ort

Im Zuge der Einschätzungen der Radrouten / Tagestouren ist es vorgesehen, alle vorhandenen Datengrundlagen zu verwenden. Schließlich können ggf.

erneute Bestandserfassungen bzw. die Inaugenscheinnahme einzelner Trassenabschnitte vor Ort notwendig werden. In Abstimmung mit dem Planungsverband Westmecklenburg sollten die Trassenabschnitte und Radrouten ausgewählt werden, die (ggf. erneut) bewertet werden sollen.

Für infrastrukturelle Fragestellungen / Einschätzungen ist eine georeferenzierte Erhebung vor Ort auf dem Radweg als baulasträgerübergreifende Zustandserfassung und -bewertung (analog zur Erfassungsmethodik aus 2020) sinnvoll. Für Fragestellungen zur thematischen Inszenierung der Radrouten oder Abwägung von verschiedenen Trassenführungen ist ggf. keine Zustandserfassung notwendig, sondern eine Bewertung der Potenziale zur touristischen Inwertsetzung sinnvoll. Die Erhebungen können sowohl auf Trassen stattfinden, die schon 2020 untersucht wurden als auch auf Trassenabschnitten der „zusätzlichen“ Tagestouren oder ausgewählten Verbindungsstrecken.

Der Zeitpunkt und die thematische Ausrichtung der Bestandserfassungen ist mit den laufenden Prozessen in Einklang zu bringen. Die Bestandserfassungen können im Rahmen der Ableitung der Handlungsempfehlungen vor der Akteurs-Beteiligung oder im Rahmen der Akteurs-Beteiligung (z. B. für die Abwägung der gegebenen Stellungnahmen) sinnvoll sein. Die so ermittelten Daten bilden eine weitere Grundlage für die Ableitung der Handlungsempfehlungen für die einzelnen Radrouten.

Akteurs-Beteiligung zur Evaluation der Radfernwege und Radrundwege (Vorrangrouten und Basisnetz Stufe 1)

Wie eingangs dargestellt und begründet, ist es sinnvoll, die Evaluation der Radfernwege und Radrundwege (Vorrangrouten und Basisnetz Stufe 1) in die anstehende Projektarbeit des Planungsverbandes Westmecklenburg zur Evaluation der Radrouten (Basisnetz Stufe 1) und Wegweisungskonzeption einzubetten.

Die zuvor beschriebene Akteurs-Beteiligung zur Evaluation der Radrouten (Basisnetz Stufe 1) könnte wie folgt beschrieben für die Radfernwege und Radrundwege ergänzt werden.

konkrete Handlungsempfehlungen

In Einklang mit den zu erarbeitenden Handlungsempfehlungen werden einheitliche Qualitätsvorgaben für die Vorrangrouten und der Basisrouten Stufe 1 und einheitliche Maßstäbe, die sich an den Qualitätsstandards des Radver-

kehrswegekonzeptes Westmecklenburg 2021 orientieren, festgelegt. Sie bilden auch für die Vorrangrouten und der Basisrouten Stufe 1 eine praktische und handhabbare Vorgabe zur Einschätzung der bestehenden Trassenführungen, dienen als einheitliche Arbeits- und Abstimmungsgrundlage und ermöglichen eine Gleichbehandlung aller eingehenden Stellungnahmen und Fragestellungen.

Mit für die Radrouten beschriebener Methodik werden konkrete Handlungsempfehlung zur Optimierung der Radwege abgeleitet und begründet. Im Ergebnis werden für jede Route konkrete Handlungsempfehlungen, bzw. einzelne Wegabschnitte, die es zu verbessern gilt, ausgearbeitet. Die zuvor mit abgestimmten Grundlagen der Trassenoptimierung (oben beschriebene Methodik und Kriterien) werden nun einheitlich und standardisiert auf alle Radwege angewendet. Es werden die Abschnitte ermittelt, für die Trassenoptimierungen und Akteurs-Beteiligung empfohlen werden. Weiterhin werden für die einzelnen Touren denkbare alternative Trassenführungen, Streckenkürzungen, Begradigungen, etc. vorgeschlagen und begründet. Alle Handlungsempfehlungen werden als einheitlich gestaltete Grundlage der Akteurs-Beteiligung erarbeitet.

Prozess-Steuerung

Im Vorfeld der Akteurs-Beteiligung in den acht Teilräumen ist eine Abstimmung einer gemeinsamen Vorgehensweise zwischen Planungsverband Westmecklenburg, dem Landestourismusverband und der ministeriellen Landesebene notwendig. Folgende Fragestellungen sind zu klären:

- Auswahl der Partner, die abweichend von der Evaluation der Basisrouten Stufe 2 für die Vorrangrouten und der Basisrouten Stufe 1, zu beteiligen sind
- Planung (Einbindung in den Prozessablauf) einer engen und fortlaufenden Kommunikation mit der Geschäftsstelle des Regionalen Planungsverbandes und notwendiger personeller Kapazitäten
- Planung der Einbindung in den Prozessablauf der AG Radverkehr sowie weiterer Gremien in anderen Regionen und auf Landesebene (z.B. Koordinierungsgruppe Radfernwege) und notwendiger personeller Kapazitäten
- Ergänzung der Terminschienen und ggf. des Abstimmungsaufwandes – insbes. mit Partnern auf Landesebene und mit den Nachbarregionen und in Nachbarbundesländern

- Information und Unterrichtung aller Routenanrainer einer Vorrangroute oder Basisroute Stufe 1 zum Vorhaben im Abschnitt Westmecklenburg und in Mecklenburg-Vorpommern insgesamt
- aufgrund der Länge der Radrouten und ggf. der überregionalen Interessenslage sicherlich mehr als 2 Stellungnahmen notwendig – in diesem Fall sollte zum einen die „grundsätzliche Vorgehensweise“ bestehen und zum anderen Zeitplanung des Vorhabens so angepasst werden, dass kein Mehraufwand durch Abstimmungswiederholungen – insbesondere in Zusammenhang mit der Konzeption des Wegenetzes der Basisrouten Stufe 2 und der Wegweisungskonzeption entstehen

Wie schon in der Kapiteleinleitung unter Punkt 4 ausgeführt, sollte die „grundsätzliche Vorgehensweise“ vor Ansprache der regionalen Partner abgestimmt und festgelegt werden, um verbindliche und einheitliche Grundlagen anwenden zu können. Es empfiehlt sich, die im Ergebnis dieses Projektvorhabens abgestimmten Trassenführungen der Radrouten, verbindlich festzulegen, um spätere Trassenänderungswünsche mit einem geeigneten Verfahren zu behandeln. Der damit einhergehende „Verwaltungsaufwand“ ist bisher nicht beschrieben und ist notwendig, um neue Streckenverläufe festzulegen, die Veränderungen allen notwendigen Partnern mitzuteilen und schließlich auch Handlungs- und Fördergrundlagen verbindlich abzuleiten.

Die engen Abstimmungen und umfangreichen Kommunikationsleistungen mit allen Partnern bilden zum einen eine Grundlage dafür, dass sich Netzwerk- und Kommunikationsstrukturen für diese Abstimmungen und künftige Aufgaben und Themen im Radverkehr (weiterhin) etablieren und zum anderen dafür, dass sich eine breite Akzeptanz für die Projektergebnisse bildet.

Akteurs-Beteiligung in den acht Teilräumen

Es empfiehlt sich, die Abstimmung in den zuvor beschriebenen acht Teilräumen und der vorgesehenen Zeitplanung durchzuführen, um die Abstimmungen in einem überschaubaren zeitlichen Rahmen und mit einem überschaubaren Aufwand durchführen zu können. Es ist sinnvoll, die Ansprache der Projektpartner sowie die anstehenden Abfragen der Stellungnahmen und Auftakt- und Abstimmungstermine mit den Inhalten zur Evaluation der Vorrangrouten und der Basisrouten Stufe 1 zu ergänzen.

Die praktische Umsetzung sollte, wie für die Basisrouten der Stufe 2 gehandhabt, und mit obenstehenden Maßgaben ergänzt werden.

7. Allgemeine Hinweise zur Nutzung der Datenblätter bzw. Auswertung der Bestandsdaten

Die im vorherigen Abschnitt beschriebenen Datengrundlagen basieren auf der Radwegekonzeption des Planungsverbandes Westmecklenburg, die im Dezember 2021 veröffentlicht wurde. Die hier vorliegenden Datenblätter und weiteren Darstellungen sind grundlegend im Zusammenhang mit der Radwegekonzeption zu lesen und auszuwerten.

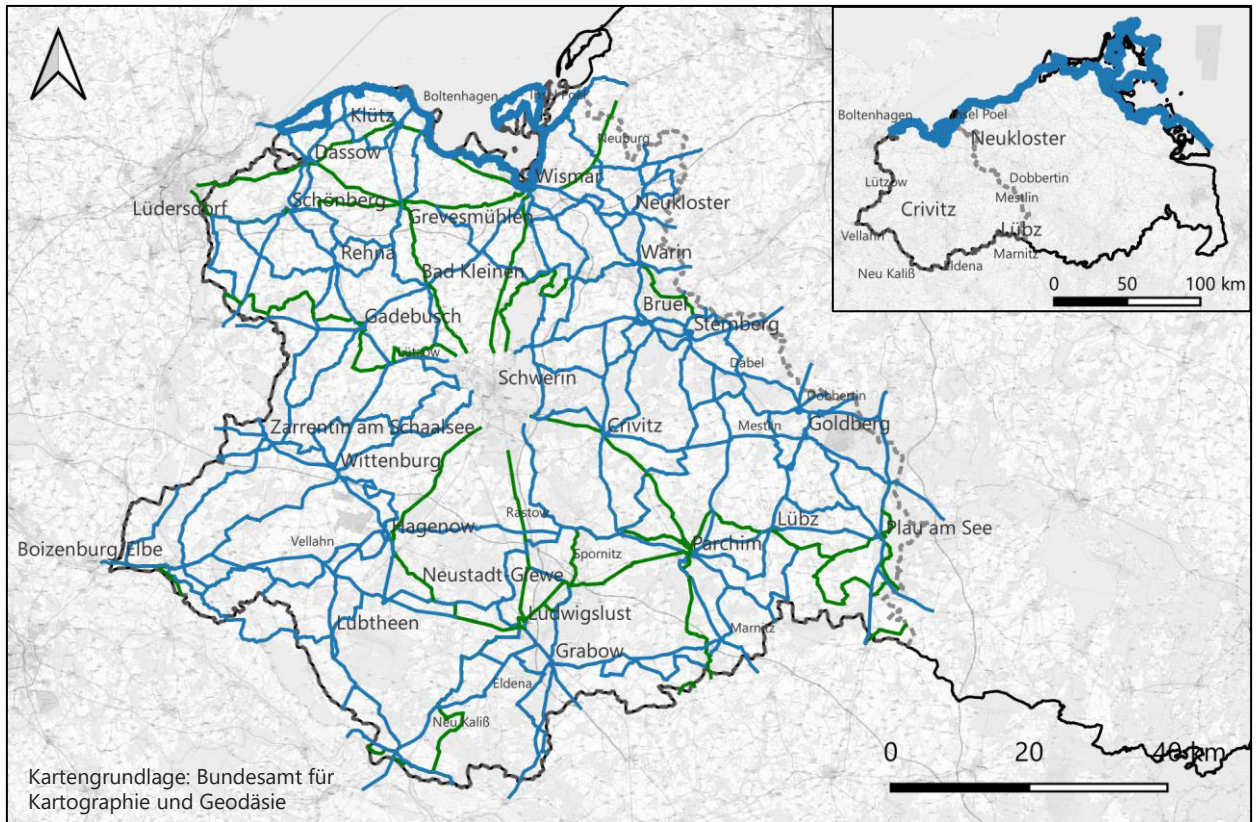
Für die Radfernwege und überregionalen Radrouten, die die Region des Planungsverbandes Westmecklenburg erschließen, wurden übersichtliche Datenblätter erstellt. Sie sind einheitlich gestaltet und geben die grundlegenden Informationen wieder, die für die Arbeit an der Trassenoptimierung notwendig sind.

Neben einer Übersicht zum Trassenverlauf in Mecklenburg-Vorpommern und Westmecklenburg finden sich weitere Informationen zum trassengleichen Verlauf anderer Radrouten und zur Einordnung der Radroute in das umliegende Wegenetz. Mit nachfolgenden Karten werden die aufgenommenen Strecken- und Punktkriterien dargelegt, die zur infrastrukturellen Bewertung herangezogen wurden. Aufbauend werden die Maßnahmen, die zuvor datentechnisch abgeleitet wurden, im Einzelnen betrachtet.

Die Datenblätter geben Informationen zum aktuellen Trassenverlauf bzw. zu den Ausbaustandards und Ausbauzuständen der aktuellen Trassenverläufe wieder. Demnach sollten die vorliegenden Datenblätter nach der finalen Festlegung der Trassenführung gegebenenfalls angepasst werden. Ggf. sind neue Streckenführungen relevant, die mit den vorliegenden Datenblättern nicht abgebildet werden.

Zu beachtende wichtige Hinweise zum Verständnis insbesondere zu den gewählten Bewertungskriterien und zur Art derer Aufnahme finden sich in der Radwegekonzeption des Planungsverbandes Westmecklenburg in Kapitel 6.

1. Radfernweg „Ostseeküstenradweg“



Die Steckbriefe dienen als Information zu den 11 Touristischen Radrouten (5 Radfernwege und 6 überregionale Radrouten), deren Trassen zumindest teilweise durch Westmecklenburg verlaufen (Ansicht große Karte). Auf der kleinen Karte ist zusätzlich der Streckenverlauf im gesamten Bundesland Mecklenburg-Vorpommern angegeben.

Im Rahmen der Bestandserfassung im Jahr 2020 wurden mittels standardisierter Bewertungskategorien Daten zum Ausbaustandard und -zustand erhoben. Dabei wurden neben den 11 Touristischen Radrouten auch 34 regional bedeutsame Routen sowie Trassen des Alltagsradverkehrs berücksichtigt. Bei Überlagerungen ist der höhere Ausbaustandard maßgeblich.

Der „**Ostseeküstenradweg**“ verläuft auf 15 Tagesetappen zumeist direkt an der Küste entlang von Lübeck-Travemünde bis Rügen – mit kurzen Abstechern ins Küstenvorland.

Besondere touristische Ziele sind die UNESCO-Welterbe-Städte Wismar und Stralsund, die ehemalige Künstlerkolonie Ahrenshoop und die Vogelinsel Poel. Wasserratten kommen an den zahlreichen Stränden und Seebädern auf ihre Kosten.

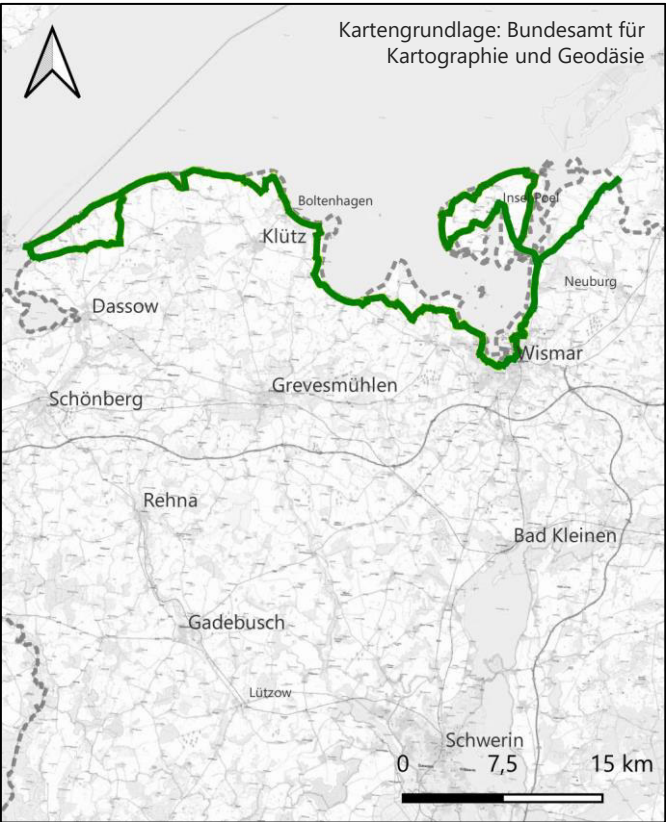
Quelle: Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern e.V.

Typ: Radfernweg

Länge: 1.140 km gesamt (695 km MV)
186 km Westmecklenburg



1. Radfernweg „Ostseeküstenradweg“



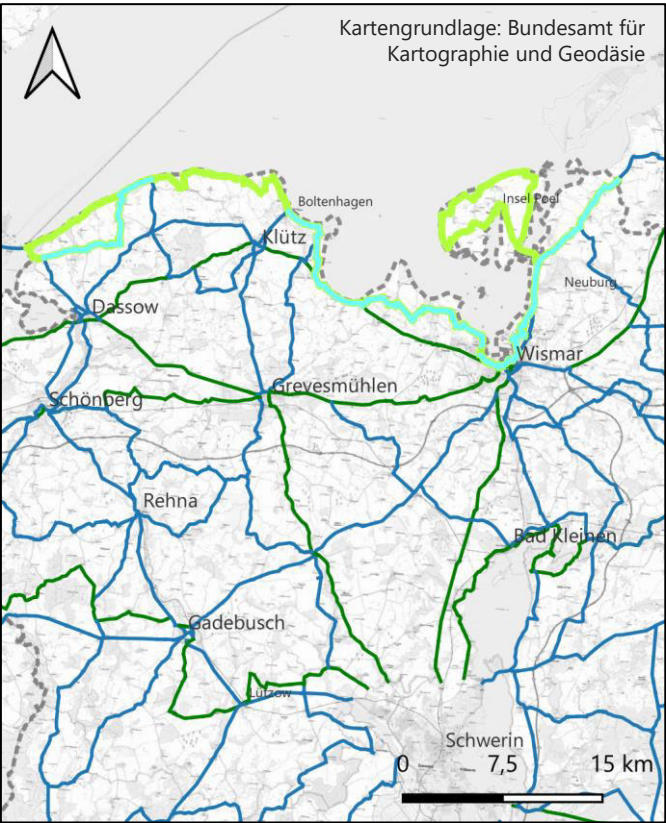
Netzzuordnung: Vorrang- und Basisrouten

Netzzuordnung: Vorrangroute

Dargestellt wird die Netzzuordnung der Trasse, auf der die touristische Route verläuft.

Bei Vorrangrouten ist auf der gesamten Trasse der höhere Ausbaustandard anzuwenden.

	Vorrangroute
	Basisroute
	Keine Netzzuordnung
	Wegeführung/nicht erhoben



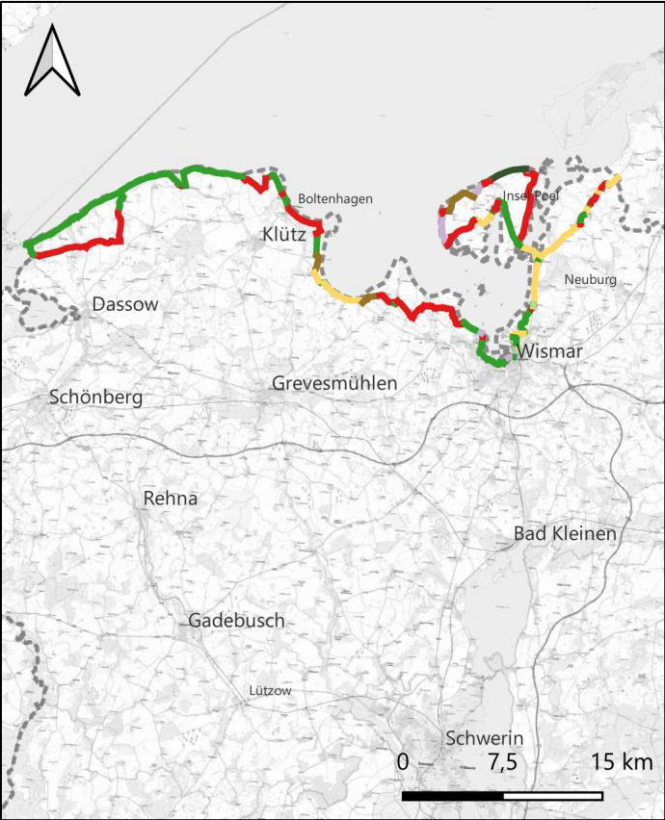
Verortung der Route im umliegenden Netz

Dargestellt werden trassengleiche Führungen (Routenüberlagerungen) mit anderen Routen des touristischen und des Alltagsradverkehrs.

Zusätzlich werden die umliegenden Radrouten zur Verortung im Gesamtnetz gezeigt, um die Findung alternativer Trassenführungen (aufgrund eines unzureichenden Ausbaustandards / -zustands oder zu Entflechtungszwecken) zu erleichtern.

	Wegeführung
	Routenüberlagerungen
	Vorrangroute (Gesamtnetz)
	Basisroute (Gesamtnetz)

1. Radfernweg „Ostseeküstenradweg“

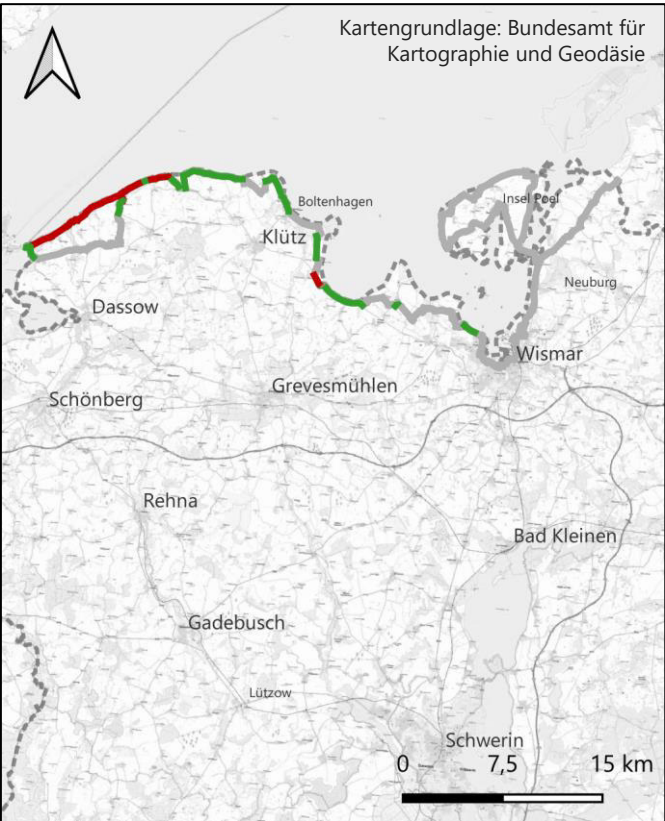


Führungsform

Dargestellt wird die Führung des Radverkehrs auf dem Weg, auf dem die Touristische Route verläuft.

Dabei werden die nachstehenden 10 Kategorien unterschieden:

	eigenständiger Radweg
	Gemeinsamer Geh-/Radweg
	Getrennter Geh-/Radweg
	Straßenbegleitender Radweg
	Straßennutzung
	sonstiges
	Fahrradstraße
	Wegeführung/nicht erhoben
	Landwirtschaftlicher Weg
	Forstweg/Waldweg



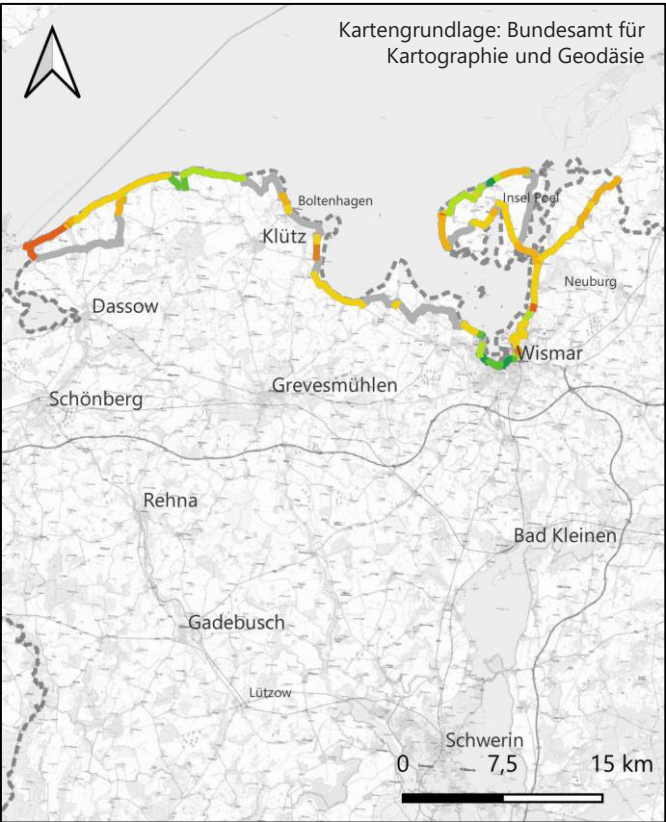
Benutzungspflicht

Dargestellt werden die Angaben zur Benutzungspflicht des Weges, auf dem die Touristische Route verläuft.

Dabei werden die nachfolgenden 8 Kategorien unterschieden:

	eigenständiger Radweg
	Gemeinsamer Geh-/Radweg
	Getrennter Geh-/Radweg
	Gehweg, Radfahrer frei
	Keine Angaben zur Benutzungspflicht herleitbar
	Ohne Benutzungspflicht, Schild fehlt
	Fahrradstraße
	Wegeführung/nicht erhoben

1. Radfernweg „Ostseeküstenradweg“

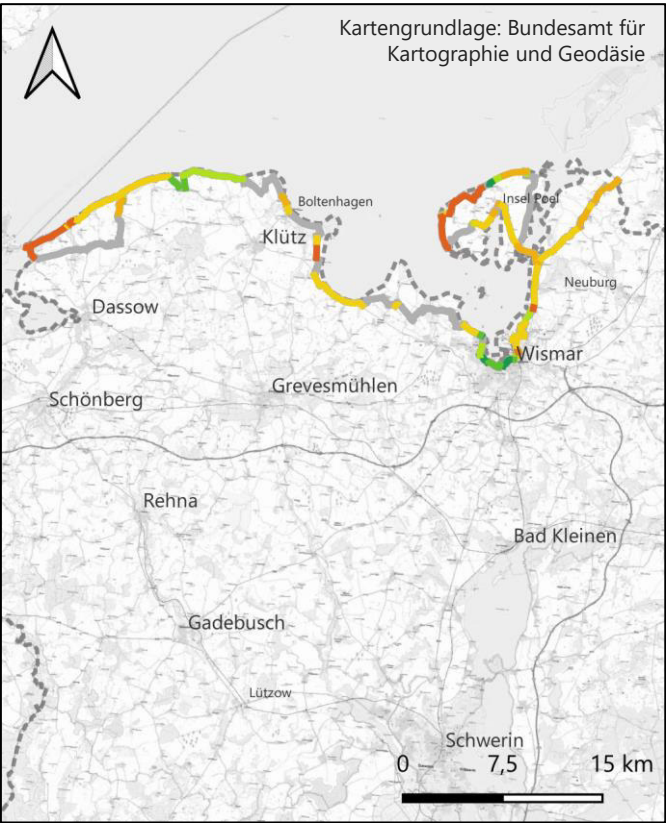


Wegebreite (baulich)

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



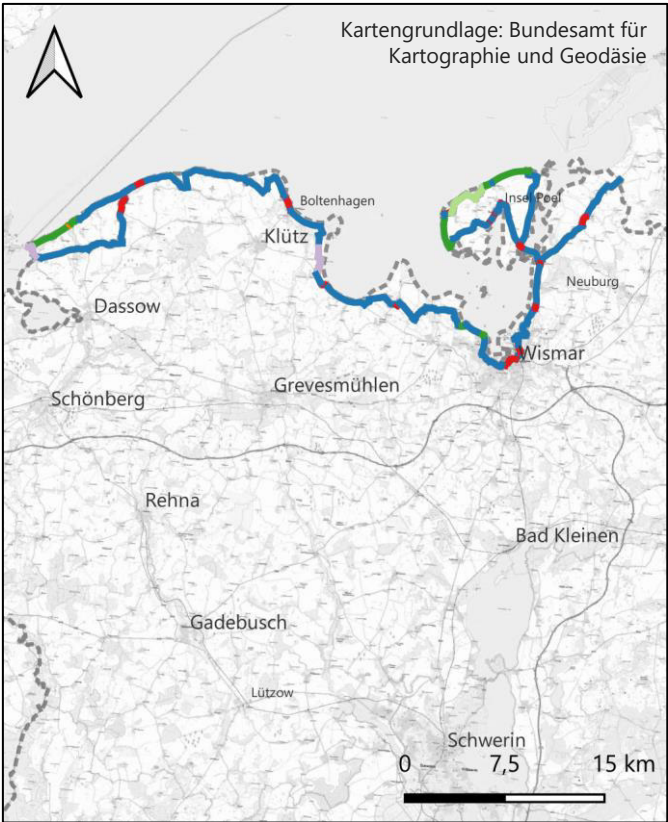
Wegebreite (nutzbar)

Dargestellt wird die tatsächlich nutzbare Breite des Weges, auf dem die Touristische Route verläuft. Die nutzbare Breite kann durch Hindernisse, Bewuchs etc. von der baulichen Breite abweichen.

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

1. Radfernweg „Ostseeküstenradweg“

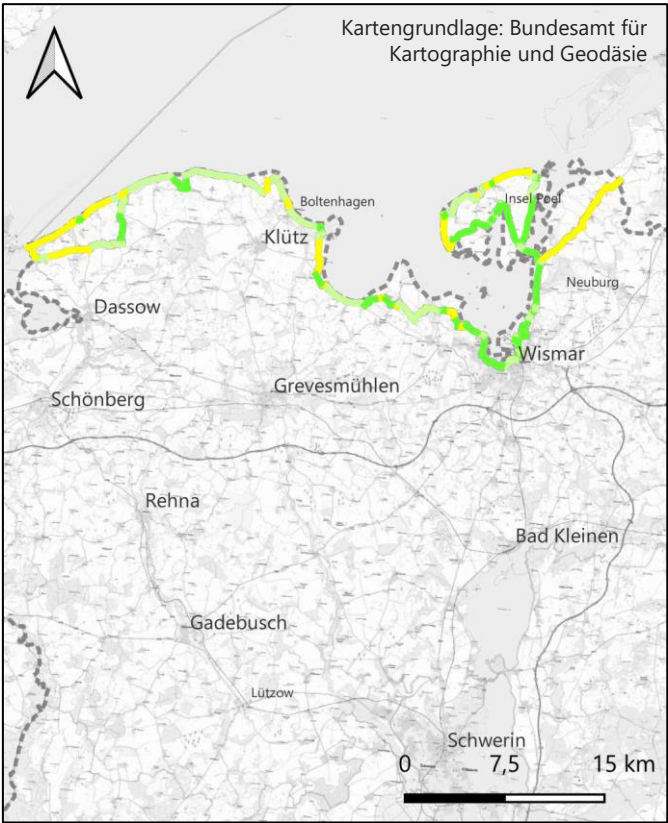


Wegeoberfläche

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

Dabei werden die 7 nachstehenden Kategorien unterschieden:

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



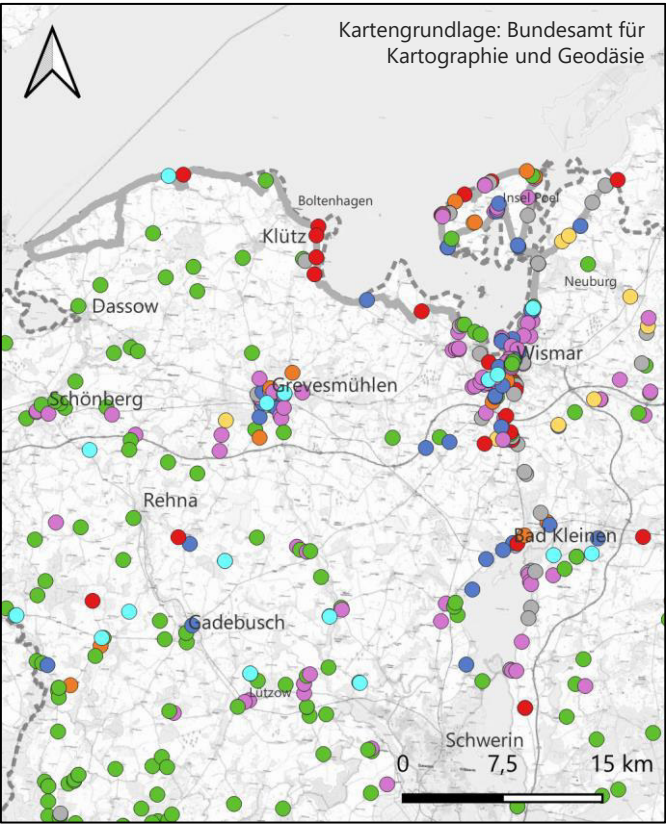
Befahrbarkeit

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

Dabei werden die nachstehenden 6 Kategorien unterschieden:

	sehr gut
	gut
	mäßig
	schlecht
	Unbefahrbar
	Wegeführung/nicht erhoben

1. Radfernweg „Ostseeküstenradweg“

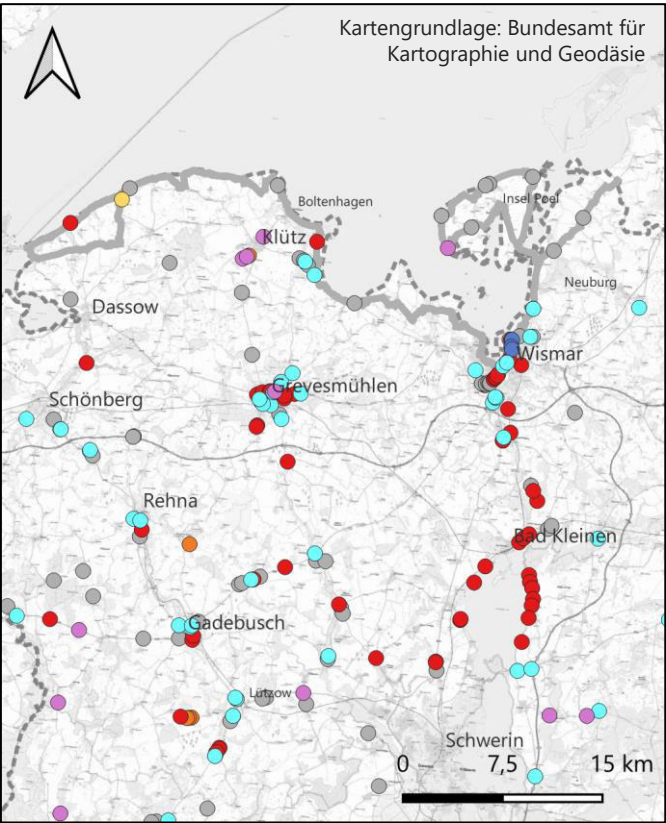


Unklare Wegeführung und Wegweisungsmängel

Dargestellt werden unklare Wegeführungen und Mängel an der Wegweisung auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 8 nachstehenden Elemente unterschieden:

	Mangel an Schild/Pfosten
	Falsche Richtung ausgeschildert
	Falscher Schilderstandort
	Vandalismus an Schild/Pfosten
	Fehlender Schilderstandort
	Auffälligkeiten an der amtlichen Beschilderung
	Unklare Wegeführung
	sonstiges



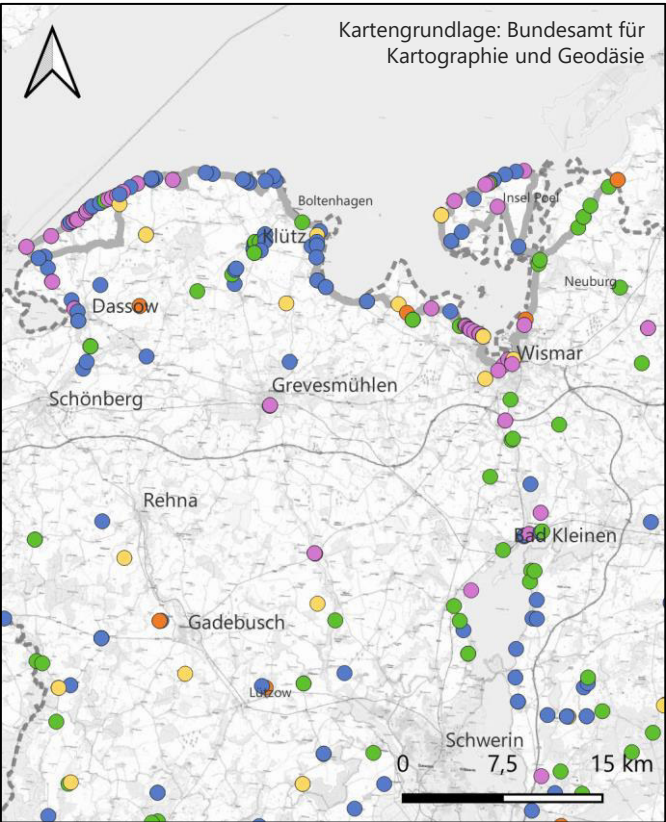
Eng- und Gefahrenstellen

Dargestellt werden Eng- und Gefahrenstellen auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 8 nachstehenden Elemente unterschieden:

	Poller < 1,3 m Durchfahrtsbreite
	Poller < 1,5 m Durchfahrtsbreite
	Umlaufschranke < 1,5 m Durchfahrtsbreite
	Sonstige Engstelle
	Sonstige Gefahrenstelle
	Unsichere Querung an Bahngleisen
	Unsichere Straßenquerung
	Oberflächenmangel

1. Radfernweg „Ostseeküstenradweg“

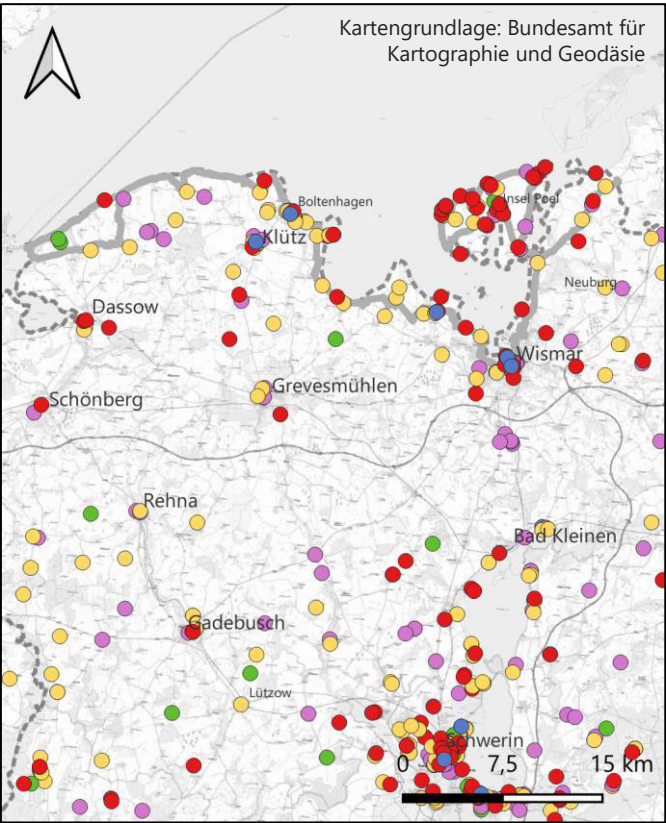


Touristische Begleitinfrastruktur

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

Dabei werden die 7 nachstehenden Elemente unterschieden:

	Infotafeln
	Spielflächen
	Schutzhütten
	Infrastruktur für Fahrrad-E-Mobilität, Schlauchomat
	Abstellanlagen für Fahrräder
	Rastplätze
	Sonstiges



POI touristisch

Dargestellt werden verschiedene touristisch interessante Orte (Points of Interest, POI) auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 5 nachstehenden Elemente unterschieden:

	Gastronomie
	Übernachtung
	Freizeit
	Sehenswürdigkeiten
	Information

1. Radfernweg „Ostseeküstenradweg“



Bestandsdaten

Ort: Poeler Str. in Wismar

Länge: ca. 300 m

Führung:

Befahrbarkeit: sehr gut

Bauliche Breite: 300 cm

Nutzbare Breite: 300 cm

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

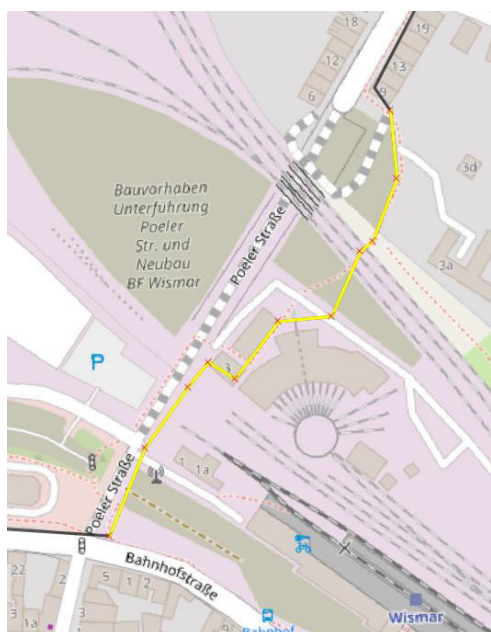
Lage: innerorts

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 45.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 4,00 m



1. Radfernweg „Ostseeküstenradweg“



Bestandsdaten

Ort: Poeler Str. in Wismar

Länge: ca. 200 m

Führung: Getrennter Geh- und Radweg

Befahrbarkeit: mäßig bis gut

Bauliche Breite: 130 cm

Nutzbare Breite: 130 cm

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: innerorts

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 69.400,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 3,50 m

Oberflächenverbesserung



1. Radfernweg „Ostseeküstenradweg“



Bestandsdaten

Ort: Poeler Str. in Wismar

Länge: ca. 100 m

Führung:

Befahrbarkeit: sehr gut

Bauliche Breite: 230 cm

Nutzbare Breite: 120 cm

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: innerorts

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 150.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Kreuzung für Radverkehr ausbauen



1. Radfernweg „Ostseeküstenradweg“



Bestandsdaten

Ort: Seestr. in Redentin

Länge: ca. 240 m

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: sehr gut

Bauliche Breite: k.A.

Nutzbare Breite: k.A.

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: innerorts

DTV: 1000

Geschwindigkeit: 50 km/h

Priorität: gering

Kostenschätzung: € 1.200,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Einrichtung einer Fahrradstraße



1. Radfernweg „Ostseeküstenradweg“



Bestandsdaten

Ort: Inselstr. in Redentin

Länge: ca. 1000 m

Führung: Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, straßenbegleitend

Befahrbarkeit: sehr gut

Bauliche Breite: 220 cm

Nutzbare Breite: 190 cm

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: innerorts

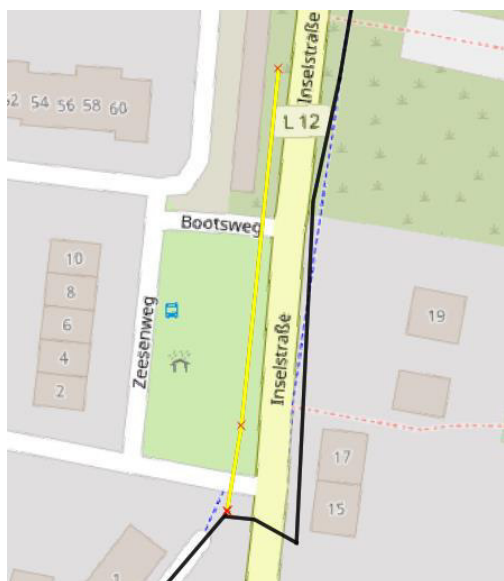
Priorität: mittel

Kostenschätzung: € 4.400,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 2,50 m

Regelmäßiger Grünschnitt



1. Radfernweg „Ostseeküstenradweg“

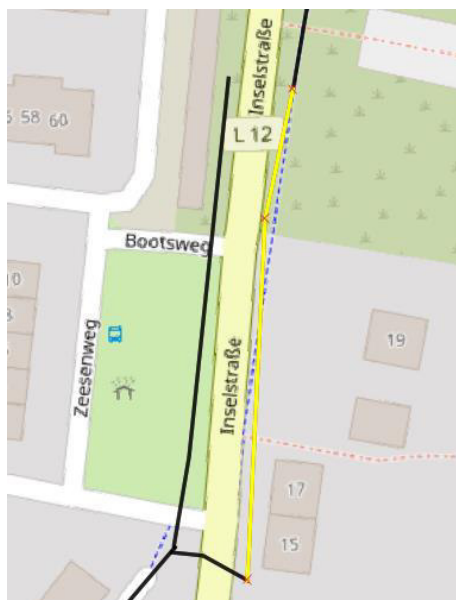


Bestandsdaten

- Ort:** Inselstr. in Redentin
Länge: ca. 1000 m
Führung: Getrennter Geh- und Radweg, einseitig, straßenbegleitend
Befahrbarkeit: gut
Bauliche Breite: 100 cm
Nutzbare Breite: 100 cm
Wegoberfläche: Pflaster
Alltagsnetz: Basisroute
Touristisch: Vorrangroute
Lage: innerorts
Priorität: mittel
Kostenschätzung: € 23.100,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 2,50 m
Oberflächenverbesserung



1. Radfernweg „Ostseeküstenradweg“



Bestandsdaten

Ort: L12 / Inselstr. zwischen Redentin und Groß Strömkendorf

Länge: ca. 3 km

Führung: Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr

Befahrbarkeit: sehr gut

Bauliche Breite: 230 cm

Nutzbare Breite: 215 cm

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: außerorts

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 544.900,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 3,50 m

Regelmäßiger Grünschnitt



1. Radfernweg „Ostseeküstenradweg“

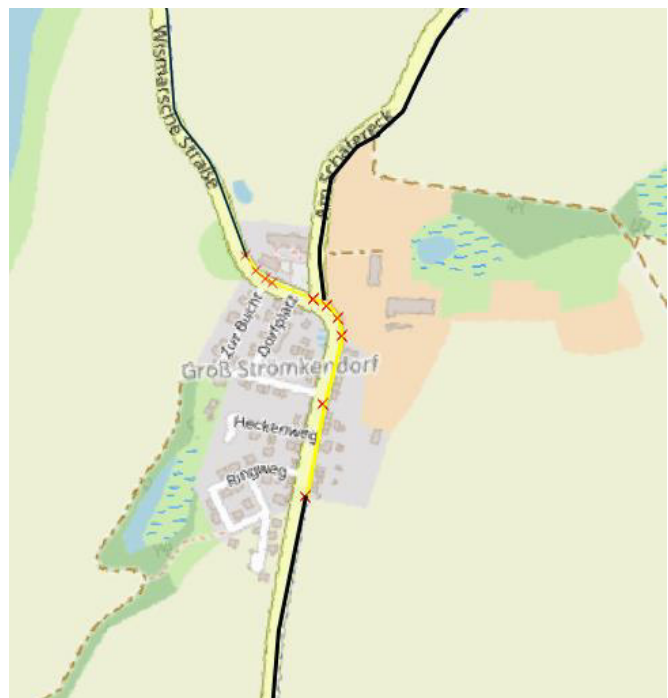


Bestandsdaten

- Ort:** L12 / Inselstr. In Groß Strömkendorf
- Länge:** ca. 430 m
- Führung:** Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr
- Befahrbarkeit:** gut
- Bauliche Breite:** 180-200 cm
- Nutzbare Breite:** 170-200 cm
- Wegoberfläche:** Platten, (Beton-) Pflaster geschnitten
- Alltagsnetz:** Basisroute
- Touristisch:** Vorrangroute
- Lage:** innerorts
- Priorität:** hoch
- Kostenschätzung:** € 45.200,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 2,50 m
Regelmäßiger Grünschnitt



1. Radfernweg „Ostseeküstenradweg“



Bestandsdaten

Ort: L12 zw. Groß Strömendorf und Fährdorf

Länge: ca. 1.950 m

Führung: Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr

Befahrbarkeit: sehr gut

Bauliche Breite: 200 cm

Nutzbare Breite: 200 cm

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: innerorts

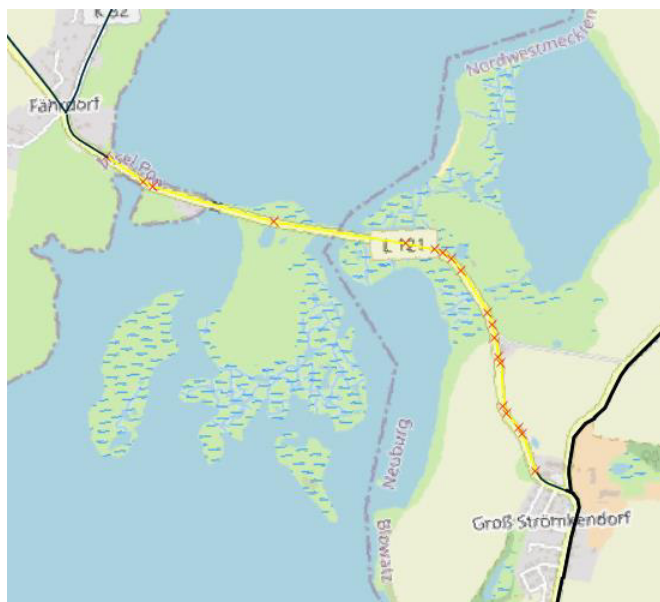
Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 438.800,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 3,50 m

Regelmäßiger Grünschnitt



1. Radfernweg „Ostseeküstenradweg“



Bestandsdaten

Ort: Fährdorf-Dorf in Fährdorf

Länge: ca. 200 m

Führung: Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: 200 cm

Nutzbare Breite: 200 cm

Wegoberfläche: Platten, (Beton-) Pflaster geschnitten

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: innerorts

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 20.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 2,50 m

Regelmäßiger Grünschnitt



1. Radfernweg „Ostseeküstenradweg“

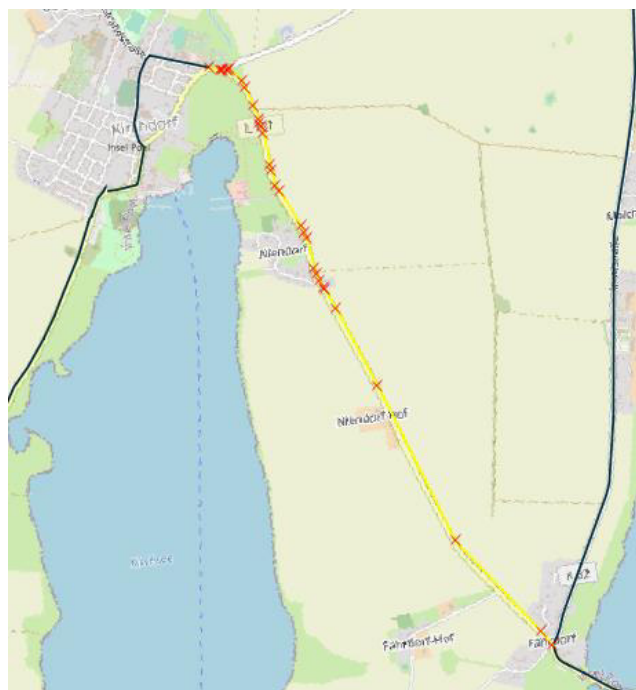


Bestandsdaten

- Ort:** L 121 zw. Fährdorf und Kirchdorf
- Länge:** ca. 3.300 m
- Führung:** Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr
- Befahrbarkeit:** sehr gut
- Bauliche Breite:** 230 cm
- Nutzbare Breite:** 230 cm
- Wegoberfläche:** Asphalt
- Alltagsnetz:** Basisroute
- Touristisch:** Vorrangroute
- Lage:** außerorts
- Priorität:** gering
- Kostenschätzung:** € 594.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 3,50 m
Regelmäßiger Grünschnitt



1. Radfernweg „Ostseeküstenradweg“

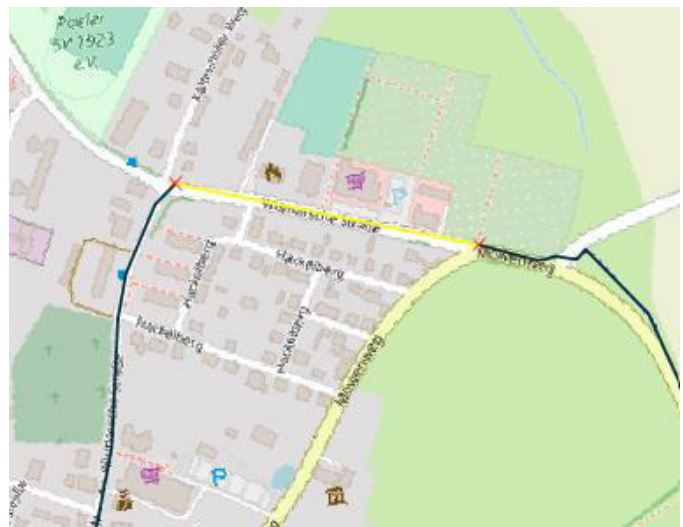


Bestandsdaten

- Ort:** Wismarsche Straße in Kirchdorf
- Länge:** ca. 300 m
- Führung:** Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr
- Befahrbarkeit:** gut
- Bauliche Breite:** 230 cm
- Nutzbare Breite:** 230 cm
- Wegoberfläche:** Platten, (Beton-) Pflaster geschnitten
- Alltagsnetz:** Basisroute
- Touristisch:** Vorrangroute
- Lage:** innerorts
- Priorität:** gering
- Kostenschätzung:** € 3.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Markierung von Schutzstreifen in 2,00 m Breite



1. Radfernweg „Ostseeküstenradweg“



Bestandsdaten

Ort: Wismarsche Straße in Kirchdorf

Länge: ca. 450 m

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: sehr gut

Bauliche Breite: k. A.

Nutzbare Breite: k. A.

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

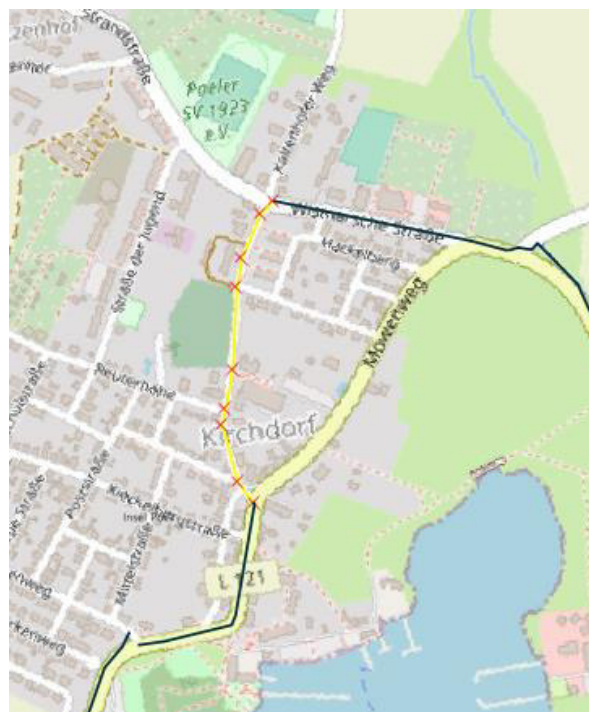
Lage: innerorts

Priorität: gering

Kostenschätzung: € 2.300,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Einrichten einer Fahrradstraße



1. Radfernweg „Ostseeküstenradweg“



Bestandsdaten

Ort: L 121/ Wismarsche Straße in Kirchdorf

Länge: ca. 450 m

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: sehr gut

Bauliche Breite: k. A.

Nutzbare Breite: k. A.

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

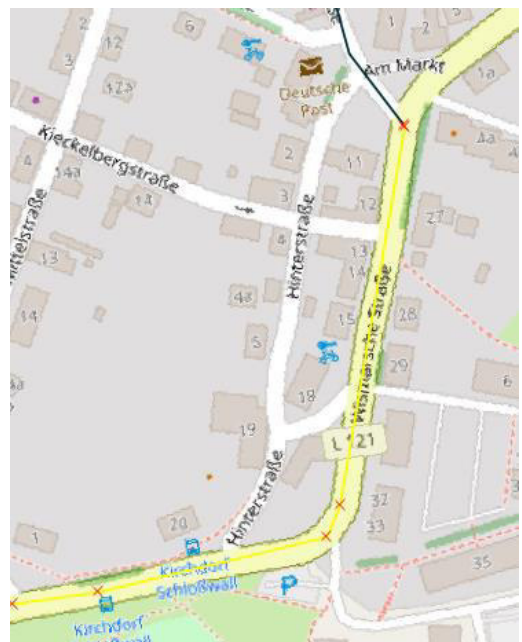
Lage: innerorts

Priorität: mittel

Kostenschätzung: € 2.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Verlegung auf die Hinterstraße und Einrichten einer Fahrradstraße



1. Radfernweg „Ostseeküstenradweg“



Bestandsdaten

Ort: L01 / Am Seeufer zwischen
Beckerwitz Ausbau und
Groß Wohlenberg

Länge: ca. 3,2 km

Führung: Gemeinsamer Geh- und
Radweg, Zweirichtungs-
verkehr

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: 230 cm

Nutzbare Breite: 230 cm

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Vorrangroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: außerorts

DTV: 4300

Geschwindigkeit: 100 km/h

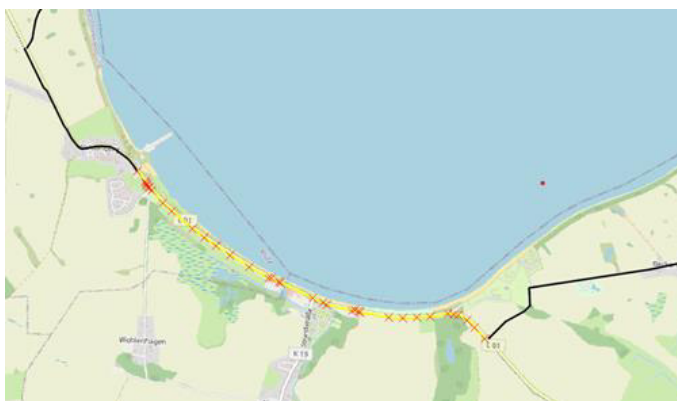
Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 571.800,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 3,50 m

Regelmäßiger Grünschnitt



1. Radfernweg „Ostseeküstenradweg“



Bestandsdaten

Ort: L01 / An der Chaussee in Wohlenberg

Länge: ca. 600 m

Führung: Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr

Befahrbarkeit: mäßig

Bauliche Breite: 240 cm

Nutzbare Breite: 240 cm

Wegoberfläche: Platten, (Beton-) Pflaster geschnitten

Alltagsnetz: Vorrangroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: innerorts

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 99.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 2,50 m

Regelmäßiger Grünschnitt



1. Radfernweg „Ostseeküstenradweg“



Bestandsdaten

Ort: L01 / Oberhof
Länge: ca. 700 m
Führung: Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr

Befahrbarkeit: sehr gut

Bauliche Breite: 230 cm

Nutzbare Breite: 230 cm

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Vorrangroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: außerorts

DTV: 4300

Geschwindigkeit: 100 km/h

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 126.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 3,50 m

Regelmäßiger Grünschnitt



1. Radfernweg „Ostseeküstenradweg“



Bestandsdaten

Ort: Siedlung in Potenz

Länge: ca. 400 m

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: k. A.

Nutzbare Breite: k. A.

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

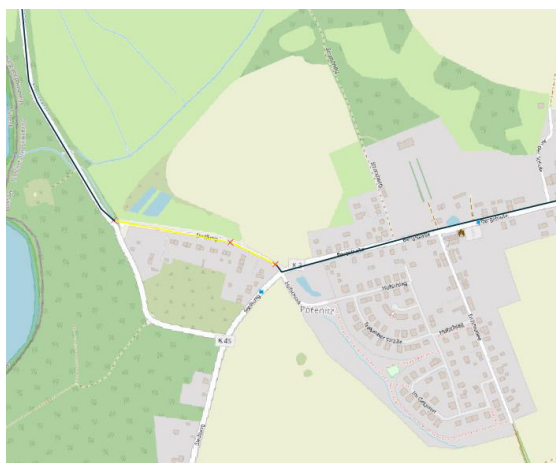
Lage: innerorts

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 2.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Errichtung einer Fahrradstraße mit 4,00 m Breite



1. Radfernweg „Ostseeküstenradweg“



Bestandsdaten

Ort: K 45 zwischen Potentitz und Priwall

Länge: ca. 1.240 m

Führung: Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr

Befahrbarkeit: mäßig

Bauliche Breite: ca. 100 cm

Nutzbare Breite: ca. 100 cm

Wegoberfläche: Sand, Schotter, unbefestigt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: außerorts

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 465.000,-

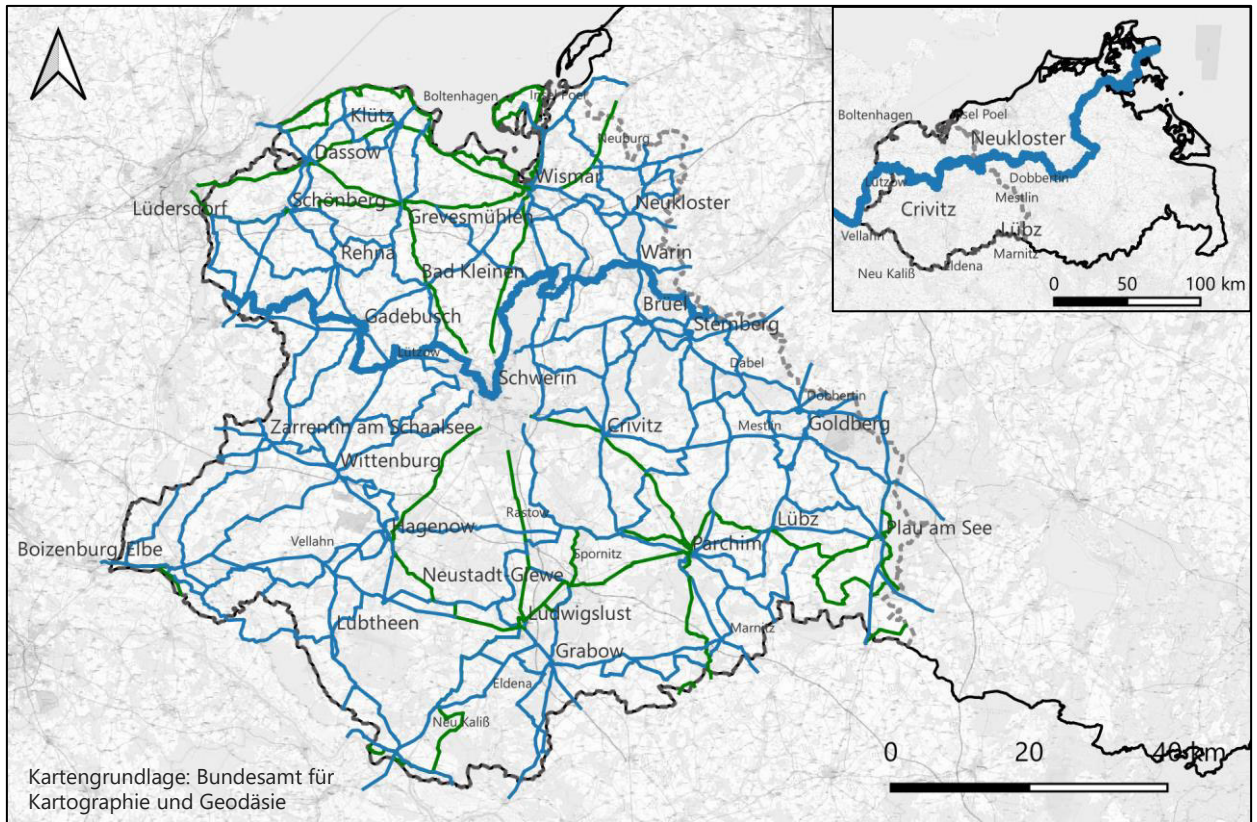
Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 3,50 m

Regelmäßiger Grünschnitt



2. Radfernweg „Radweg Hamburg – Rügen“



Die Steckbriefe dienen als Information zu den 11 Touristischen Radrouten (5 Radfernwege und 6 überregionale Radrouten), deren Trassen zumindest teilweise durch Westmecklenburg verlaufen (Ansicht große Karte). Auf der kleinen Karte ist zusätzlich der Streckenverlauf im gesamten Bundesland Mecklenburg-Vorpommern angegeben.

Im Rahmen der Bestandserfassung im Jahr 2020 wurden mittels standardisierter Bewertungskategorien Daten zum Ausbaustandard und -zustand erhoben. Dabei wurden neben den 11 Touristischen Radrouten auch 34 regional bedeutsame Routen sowie Trassen des Alltagsradverkehrs berücksichtigt. Bei Überlagerungen ist der höhere Ausbaustandard maßgeblich.

Der „**Radweg Hamburg – Rügen**“ verbindet auf 10 Etappen Norddeutschlands größte Stadt mit Deutschlands größter Insel.

Besondere touristische Ziele sind Hamburg, Schwerin und die UNESCO-Welterbe-Stadt Stralsund, Sandstrände und Ostseebäder, Schlösser und die Hügel der Mecklenburgischen Schweiz, das Biosphärenreservat Schaalsee und die berühmten Kreidefelsen von Rügen.

Quelle: Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern e.V.

Typ: Radfernweg

Länge: 525 km gesamt
115 km Westmecklenburg



2. Radfernweg „Radweg Hamburg – Rügen“



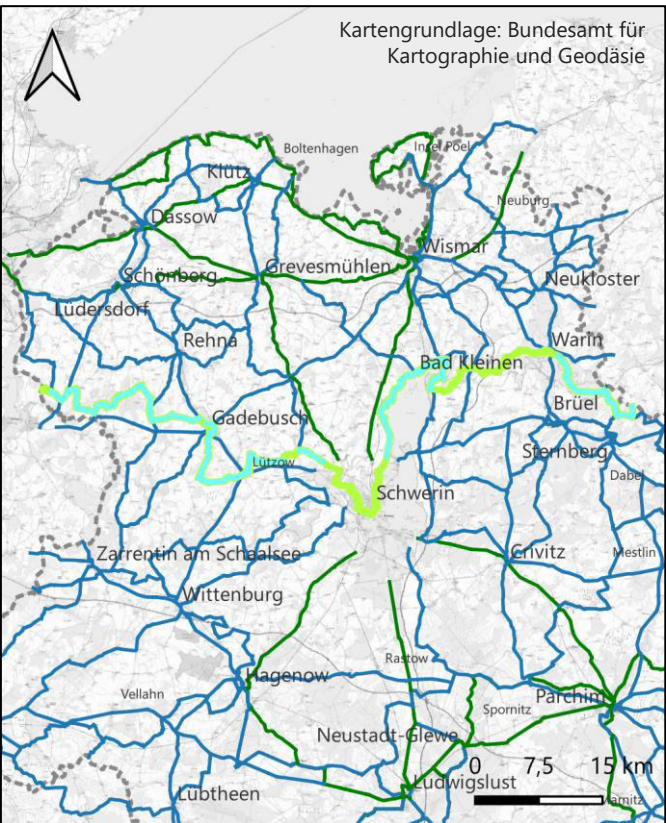
Netzuordnung: Vorrang- und Basisrouten

Netzuordnung: Vorrangroute

Dargestellt wird die Netzuordnung der Trasse, auf der die touristische Route verläuft.

Bei Vorrangrouten ist auf der gesamten Trasse der höhere Ausbaustandard anzuwenden.

	Vorrangroute
	Basisroute
	Keine Netzuordnung
	Wegeführung/nicht erhoben



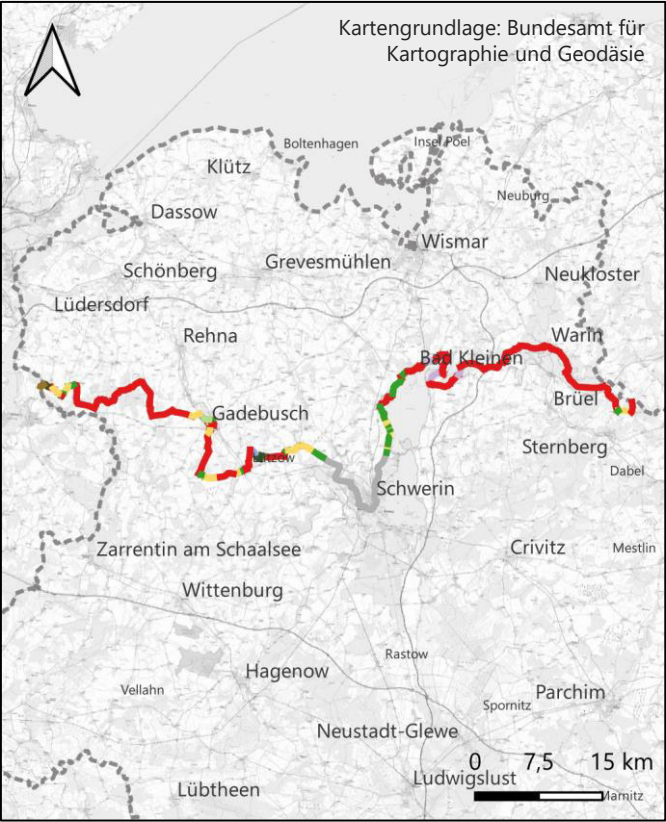
Verortung der Route im umliegenden Netz

Dargestellt werden trassengleiche Führungen (Routenüberlagerungen) mit anderen Routen des touristischen und des Alltagsradverkehrs.

Zusätzlich werden die umliegenden Radrouten zur Verortung im Gesamtnetz gezeigt, um die Findung alternativer Trassenführungen (aufgrund eines unzureichenden Ausbaustandards / -zustands oder zu Entflechtungszwecken) zu erleichtern.

	Wegeführung
	Routenüberlagerungen
	Vorrangroute (Gesamtnetz)
	Basisroute (Gesamtnetz)

2. Radfernweg „Radweg Hamburg – Rügen“



Führungsform

Dargestellt wird die Führung des Radverkehrs auf dem Weg, auf dem die Touristische Route verläuft.

Dabei werden die nachstehenden 10 Kategorien unterschieden:

	eigenständiger Radweg
	Gemeinsamer Geh-/Radweg
	Getrennter Geh-/Radweg
	Straßenbegleitender Radweg
	Straßennutzung
	sonstiges
	Fahrradstraße
	Wegeführung/nicht erhoben
	Landwirtschaftlicher Weg
	Forstweg/Waldweg



Benutzungspflicht

Dargestellt werden die Angaben zur Benutzungspflicht des Weges, auf dem die Touristische Route verläuft.

Dabei werden die nachfolgenden 8 Kategorien unterschieden.

	eigenständiger Radweg
	Gemeinsamer Geh-/Radweg
	Getrennter Geh-/Radweg
	Gehweg, Radfahrer frei
	Keine Angaben zur Benutzungspflicht herleitbar
	Ohne Benutzungspflicht, Schild fehlt
	Fahrradstraße
	Wegeführung/nicht erhoben

2. Radfernweg „Radweg Hamburg – Rügen“



Wegebreite (baulich)

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



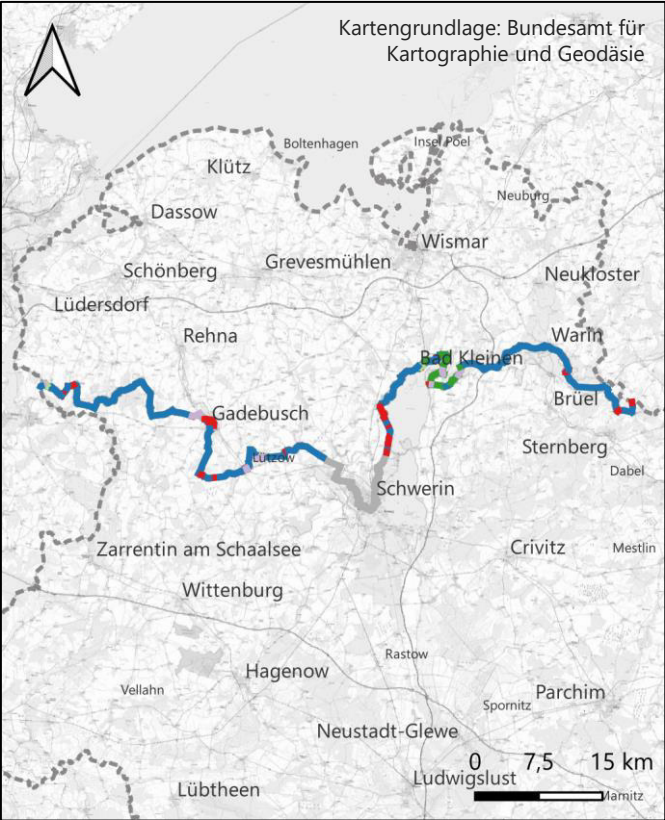
Wegebreite (nutzbar)

Dargestellt wird die tatsächlich nutzbare Breite des Weges, auf dem die Touristische Route verläuft. Die nutzbare Breite kann durch Hindernisse, Bewuchs etc. von der baulichen Breite abweichen.

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

2. Radfernweg „Radweg Hamburg – Rügen“

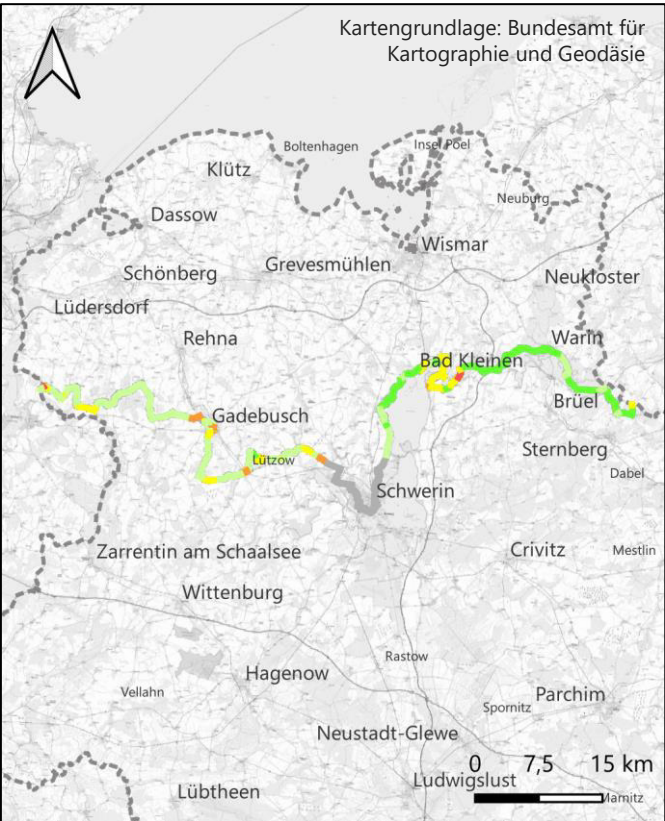


Wegeoberfläche

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

Dabei werden die 7 nachstehenden Kategorien unterschieden:

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



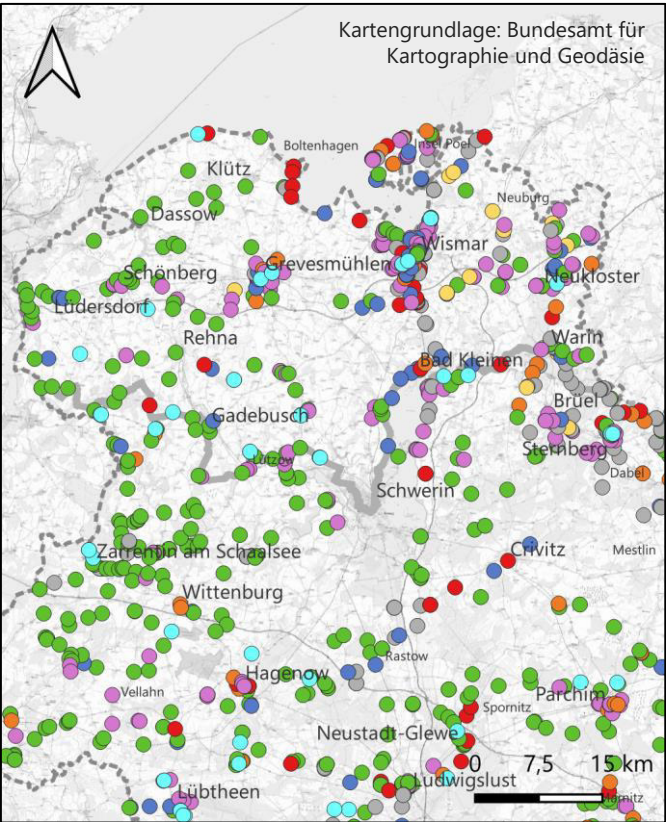
Befahrbarkeit

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

Dabei werden die nachstehenden 6 Kategorien unterschieden:

	sehr gut
	gut
	mäßig
	schlecht
	Unbefahrbar
	Wegeführung/nicht erhoben

2. Radfernweg „Radweg Hamburg – Rügen“

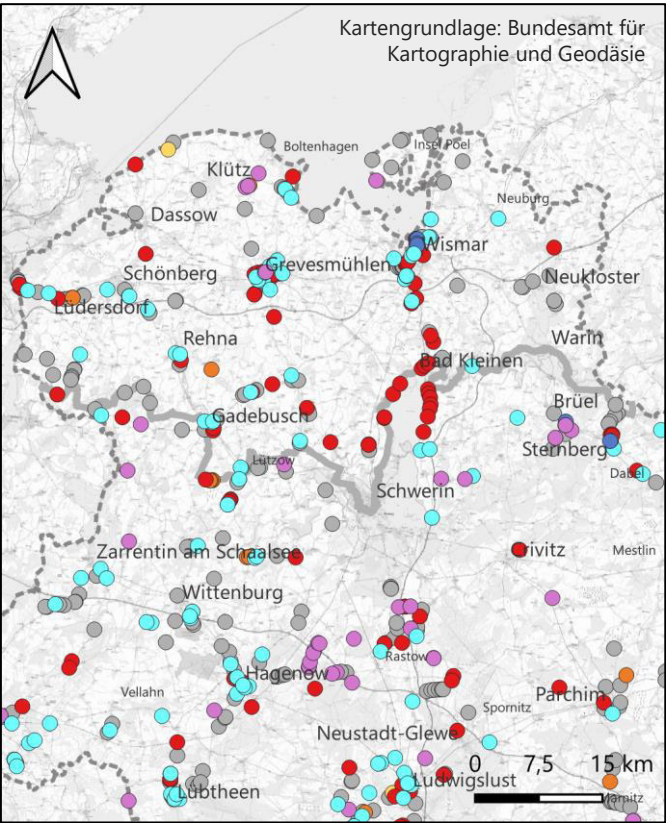


Unklare Wegeführung und Wegweisungsmängel

Dargestellt werden unklare Wegeführungen und Mängel an der Wegweisung auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 8 nachstehenden Elemente unterschieden:

	Mangel an Schild/Pfosten
	Falsche Richtung ausgeschildert
	Falscher Schilderstandort
	Vandalismus an Schild/Pfosten
	Fehlender Schilderstandort
	Auffälligkeiten an der amtlichen Beschilderung
	Unklare Wegeführung
	sonstiges



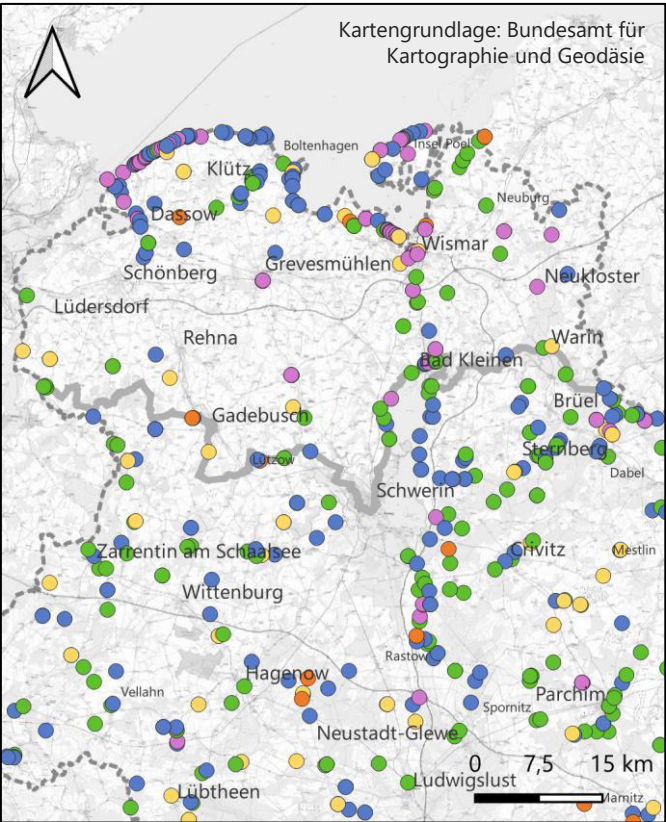
Eng- und Gefahrenstellen

Dargestellt werden Eng- und Gefahrenstellen auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 8 nachstehenden Elemente unterschieden:

	Poller < 1,3 m Durchfahrtsbreite
	Poller < 1,5 m Durchfahrtsbreite
	Umlaufschranke < 1,5 m Durchfahrtsbreite
	Sonstige Engstelle
	Sonstige Gefahrenstelle
	Unsichere Querung an Bahngleisen
	Unsichere Straßenquerung
	Oberflächenmangel

2. Radfernweg „Radweg Hamburg – Rügen“

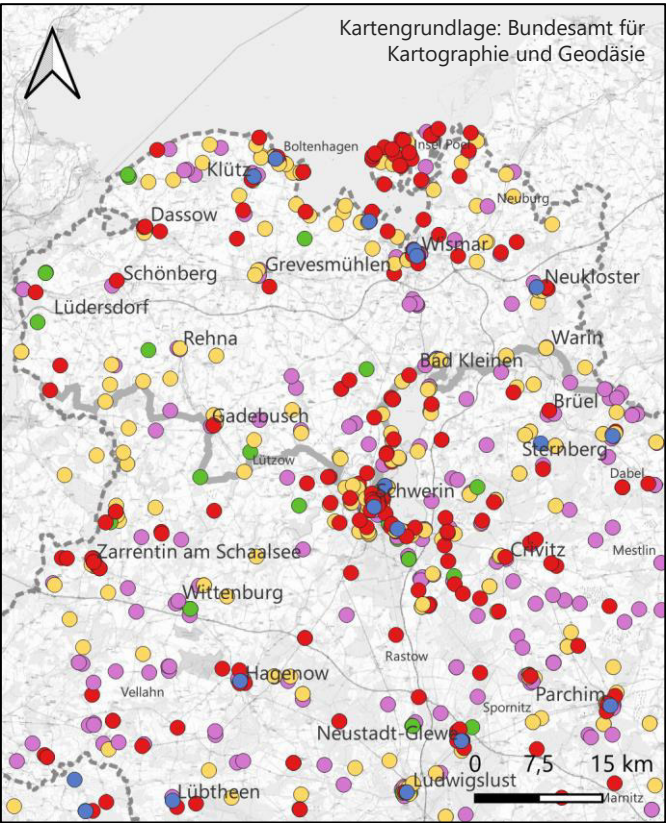


Touristische Begleitinfrastruktur

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

Dabei werden die 7 nachstehenden Elemente unterschieden:

	Infotafeln
	Spielflächen
	Schutzhütten
	Infrastruktur für Fahrrad-E-Mobilität, Schlauchomat
	Abstellanlagen für Fahrräder
	Rastplätze
	Sonstiges



POI touristisch

Dargestellt werden verschiedene touristisch interessante Orte (Points of Interest, POI) auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 5 nachstehenden Elemente unterschieden:

	Gastronomie
	Übernachtung
	Freizeit
	Sehenswürdigkeiten
	Information

2. Radfernweg „Radweg Hamburg – Rügen“



Bestandsdaten

Ort: Amtsbauhof in Gadebusch

Länge: ca. 250 m

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: schlecht

Bauliche Breite: k.A.

Nutzbare Breite: k.A.

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: außerorts

DTV: 1000

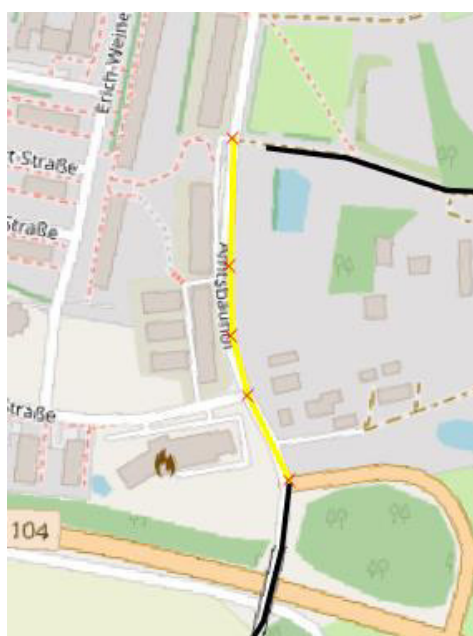
Geschwindigkeit: 50 km/h

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 125.500,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Einrichtung eines Zweirichtungsradwegs mit 3,50 m Breite



2. Radfernweg „Radweg Hamburg – Rügen“



Bestandsdaten

- Ort:** Jarmstorfer Straße in Gadebusch
- Länge:** ca. 350 m
- Führung:** Zweirichtungsradweg, Getrennte Führung
- Befahrbarkeit:** mäßig
- Bauliche Breite:** ca. 90 cm.
- Nutzbare Breite:** ca. 40 cm
- Wegoberfläche:** Platten, (Beton-) Pflaster geschnitten
- Alltagsnetz:** Basisroute
- Touristisch:** Vorrangroute
- Lage:** innerorts
- Priorität:** gering
- Kostenschätzung:** € 110.300,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf 3,00 m Breite



2. Radfernweg „Radweg Hamburg – Rügen“



Bestandsdaten

Ort: Jarmstorfer Straße in Gadebusch

Länge: ca. 500 m

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: k. A.

Nutzbare Breite: k. A.

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: innerorts

DTV: 1000

Geschwindigkeit: 30 km/h

Priorität: mittel

Kostenschätzung: € 5.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Markierung Piktogrammreihe, Mischverkehr zulässig



2. Radfernweg „Radweg Hamburg – Rügen“



Bestandsdaten

Ort: Bahnhof Ostseite in Lützow

Länge: ca. 100 m

Führung: Fahrbahn

Befahrbarkeit: schlecht

Bauliche Breite: k.A.

Nutzbare Breite: k.A.

Wegoberfläche: Schotter

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: innerorts

DTV: 1000

Geschwindigkeit: 30 km/h

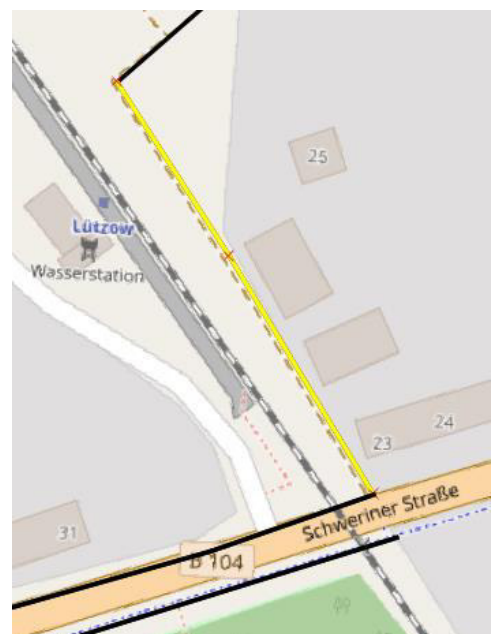
Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 71.100,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Änderung zum gemeinsamen Geh-/Radweg mit einer Breite von mind. 2,50 m

Regelmäßiger Grünschnitt



2. Radfernweg „Radweg Hamburg – Rügen“



Bestandsdaten

Ort: Schweriner Str. in Lützerode

Länge: ca. 230 m

Führung: Gemeinsamer Geh- und Radweg, Einrichtungsverkehr

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: 230

Nutzbare Breite: 200

Wegoberfläche: Pflaster

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: innerorts

DTV: 1000

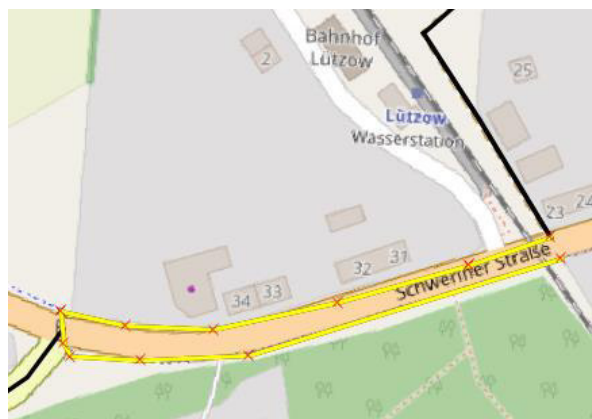
Geschwindigkeit: 50 km/h

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 13.800,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 2,50 m je Seite
(Regelmäßiger Grünschnitt)



2. Radfernweg „Radweg Hamburg – Rügen“



Bestandsdaten

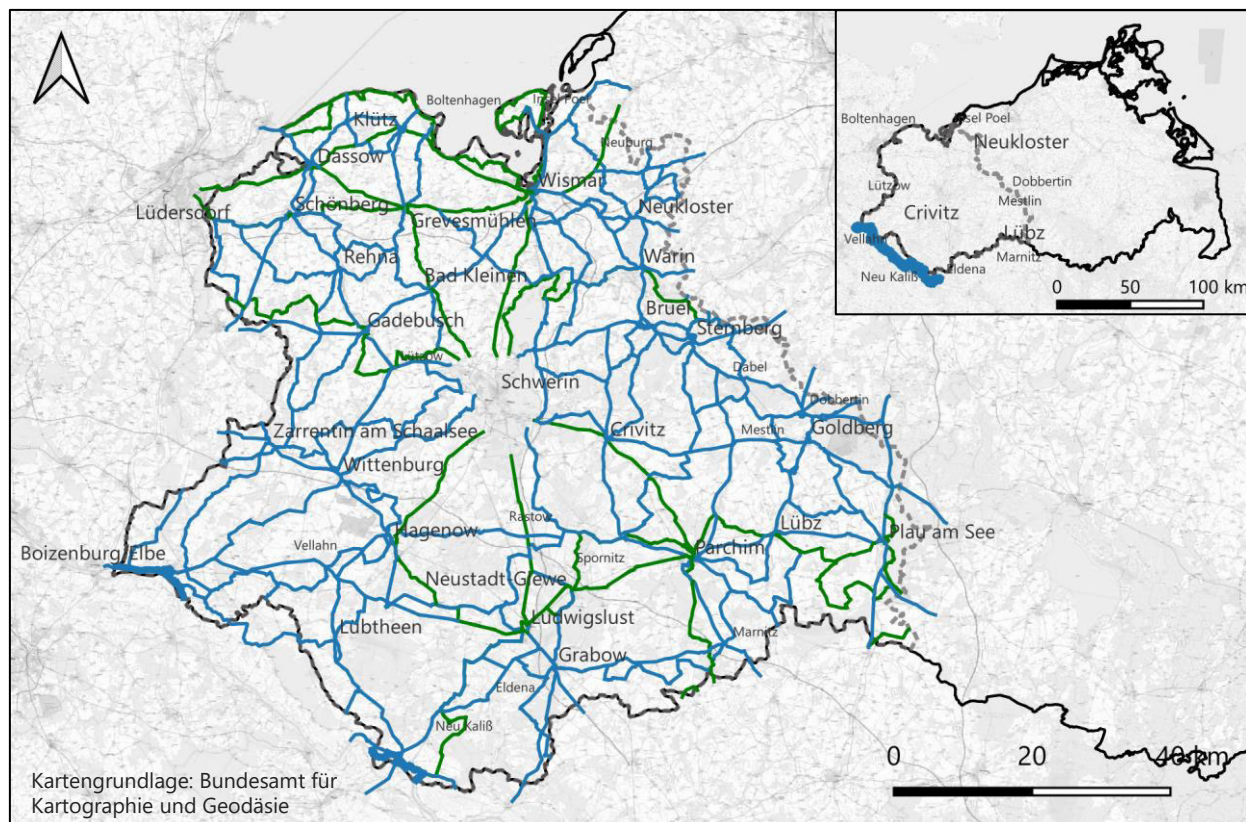
Ort: B 192 in Warin
Länge: ca. 1.300 m
Führung: Fahrbahnnutzung
Befahrbarkeit: sehr gut
Bauliche Breite: k. A.
Nutzbare Breite: k. A.
Wegoberfläche: Asphalt
Alltagsnetz: Basisroute
Touristisch: Vorrangroute
Lage: innerorts
DTV: ?
Geschwindigkeit: 30/50 km/h
Priorität: hoch
Kostenschätzung: € 13.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Markierung Piktogrammreihe, Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h
Duale Führung Gehweg Radfahrer frei



3. Radfernweg „Elberadweg“



Die Steckbriefe dienen als Information zu den 11 Touristischen Radrouten (5 Radfernwege und 6 überregionale Radrouten), deren Trassen zumindest teilweise durch Westmecklenburg verlaufen (Ansicht große Karte). Auf der kleinen Karte ist zusätzlich der Streckenverlauf im gesamten Bundesland Mecklenburg-Vorpommern angegeben.

Im Rahmen der Bestandserfassung im Jahr 2020 wurden mittels standardisierter Bewertungskategorien Daten zum Ausbaustandard und -zustand erhoben. Dabei wurden neben den 11 Touristischen Radrouten auch 34 regional bedeutsame Routen sowie Trassen des Alltagsradverkehrs berücksichtigt. Bei Überlagerungen ist der höhere Ausbaustandard maßgeblich.

Der „**Elberadweg**“ begleitet die Elbe an beiden Ufern auf 25 Etappen vom Riesengebirge bis zum Wattenmeer durch das 400 km lange UNESCO-Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe.

Hier lässt sich Geschichte, Kultur und Natur erleben. Besondere touristische Ziele sind Burgen und Schlösser, Kirchen, Dörfer und Städte. Fahren ermöglichen mehrere Flussquerungen.

Quelle: Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern e.V.

Typ: Radfernweg
Länge: 1.260 km gesamt
27 km Westmecklenburg



3. Radfernweg „Elberadweg“



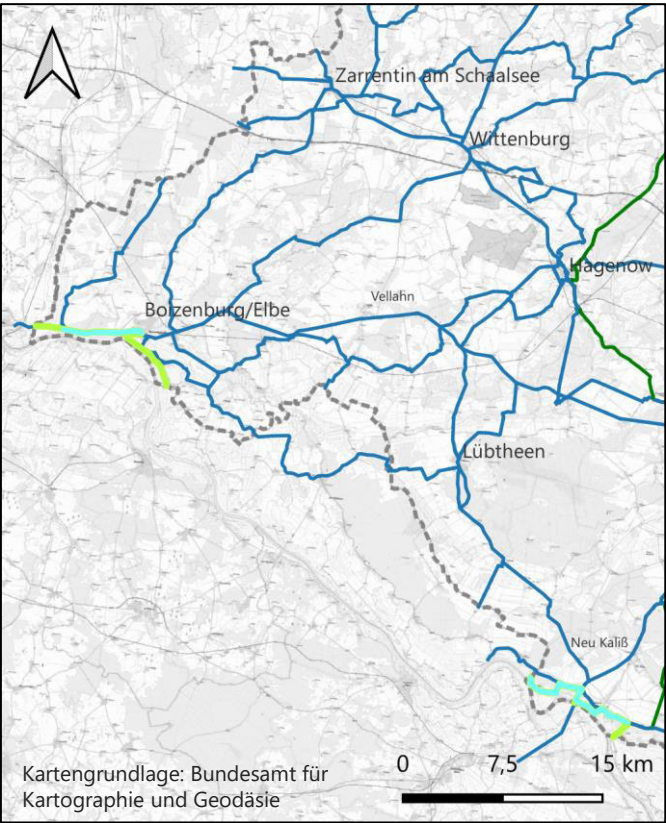
Netzzuordnung: Vorrang- und Basisrouten

Netzzuordnung: Vorrangroute

Dargestellt wird die Netzzuordnung der Trasse, auf der die touristische Route verläuft.

Bei Vorrangrouten ist auf der gesamten Trasse der höhere Ausbaustandard anzuwenden.

	Vorrangroute
	Basisroute
	Keine Netzzuordnung
	Wegeführung/nicht erhoben



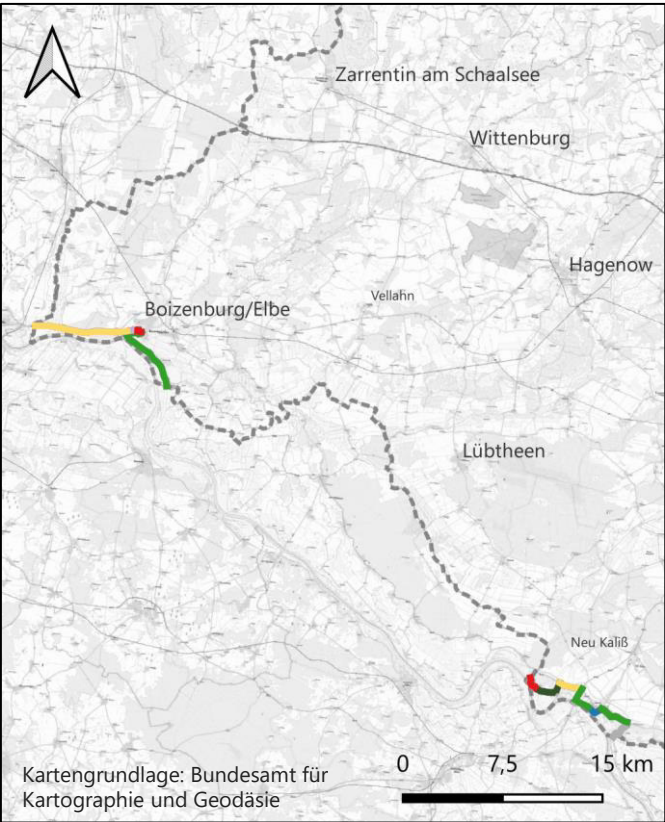
Verortung der Route im umliegenden Netz

Dargestellt werden trassengleiche Führungen (Routenüberlagerungen) mit anderen Routen des touristischen und des Alltagsradverkehrs.

Zusätzlich werden die umliegenden Radrouten zur Verortung im Gesamtnetz gezeigt, um die Findung alternativer Trassenführungen (aufgrund eines unzureichenden Ausbaustandards / -zustands oder zu Entflechtungszwecken) zu erleichtern.

	Wegeführung
	Routenüberlagerungen
	Vorrangroute (Gesamtnetz)
	Basisroute (Gesamtnetz)

3. Radfernweg „Elberadweg“

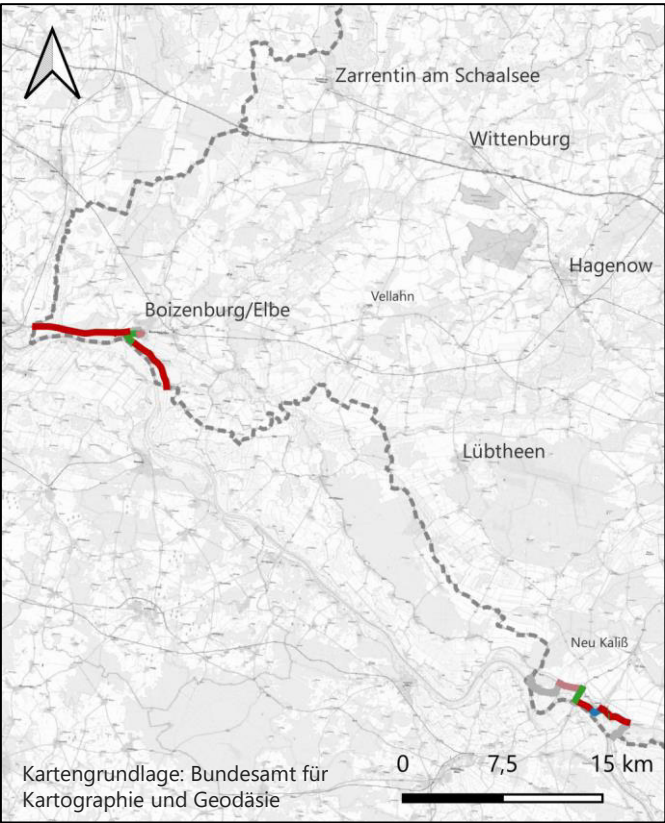


Führungsform

Dargestellt wird die Führung des Radverkehrs auf dem Weg, auf dem die Touristische Route verläuft.

Dabei werden die nachstehenden 10 Kategorien unterschieden:

	eigenständiger Radweg
	Gemeinsamer Geh-/Radweg
	Getrennter Geh-/Radweg
	Straßenbegleitender Radweg
	Straßennutzung
	sonstiges
	Fahrradstraße
	Wegeführung/nicht erhoben
	Landwirtschaftlicher Weg
	Forstweg/Waldweg



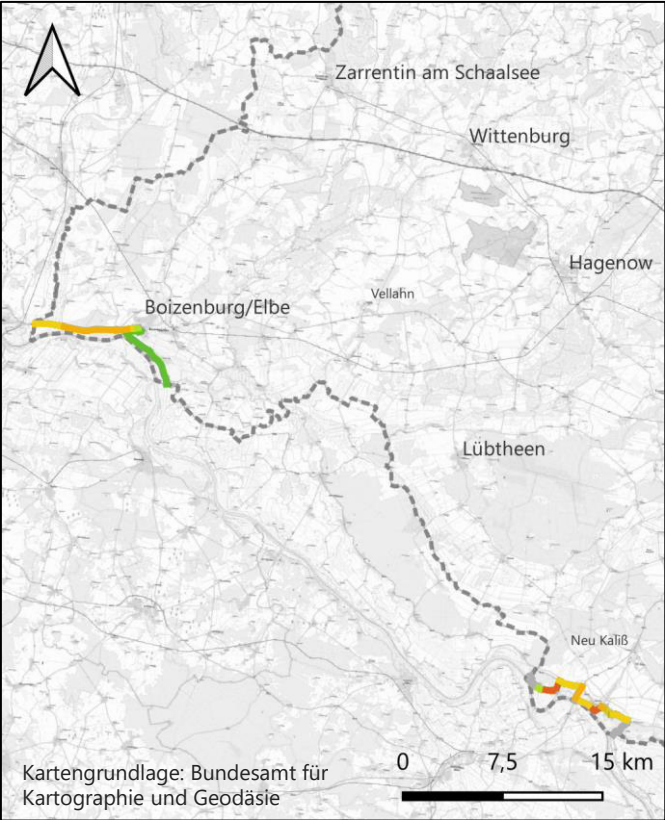
Benutzungspflicht

Dargestellt werden die Angaben zur Benutzungspflicht des Weges, auf dem die Touristische Route verläuft.

Dabei werden die nachfolgenden 8 Kategorien unterschieden.

	eigenständiger Radweg
	Gemeinsamer Geh-/Radweg
	Getrennter Geh-/Radweg
	Gehweg, Radfahrer frei
	Keine Angaben zur Benutzungspflicht herleitbar
	Ohne Benutzungspflicht, Schild fehlt
	Fahrradstraße
	Wegeführung/nicht erhoben

3. Radfernweg „Elberadweg“



Wegebreite (baulich)

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



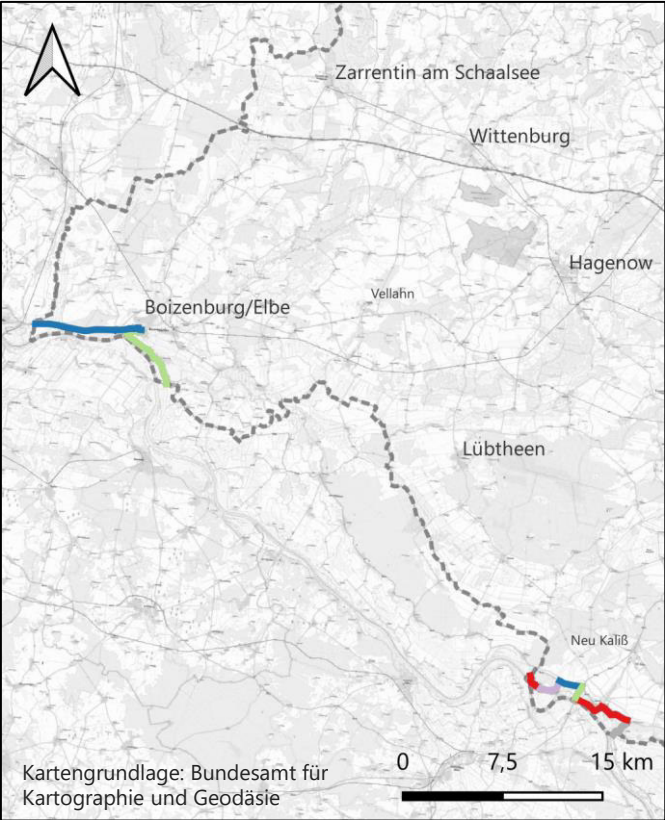
Wegebreite (nutzbar)

Dargestellt wird die tatsächlich nutzbare Breite des Weges, auf dem die Touristische Route verläuft. Die nutzbare Breite kann durch Hindernisse, Bewuchs etc. von der baulichen Breite abweichen.

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

3. Radfernweg „Elberadweg“

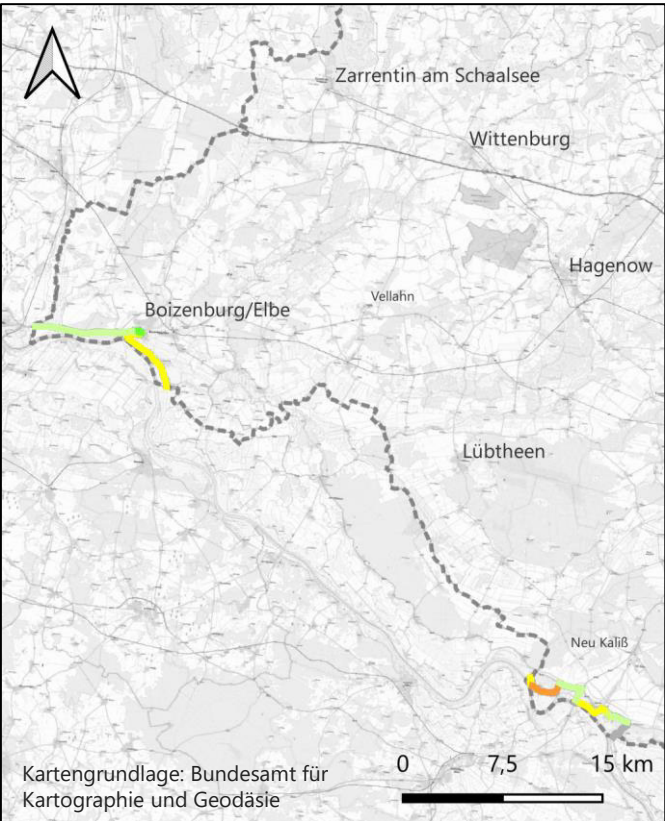


Wegeoberfläche

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

Dabei werden die 7 nachstehenden Kategorien unterschieden:

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



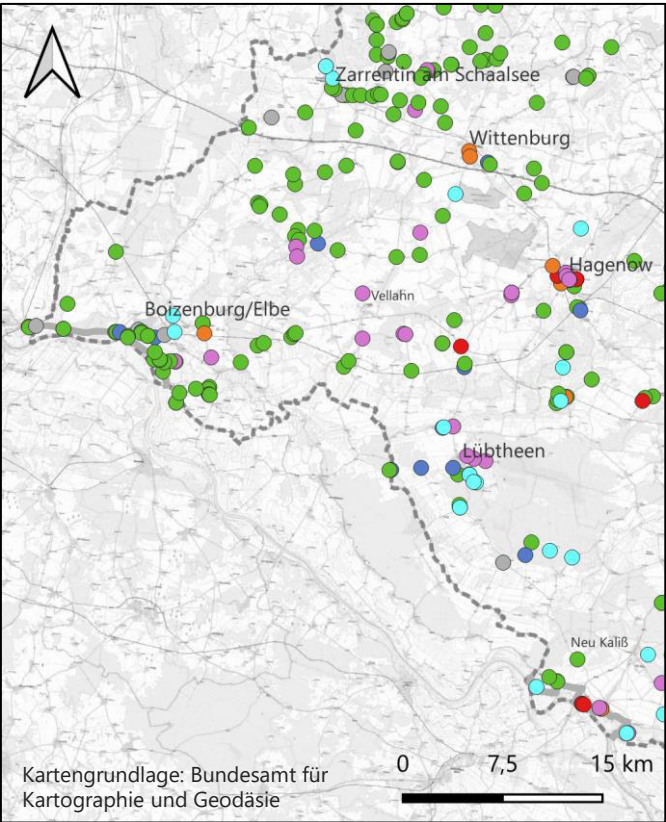
Befahrbarkeit

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

Dabei werden die nachstehenden 6 Kategorien unterschieden:

	sehr gut
	gut
	mäßig
	schlecht
	Unbefahrbar
	Wegeführung/nicht erhoben

3. Radfernweg „Elberadweg“

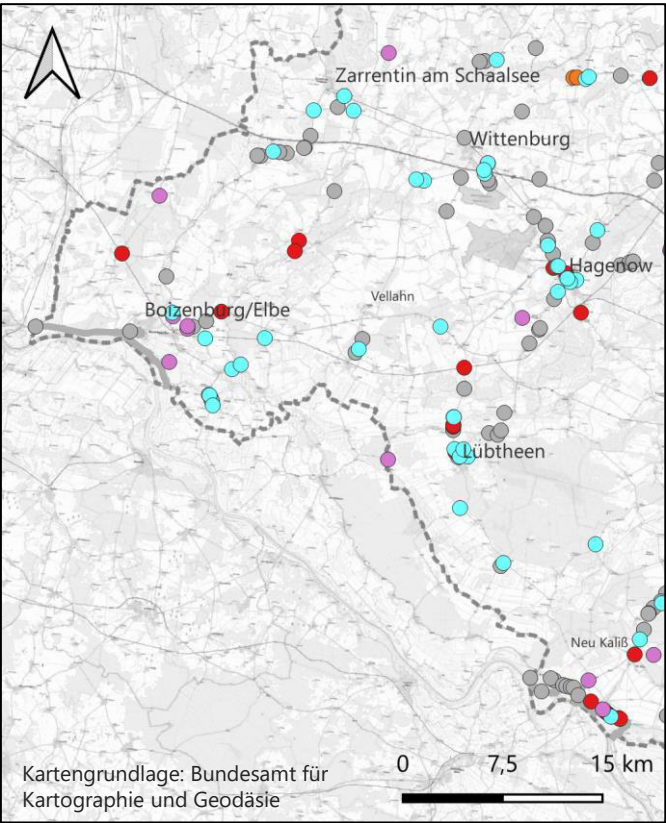


Unklare Wegeführung und Wegweisungsmängel

Dargestellt werden unklare Wegeführungen und Mängel an der Wegweisung auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 8 nachstehenden Elemente unterschieden:

	Mangel an Schild/Pfosten
	Falsche Richtung ausgeschildert
	Falscher Schilderstandort
	Vandalismus an Schild/Pfosten
	Fehlender Schilderstandort
	Auffälligkeiten an der amtlichen Beschilderung
	Unklare Wegeführung
	sonstiges



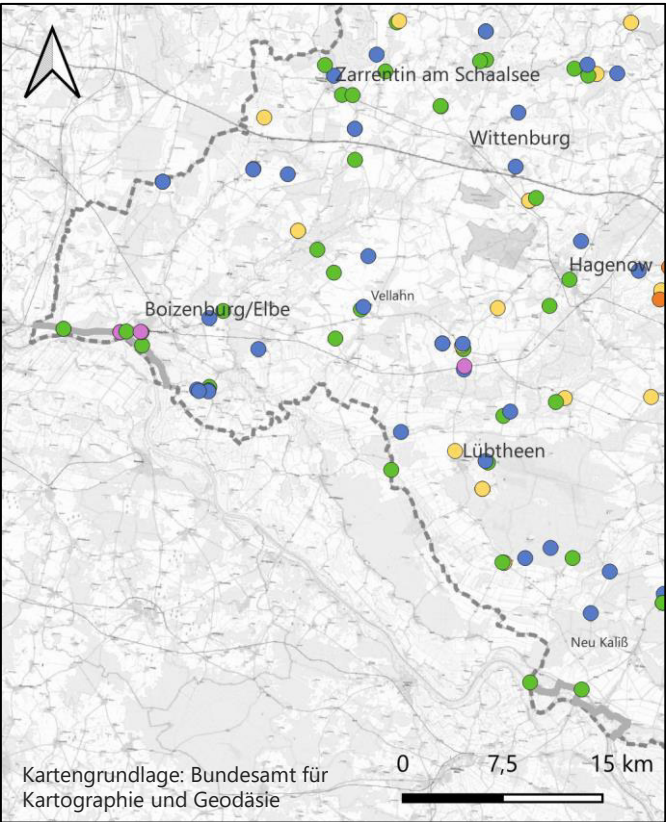
Eng- und Gefahrenstellen

Dargestellt werden Eng- und Gefahrenstellen auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 8 nachstehenden Elemente unterschieden:

	Poller < 1,3 m Durchfahrtsbreite
	Poller < 1,5 m Durchfahrtsbreite
	Umlaufschranke < 1,5 m Durchfahrtsbreite
	Sonstige Engstelle
	Sonstige Gefahrenstelle
	Unsichere Querung an Bahngleisen
	Unsichere Straßenquerung
	Oberflächenmangel

3. Radfernweg „Elberadweg“

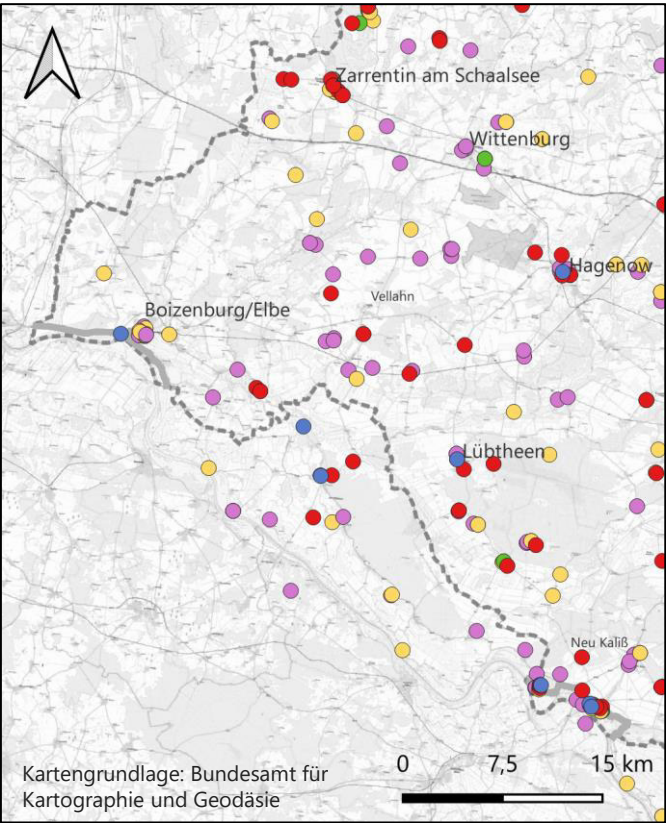


Touristische Begleitinfrastruktur

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

Dabei werden die 7 nachstehenden Elemente unterschieden:

	Infotafeln
	Spielflächen
	Schutzhütten
	Infrastruktur für Fahrrad-E-Mobilität, Schlauchomat
	Abstellanlagen für Fahrräder
	Rastplätze
	Sonstiges



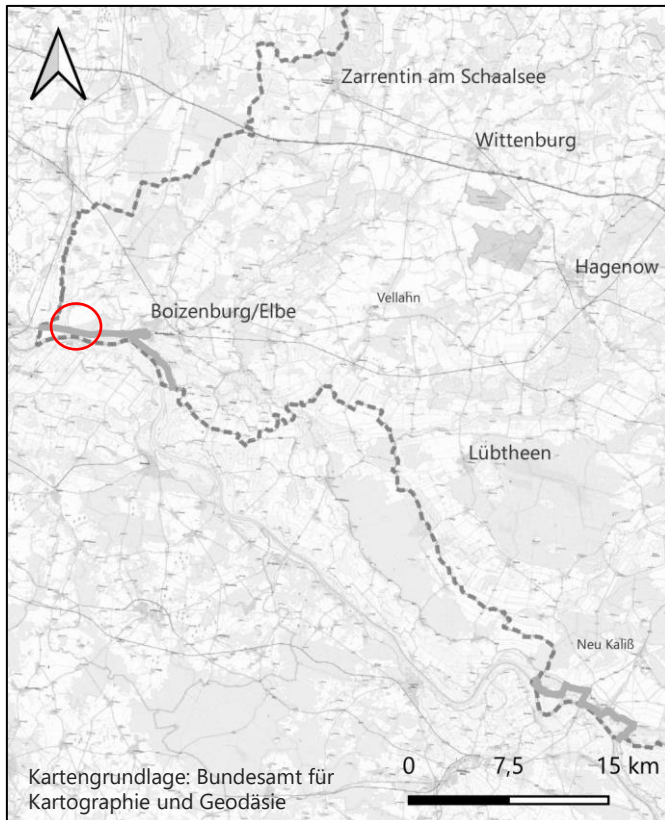
POI touristisch

Dargestellt werden verschiedene touristisch interessante Orte (Points of Interest, POI) auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 5 nachstehenden Elemente unterschieden:

	Gastronomie
	Übernachtung
	Freizeit
	Sehenswürdigkeiten
	Information

3. Radfernweg „Elberadweg“



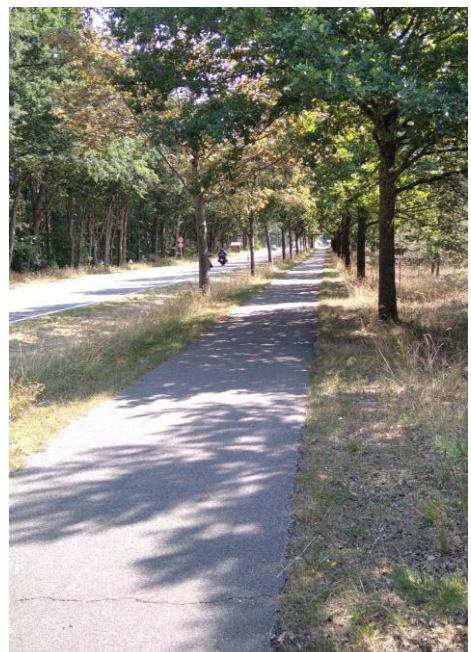
Bestandsdaten

- Ort:** B5 zwischen Horst und Boizenburg
- Länge:** ca. 4,8 km
- Führung:** straßenbegleitender Radweg, k. A. zur Benutzungspflicht herleitbar
- Befahrbarkeit:** gut
- Bauliche Breite:** 200 cm
- Nutzbare Breite:** 200 cm
- Wegoberfläche:** Asphalt
- Alltagsnetz:** Basisroute
- Touristisch:** Vorrangroute
- Lage:** außerorts
- DTV:** 9400
- Priorität:** hoch
- Kostenschätzung:** € 1.080.000,-

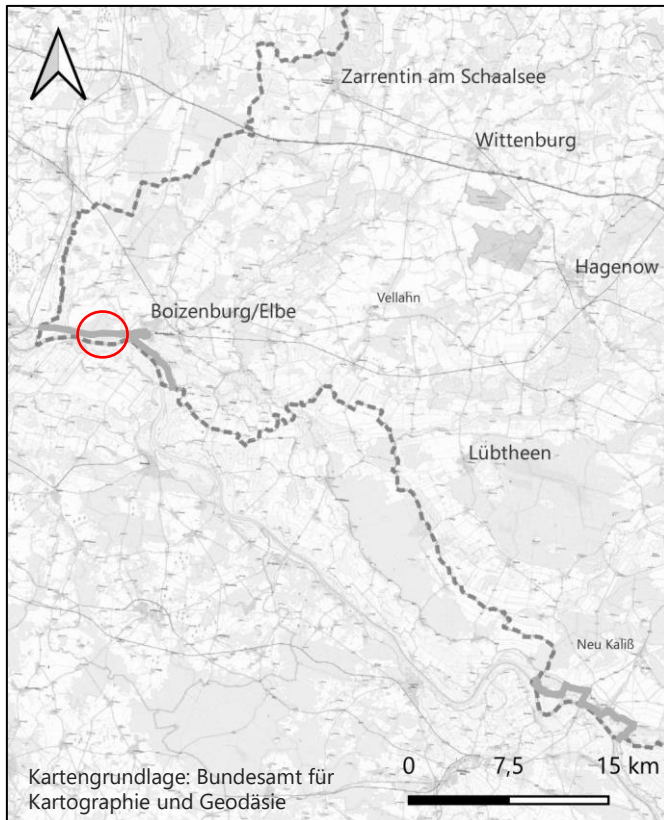
Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 3,50 m

Beschilderung „Gemeinsamer Geh-/Radweg“



3. Radfernweg „Elberadweg“



Bestandsdaten

Ort: Am Elbberg in Boizenburg

Länge: ca. 300 m

Führung: straßenbegleitender Radweg, k. A. zur Benutzungspflicht herleitbar

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: 250 cm

Nutzbare Breite: 250 cm

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: innerorts

DTV: 1000

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 45.700,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 3,50 m

Verkehrsrechtliche Anordnung (amtliche Beschilderung) prüfen

Oberflächenverbesserung



3. Radfernweg „Elberadweg“



Bestandsdaten

Ort:	Hamburger Str. in Boizenburg
Länge:	ca. 600 m
Führung:	straßenbegleitender Radweg, k. A. zur Benutzungspflicht herleitbar
Befahrbarkeit:	gut
Bauliche Breite:	260 cm
Nutzbare Breite:	260 cm
Wegoberfläche:	Asphalt
Alltagsnetz:	Basisroute
Touristisch:	Vorrangroute
Lage:	innerorts
DTV:	1000
Priorität:	hoch
Kostenschätzung :	€ 80.400 ,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Verkehrsrechtliche Anordnung (amtliche Beschilderung) prüfen



3. Radfernweg „Elberadweg“



Bestandsdaten

Ort: B5 zwischen Horst und Boizenburg

Länge: ca. 350 m

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: sehr gut

Bauliche Breite: k.A.

Nutzbare Breite: k.A.

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: innerorts

DTV: 1000

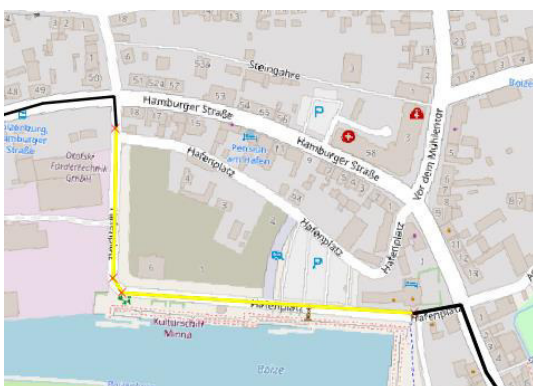
Geschwindigkeit: 30 km/h

Priorität: hoch

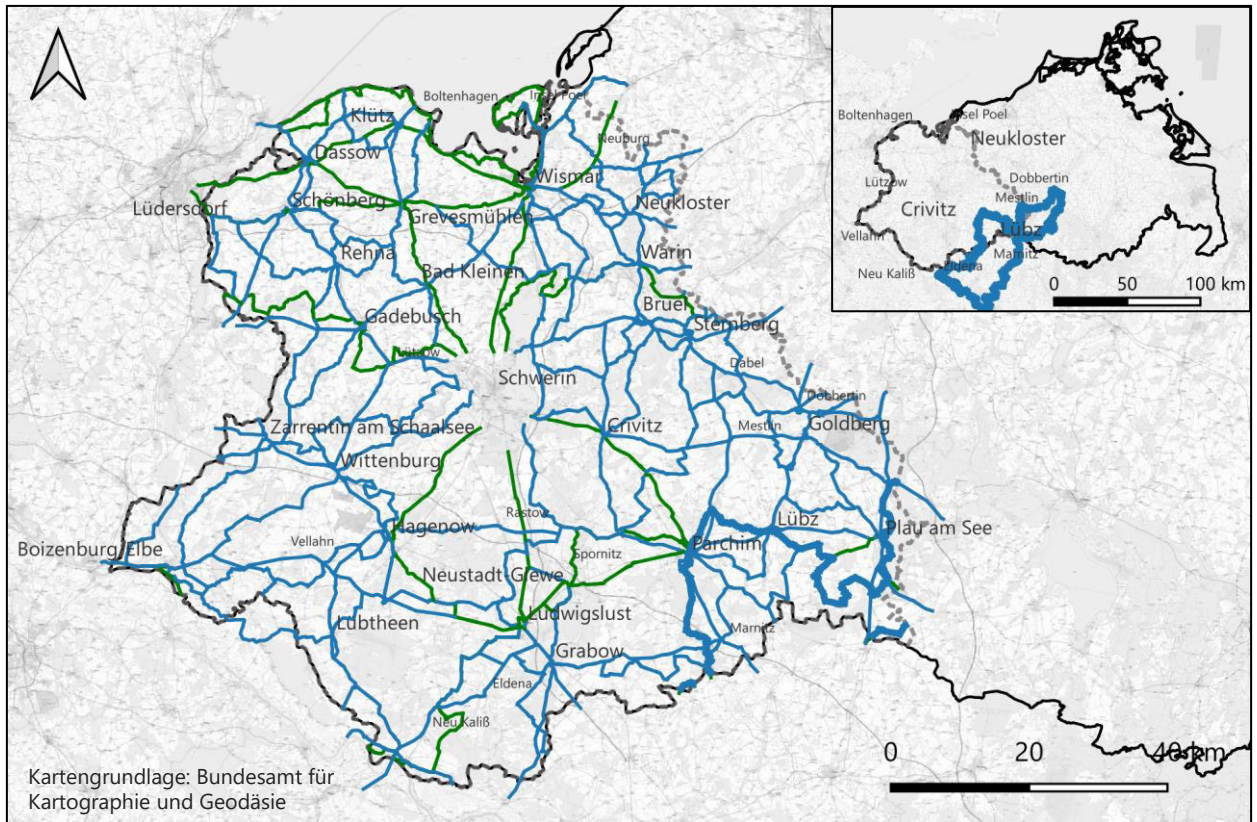
Kostenschätzung: € 1.750,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Einrichtung Fahrradstraße



4. Radfernweg „Elbe-Müritz-Rundweg“



Die Steckbriefe dienen als Information zu den 11 Touristischen Radrouten (5 Radfernwege und 6 überregionale Radrouten), deren Trassen zumindest teilweise durch Westmecklenburg verlaufen (Ansicht große Karte). Auf der kleinen Karte ist zusätzlich der Streckenverlauf im gesamten Bundesland Mecklenburg-Vorpommern angegeben.

Im Rahmen der Bestandserfassung im Jahr 2020 wurden mittels standardisierter Bewertungskategorien Daten zum Ausbaustandard und -zustand erhoben. Dabei wurden neben den 11 Touristischen Radrouten auch 34 regional bedeutsame Routen sowie Trassen des Alltagsradverkehrs berücksichtigt. Bei Überlagerungen ist der höhere Ausbaustandard maßgeblich.

Der „**Elbe-Müritz-Rundweg**“ verläuft auf acht Etappen durch die weite, fluss- und seenreiche Landschaft zwischen Elbe und Mecklenburgischer Seenplatte.

Besondere touristische Ziele sind neben dem Wasser kleine Städte und Dörfer mit regionaler Küche, Gastfreundschaft und unberührte Natur. Ein Einstieg ist überall möglich.

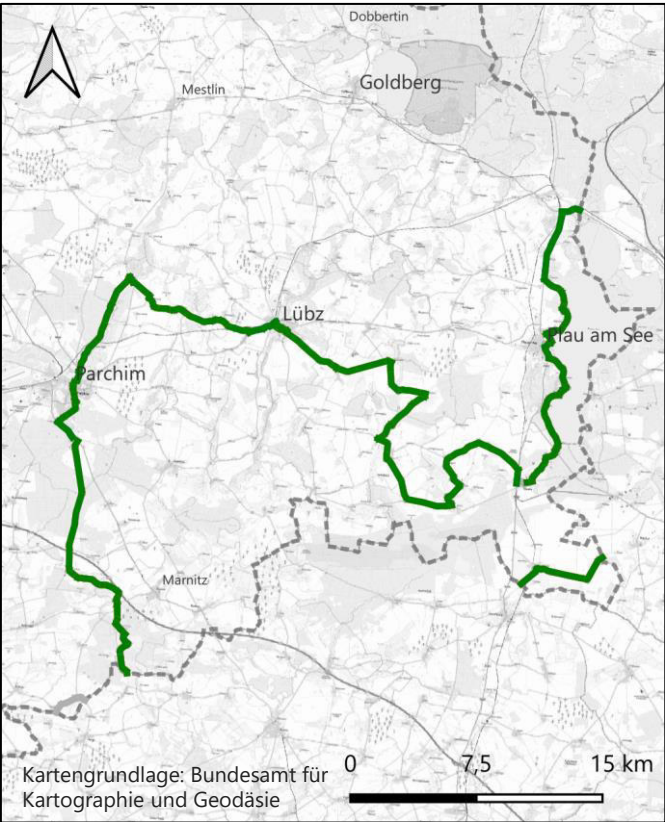
Quelle: Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern e.V.

Typ: Radfernweg

Länge: 410 km gesamt
103 km Westmecklenburg



4. Radfernweg „Elbe-Müritz-Rundweg“



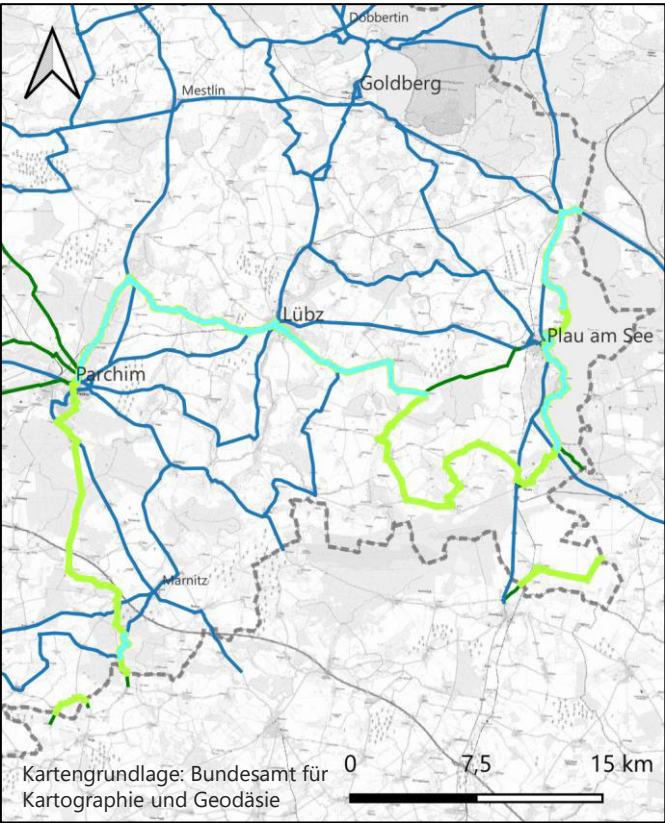
Netzzuordnung:
Vorrang- und Basisrouten

Netzzuordnung: Vorrangroute

Dargestellt wird die Netzzuordnung der Trasse, auf der die touristische Route verläuft.

Bei Vorrangrouten ist auf der gesamten Trasse der höhere Ausbaustandard anzuwenden.

	Vorrangroute
	Basisroute
	Keine Netzzuordnung
	Wegeführung/nicht erhoben



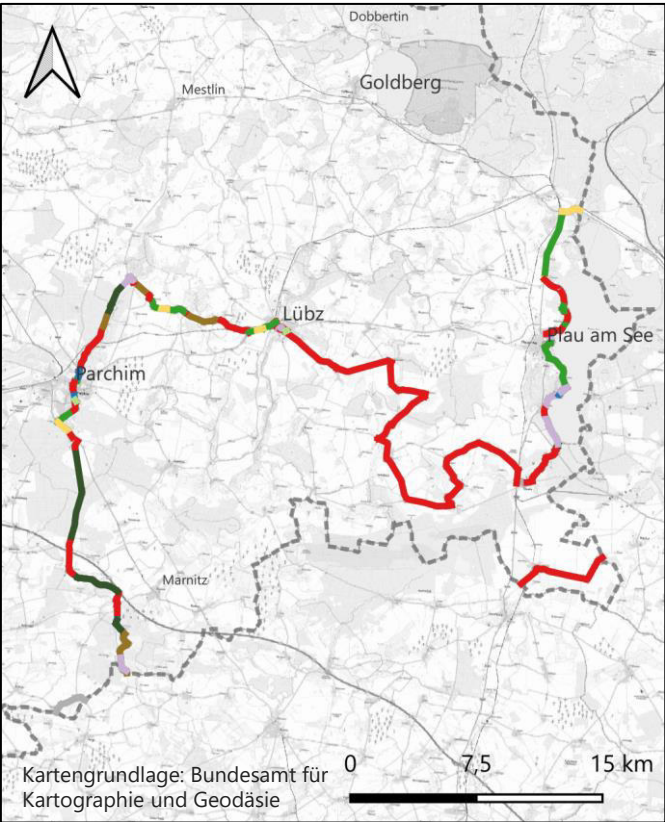
Verortung der Route im umliegenden Netz

Dargestellt werden trassengleiche Führungen (Routenüberlagerungen) mit anderen Routen des touristischen und des Alltagsradverkehrs.

Zusätzlich werden die umliegenden Radrouten zur Verortung im Gesamtnetz gezeigt, um die Findung alternativer Trassenführungen (aufgrund eines unzureichenden Ausbaustandards / -zustands oder zu Entflechtungszwecken) zu erleichtern.

	Wegeführung
	Routenüberlagerungen
	Vorrangroute (Gesamtnetz)
	Basisroute (Gesamtnetz)

4. Radfernweg „Elbe-Müritz-Rundweg“

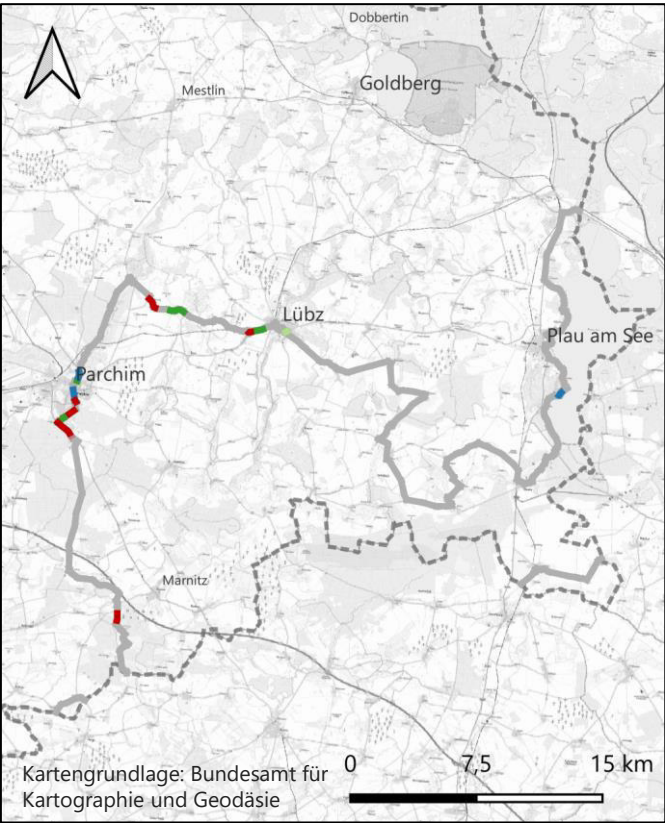


Führungsform

Dargestellt wird die Führung des Radverkehrs auf dem Weg, auf dem die Touristische Route verläuft.

Dabei werden die nachstehenden 10 Kategorien unterschieden:

	eigenständiger Radweg
	Gemeinsamer Geh-/Radweg
	Getrennter Geh-/Radweg
	Straßenbegleitender Radweg
	Straßennutzung
	sonstiges
	Fahrradstraße
	Wegeföhrung/nicht erhoben
	Landwirtschaftlicher Weg
	Forstweg/Waldweg



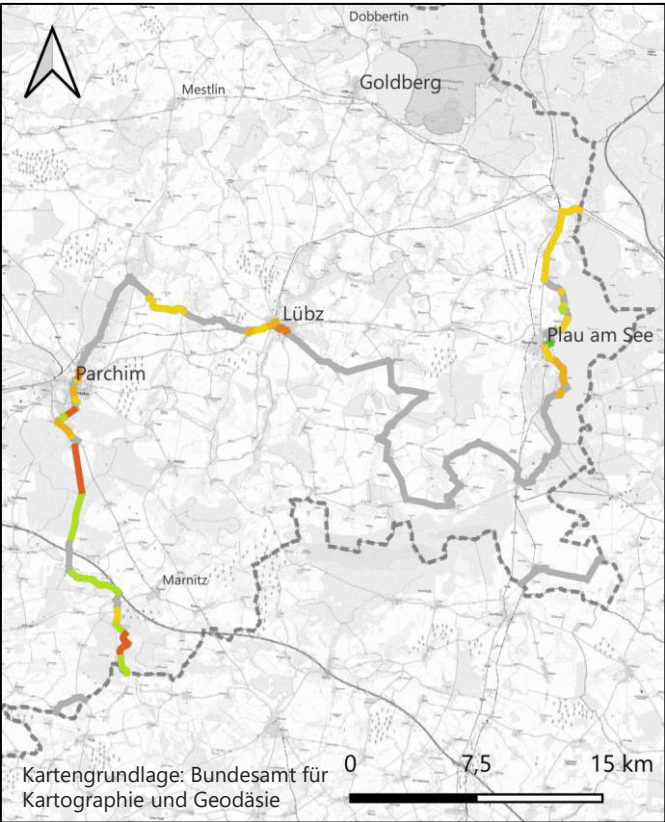
Benutzungspflicht

Dargestellt werden die Angaben zur Benutzungspflicht des Weges, auf dem die Touristische Route verläuft.

Dabei werden die nachfolgenden 8 Kategorien unterschieden.

	eigenständiger Radweg
	Gemeinsamer Geh-/Radweg
	Getrennter Geh-/Radweg
	Gehweg, Radfahrer frei
	Keine Angaben zur Benutzungspflicht herleitbar
	Ohne Benutzungspflicht, Schild fehlt
	Fahrradstraße
	Wegeföhrung/nicht erhoben

4. Radfernweg „Elbe-Müritz-Rundweg“

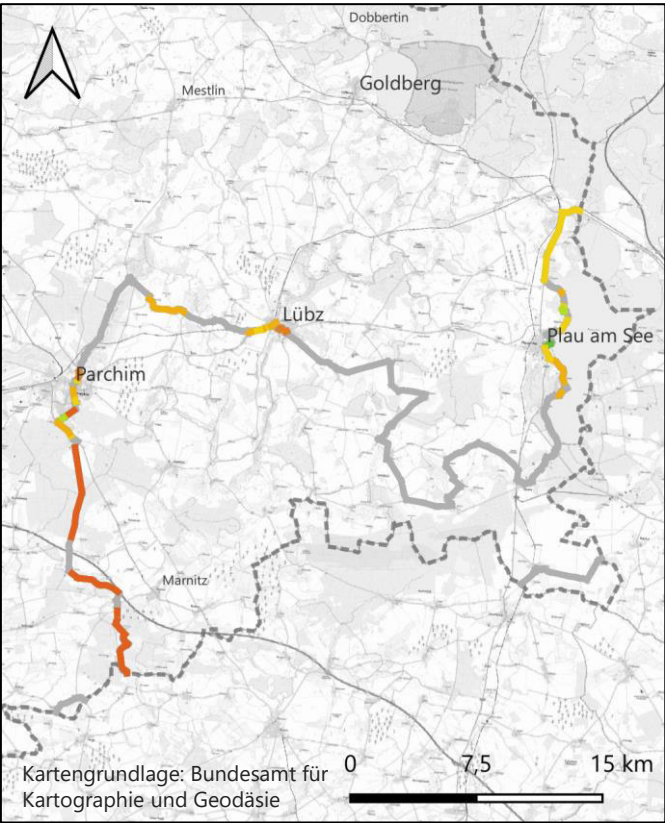


Wegebreite (baulich)

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



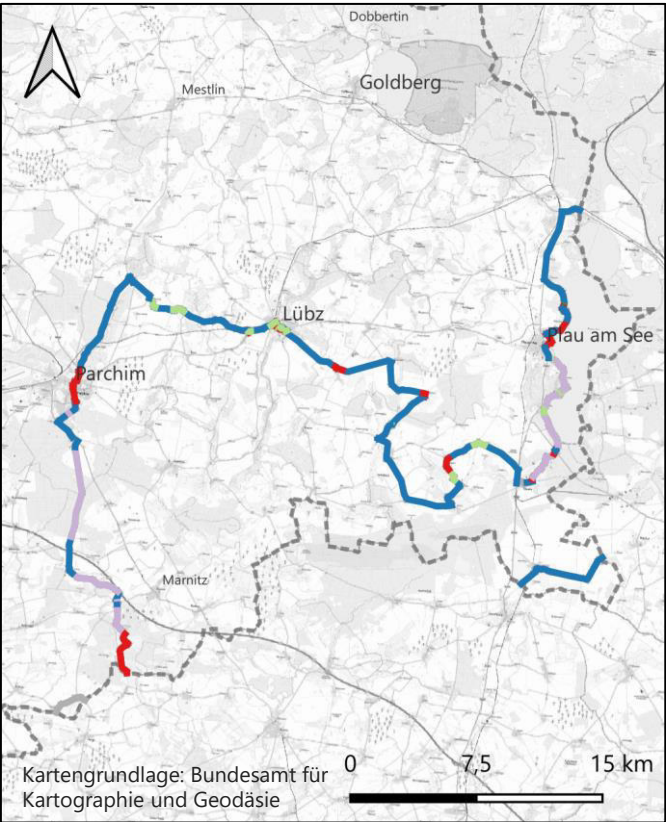
Wegebreite (nutzbar)

Dargestellt wird die tatsächlich nutzbare Breite des Weges, auf dem die Touristische Route verläuft. Die nutzbare Breite kann durch Hindernisse, Bewuchs etc. von der baulichen Breite abweichen.

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

4. Radfernweg „Elbe-Müritz-Rundweg“

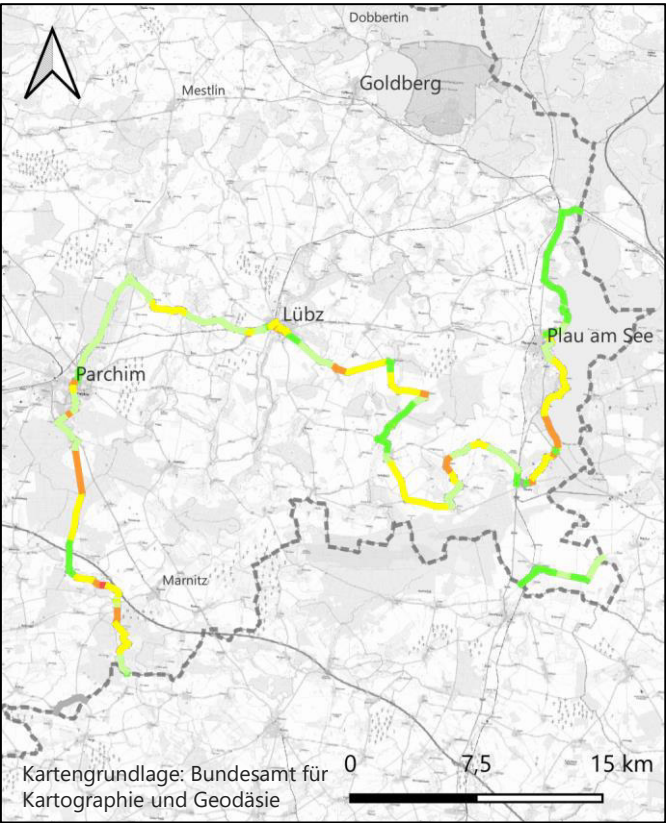


Wegeoberfläche

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

Dabei werden die 7 nachstehenden Kategorien unterschieden:

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



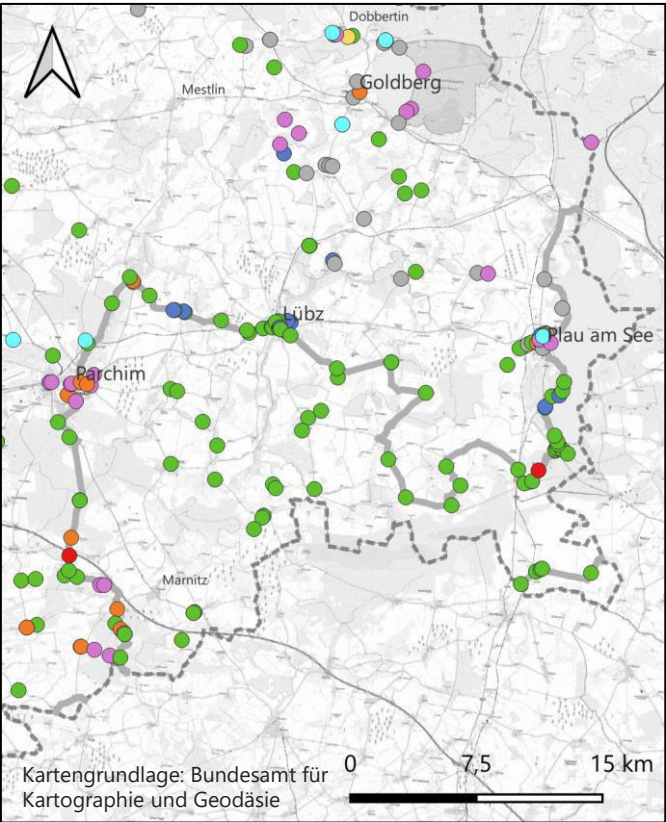
Befahrbarkeit

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

Dabei werden die nachstehenden 6 Kategorien unterschieden:

	sehr gut
	gut
	mäßig
	schlecht
	Unbefahrbar
	Wegeführung/nicht erhoben

4. Radfernweg „Elbe-Müritz-Rundweg“

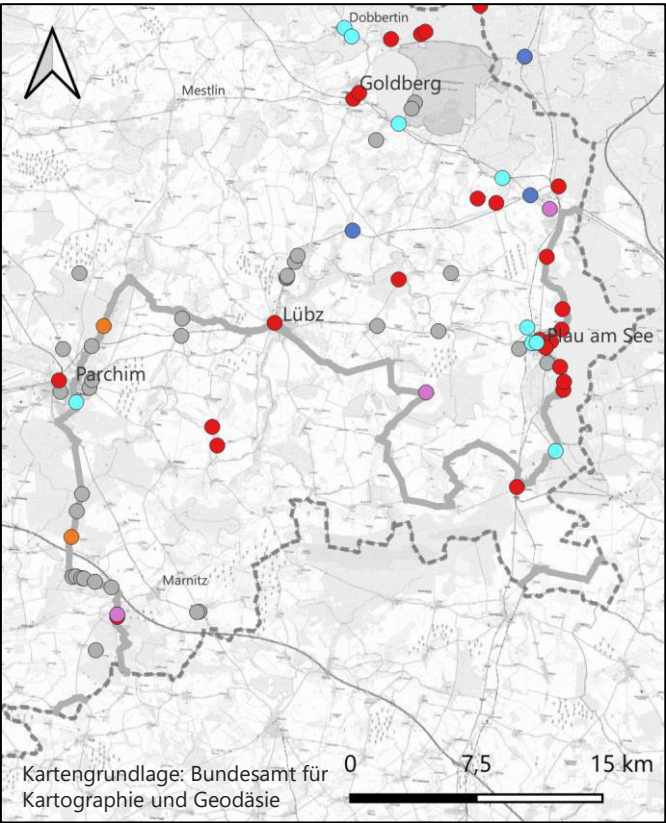


Unklare Wegeführung und Wegweisungsmängel

Dargestellt werden unklare Wegeführungen und Mängel an der Wegweisung auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 8 nachstehenden Elemente unterschieden:

	Mangel an Schild/Pfosten
	Falsche Richtung ausgeschildert
	Falscher Schilderstandort
	Vandalismus an Schild/Pfosten
	Fehlender Schilderstandort
	Auffälligkeiten an der amtlichen Beschilderung
	Unklare Wegeführung
	sonstiges



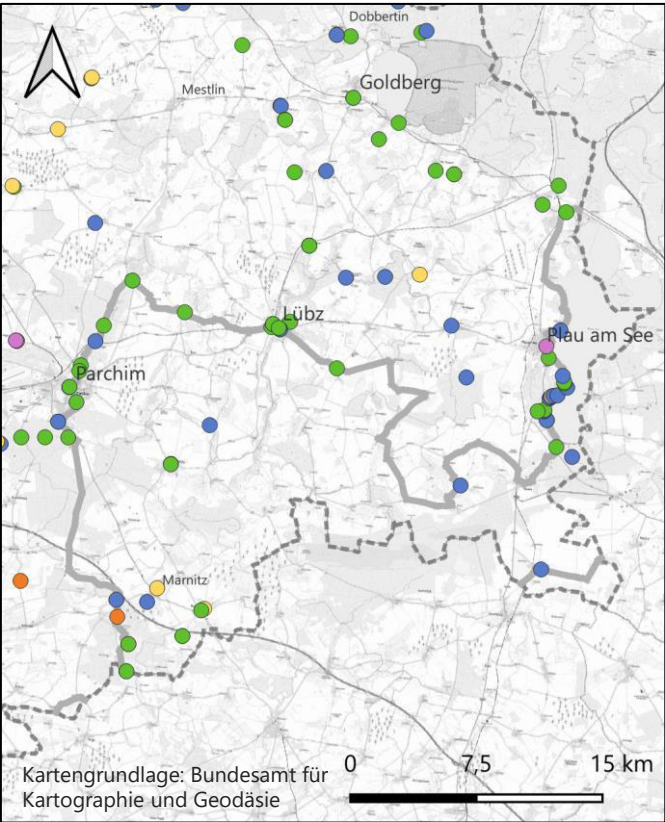
Eng- und Gefahrenstellen

Dargestellt werden Eng- und Gefahrenstellen auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 8 nachstehenden Elemente unterschieden:

	Poller < 1,3 m Durchfahrtsbreite
	Poller < 1,5 m Durchfahrtsbreite
	Umlaufschranke < 1,5 m Durchfahrtsbreite
	Sonstige Engstelle
	Sonstige Gefahrenstelle
	Unsichere Querung an Bahnleisen
	Unsichere Straßenquerung
	Oberflächenmangel

4. Radfernweg „Elbe-Müritz-Rundweg“

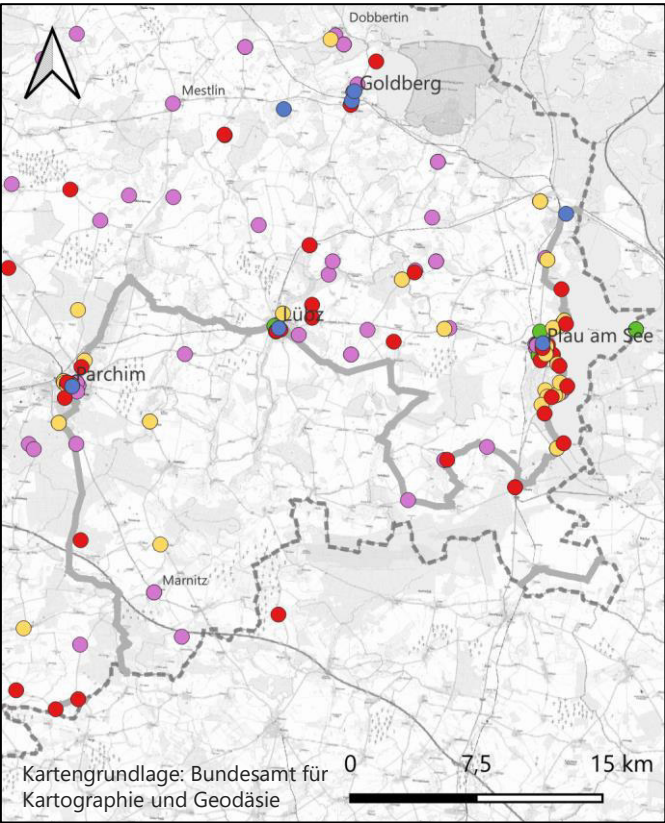


Touristische Begleitinfrastruktur

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

Dabei werden die 7 nachstehenden Elemente unterschieden:

	Infotafeln
	Spielflächen
	Schutzhütten
	Infrastruktur für Fahrrad-E-Mobilität, Schlauchomat
	Abstellanlagen für Fahrräder
	Rastplätze
	Sonstiges



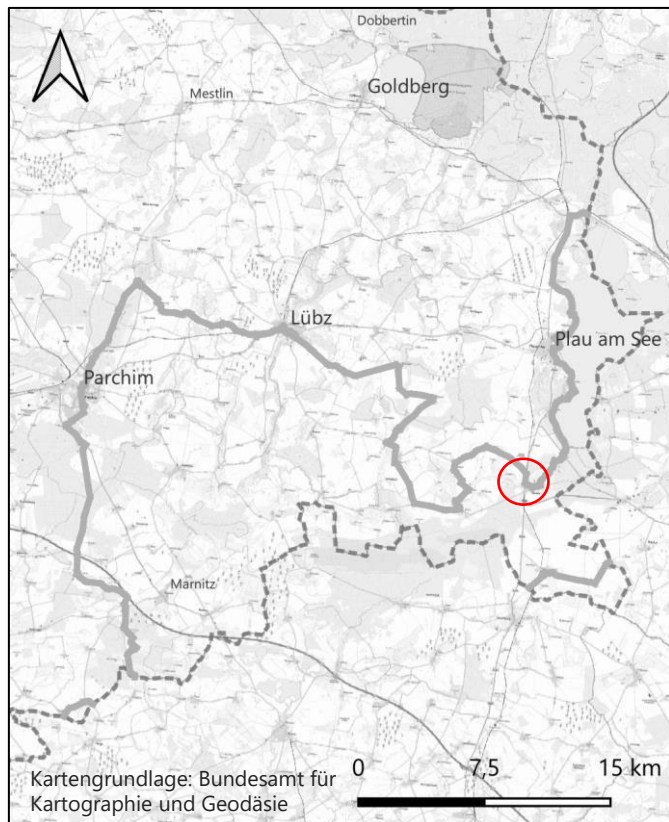
POI touristisch

Dargestellt werden verschiedene touristisch interessante Orte (Points of Interest, POI) auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 5 nachstehenden Elemente unterschieden:

	Gastronomie
	Übernachtung
	Freizeit
	Sehenswürdigkeiten
	Information

4. Radfernweg „Elbe-Müritz-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: B 103 bei Ganzlin

Länge: ca. 580 m

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: sehr gut

Bauliche Breite: k. A.

Nutzbare Breite: k. A.

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: außerorts

DTV: 1.000

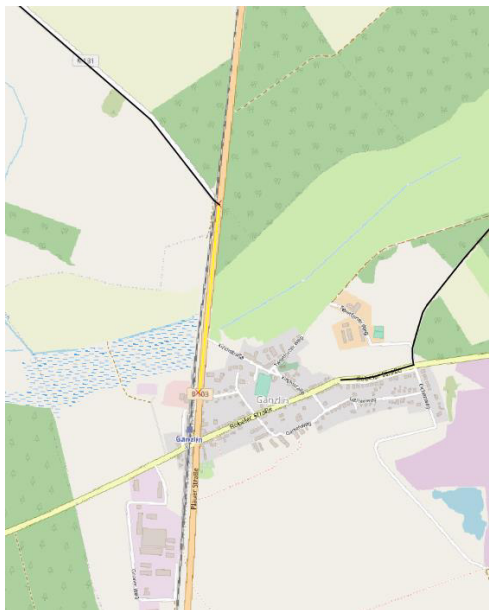
Geschwindigkeit: 100 km/h

Priorität: hoch

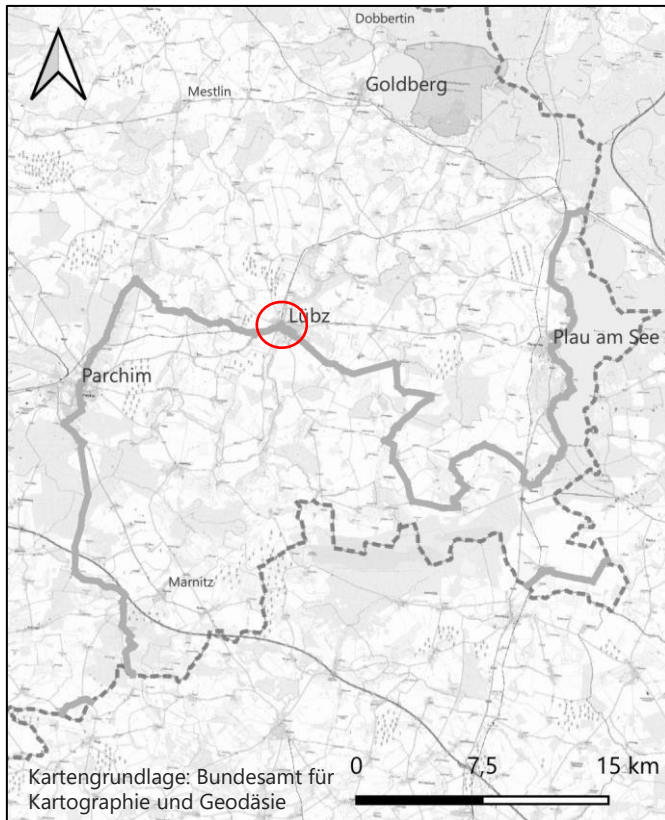
Kostenschätzung: € 252.000

Vorgeschlagene Maßnahmen

Errichtung eines Gemeinsamen Geh- und Radweg mit 3,50 m Breite, Zweirichtungsverkehr



4. Radfernweg „Elbe-Müritz-Rundweg“

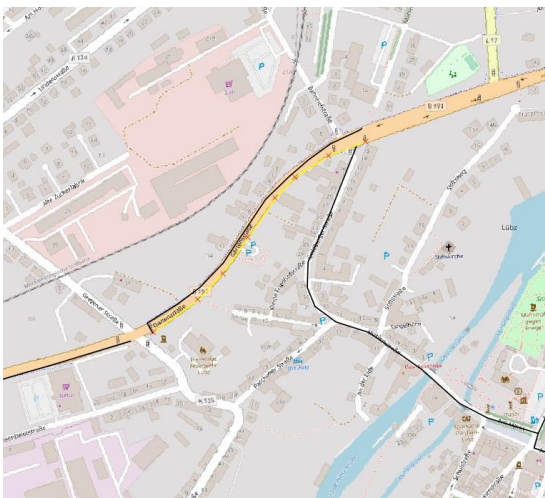


Bestandsdaten

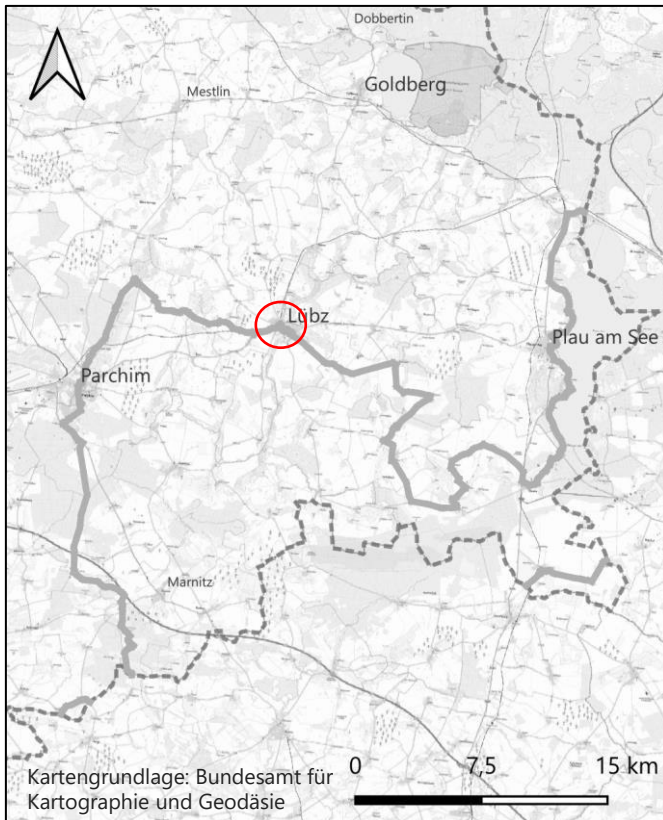
- Ort:** Gartenstraße in Lübz
- Länge:** ca. 380 m
- Führung:** Gemeinsamer Geh- und Radweg, Einrichtungsverkehr
- Befahrbarkeit:** mäßig
- Bauliche Breite:** ca. 170 cm.
- Nutzbare Breite:** ca. 170 cm
- Wegoberfläche:** Beton (Guß und Platten)
- Alltagsnetz:** Basisroute
- Touristisch:** Vorrangroute
- Lage:** innerorts
- Priorität:** hoch
- Kostenschätzung:** € 74.100

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 3,00 m



4. Radfernweg „Elbe-Müritz-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Gartenstraße in Lützen

Länge: ca. 390 m

Führung: Fahrbahn / Gehweg
- RV frei

Befahrbarkeit: sehr gut

Bauliche Breite: k- A.

Nutzbare Breite: k. A.

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

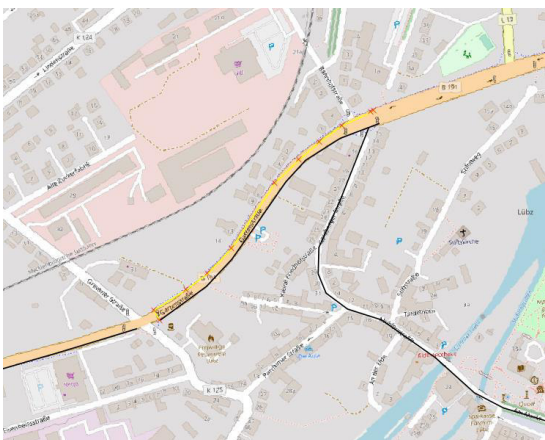
Lage: innerorts

Priorität: hoch

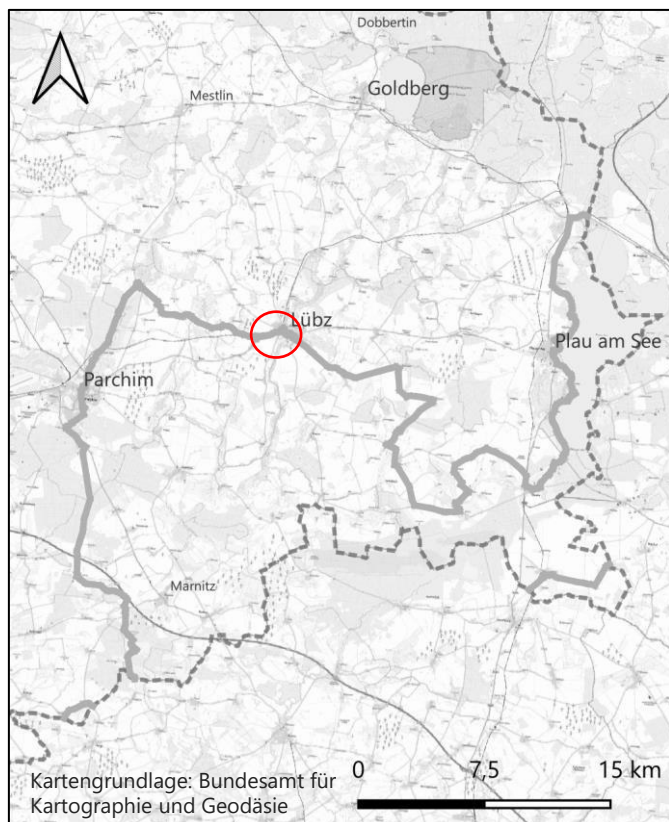
Kostenschätzung: € 78.000

Vorgeschlagene Maßnahmen

Errichtung eines Gemeinsamen Geh- und Radweg mit 3,00 m Breite, Einrichtungsverkehr



4. Radfernweg „Elbe-Müritz-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Hauptstraße zwischen Lütz und Lutheran

Länge: ca. 750 m

Führung: Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: ca. 230 cm.

Nutzbare Breite: ca. 200 cm

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: außerorts

Priorität: gering

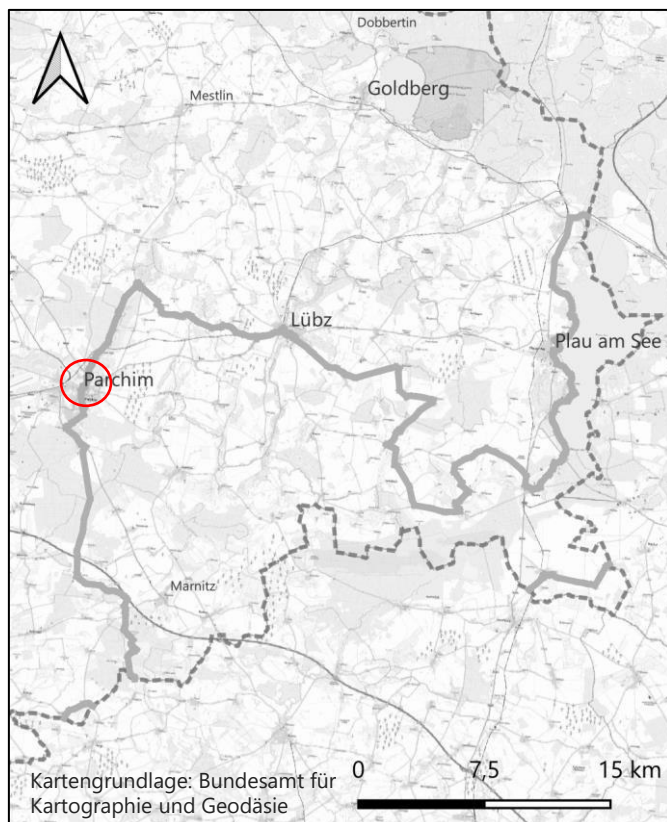
Kostenschätzung: € 135.000

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 3,50 m



4. Radfernweg „Elbe-Müritz-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Schweriner Str. in Parchim

Länge: ca. 330 m

Führung: eigenständiger Radweg,
Einrichtungsverkehr,
beidseitig

Befahrbarkeit: sehr gut

Bauliche Breite: ca. 150 cm.

Nutzbare Breite: ca. 150 cm

Wegoberfläche: Platten, (Beton-)
Pflaster geschnitten

Alltagsnetz: Vorrangroute

Touristisch: Vorrangroute

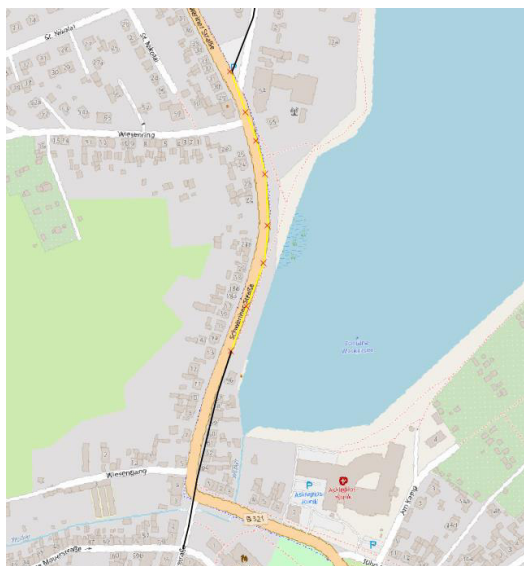
Lage: innerorts

Priorität: hoch

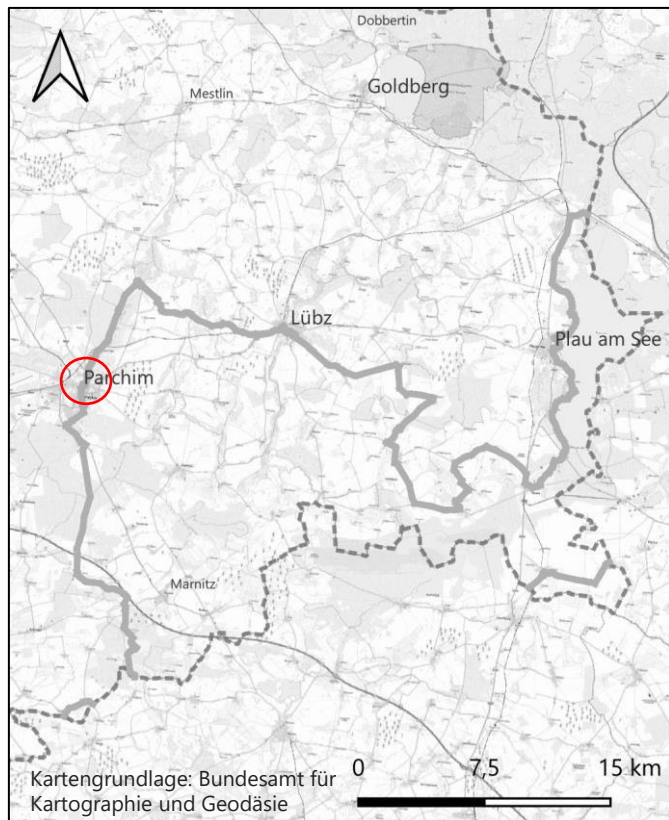
Kostenschätzung: € 49.500,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 2,50 m



4. Radfernweg „Elbe-Müritz-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Schweriner Str. in Parchim

Länge: ca. 150 m

Führung: Gemeinsamer Geh- und Radweg,
Einrichtungsverkehr

Befahrbarkeit: sehr gut

Bauliche Breite: ca. 250 cm.

Nutzbare Breite: ca. 250 cm

Wegoberfläche: Platten, (Beton-) Pflaster geschnitten

Alltagsnetz: Vorrangroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: innerorts

Priorität: hoch

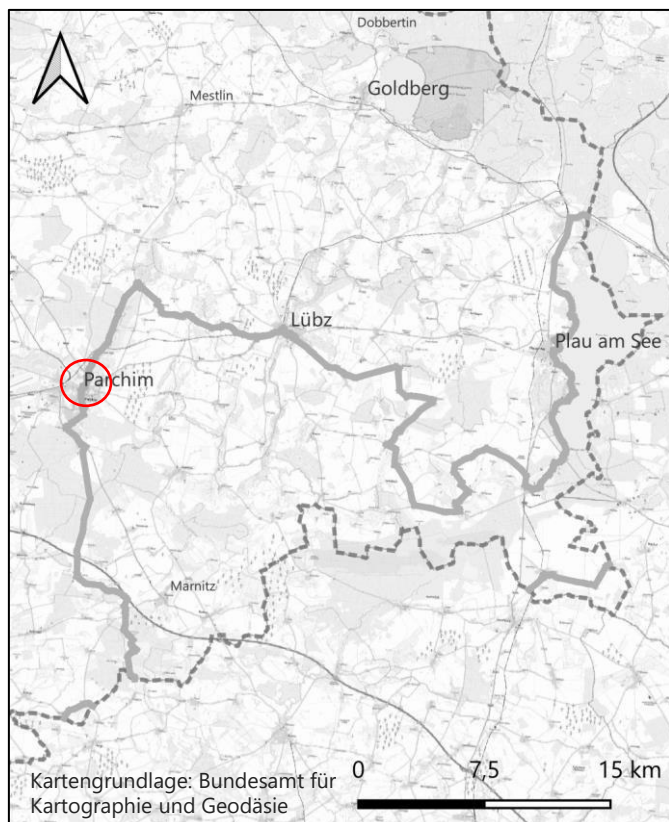
Kostenschätzung: € 24.750,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf 3,00 m Breite



4. Radfernweg „Elbe-Müritz-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Alter Markt in Parchim

Länge: ca. 160 m

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: schlecht

Bauliche Breite: k. A.

Nutzbare Breite: k. A.

Wegoberfläche: Pflaster/Naturstein
groß (geschlagen)

Alltagsnetz: -

Touristisch: Vorrangroute

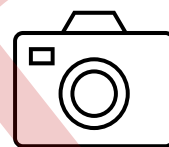
Lage: innerorts

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 30.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Sanierung der Oberfläche, Einbahnstraße für RV öffnen



Leider kein Foto
vorhanden

4. Radfernweg „Elbe-Müritz-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: B 321 zwischen Parchim und Slate

Länge: ca. 1.120 m

Führung: straßenbegleitender Radweg, k.A. zur Benutzungspflicht herleitbar

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: ca. 190 cm

Nutzbare Breite: ca. 190 cm

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: außerorts

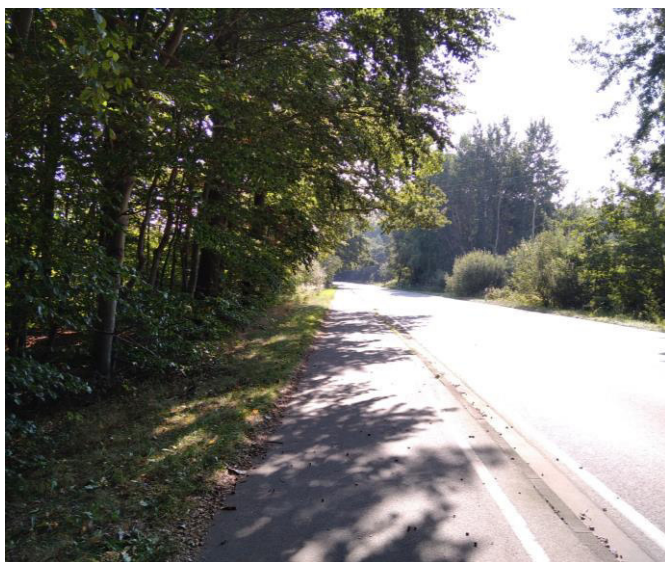
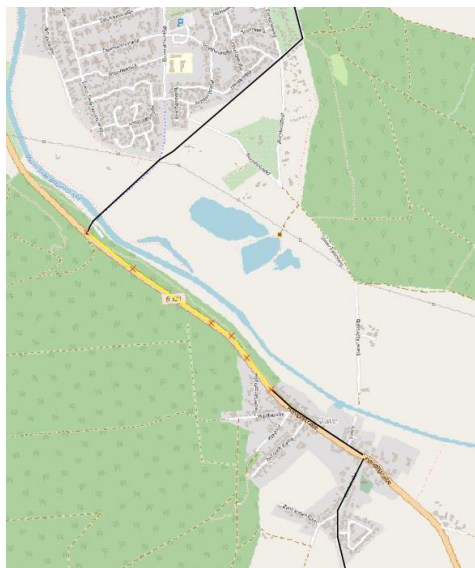
Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 268.800,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 3,50 m

Verkehrsrechtliche Anordnung (amtliche Beschilderung) überprüfen



4. Radfernweg „Elbe-Müritz-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Hauptstraße in Slate

Länge: ca. 510 m

Führung: Fahrbahn / Gehweg
- RV frei

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: ca. 200 cm

Nutzbare Breite: ca. 200 cm

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: innerorts

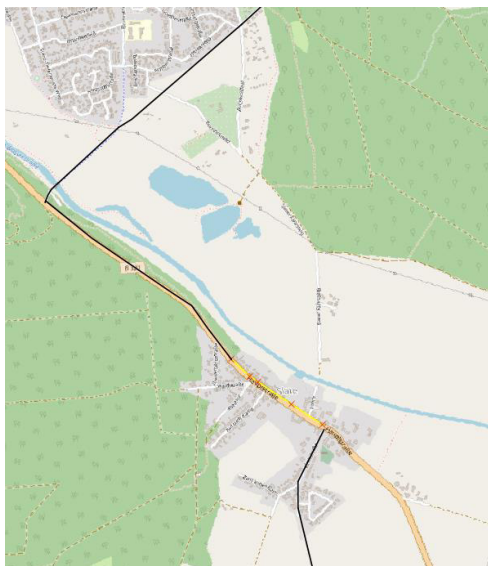
Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 115.000,-

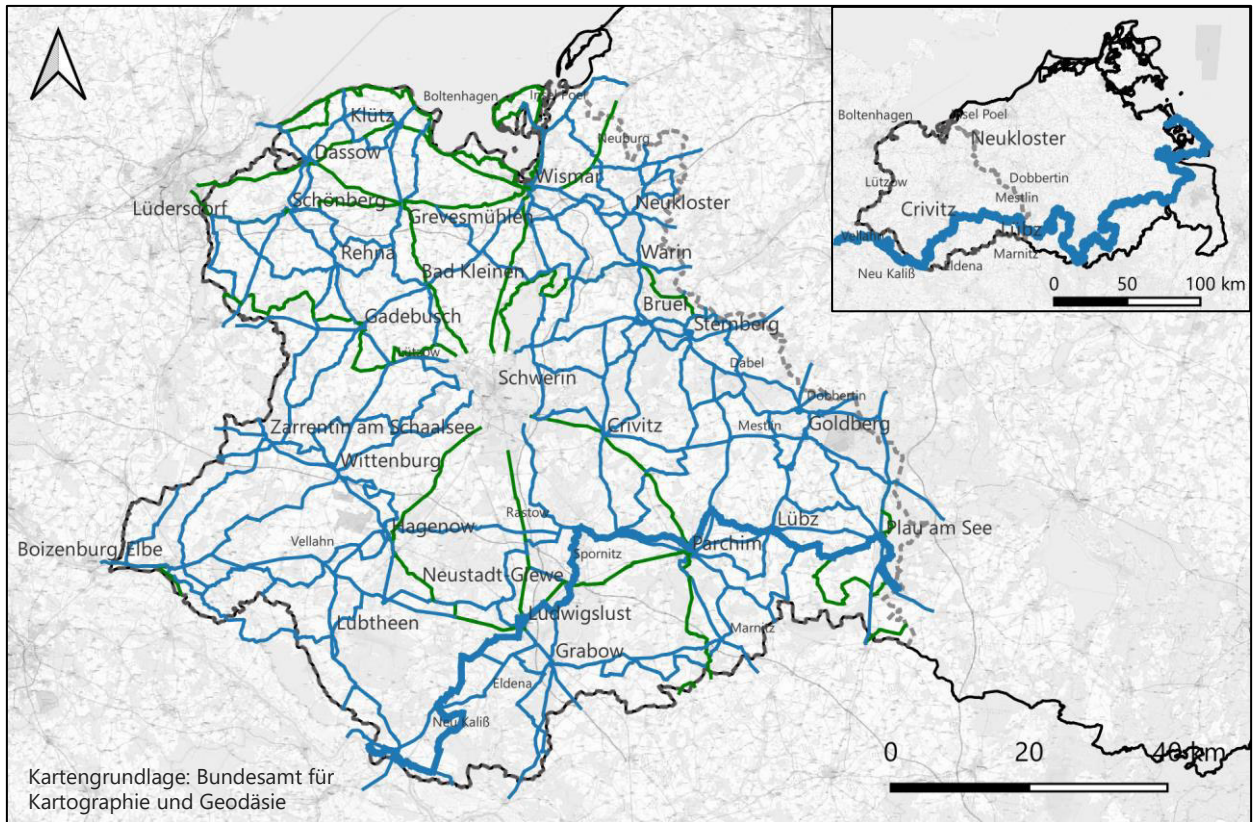
Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 3,50 m

Verkehrsrechtliche Anordnung (amtliche Beschilderung) überprüfen



5. Radfernweg „Mecklenburgischer Seen-Radweg“



Die Steckbriefe dienen als Information zu den 11 Touristischen Radrouten (5 Radfernwege und 6 überregionale Radrouten), deren Trassen zumindest teilweise durch Westmecklenburg verlaufen (Ansicht große Karte). Auf der kleinen Karte ist zusätzlich der Streckenverlauf im gesamten Bundesland Mecklenburg-Vorpommern angegeben.

Im Rahmen der Bestandserfassung im Jahr 2020 wurden mittels standardisierter Bewertungskategorien Daten zum Ausbaustandard und -zustand erhoben. Dabei wurden neben den 11 Touristischen Radrouten auch 34 regional bedeutsame Routen sowie Trassen des Alltagsradverkehrs berücksichtigt. Bei Überlagerungen ist der höhere Ausbaustandard maßgeblich.

Der „**Mecklenburgische Seen-Radweg**“ verbindet auf 14 Etappen die Stadt Lüneburg mit der „Sonneninsel Usedom“ und führt dabei durch die Elbauen und die Grieseggend.

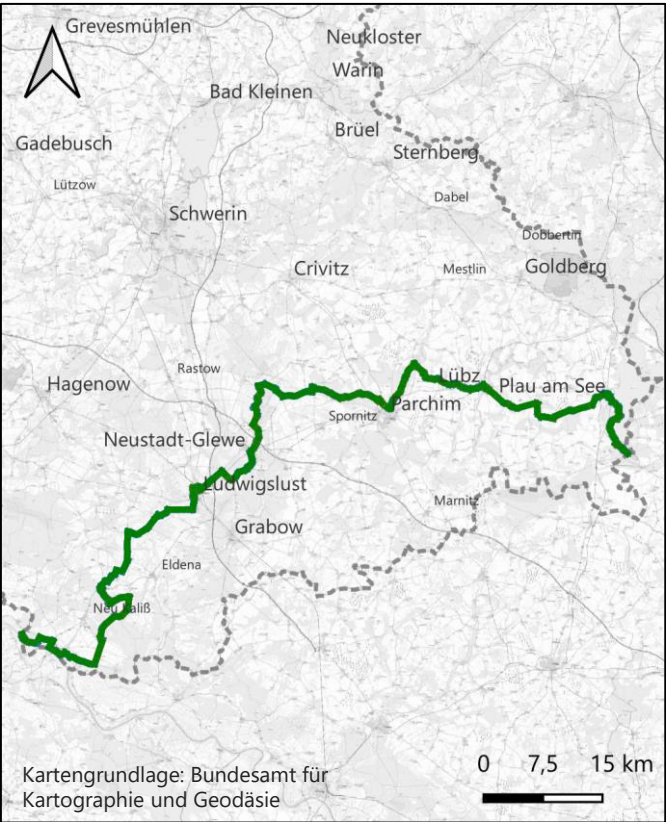
Besondere touristische Ziele sind Schlösser, Wehranlagen und Hafenstädte. Die Natur lockt mit einem Vogelschutzgebiet, dem Müritz-Nationalpark und der Müritz, Deutschlands größtem Binnensee.

Quelle: Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern e.V.

Typ: Radfernweg
Länge: 645 km gesamt
140 km Westmecklenburg



5. Radfernweg „Mecklenburgischer Seen-Radweg“



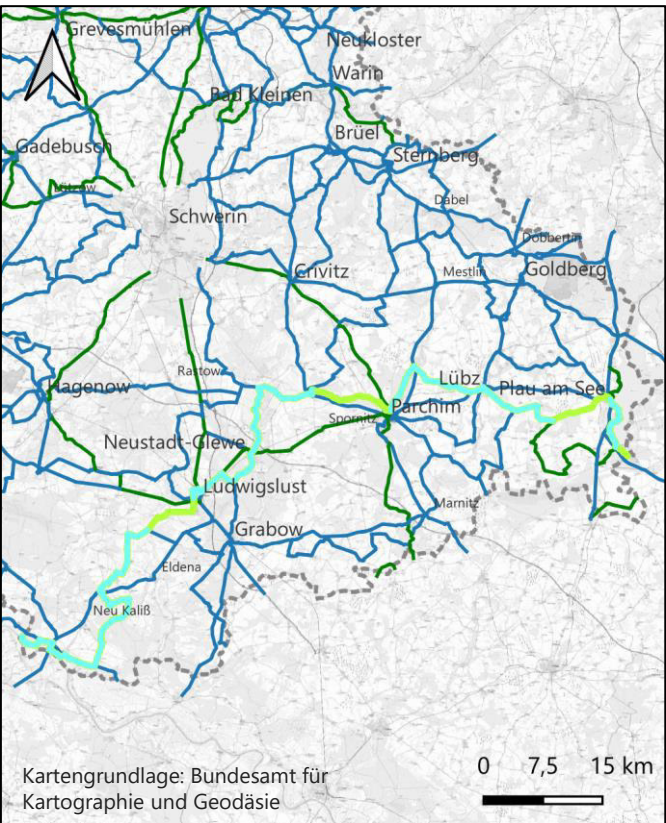
Netzzuordnung: Vorrang- und Basisrouten

Netzzuordnung: Vorrangroute

Dargestellt wird die Netzzuordnung der Trasse, auf der die touristische Route verläuft.

Bei Vorrangrouten ist auf der gesamten Trasse der höhere Ausbaustandard anzuwenden.

	Vorrangroute
	Basisroute
	Keine Netzzuordnung
	Wegeführung/nicht erhoben



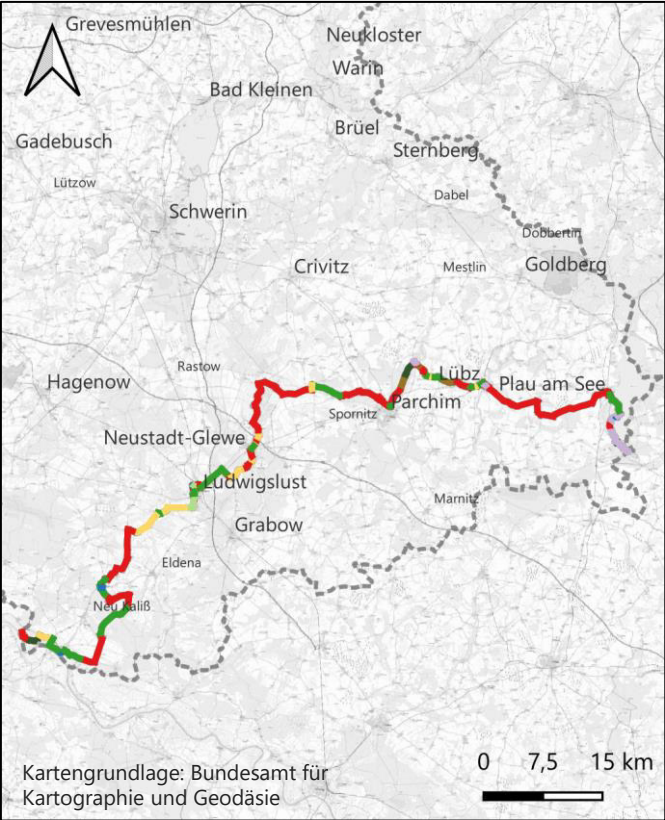
Verortung der Route im umliegenden Netz

Dargestellt werden trassengleiche Führungen (Routenüberlagerungen) mit anderen Routen des touristischen und des Alltagsradverkehrs.

Zusätzlich werden die umliegenden Radrouten zur Verortung im Gesamtnetz gezeigt, um die Findung alternativer Trassenführungen (aufgrund eines unzureichenden Ausbaustandards / -zustands oder zu Entflechtungszwecken) zu erleichtern.

	Wegeführung
	Routenüberlagerungen
	Vorrangroute (Gesamtnetz)
	Basisroute (Gesamtnetz)

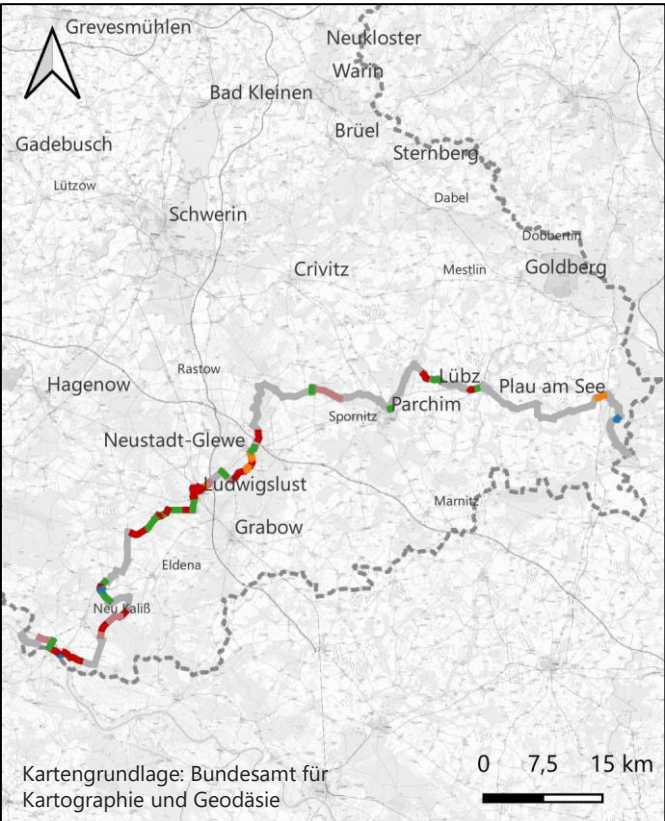
5. Radfernweg „Mecklenburgischer Seen-Radweg“



Führungsform

Dargestellt wird die Führung des Radverkehrs auf dem Weg, auf dem die Touristische Route verläuft.
Dabei werden die nachstehenden 10 Kategorien unterschieden:

	eigenständiger Radweg
	Gemeinsamer Geh-/Radweg
	Getrennter Geh-/Radweg
	Straßenbegleitender Radweg
	Straßennutzung
	sonstiges
	Fahrradstraße
	Wegeführung/nicht erhoben
	Landwirtschaftlicher Weg
	Forstweg/Waldweg

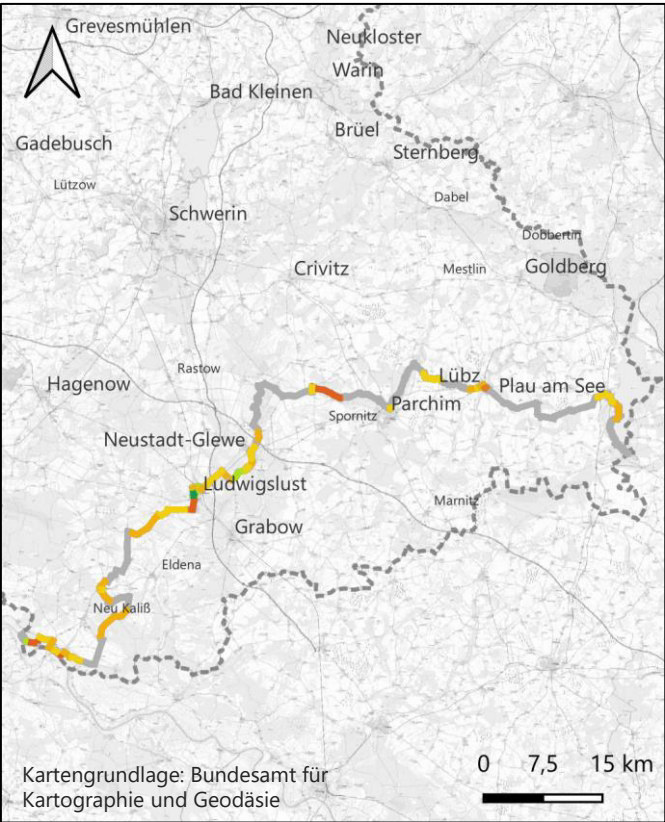


Benutzungspflicht

Dargestellt werden die Angaben zur Benutzungspflicht des Weges, auf dem die Touristische Route verläuft.
Dabei werden die nachfolgenden 8 Kategorien unterschieden.

	eigenständiger Radweg
	Gemeinsamer Geh-/Radweg
	Getrennter Geh-/Radweg
	Gehweg, Radfahrer frei
	Keine Angaben zur Benutzungspflicht herleitbar
	Ohne Benutzungspflicht, Schild fehlt
	Fahrradstraße
	Wegeführung/nicht erhoben

5. Radfernweg „Mecklenburgischer Seen-Radweg“

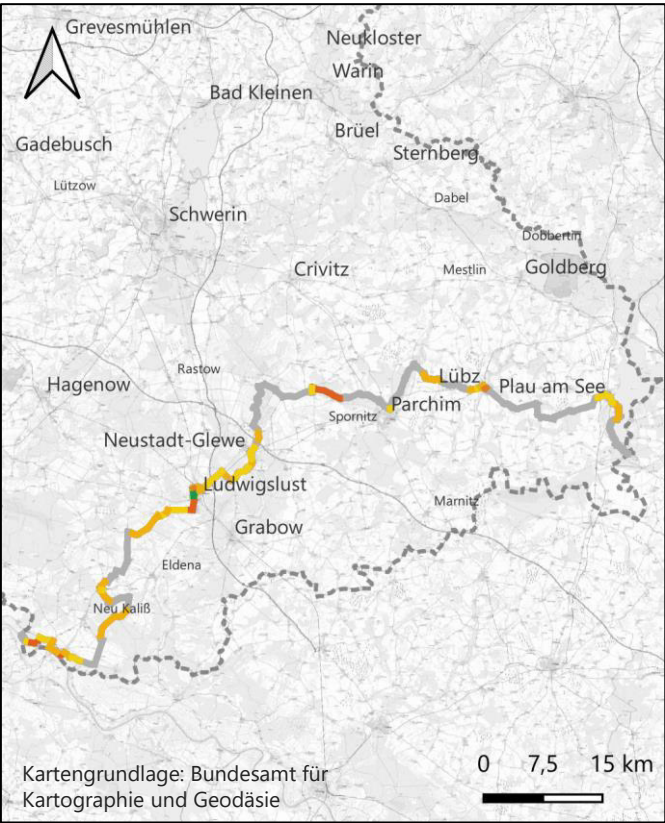


Wegebreite (baulich)

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



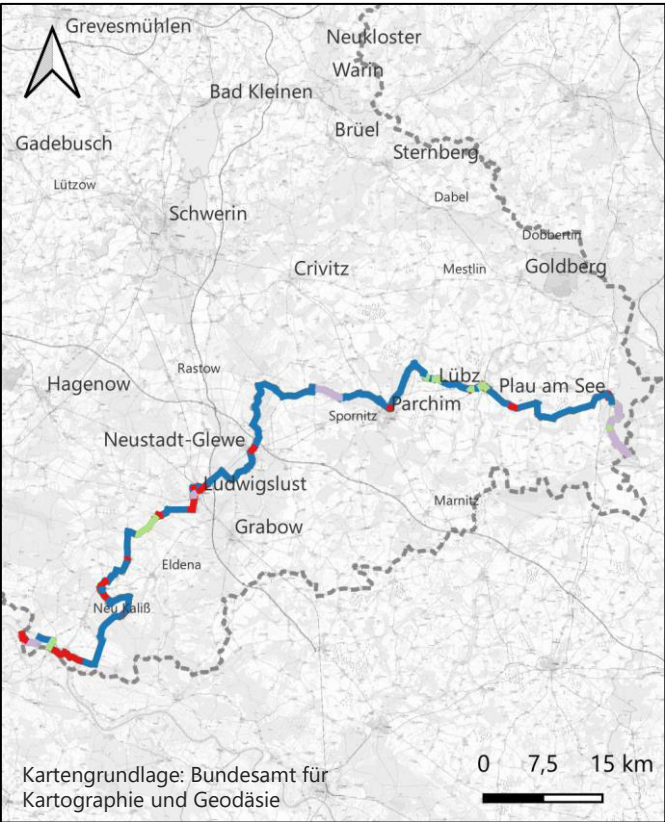
Wegebreite (nutzbar)

Dargestellt wird die tatsächlich nutzbare Breite des Weges, auf dem die Touristische Route verläuft. Die nutzbare Breite kann durch Hindernisse, Bewuchs etc. von der baulichen Breite abweichen.

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

5. Radfernweg „Mecklenburgischer Seen-Radweg“

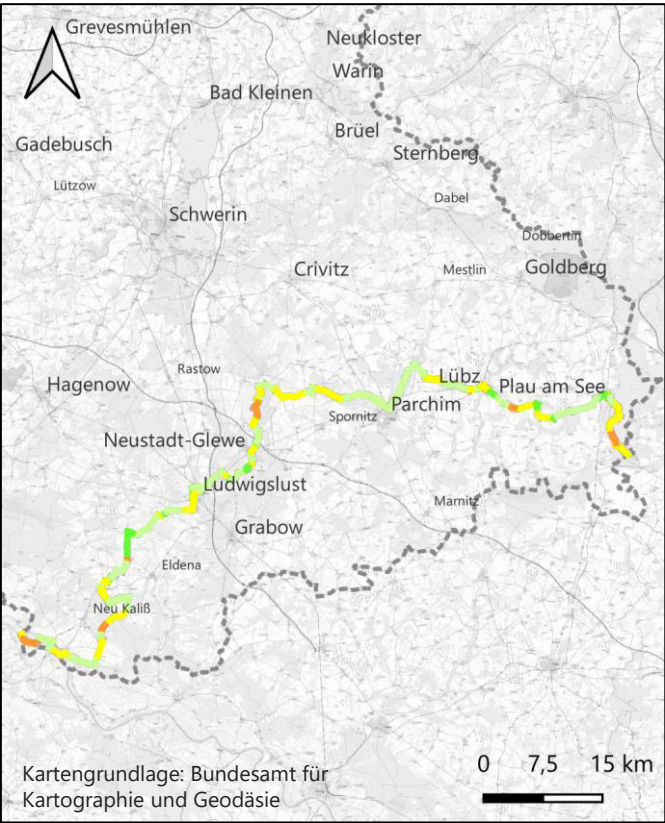


Wegeoberfläche

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

Dabei werden die 7 nachstehenden Kategorien unterschieden:

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



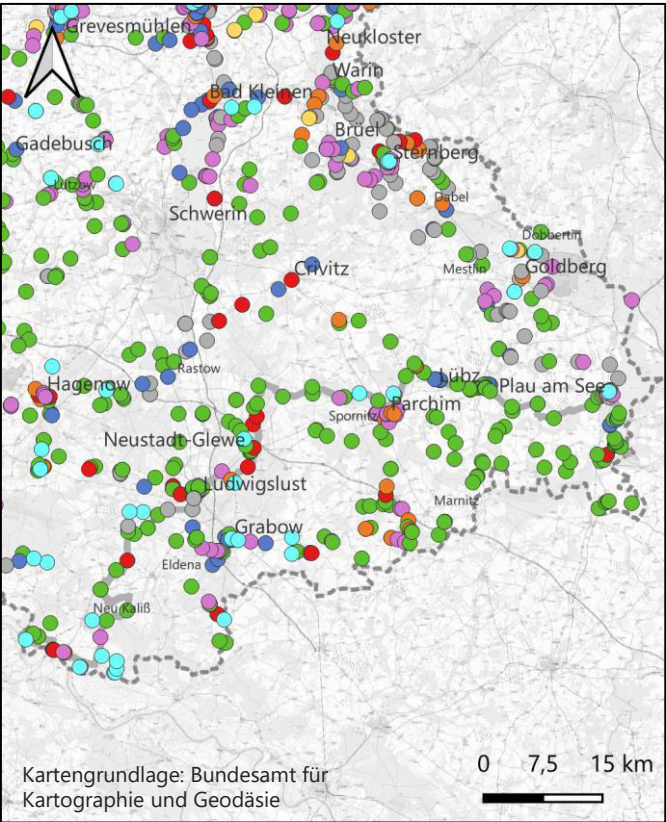
Befahrbarkeit

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

Dabei werden die nachstehenden 6 Kategorien unterschieden:

	sehr gut
	gut
	mäßig
	schlecht
	Unbefahrbar
	Wegeführung/nicht erhoben

5. Radfernweg „Mecklenburgischer Seen-Radweg“

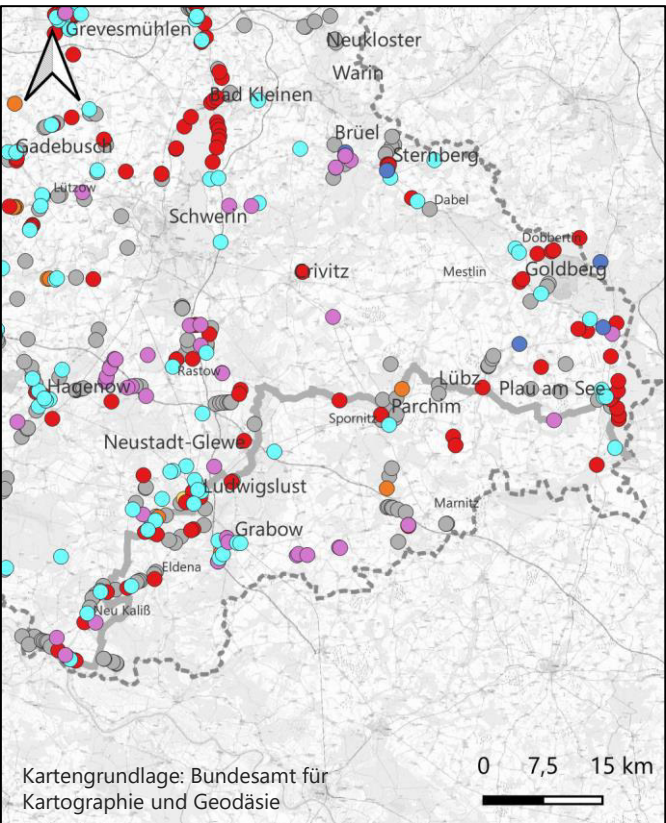


Unklare Wegeführung und Wegweisungsmängel

Dargestellt werden unklare Wegeführungen und Mängel an der Wegweisung auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 8 nachstehenden Elemente unterschieden:

	Mangel an Schild/Pfosten
	Falsche Richtung ausgeschildert
	Falscher Schilderstandort
	Vandalismus an Schild/Pfosten
	Fehlender Schilderstandort
	Auffälligkeiten an der amtlichen Beschilderung
	Unklare Wegeführung
	sonstiges



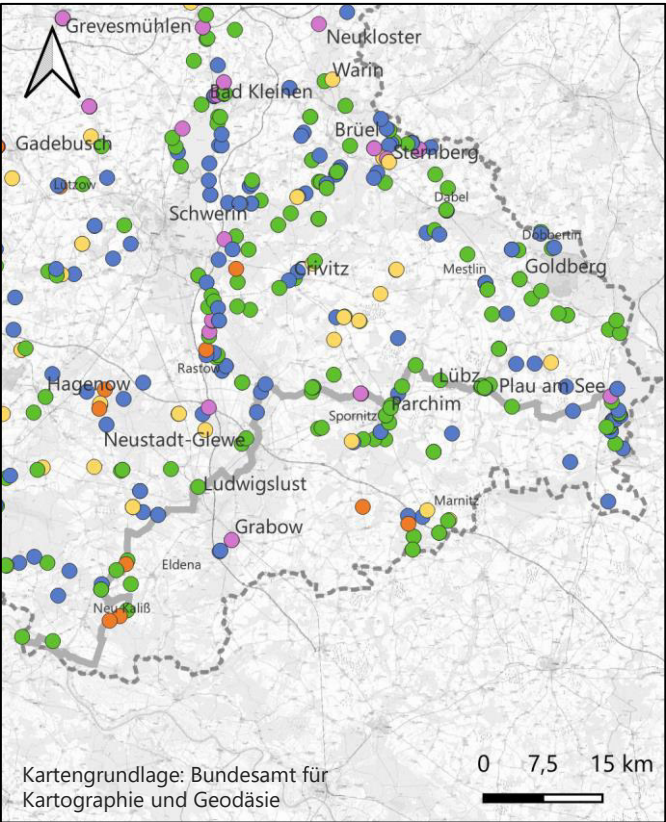
Eng- und Gefahrenstellen

Dargestellt werden Eng- und Gefahrenstellen auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 8 nachstehenden Elemente unterschieden:

	Poller < 1,3 m Durchfahrtsbreite
	Poller < 1,5 m Durchfahrtsbreite
	Umlaufschranke < 1,5 m Durchfahrtsbreite
	Sonstige Engstelle
	Sonstige Gefahrenstelle
	Unsichere Querung an Bahngleisen
	Unsichere Straßenquerung
	Oberflächenmangel

5. Radfernweg „Mecklenburgischer Seen-Radweg“

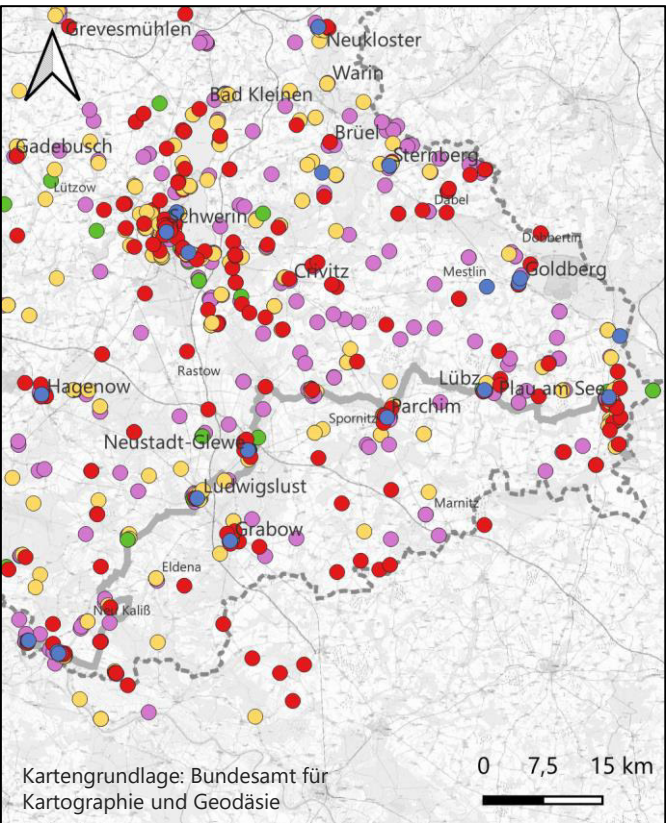


Touristische Begleitinfrastruktur

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

Dabei werden die 7 nachstehenden Elemente unterschieden:

	Infotafeln
	Spielflächen
	Schutzhütten
	Infrastruktur für Fahrrad-E-Mobilität, Schlauchomat
	Abstellanlagen für Fahrräder
	Rastplätze
	Sonstiges



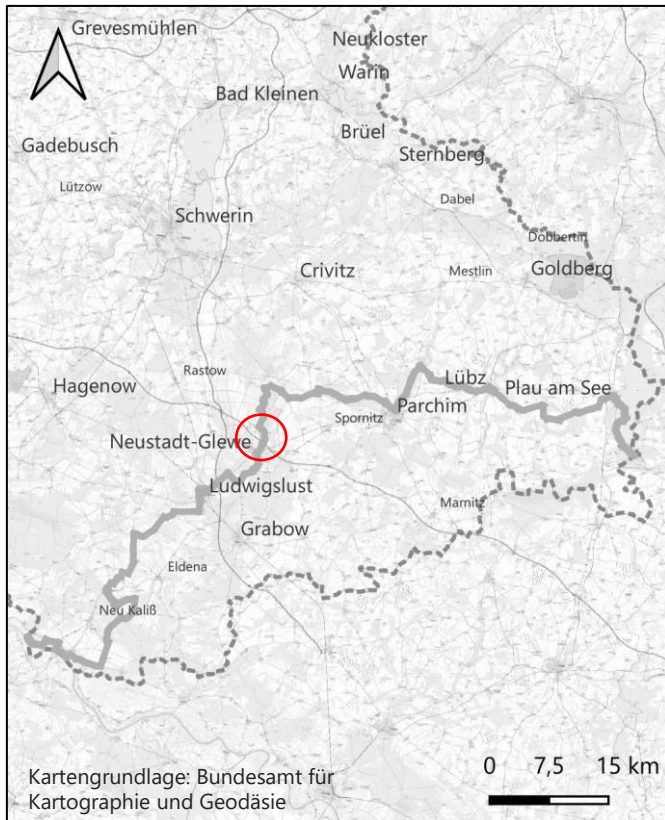
POI touristisch

Dargestellt werden verschiedene touristisch interessante Orte (Points of Interest, POI) auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 5 nachstehenden Elemente unterschieden:

	Gastronomie
	Übernachtung
	Freizeit
	Sehenswürdigkeiten
	Information

5. Radfernweg „Mecklenburgischer Seen-Radweg“



Bestandsdaten

Ort: K27 / Neuhöfer Str. in Neustadt-Glewe

Länge: ca. 450 m

Führung: straßenbegleitender Radweg

Befahrbarkeit: mäßig

Bauliche Breite: 250 cm

Nutzbare Breite: 250 cm

Wegoberfläche: Pflaster

Alltagsnetz: Vorrangroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: innerorts

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 72.500,-

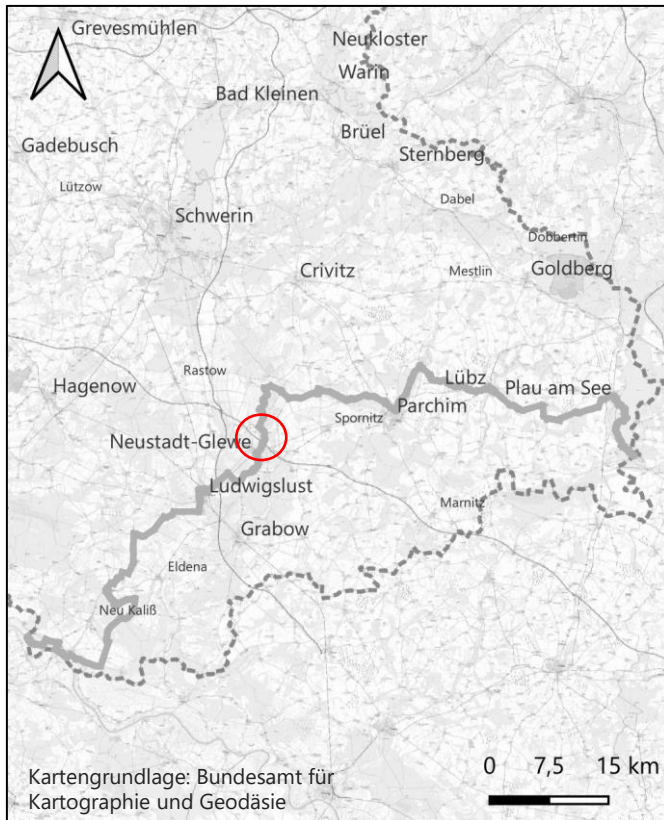
Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf 3,50 m Breite

Oberflächenverbesserung



5. Radfernweg „Mecklenburgischer Seen-Radweg“



Bestandsdaten

Ort: K38 / Wabeler Str.,
Brauereistr., Laascher Str.
in Neustadt-Glewe

Länge: ca. 1.100 m

Führung: Fahrbahn / Gehweg – RV
frei

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: 230 cm

Nutzbare Breite: 230 cm

Wegoberfläche: Asphalt, Pflaster

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: innerorts

Priorität: hoch

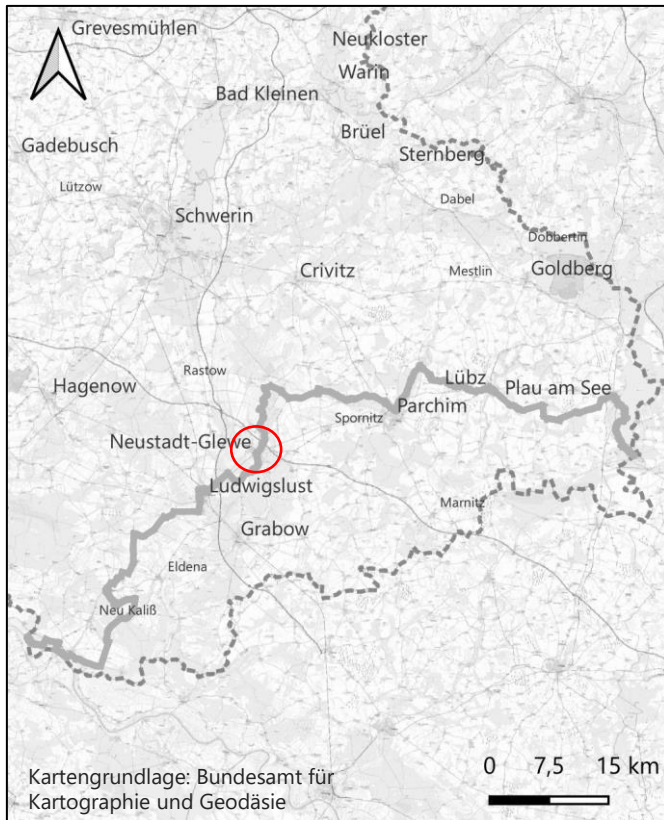
Kostenschätzung: € 203.500,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau des Gehwegs auf 3,50 m Breite und Einrichtung eines gemeinsamen Geh-/Radwegs



5. Radfernweg „Mecklenburgischer Seen-Radweg“



Bestandsdaten

Ort: K38 / Laascher Str.
zwischen Neustadt-
Glewe und Klein-Laasch

Länge: ca. 900 m

Führung: straßenbegleitender
Radweg

Befahrbarkeit: mäßig

Bauliche Breite: 200 cm

Nutzbare Breite: 180 cm

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: außerorts

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 202.900,-

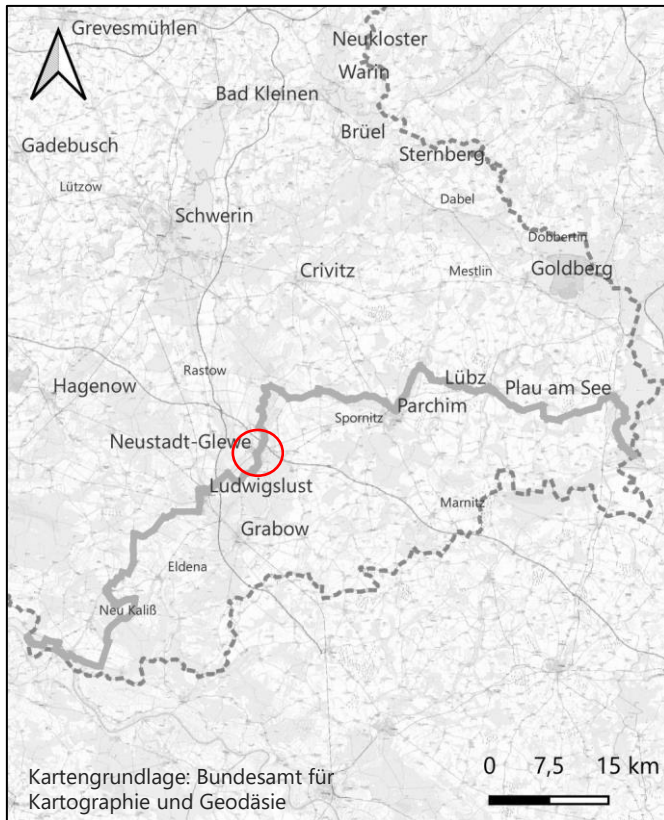
Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf 3,50 m Breite

Oberflächenverbesserung



5. Radfernweg „Mecklenburgischer Seen-Radweg“



Bestandsdaten

Ort: K38 / Laascher Str. / Hauptstraße durch Klein-Laasch

Länge: ca. 1.100 m

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: gut bis sehr gut

Bauliche Breite: 230 cm

Nutzbare Breite: 230 cm

Wegoberfläche: Asphalt, Pflaster

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: außerorts

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 198.000,-

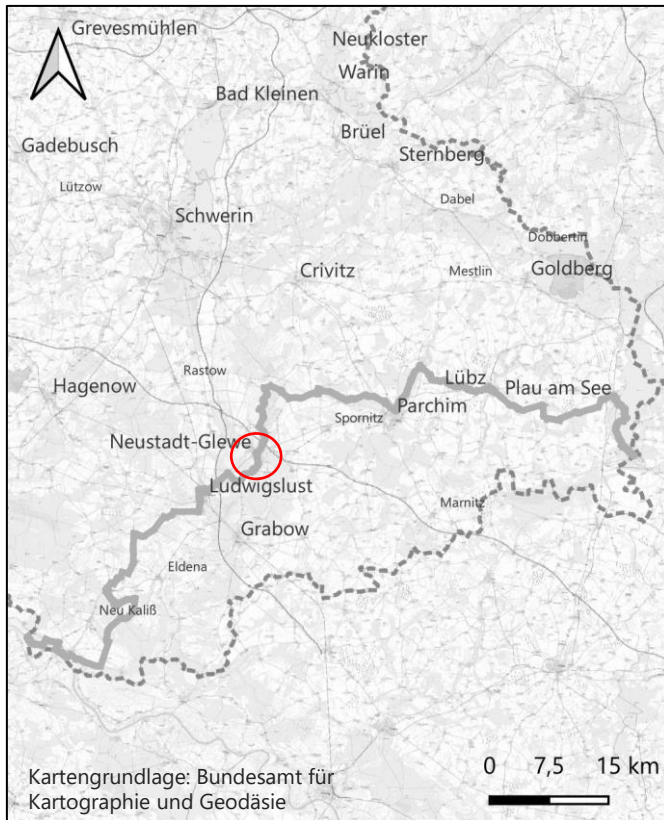
Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau des Gehwegs auf 3,50 m Breite

Einrichtung eines gemeinsamen Geh-/Radwegs



5. Radfernweg „Mecklenburgischer Seen-Radweg“



Bestandsdaten

Ort: K38 / Hauptstr. zwischen Klein-Laasch und Groß-Laasch

Länge: ca. 1.500 m

Führung: straßenbegleitender Radweg

Befahrbarkeit: mäßig bis gut

Bauliche Breite: 260 cm

Nutzbare Breite: 250 cm

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: außerorts

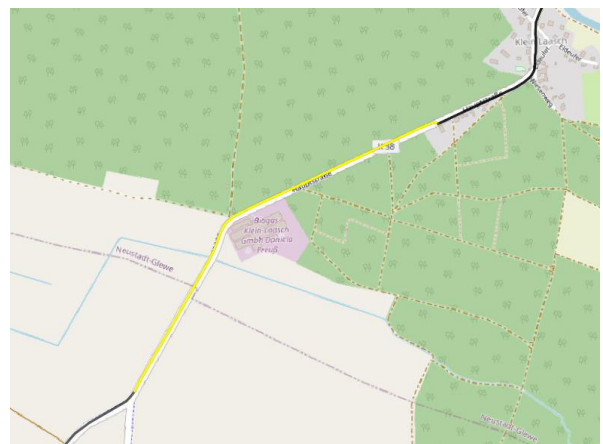
Priorität: hoch bzw. mittel

Kostenschätzung: € 241.500,-

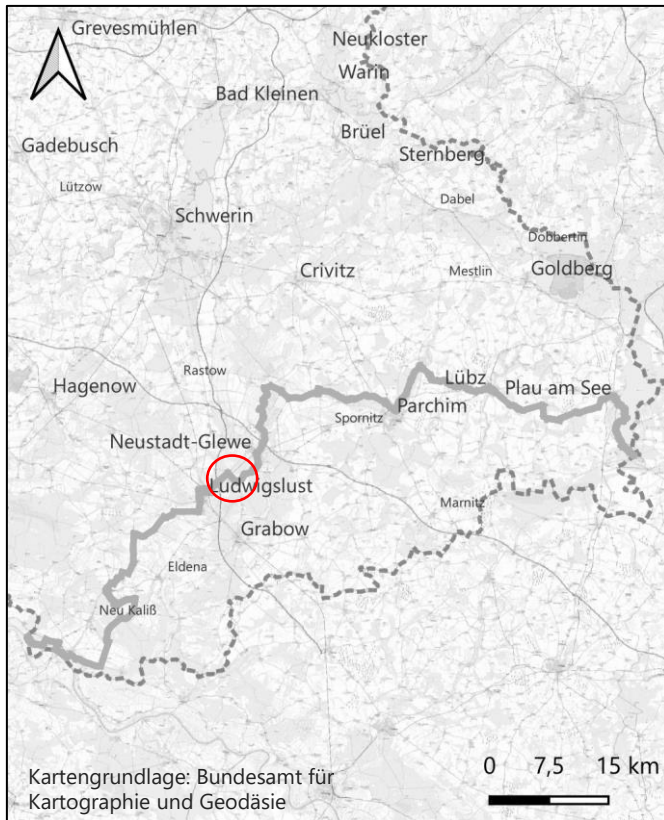
Vorgeschlagene Maßnahmen

Oberflächenverbesserung

Verkehrsrechtliche Anordnung (amtliche Beschilderung) überprüfen



5. Radfernweg „Mecklenburgischer Seen-Radweg“



Bestandsdaten

Ort: L073 / Neustädter Str. kurz vor Ludwigslust

Länge: ca. 570 m

Führung: straßenbegleitender Radweg

Befahrbarkeit: mäßig bis gut

Bauliche Breite: 250 cm

Nutzbare Breite: 215 – 250 cm

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Vorrangroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: außerorts

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 105.000,-

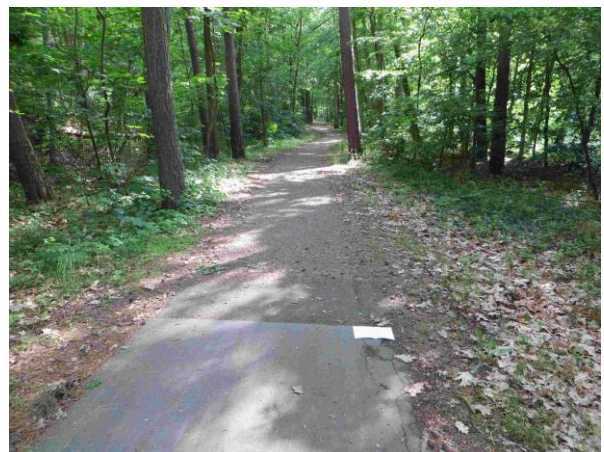
Vorgeschlagene Maßnahmen

Oberflächenverbesserung

Ausbau auf eine Breite von 3,50 m

Benutzungspflicht anordnen

Verkehrsrechtliche Anordnung (amtliche Beschilderung) überprüfen



5. Radfernweg „Mecklenburgischer Seen-Radweg“



Bestandsdaten

Ort:	Neustädter Str. in Ludwigslust
Länge:	ca. 630 m
Führung:	straßenbegleitender Radweg
Befahrbarkeit:	gut
Bauliche Breite:	220 – 250 cm
Nutzbare Breite:	190 – 250 cm
Wegoberfläche:	Asphalt, Pflaster
Alltagsnetz:	Vorrangroute
Touristisch:	Vorrangroute
Lage:	innerorts
Priorität:	hoch
Kostenschätzung:	€ 93.900,-

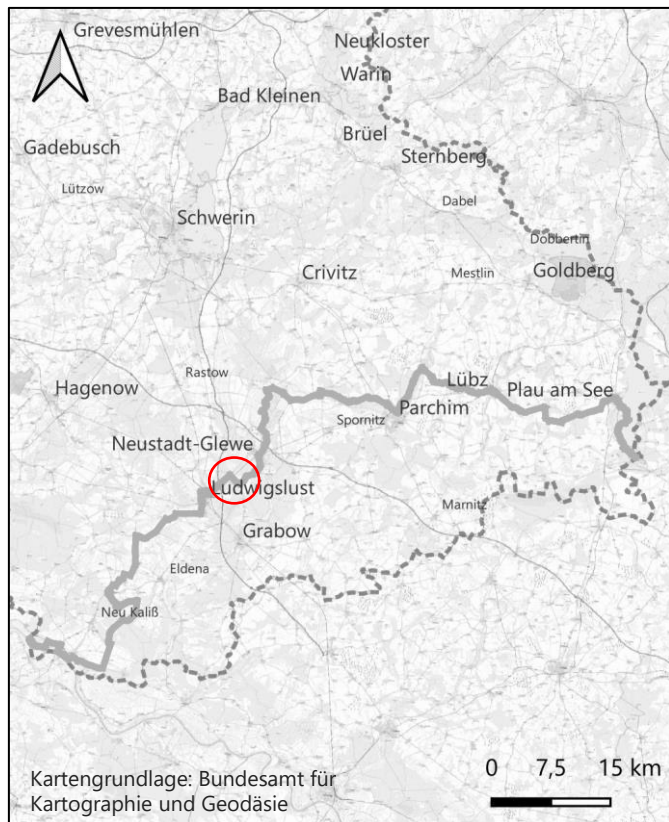
Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 3,00 m

Führungsform ändern: Gemeinsamer Geh-/Radweg einseitig



5. Radfernweg „Mecklenburgischer Seen-Radweg“



Bestandsdaten

Ort: Neustädter Str. / Paschenstr. / Wöbbeliner Str. in Ludwigslust

Länge: ca. 150 m

Führung: Getrennter Geh-/Radweg

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: 205 cm

Nutzbare Breite: 205 cm

Wegoberfläche: Platten, (Beton-) Pflaster

Alltagsnetz: Vorrangroute

Touristisch: Vorrangroute

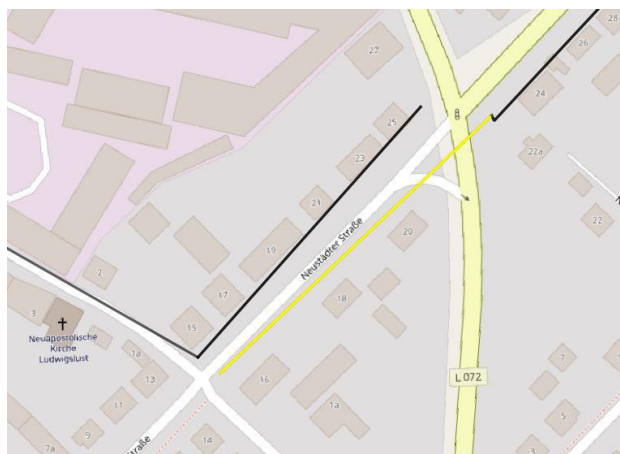
Lage: innerorts

Priorität: hoch

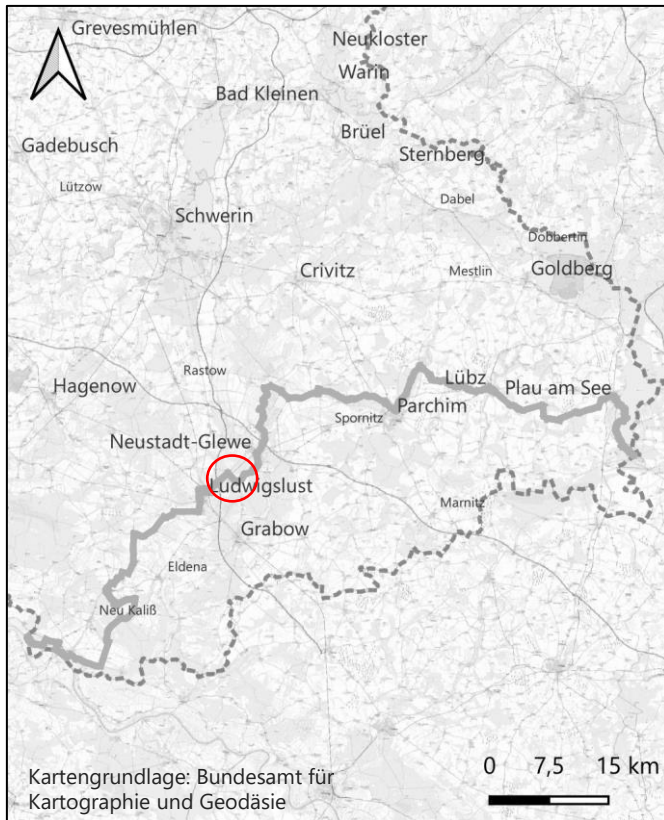
Kostenschätzung: € 10.100,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 2,50 m



5. Radfernweg „Mecklenburgischer Seen-Radweg“



Bestandsdaten

Ort: Neustädter Str. / Paschenstr. / Wöbbeliner Str. in Ludwigslust

Länge: ca. 150 m

Führung: Gemeinsamer Geh- und Radweg

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: 177 cm

Nutzbare Breite: 165 cm

Wegoberfläche: Platten, (Beton-) Pflaster

Alltagsnetz: Vorrangroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: innerorts

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 72.600,-

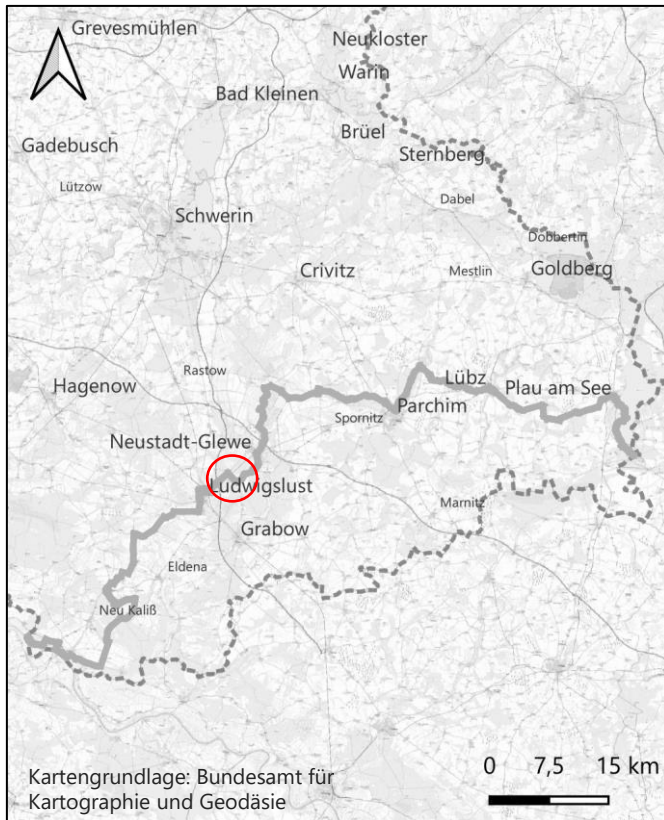
Vorgeschlagene Maßnahmen

Führungsform ändern: Getrennter Geh-/Radweg einseitig

Ausbau auf eine Breite von 2,50 m



5. Radfernweg „Mecklenburgischer Seen-Radweg“



Bestandsdaten

Ort: Bahnhofstr. in Ludwigslust

Länge: ca. 450 m

Führung: straßenbegleitender Radweg

Befahrbarkeit: mäßig

Bauliche Breite: 260 cm

Nutzbare Breite: 190 cm

Wegoberfläche: Pflaster

Alltagsnetz: Vorrangroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: innerorts

Priorität: hoch

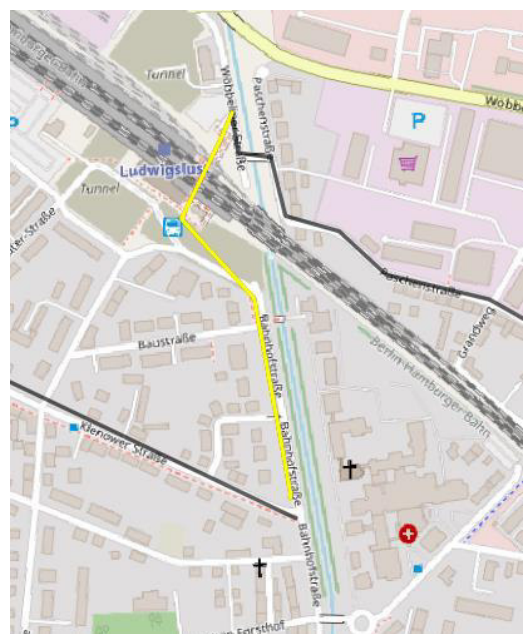
Kostenschätzung: € 60.700,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

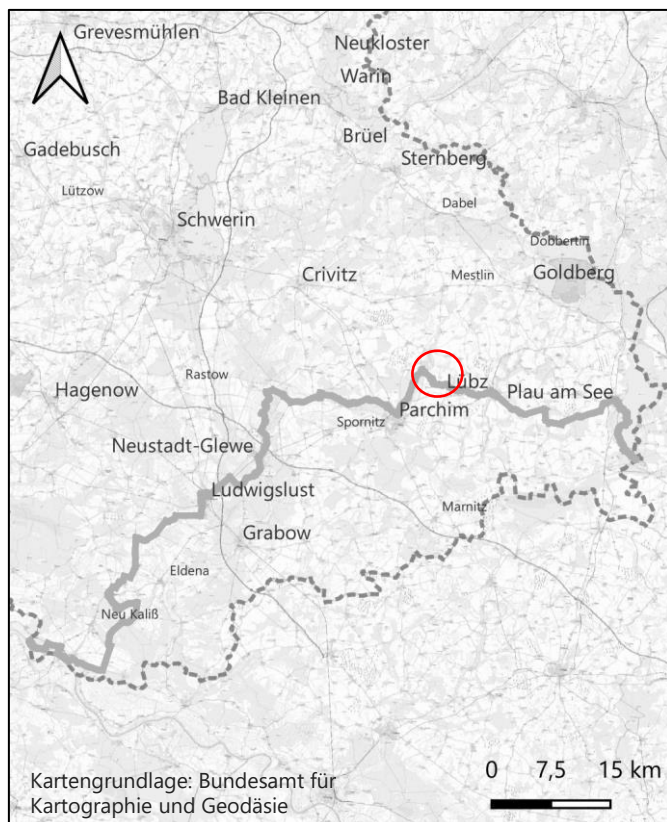
Verkehrsrechtliche Anordnung (amtliche Beschilderung) prüfen

Ausbau auf eine Breite von 3,50 m

Oberfläche verbessern



5. Radfernweg „Mecklenburgischer Seen-Radweg“



Bestandsdaten

Ort: Gartenstraße in Lütz

Länge: ca. 380 m

Führung: Gemeinsamer Geh- und Radweg, Einrichtungsverkehr

Befahrbarkeit: mäßig

Bauliche Breite: ca. 170 cm.

Nutzbare Breite: ca. 170 cm

Wegoberfläche: Beton (Guß und Platten)

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

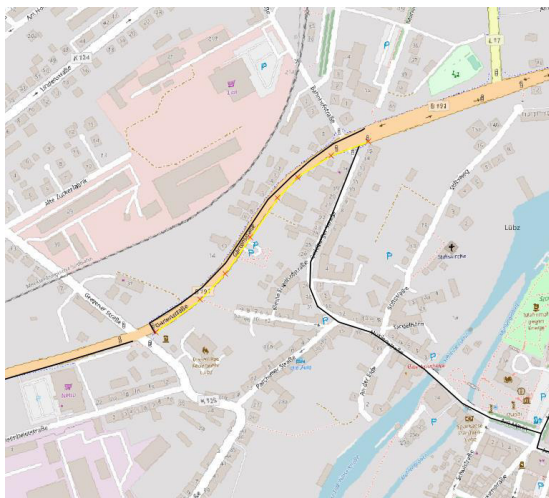
Lage: innerorts

Priorität: hoch

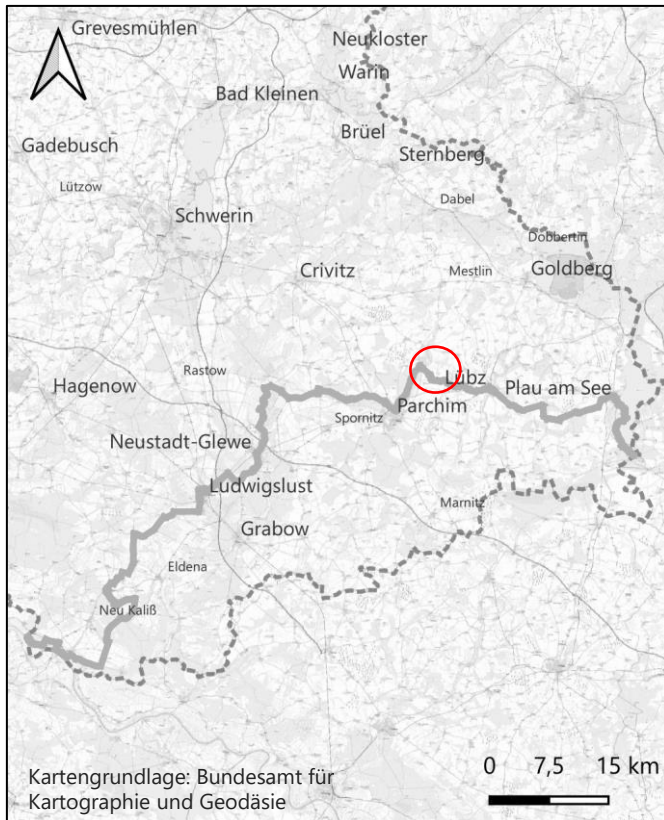
Kostenschätzung: € 74.100,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 3,00 m



5. Radfernweg „Mecklenburgischer Seen-Radweg“



Bestandsdaten

Ort: Gartenstraße in Lütz

Länge: ca. 390 m

Führung: Fahrbahn / Gehweg
- RV frei

Befahrbarkeit: sehr gut

Bauliche Breite: k- A.

Nutzbare Breite: k. A.

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

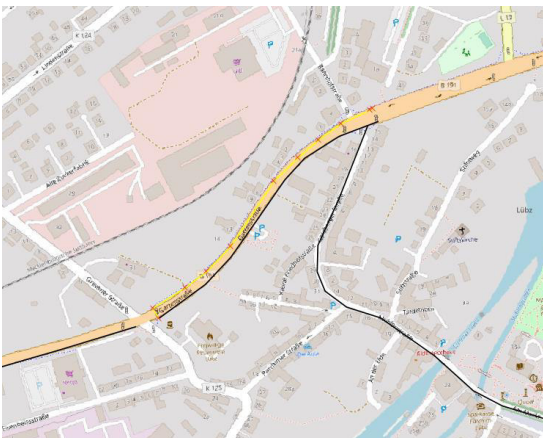
Lage: innerorts

Priorität: hoch

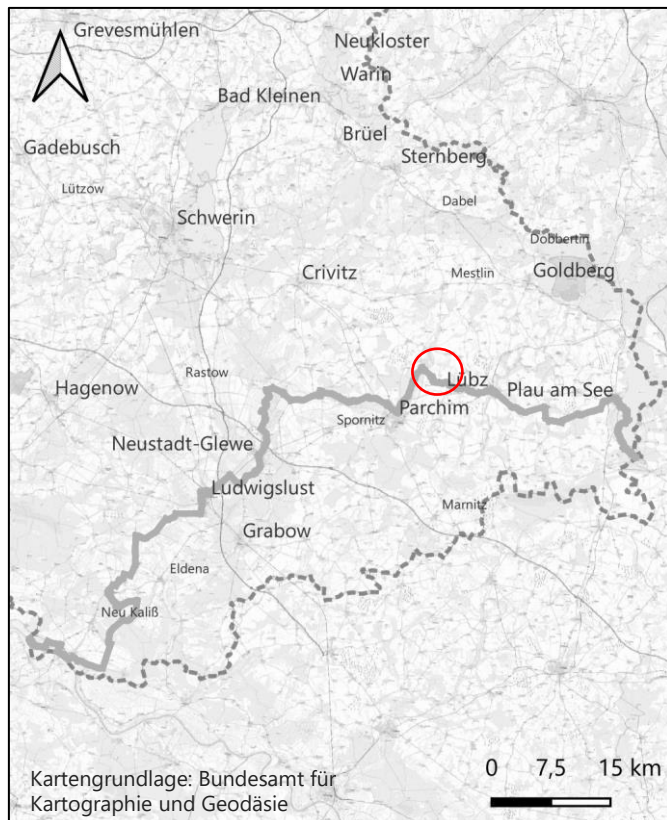
Kostenschätzung: € 78.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Errichtung eines Gemeinsamen Geh- und Radweg mit 3,00 m Breite, Einrichtungsverkehr



5. Radfernweg „Mecklenburgischer Seen-Radweg“



Bestandsdaten

- Ort:** Hauptstraße zwischen Lübz und Lutheran
- Länge:** ca. 750 m
- Führung:** Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr
- Befahrbarkeit:** gut
- Bauliche Breite:** ca. 230 cm.
- Nutzbare Breite:** ca. 200 cm
- Wegoberfläche:** Asphalt
- Alltagsnetz:** Basisroute
- Touristisch:** Vorrangroute
- Lage:** außerorts
- Priorität:** gering
- Kostenschätzung:** € 135.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 3,50 m



5. Radfernweg „Mecklenburgischer Seen-Radweg“



Bestandsdaten

Ort: An der Metow in Plau am See

Länge: ca. 180 m

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: schlecht

Bauliche Breite: k. A.

Nutzbare Breite: k. A.

Wegoberfläche: Pflaster/Naturstein
groß (geschlagen)

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: innerorts

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 33.300,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Errichtung eine Fahrradstraße, Sanierung der Oberfläche



5. Radfernweg „Mecklenburgischer Seen-Radweg“



Bestandsdaten

Ort: Große Burgstraße in Plau am See

Länge: ca. 160 m

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: schlecht

Bauliche Breite: k. A.

Nutzbare Breite: k. A.

Wegoberfläche: Pflaster/Naturstein
groß (geschlagen)

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

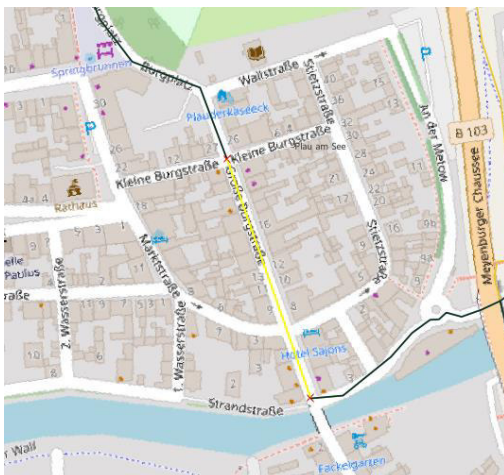
Lage: innerorts

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 29.600,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Errichtung einer Fahrradstraße, Sanierung der Oberfläche



5. Radfernweg „Mecklenburgischer Seen-Radweg“



Bestandsdaten

Ort: Burgplatz in Plau am See

Länge: ca. 220 m

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: schlecht

Bauliche Breite: k. A.

Nutzbare Breite: k. A.

Wegoberfläche: Pflaster/Naturstein
klein (geschlagen)

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

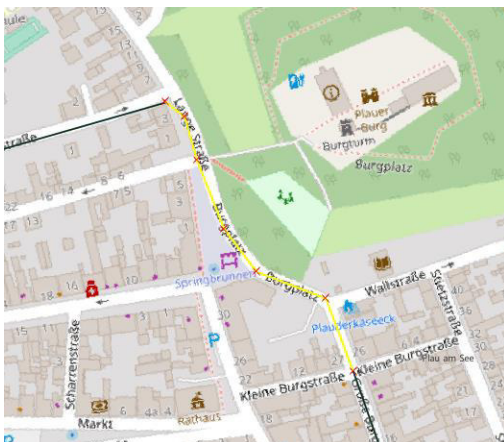
Lage: innerorts

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 37.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Errichtung einer Fahrradstraße, Sanierung der Oberfläche



5. Radfernweg „Mecklenburgischer Seen-Radweg“



Bestandsdaten

Ort: Töpferstraße in Plau am See

Länge: ca. 220 m

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: sehr gut

Bauliche Breite: k. A.

Nutzbare Breite: k. A.

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

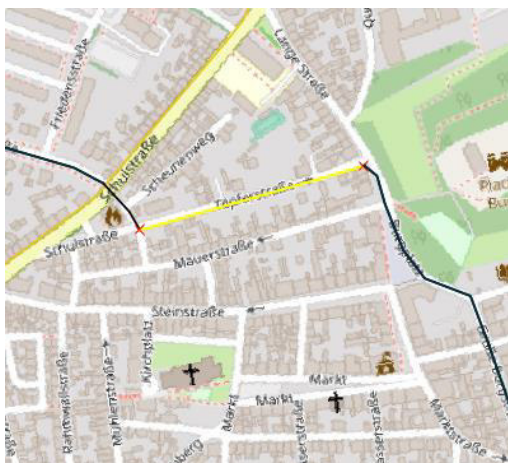
Lage: innerorts

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 1.100,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Errichtung eine Fahrradstraße



5. Radfernweg „Mecklenburgischer Seen-Radweg“



Bestandsdaten

Ort: Bahnhofstr. /Klitzingerstr.
in Plau am See

Länge: ca. 450 m

Führung: Gemeinsamer Geh- und
Radweg,
Zweirichtungsverkehr

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: ca. 240 cm

Nutzbare Breite: ca. 240 cm

Wegoberfläche: Platten, (Beton-)
Pflaster geschnitten

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: innerorts

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 5.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Errichtung eine Fahrradstraße



5. Radfernweg „Mecklenburgischer Seen-Radweg“



Bestandsdaten

Ort: Lübz Chaussee in Plau am See

Länge: ca. 850 m

Führung: Fahrbahn / Gehweg
- RV frei,

Befahrbarkeit: sehr gut

Bauliche Breite: ca. 230 cm

Nutzbare Breite: ca. 230 cm

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: innerorts

Priorität: hoch

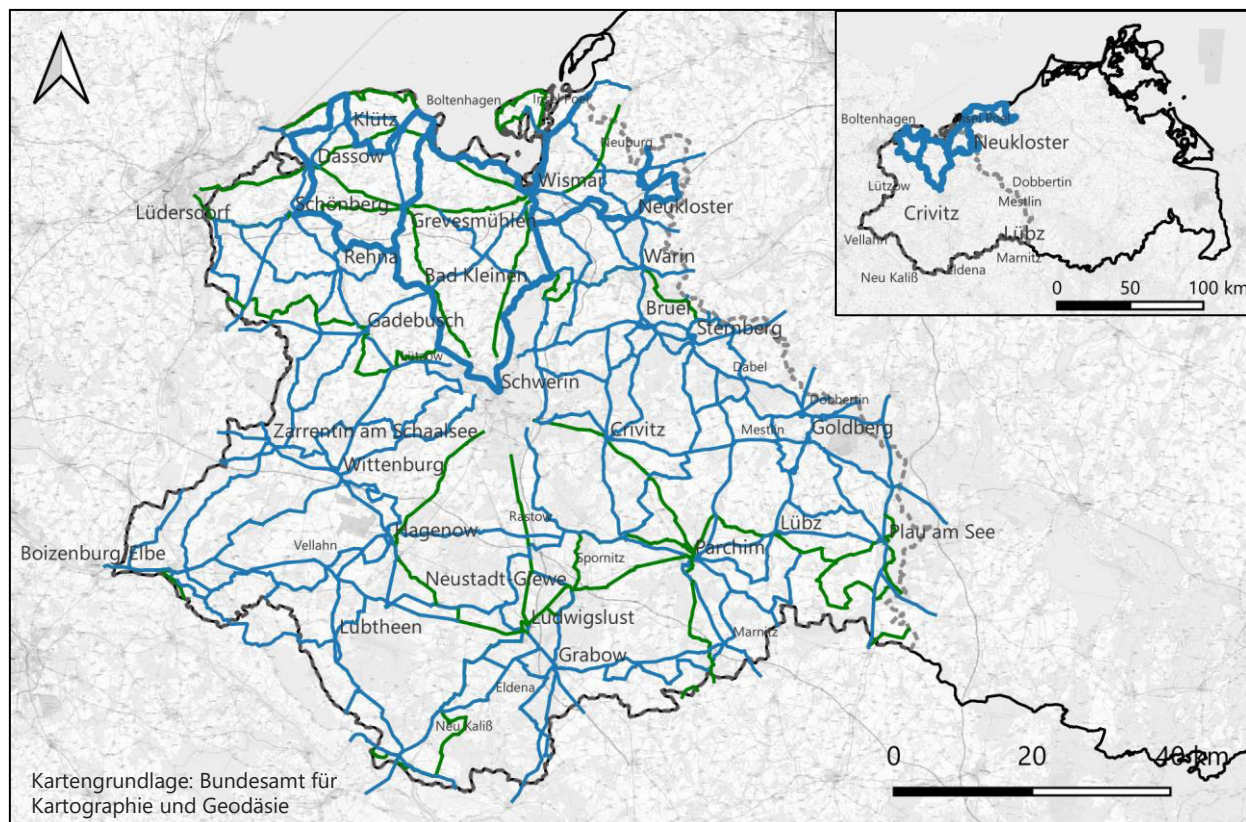
Kostenschätzung: € 471.750,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau/Neubau auf 3,00 m Breite, Führungsform ändern in Einrichtungsverkehr, beidseitig



6. Überregionale Radroute „Westlicher Backstein-Rundweg“



Die Steckbriefe dienen als Information zu den 11 Touristischen Radrouten (5 Radfernwege und 6 überregionale Radrouten), deren Trassen zumindest teilweise durch Westmecklenburg verlaufen (Ansicht große Karte). Auf der kleinen Karte ist zusätzlich der Streckenverlauf im gesamten Bundesland Mecklenburg-Vorpommern angegeben.

Im Rahmen der Bestandserfassung im Jahr 2020 wurden mittels standardisierter Bewertungskategorien Daten zum Ausbaustandard und -zustand erhoben. Dabei wurden neben den 11 Touristischen Radrouten auch 34 regional bedeutsame Routen sowie Trassen des Alltagsradverkehrs berücksichtigt. Bei Überlagerungen ist der höhere Ausbaustandard maßgeblich.

Der „**Westliche Backstein-Rundweg**“ verläuft auf 7 Etappen zwischen Rostock, Schwerin und Travemünde.

Besondere touristische Ziele sind die Kirchtürme und Stadttore, Bauernkaten und Bürgerhäuser aus den namensgebenden schlichten Lehmziegeln. Die Landschaft mit ihren Seen, Wiesen und Feldern, Stränden, Hügeln und Steilküsten ist dabei ebenso sehenswert wie die Städte und Ortschaften.

Quelle: Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern e.V.

Typ: Überregionale Radroute
Länge: 370 km gesamt
258 km Westmecklenburg



6. Überregionale Radroute „Westlicher Backstein-Rundweg“



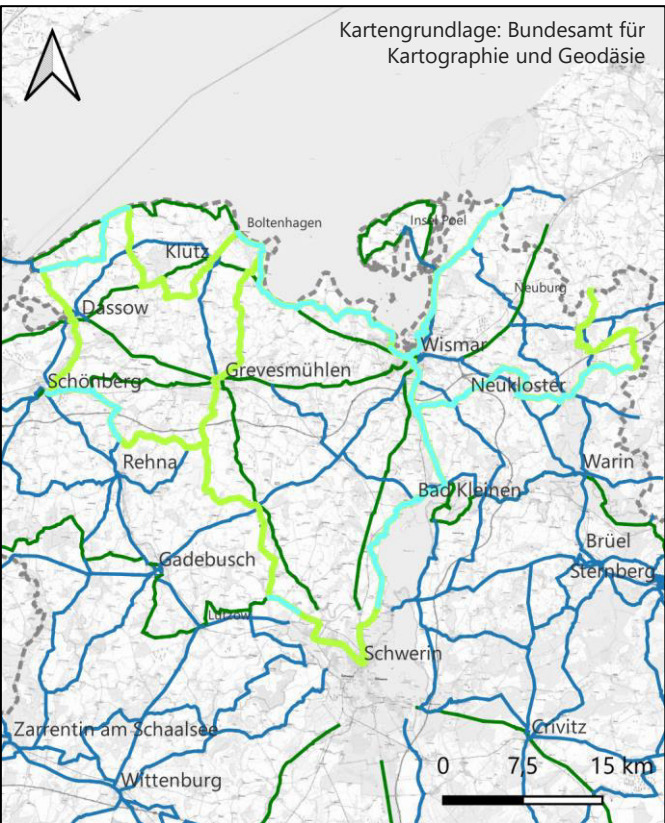
Netzzuordnung: Vorrang- und Basisrouten

Netzzuordnung: Basisroute

Dargestellt wird die Netzzuordnung der Trasse, auf der die touristische Route verläuft (einschließlich Überlagerungen mit Vorrangrouten des touristischen und des Alltagsradverkehrs).

Bei Überlagerungen mit Vorrangrouten (Alltag oder touristisch) ist auf diesen Streckenabschnitten der höhere Ausbaustandard vorzuziehen.

	Vorrangroute
	Basisroute
	Keine Netzzuordnung
	Wegeführung/nicht erhoben



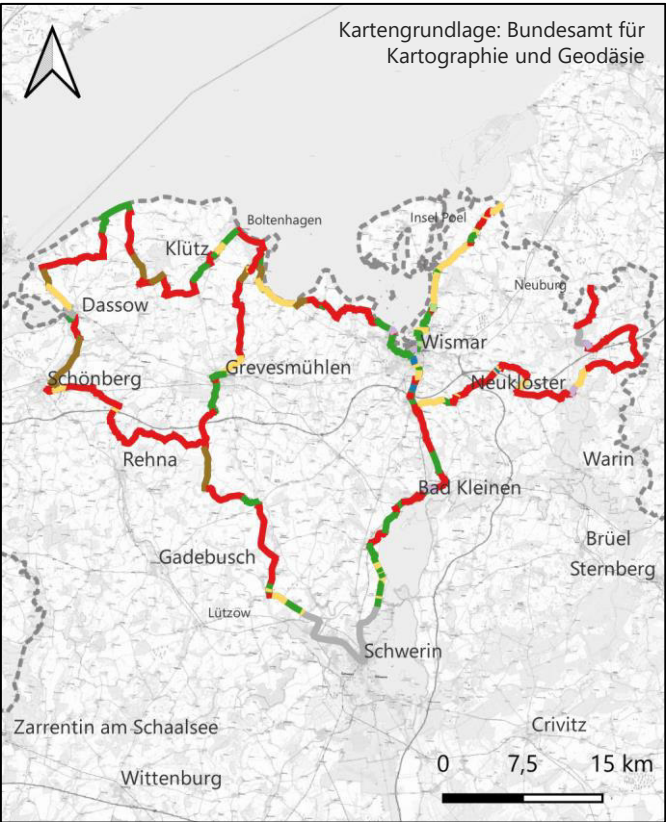
Verortung der Route im umliegenden Netz

Dargestellt werden trassengleiche Führungen (Routenüberlagerungen) mit anderen Routen des touristischen und des Alltagsradverkehrs.

Zusätzlich werden die umliegenden Radrouten zur Verortung im Gesamtnetz gezeigt, um die Findung alternativer Trassenführungen (aufgrund eines unzureichenden Ausbaustandards / -zustands oder zu Entflechtungszwecken) zu erleichtern.

	Wegeführung
	Routenüberlagerungen
	Vorrangroute (Gesamtnetz)
	Basisroute (Gesamtnetz)

6. Überregionale Radroute „Westlicher Backstein-Rundweg“

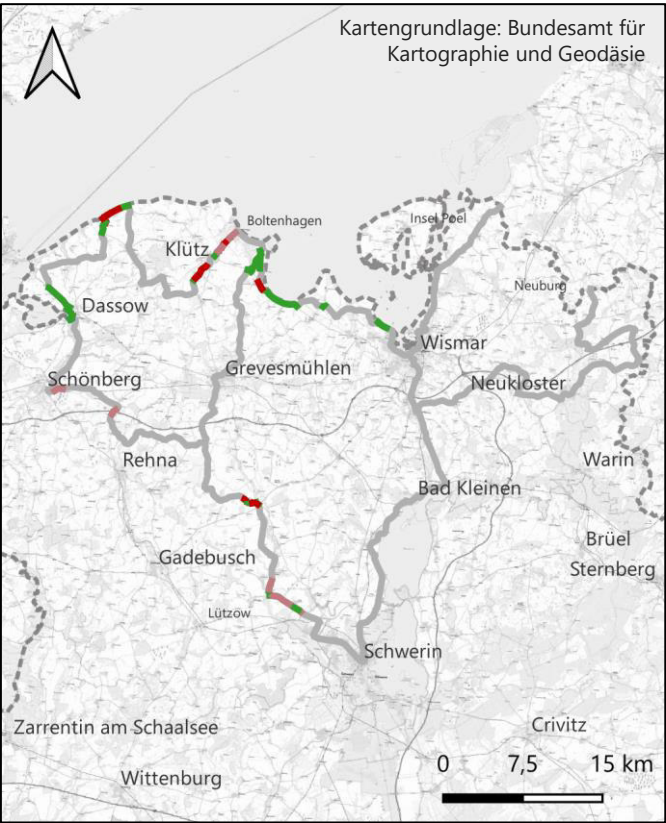


Führungsform

Dargestellt wird die Führung des Radverkehrs auf dem Weg, auf dem die Touristische Route verläuft.

Dabei werden die nachstehenden 10 Kategorien unterschieden:

	eigenständiger Radweg
	Gemeinsamer Geh-/Radweg
	Getrennter Geh-/Radweg
	Straßenbegleitender Radweg
	Straßennutzung
	sonstiges
	Fahrradstraße
	Wegeführung/nicht erhoben
	Landwirtschaftlicher Weg
	Forstweg/Waldweg



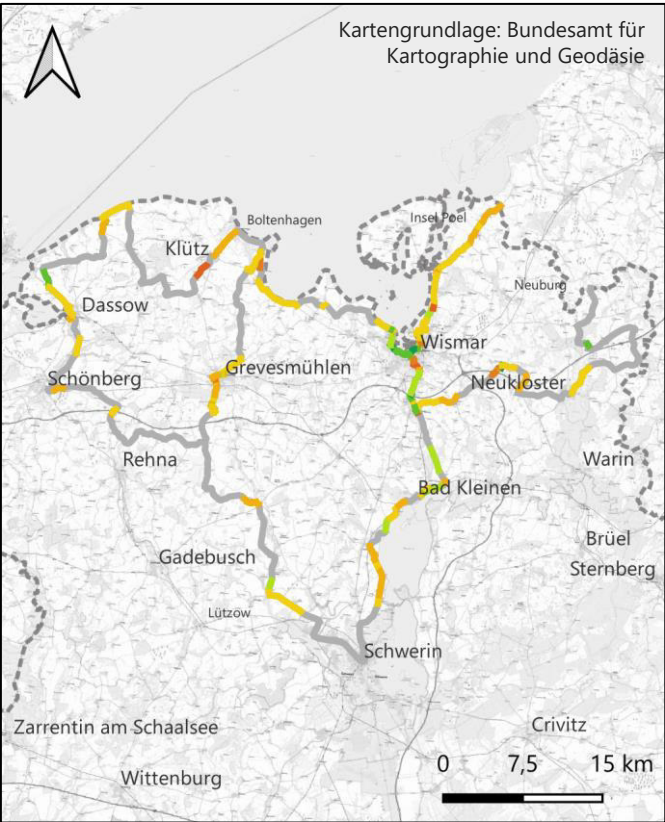
Benutzungspflicht

Dargestellt werden die Angaben zur Benutzungspflicht des Weges, auf dem die Touristische Route verläuft.

Dabei werden die nachfolgenden 8 Kategorien unterschieden.

	eigenständiger Radweg
	Gemeinsamer Geh-/Radweg
	Getrennter Geh-/Radweg
	Gehweg, Radfahrer frei
	Keine Angaben zur Benutzungspflicht herleitbar
	Ohne Benutzungspflicht, Schild fehlt
	Fahrradstraße
	Wegeführung/nicht erhoben

6. Überregionale Radroute „Westlicher Backstein-Rundweg“

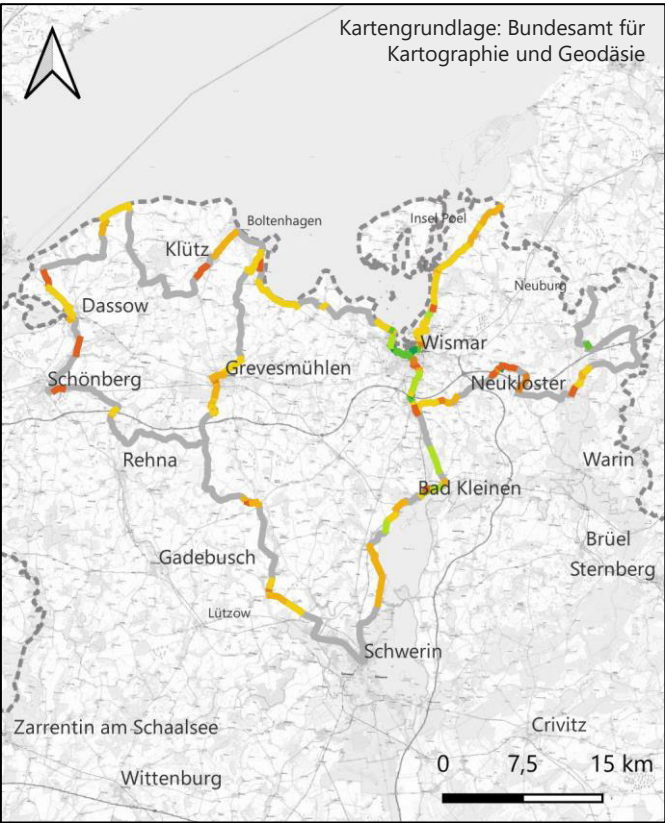


Wegebreite (baulich)

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



Wegebreite (nutzbar)

Dargestellt wird die tatsächlich nutzbare Breite des Weges, auf dem die Touristische Route verläuft. Die nutzbare Breite kann durch Hindernisse, Bewuchs etc. von der baulichen Breite abweichen.

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

6. Überregionale Radroute „Westlicher Backstein-Rundweg“

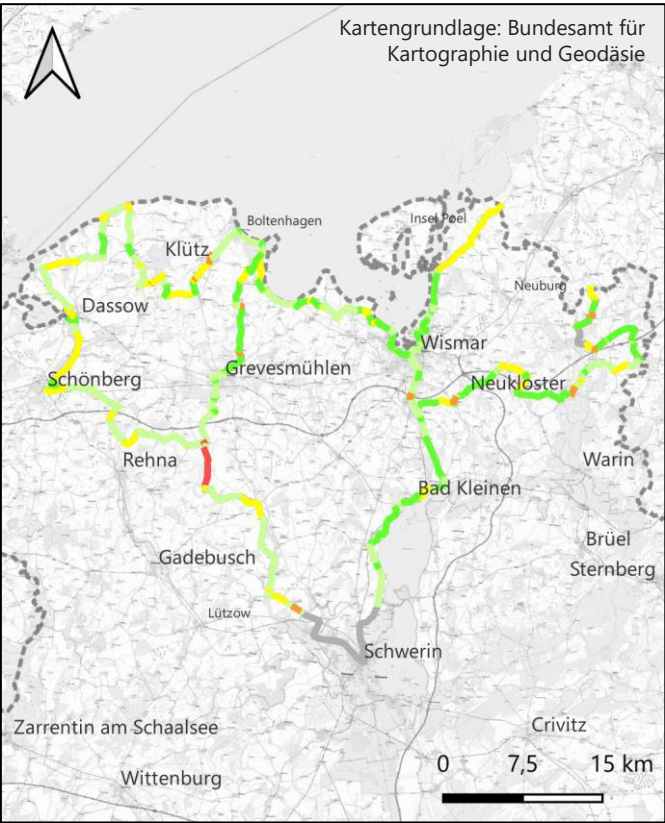


Wegeoberfläche

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

Dabei werden die 7 nachstehenden Kategorien unterschieden:

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



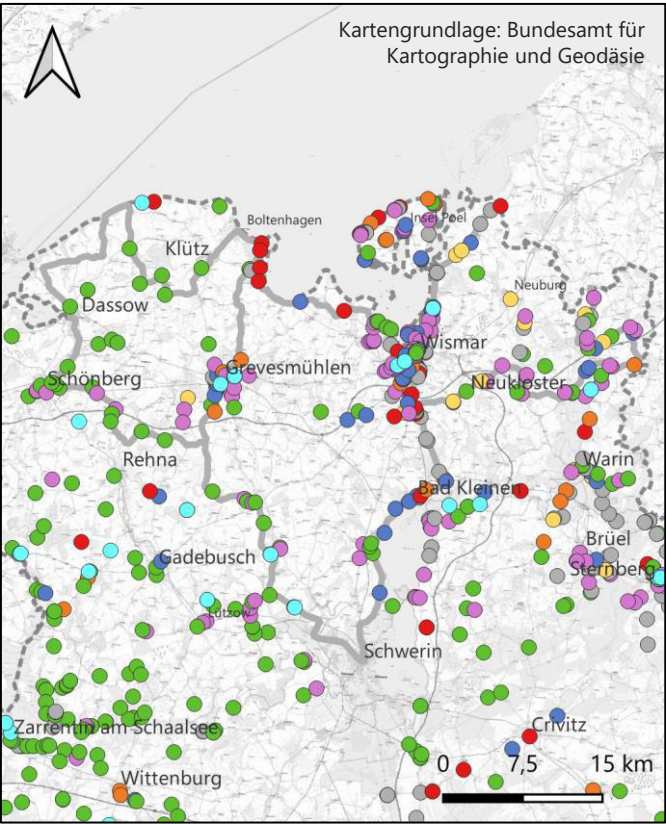
Befahrbarkeit

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

Dabei werden die nachstehenden 6 Kategorien unterschieden:

	sehr gut
	gut
	mäßig
	schlecht
	Unbefahrbar
	Wegeführung/nicht erhoben

6. Überregionale Radroute „Westlicher Backstein-Rundweg“

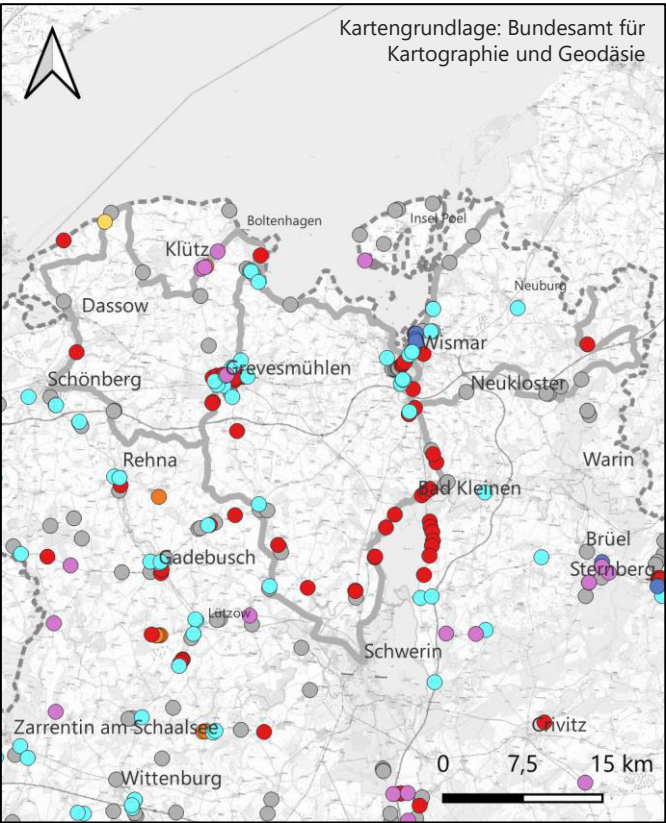


Unklare Wegeführung und Wegweisungsmängel

Dargestellt werden unklare Wegeführungen und Mängel an der Wegweisung auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 8 nachstehenden Elemente unterschieden:

	Mangel an Schild/Pfosten
	Falsche Richtung ausgeschildert
	Falscher Schilderstandort
	Vandalismus an Schild/Pfosten
	Fehlender Schilderstandort
	Auffälligkeiten an der amtlichen Beschilderung
	Unklare Wegeführung
	sonstiges



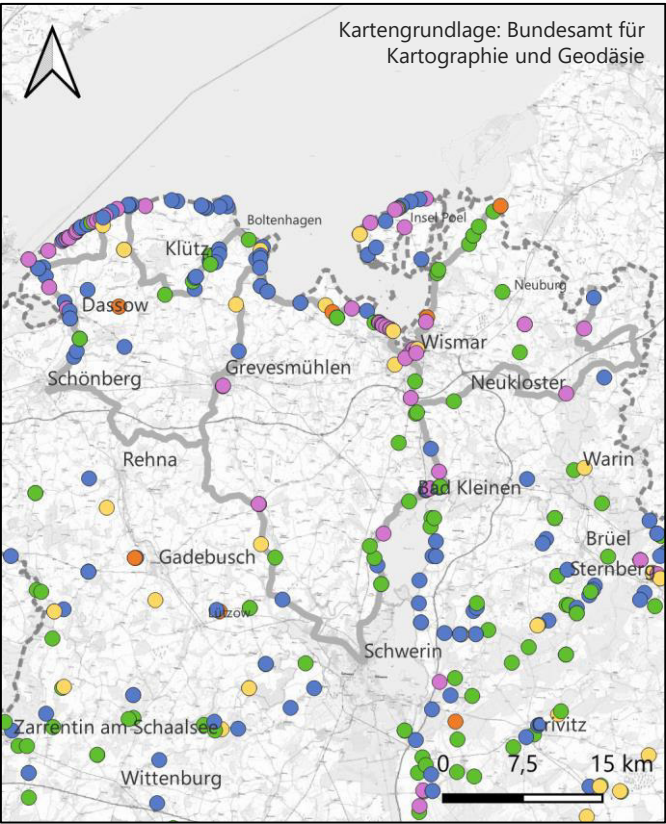
Eng- und Gefahrenstellen

Dargestellt werden Eng- und Gefahrenstellen auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 8 nachstehenden Elemente unterschieden:

	Poller < 1,3 m Durchfahrtsbreite
	Poller < 1,5 m Durchfahrtsbreite
	Umlaufschranke < 1,5 m Durchfahrtsbreite
	Sonstige Engstelle
	Sonstige Gefahrenstelle
	Unsichere Querung an Bahngleisen
	Unsichere Straßenquerung
	Oberflächenmangel

6. Überregionale Radroute „Westlicher Backstein-Rundweg“

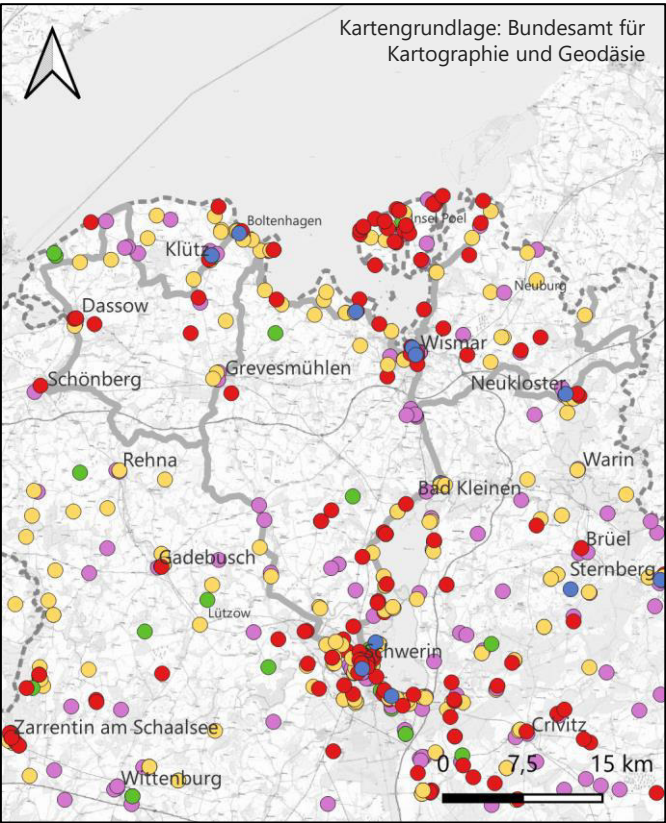


Touristische Begleitinfrastruktur

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

Dabei werden die 7 nachstehenden Elemente unterschieden:

	Infotafeln
	Spielflächen
	Schutzhütten
	Infrastruktur für Fahrrad-E-Mobilität, Schlauchomat
	Abstellanlagen für Fahrräder
	Rastplätze
	Sonstiges



POI touristisch

Dargestellt werden verschiedene touristisch interessante Orte (Points of Interest, POI) auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 5 nachstehenden Elemente unterschieden:

	Gastronomie
	Übernachtung
	Freizeit
	Sehenswürdigkeiten
	Information

6. Überregionale Radroute „Westlicher Backstein-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Fritz-Reuter Str. / Rottendorfer Str. in Schönberg

Länge: ca. 1.200 m

Führung: Fahrbahn

Befahrbarkeit: mäßig

Bauliche Breite: k.A.

Nutzbare Breite: k.A.

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Vorrangroute

Touristisch: Basisroute

Lage: innerorts

DTV: 1000

Geschwindigkeit: 50 km/h

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 630.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Einrichtung eines Zweirichtungsradwegs mit 3,50 m Breite

Oberflächenverbesserung



6. Überregionale Radroute „Westlicher Backstein-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: L011 zwischen Schönberg und Menzendorf

Länge: ca. 800 m

Führung: straßenbegleitender Radweg, k.A. zur Benutzungspflicht herleitbar

Befahrbarkeit: mäßig

Bauliche Breite: 190 cm

Nutzbare Breite: 100 cm

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Vorrangroute

Touristisch: Basisroute

Lage: außerorts

DTV: 2200

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 199.100,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Einrichtung eines Zweirichtungsradwegs mit 3,50 m Breite

Oberflächenverbesserung

Regelmäßiger Grünschnitt



6. Überregionale Radroute „Westlicher Backstein-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Schönberger Str. zwischen Schönberg und Menzendorf

Länge: ca. 2,2 km

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: k.A.

Nutzbare Breite: k.A.

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Vorrangroute

Touristisch: Basisroute

Lage: außerorts

DTV: 2200

Geschwindigkeit: 70 km/h

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 1.159.700,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Einrichtung eines Zweirichtungsradwegs mit 3,50 m Breite



6. Überregionale Radroute „Westlicher Backstein-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Schönberger Str. zwischen Schönberg und Menzendorf

Länge: ca. 700 m

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: k.A.

Nutzbare Breite: k.A.

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Vorrangroute

Touristisch: Basisroute

Lage: außerorts

DTV: 2200

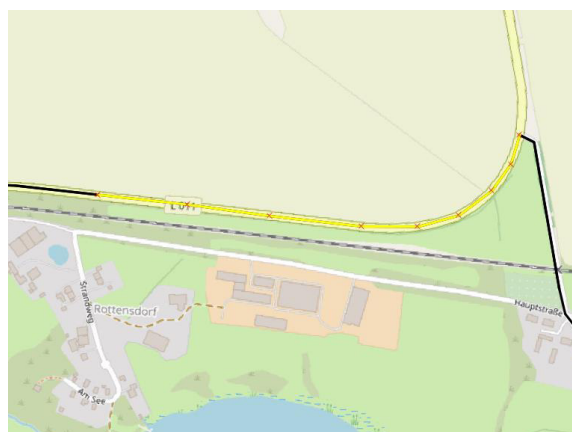
Geschwindigkeit: 70 km/h

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 367.500,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Einrichtung eines Zweirichtungsradwegs mit 3,50 m Breite



6. Überregionale Radroute „Westlicher Backstein-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort:	Hauptstr. kurz vor Menzendorf
Länge:	ca. 250 m
Führung:	Fahrbahnnutzung
Befahrbarkeit:	gut
Bauliche Breite:	k.A.
Nutzbare Breite:	k.A.
Wegoberfläche:	Asphalt
Alltagsnetz:	k.A.
Touristisch:	Basisroute
Lage:	außerorts
DTV:	1000
Geschwindigkeit:	100 km/h
Priorität:	hoch
Kostenschätzung:	€ 112.500,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Einrichtung eines Zweirichtungsradwegs mit 3,50 m Breite



6. Überregionale Radroute „Westlicher Backstein-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Poeler Str. in Wismar

Länge: ca. 300 m

Führung: k.A.

Befahrbarkeit: sehr gut

Bauliche Breite: 300 cm

Nutzbare Breite: 300 cm

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

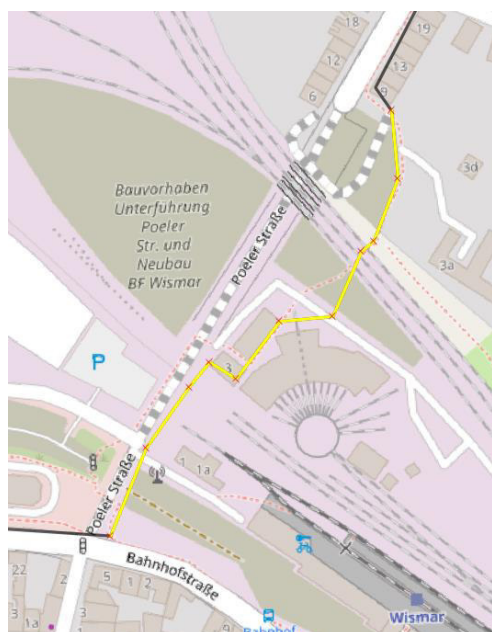
Lage: innerorts

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 45.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 4,00 m



6. Überregionale Radroute „Westlicher Backstein-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Poeler Str. in Wismar

Länge: ca. 200 m

Führung: Getrennter Geh- und Radweg

Befahrbarkeit: mäßig bis gut

Bauliche Breite: 130 cm

Nutzbare Breite: 130 cm

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: innerorts

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 69.400,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 3,50 m

Oberflächenverbesserung



6. Überregionale Radroute „Westlicher Backstein-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Poeler Str. in Wismar

Länge: ca. 100 m

Führung: k.A.

Befahrbarkeit: sehr gut

Bauliche Breite: 230 cm

Nutzbare Breite: 120 cm

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: innerorts

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 150.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Kreuzung für Radverkehr ausbauen



6. Überregionale Radroute „Westlicher Backstein-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Seestr. in Redentin

Länge: ca. 240 m

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: sehr gut

Bauliche Breite: k.A.

Nutzbare Breite: k.A.

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: innerorts

DTV: 1000

Geschwindigkeit: 50 km/h

Priorität: gering

Kostenschätzung: € 1.200,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Einrichtung einer Fahrradstraße



6. Überregionale Radroute „Westlicher Backstein-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Inselstr. in Redentin

Länge: ca. 1000 m

Führung: Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, straßenbegleitend

Befahrbarkeit: sehr gut

Bauliche Breite: 220 cm

Nutzbare Breite: 190 cm

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: innerorts

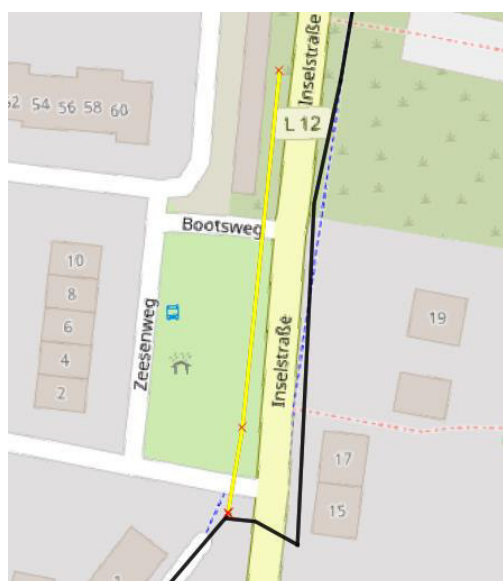
Priorität: mittel

Kostenschätzung: € 45.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 2,50 m

Regelmäßiger Grünschnitt



6. Überregionale Radroute „Westlicher Backstein-Rundweg“

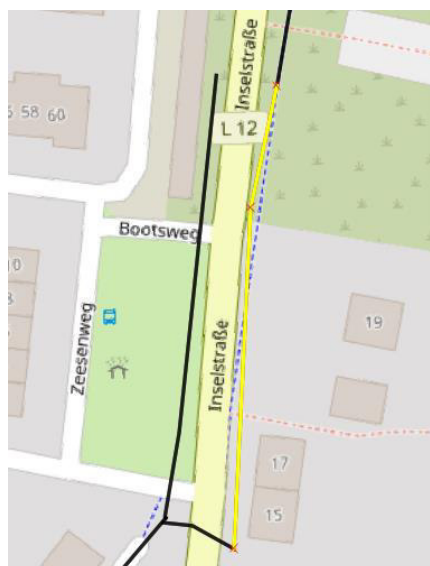


Bestandsdaten

- Ort:** Inselstr. in Redentin
- Länge:** ca. 100 m
- Führung:** Getrennter Geh- und Radweg, einseitig, straßenbegleitend
- Befahrbarkeit:** gut
- Bauliche Breite:** 100 cm
- Nutzbare Breite:** 100 cm
- Wegoberfläche:** Pflaster
- Alltagsnetz:** Basisroute
- Touristisch:** Vorrangroute
- Lage:** innerorts
- Priorität:** mittel
- Kostenschätzung:** € 23.100,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 2,50 m
Oberflächenverbesserung



6. Überregionale Radroute „Westlicher Backstein-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: L12 / Inselstr. zwischen Redentin und Groß Strömkendorf

Länge: ca. 3 km

Führung: Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr

Befahrbarkeit: sehr gut

Bauliche Breite: 230 cm

Nutzbare Breite: 215 cm

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: außerorts

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 544.900,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 3,50 m

Regelmäßiger Grünschnitt



6. Überregionale Radroute „Westlicher Backstein-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: L01 / Am Seeufer zwischen Beckerwitz Ausbau und Groß Wohlenberg

Länge: ca. 3,2 km

Führung: Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: 230 cm

Nutzbare Breite: 230 cm

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Vorrangroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: außerorts

DTV: 4300

Geschwindigkeit: 100 km/h

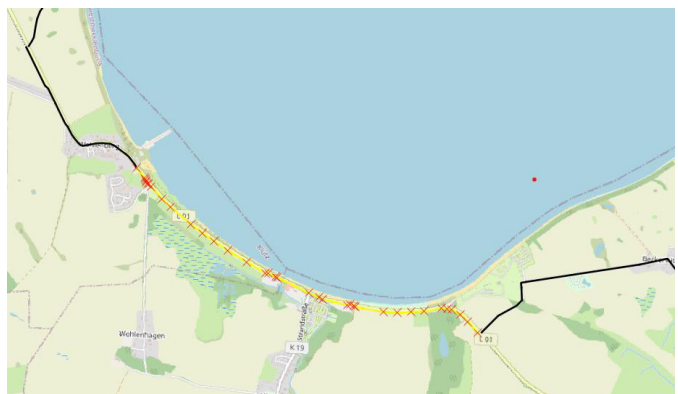
Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 571.800,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 3,50 m

Regelmäßiger Grünschnitt



6. Überregionale Radroute „Westlicher Backstein-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: L01 / An der Chaussee in Wohlenberg

Länge: ca. 600 m

Führung: Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr

Befahrbarkeit: mäßig

Bauliche Breite: 240 cm

Nutzbare Breite: 240 cm

Wegoberfläche: Platten, (Beton-) Pflaster geschnitten

Alltagsnetz: Vorrangroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: innerorts

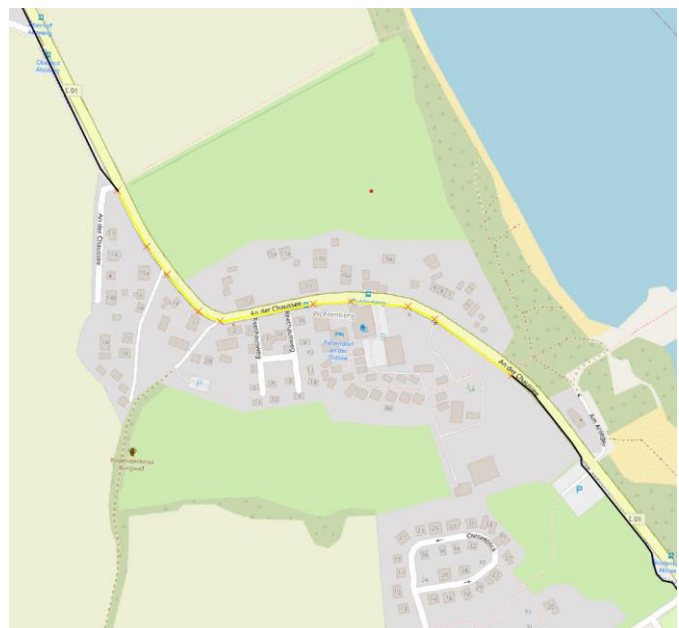
Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 99.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 2,50 m

Regelmäßiger Grünschnitt



6. Überregionale Radroute „Westlicher Backstein-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort:	L01 / Oberhof
Länge:	ca. 700 m
Führung:	Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr
Befahrbarkeit:	sehr gut
Bauliche Breite:	230 cm
Nutzbare Breite:	230 cm
Wegoberfläche:	Asphalt
Alltagsnetz:	Vorrangroute
Touristisch:	Vorrangroute
Lage:	außerorts
DTV:	4300
Geschwindigkeit:	100 km/h
Priorität:	hoch
Kostenschätzung:	€ 126.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 3,50 m

Regelmäßiger Grünschnitt



6. Überregionale Radroute „Westlicher Backstein-Rundweg“



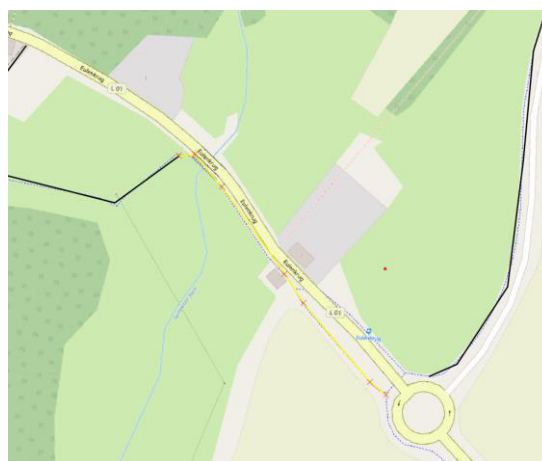
Bestandsdaten

Ort:	L01 / Eulenkrug
Länge:	ca. 250 m
Führung:	Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr
Befahrbarkeit:	sehr gut
Bauliche Breite:	240 cm
Nutzbare Breite:	240 cm
Wegoberfläche:	Asphalt
Alltagsnetz:	Vorrangroute
Touristisch:	Basisroute
Lage:	außerorts
Priorität:	gering
Kostenschätzung:	€ 41.200,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 3,50 m

Regelmäßiger Grünschnitt



6. Überregionale Radroute „Westlicher Backstein-Rundweg“



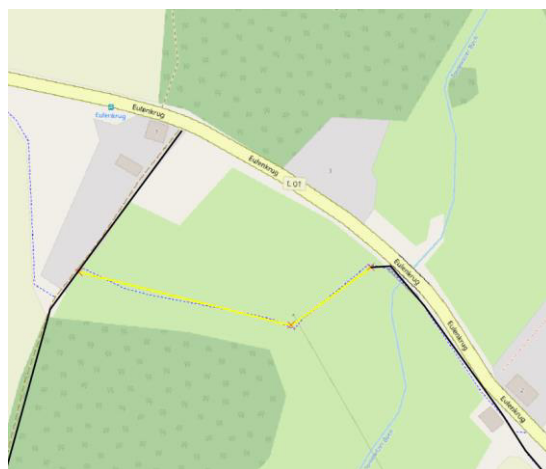
Bestandsdaten

Ort:	L01 / Eulenkrag
Länge:	ca. 200 m
Führung:	Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr
Befahrbarkeit:	gut
Bauliche Breite:	210 cm
Nutzbare Breite:	210 cm
Wegoberfläche:	Platten, (Beton-) Pflaster geschnitten
Alltagsnetz:	Vorrangroute
Touristisch:	Basisroute
Lage:	außerorts
Priorität:	gering
Kostenschätzung:	€ 42.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 3,50 m

Regelmäßiger Grünschnitt



6. Überregionale Radroute „Westlicher Backstein-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Grevesmühlener Straße in Mühlen-Eichsen

Länge: ca. 340 m

Führung: Gemeinsamer Geh- und Radweg, Einrichtungsverkehr

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: 200 cm

Nutzbare Breite: 200 cm

Wegoberfläche: Platten, (Beton-) Pflaster geschnitten

Alltagsnetz: Vorrangroute

Touristisch: Basisroute

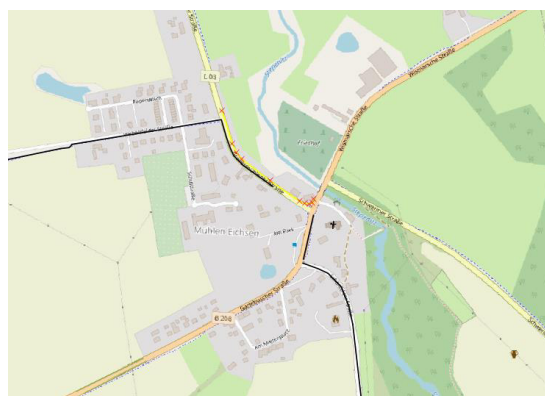
Lage: innerorts

Priorität: gering

Kostenschätzung: € 76.500,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 3,50 m im Zweirichtungsverkehr



6. Überregionale Radroute „Westlicher Backstein-Rundweg“

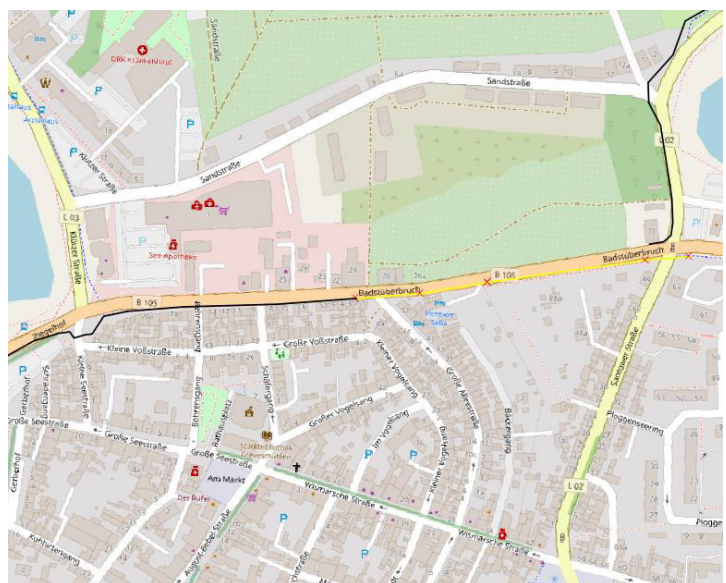


Bestandsdaten

- Ort:** Badstüberbruch in Grevesmühlen
- Länge:** ca. 340 m
- Führung:** Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr
- Befahrbarkeit:** gut
- Bauliche Breite:** 200 cm
- Nutzbare Breite:** 200 cm
- Wegoberfläche:** Platten, (Beton-) Pflaster geschnitten
- Alltagsnetz:** Vorrangroute
- Touristisch:** Basisroute
- Lage:** innerorts
- Priorität:** hoch
- Kostenschätzung:** € 72.500,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 3,50 m



6. Überregionale Radroute „Westlicher Backstein-Rundweg“

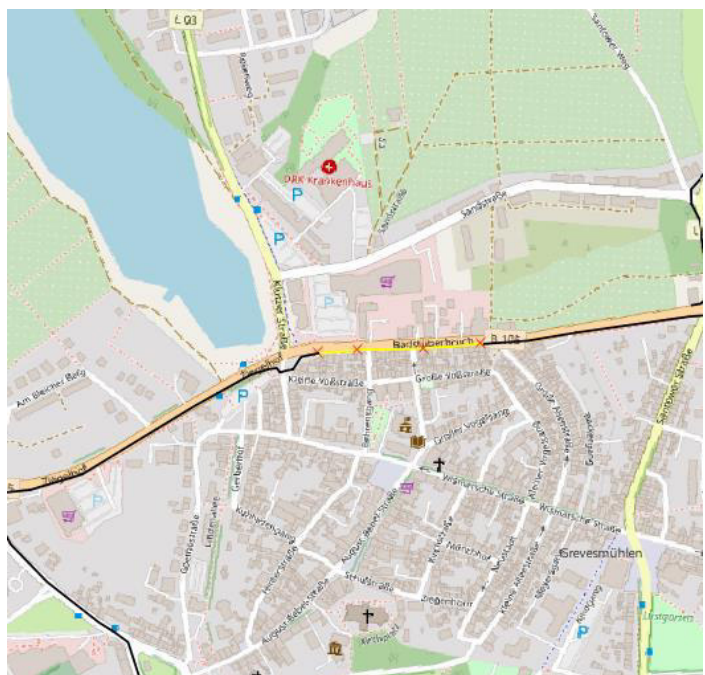


Bestandsdaten

- Ort:** Badstüberbruch in Grevesmühlen
- Länge:** ca. 220 m
- Führung:** Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr
- Befahrbarkeit:** gut
- Bauliche Breite:** 300 cm
- Nutzbare Breite:** 170 cm
- Wegoberfläche:** Platten, (Beton-) Pflaster geschnitten
- Alltagsnetz:** Vorrangroute
- Touristisch:** Basisroute
- Lage:** innerorts
- Priorität:** hoch
- Kostenschätzung:** € 16.500,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 3,50 m



6. Überregionale Radroute „Westlicher Backstein-Rundweg“

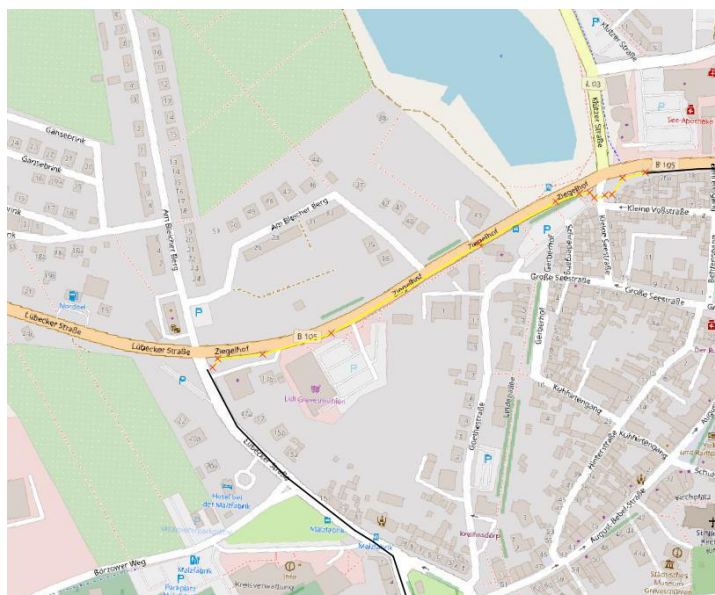


Bestandsdaten

- Ort:** Ziegelhof in Grevesmühlen
- Länge:** ca. 500 m
- Führung:** Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr
- Befahrbarkeit:** gut
- Bauliche Breite:** 200 cm
- Nutzbare Breite:** 200 cm
- Wegoberfläche:** Platten, (Beton-) Pflaster geschnitten
- Alltagsnetz:** Vorrangroute
- Touristisch:** Basisroute
- Lage:** innerorts
- Priorität:** hoch
- Kostenschätzung:** € 112.500,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 3,50 m



6. Überregionale Radroute „Westlicher Backstein-Rundweg“

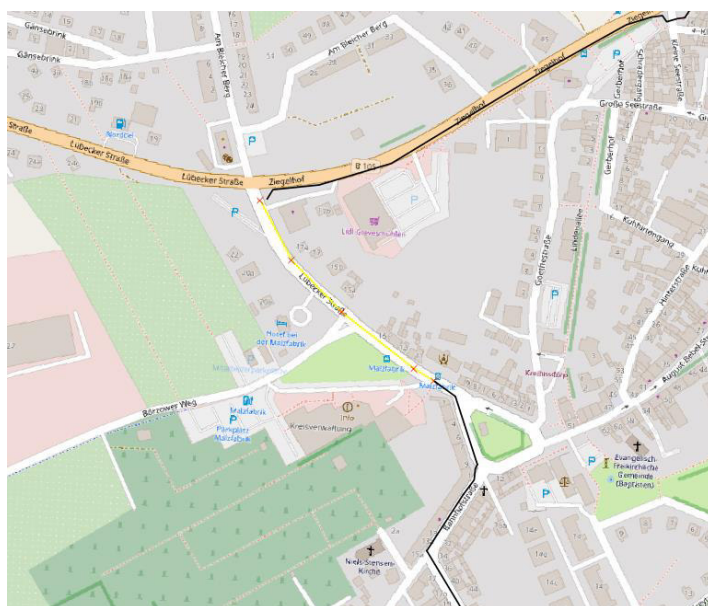


Bestandsdaten

- Ort:** Lübecker Straße in Grevesmühlen
- Länge:** ca. 250 m
- Führung:** Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr
- Befahrbarkeit:** gut
- Bauliche Breite:** 200 cm
- Nutzbare Breite:** 200 cm
- Wegoberfläche:** Platten, (Beton-) Pflaster geschnitten
- Alltagsnetz:** Vorrangroute
- Touristisch:** Basisroute
- Lage:** innerorts
- Priorität:** hoch
- Kostenschätzung:** € 56.300,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 3,50 m



6. Überregionale Radroute „Westlicher Backstein-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Bahnhofstraße in Grevesmühlen

Länge: ca. 100 m

Führung: Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: 200 cm

Nutzbare Breite: 200 cm

Wegoberfläche: Platten, (Beton-) Pflaster geschnitten

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Basisroute

Lage: innerorts

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 7.500,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 2,50 m



6. Überregionale Radroute „Westlicher Backstein-Rundweg“

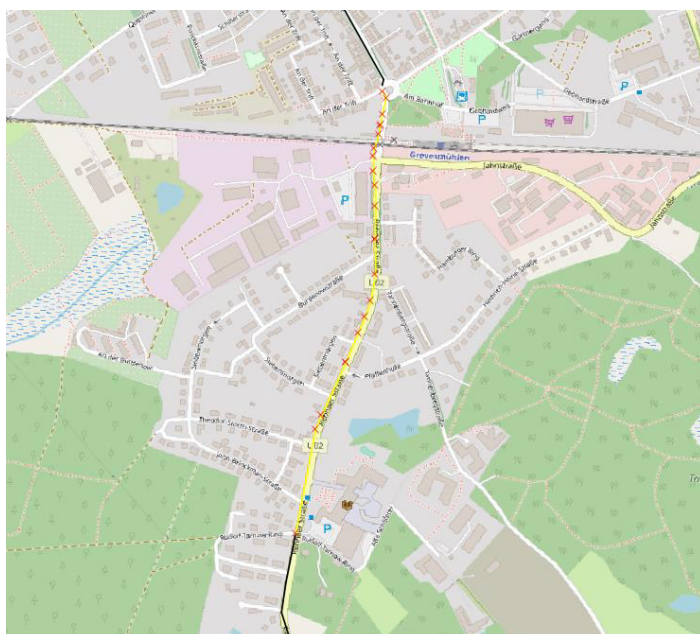


Bestandsdaten

- Ort:** Rehnaer Straße in Grevesmühlen
- Länge:** ca. 1.000 m
- Führung:** Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr
- Befahrbarkeit:** gut
- Bauliche Breite:** 190-200 cm
- Nutzbare Breite:** 170-200 cm
- Wegoberfläche:** Platten, (Beton-) Pflaster geschnitten
- Alltagsnetz:** Basisroute
- Touristisch:** Basisroute
- Lage:** innerorts
- Priorität:** hoch
- Kostenschätzung:** € 75.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 2,50 m



6. Überregionale Radroute „Westlicher Backstein-Rundweg“

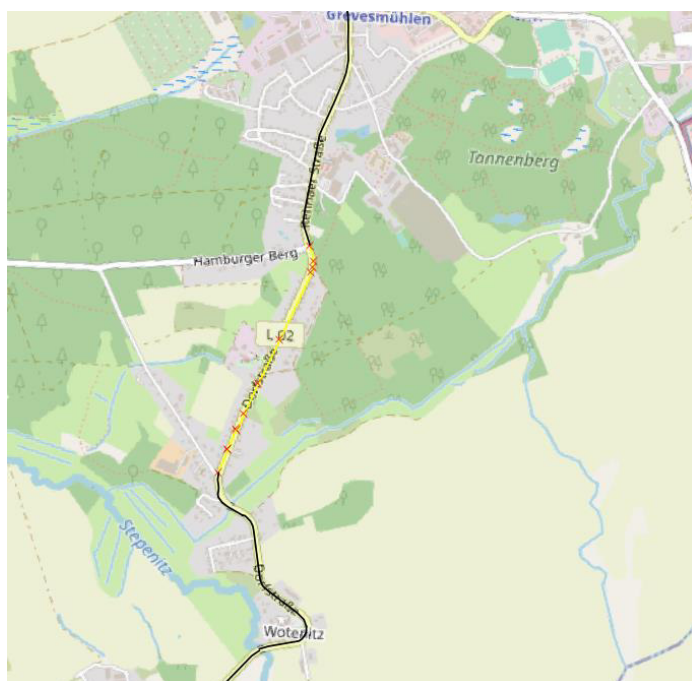


Bestandsdaten

Ort:	Dorfstraße in Grevesmühlen
Länge:	ca. 780 m
Führung:	Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr
Befahrbarkeit:	sehr gut
Bauliche Breite:	235 cm
Nutzbare Breite:	235 cm
Wegoberfläche:	Asphalt
Alltagsnetz:	Basisroute
Touristisch:	Basisroute
Lage:	innerorts
Priorität:	gering
Kostenschätzung:	€ 18.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 2,50 m



6. Überregionale Radroute „Westlicher Backstein-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort:	Dorfstraße in Grevesmühlen
Länge:	ca. 210 m
Führung:	Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr
Befahrbarkeit:	gut
Bauliche Breite:	195 cm
Nutzbare Breite:	195 cm
Wegoberfläche:	Platten, (Beton-) Pflaster geschnitten
Alltagsnetz:	Basisroute
Touristisch:	Basisroute
Lage:	innerorts
Priorität:	mittel
Kostenschätzung:	€ 17.500,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 2,50 m



6. Überregionale Radroute „Westlicher Backstein-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort:	Dorfstraße in Woteniz
Länge:	ca. 715 m
Führung:	Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr
Befahrbarkeit:	gut
Bauliche Breite:	230 cm
Nutzbare Breite:	210 cm
Wegoberfläche:	Asphalt
Alltagsnetz:	Basisroute
Touristisch:	Basisroute
Lage:	innerorts
Priorität:	gering
Kostenschätzung:	€ 21.500,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 2,50 m



6. Überregionale Radroute „Westlicher Backstein-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: L 02 zwischen Woteniz und Sievershagen

Länge: ca. 2.890 m

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: k.A.

Nutzbare Breite: k. A.

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Basisroute

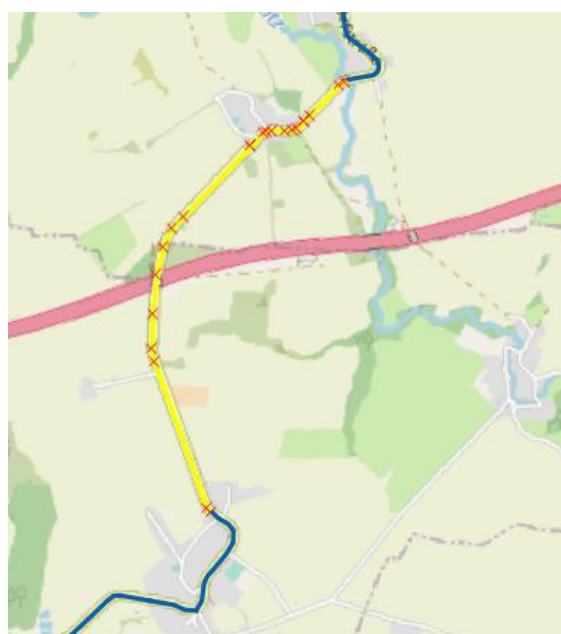
Lage: außerorts

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 1.083.750,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Einrichtung eines Zweirichtungsradwegs mit 2,50 m Breite



6. Überregionale Radroute „Westlicher Backstein-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: L 02 in Sievershagen

Länge: ca. 910 m

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: k.A.

Nutzbare Breite: k.A.

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Basisroute

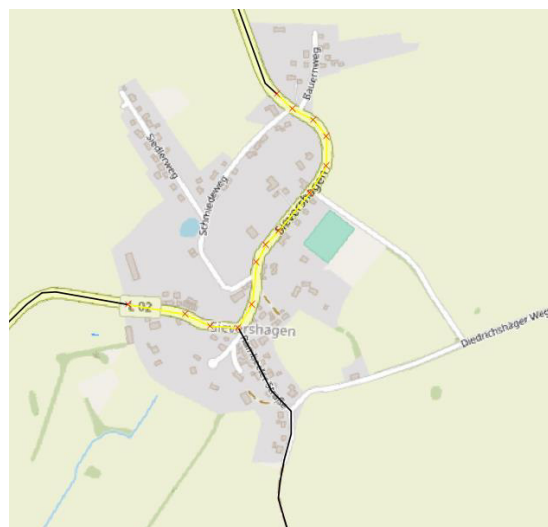
Lage: innerorts

Priorität: mittel

Kostenschätzung: € 341.250,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Einrichtung eines Zweirichtungsradwegs mit 2,50 m Breite



6. Überregionale Radroute „Westlicher Backstein-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: L 02 zwischen Sievershagen und Hanshagen

Länge: ca. 900 m

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: k.A.

Nutzbare Breite: k.A.

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Basisroute

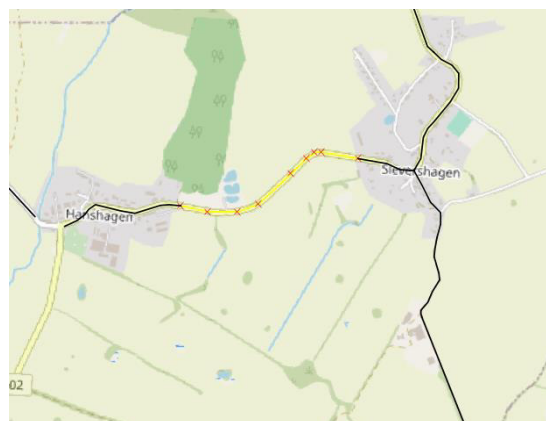
Lage: außerorts

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 337.500,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Einrichtung eines Zweirichtungsradwegs mit 2,50 m Breite



6. Überregionale Radroute „Westlicher Backstein-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: L 02 in Hanshagen

Länge: ca. 600 m

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: k.A.

Nutzbare Breite: k.A.

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Basisroute

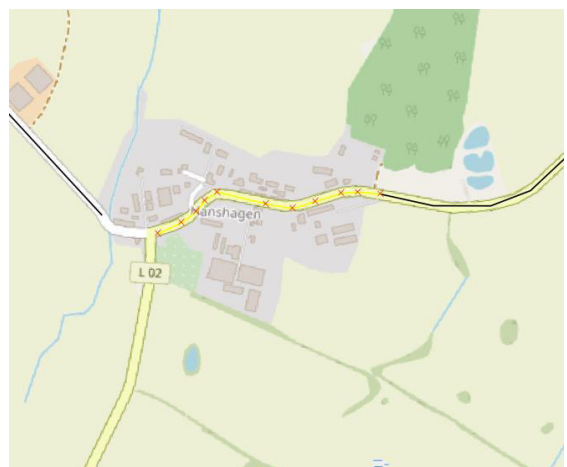
Lage: innerorts

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 225.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Einrichtung eines Zweirichtungsradwegs mit 2,50 m Breite



6. Überregionale Radroute „Westlicher Backstein-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: L 101 in Neukloster

Länge: ca. 1.070 m

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: k.A.

Nutzbare Breite: k.A.

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Basisroute

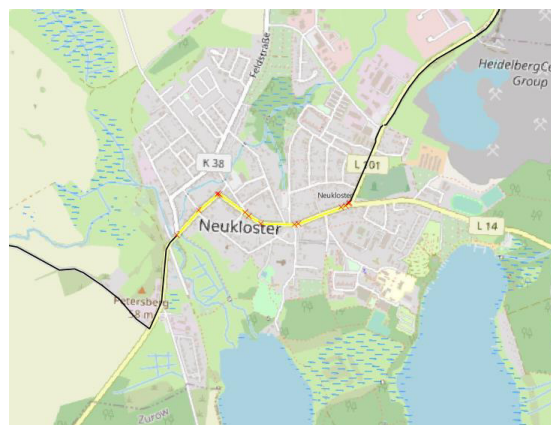
Lage: innerorts

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 2.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Markierung von Piktogramme



6. Überregionale Radroute „Westlicher Backstein-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Reinsdorfer Straße in Neukloster

Länge: ca. 870 m

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: sehr gut

Bauliche Breite: k.A.

Nutzbare Breite: k.A.

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Basisroute

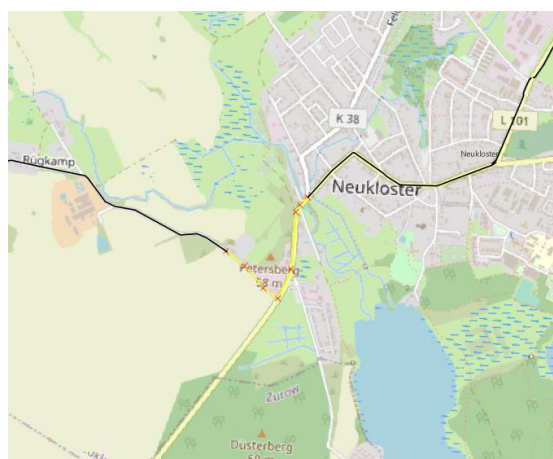
Lage: innerorts

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 326.250,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Einrichtung eines Zweirichtungsradwegs mit 2,50 m Breite



6. Überregionale Radroute „Westlicher Backstein-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: K 31 zwischen Neukloster und Zurow

Länge: ca. 3700 m

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: sehr gut

Bauliche Breite: k.A.

Nutzbare Breite: k.A.

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Basisroute

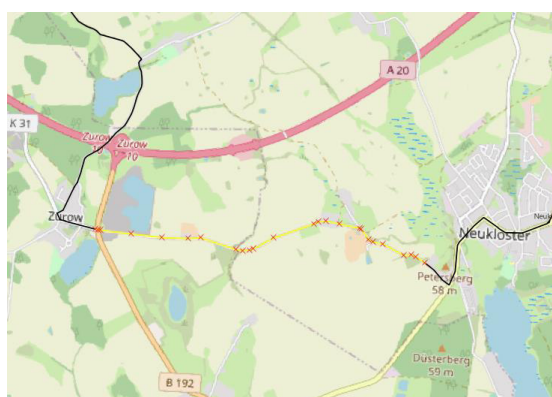
Lage: außerorts

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 1.387.500,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Einrichtung eines Zweirichtungsradwegs mit 2,50 m Breite



6. Überregionale Radroute „Westlicher Backstein-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Weg zwischen Kühlenstein und Rankendorf

Länge: ca. 2.340 m

Führung: Fahrbahnnutzung, landwirtschaftlicher Weg

Befahrbarkeit: mäßig bis schlecht

Bauliche Breite: k.A.

Nutzbare Breite: k.A.

Wegoberfläche: Sand, Schotter, unbefestigt

Alltagsnetz: Vorrangroute

Touristisch: Basisroute

Lage: außerorts

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 631.800,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Sanierung von 4,50 m Breite, Führungsform in Radfahrer frei



6. Überregionale Radroute „Westlicher Backstein-Rundweg“

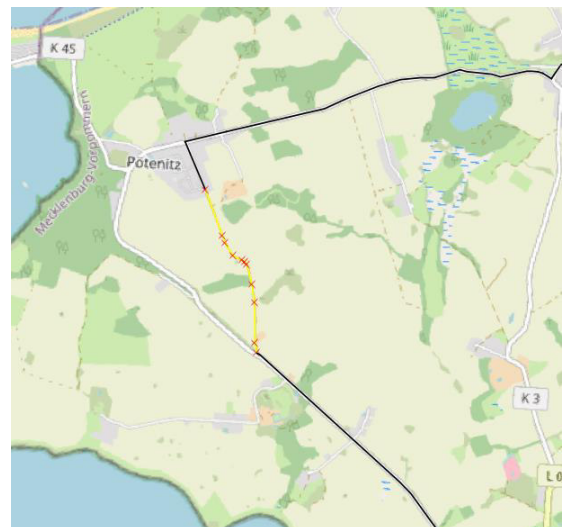


Bestandsdaten

- Ort:** Weg zwischen Potenitz und K 45
- Länge:** ca. 1.560 m
- Führung:** Fahrbahnnutzung, landwirtschaftlicher Weg
- Befahrbarkeit:** gut
- Bauliche Breite:** ca. 350 cm.
- Nutzbare Breite:** ca. 100 cm.
- Wegoberfläche:** Platten, (Beton-) Pflaster geschnitten
- Alltagsnetz:** Basisroute
- Touristisch:** Basisroute
- Lage:** außerorts
- Priorität:** gering
- Kostenschätzung:** € 702.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau in Gemeinsamer Geh- und Radweg in 2,50 m Breite, Landwirtschaftlicher Verkehr frei



6. Überregionale Radroute „Westlicher Backstein-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: K 45 zwischen Potentitz und Kaltenhof

Länge: ca. 2760 m

Führung: Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: ca. 210 cm.

Nutzbare Breite: ca. 210 cm.

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Basisroute

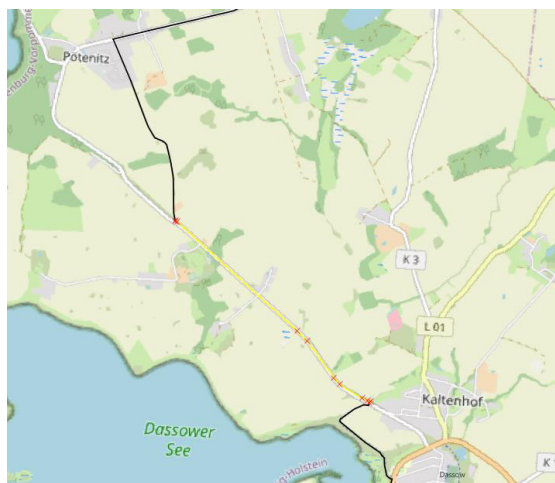
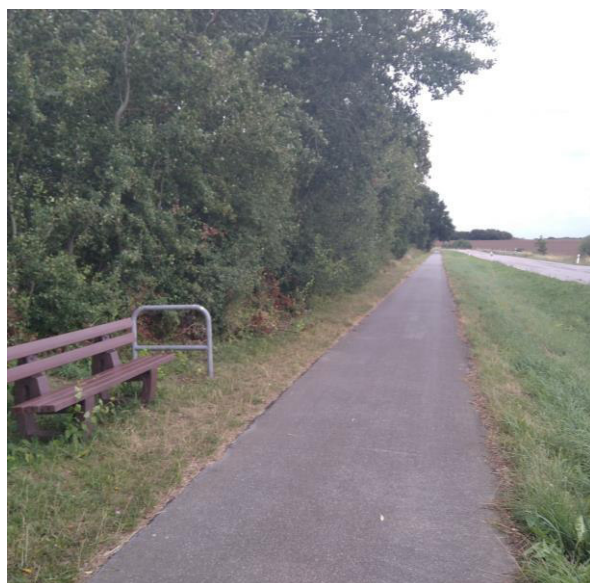
Lage: außerorts

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 165.600,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 2,50 m



6. Überregionale Radroute „Westlicher Backstein-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Lübecker Straße in Dassow

Länge: ca. 370 m

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: mäßig

Bauliche Breite: k. A.

Nutzbare Breite: k. A.

Wegoberfläche: Pflaster/Naturstein
groß (geschlagen)

Alltagsnetz: Vorrangroute

Touristisch: Basisroute

Lage: innerorts

Priorität: mittel

Kostenschätzung: € 333.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Einrichtung eines Einrichtungsradweg mit 2,50 m Breite, beidseitig



6. Überregionale Radroute „Westlicher Backstein-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: B 105 in Dassow

Länge: ca. 100 m

Führung: eigenst. Radweg

Befahrbarkeit: sehr gut

Bauliche Breite: ca. 230 cm

Nutzbare Breite: ca. 230 cm

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Vorrangroute

Touristisch: Basisroute

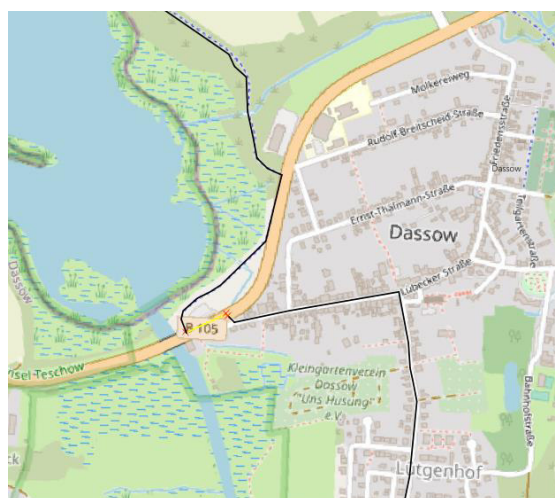
Lage: innerorts

Priorität: mittel

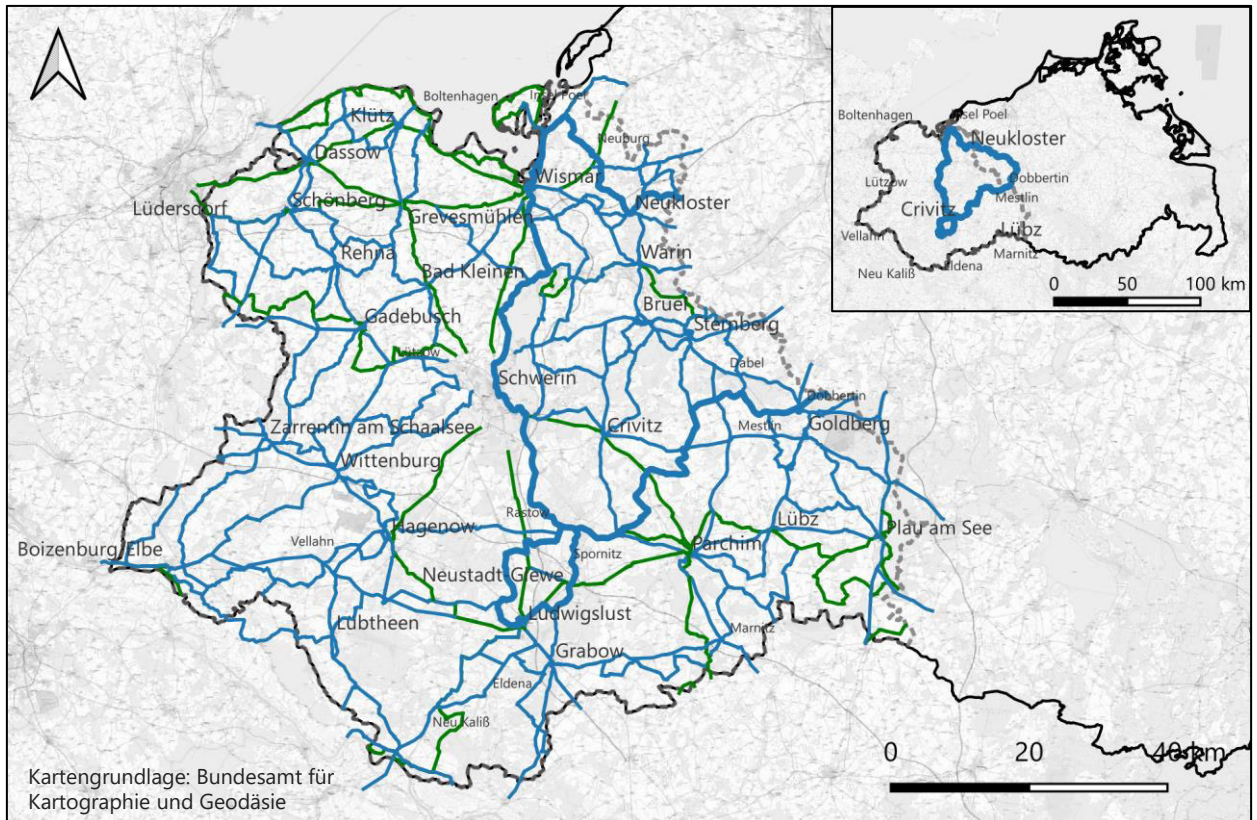
Kostenschätzung: € 10.500,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 3,00 m



7. Überregionale Radroute „Residenzstädte-Rundweg“



Die Steckbriefe dienen als Information zu den 11 Touristischen Radrouten (5 Radfernwege und 6 überregionale Radrouten), deren Trassen zumindest teilweise durch Westmecklenburg verlaufen (Ansicht große Karte). Auf der kleinen Karte ist zusätzlich der Streckenverlauf im gesamten Bundesland Mecklenburg-Vorpommern angegeben.

Im Rahmen der Bestandserfassung im Jahr 2020 wurden mittels standardisierter Bewertungskategorien Daten zum Ausbaustandard und -zustand erhoben. Dabei wurden neben den 11 Touristischen Radrouten auch 34 regional bedeutsame Routen sowie Trassen des Alltagsradverkehrs berücksichtigt. Bei Überlagerungen ist der höhere Ausbaustandard maßgeblich.

Der „**Residenzstädte-Rundweg**“ folgt auf fünf Etappen den Spuren der Herzöge von Mecklenburg zu den einstigen Residenzen.

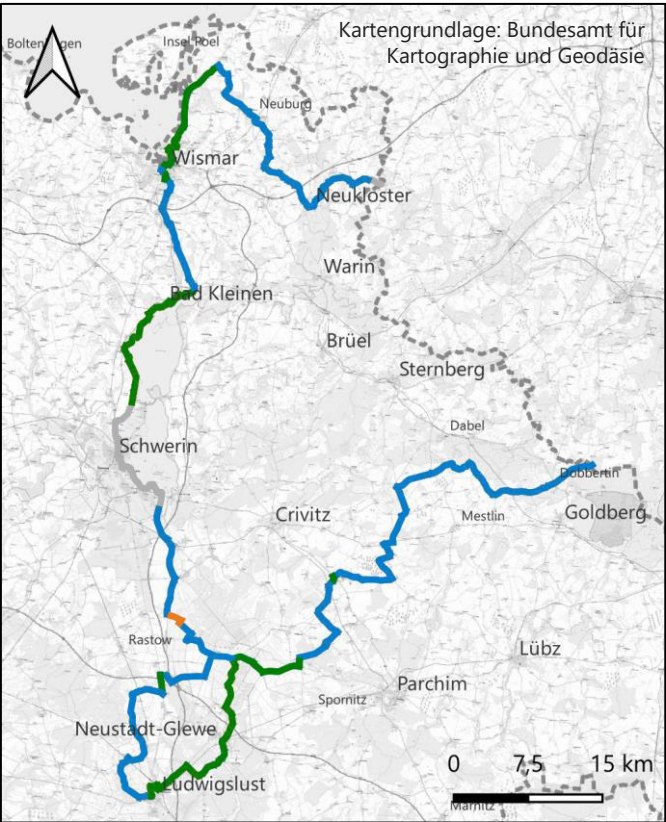
Besondere touristische Ziele sind dabei die Regierungspaläste, Sommersitze, Lust- und Jagdschlösschen der ehemaligen Herrscher, vom prunkvollen Residenzschloss Schwerin über das Barockschloss in Ludwigslust bis hin zur Namensgeberin des Landes Mecklenburg – der einstigen Michelenburg.

Quelle: Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern e.V.

Typ: Überregionale Radroute
Länge: 285 km gesamt
132 km Westmecklenburg



7. Überregionale Radroute „Residenzstädte-Rundweg“



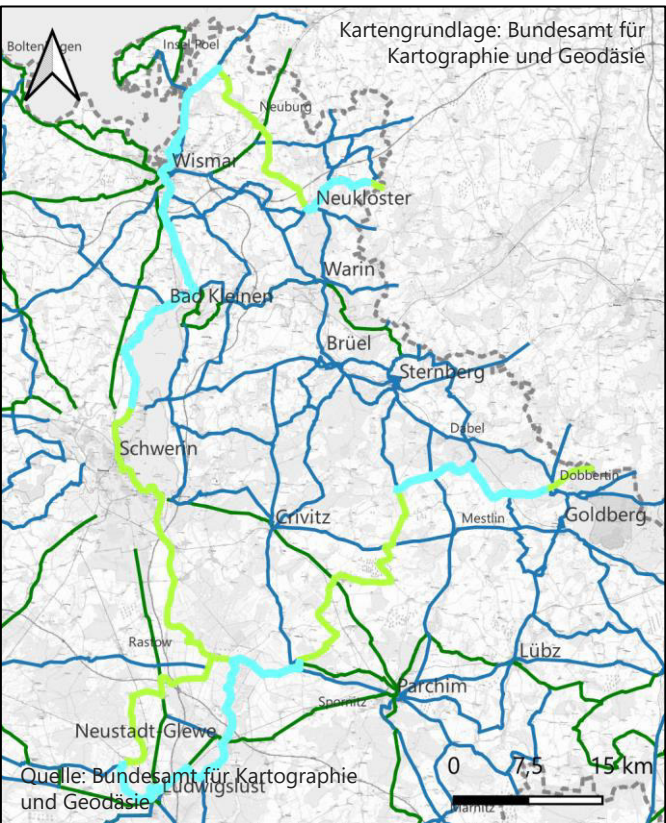
Netzzuordnung: Vorrang- und Basisrouten

Netzzuordnung: Basisroute

Dargestellt wird die Netzzuordnung der Trasse, auf der die touristische Route verläuft (einschließlich Überlagerungen mit Vorrangrouten des touristischen und des Alltagsradverkehrs).

Bei Überlagerungen mit Vorrangrouten (Alltag oder touristisch) ist auf diesen Streckenabschnitten der höhere Ausbaustandard vorzuziehen.

	Vorrangroute
	Basisroute
	Keine Netzzuordnung
	Wegeführung/nicht erhoben



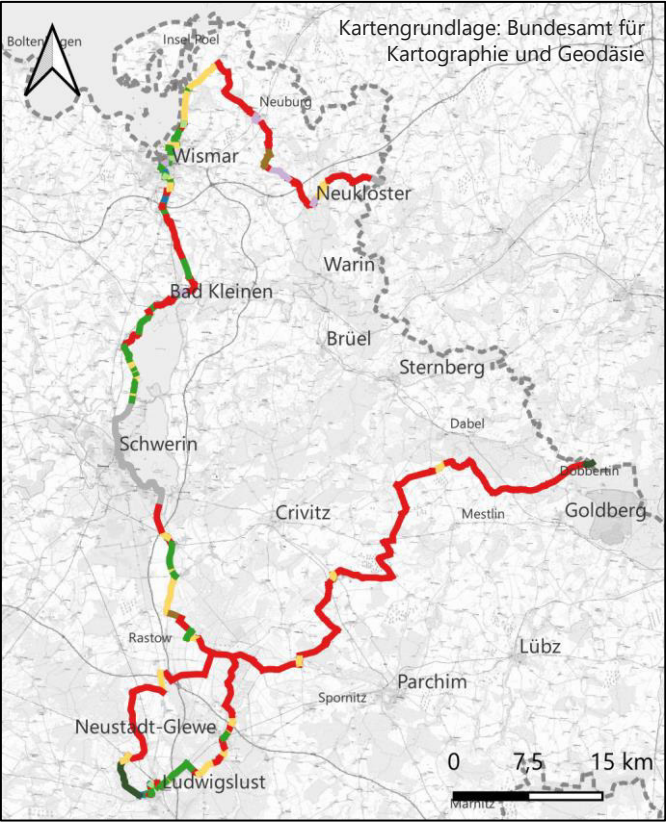
Verortung der Route im umliegenden Netz

Dargestellt werden trassengleiche Führungen (Routenüberlagerungen) mit anderen Routen des touristischen und des Alltagsradverkehrs.

Zusätzlich werden die umliegenden Radrouten zur Verortung im Gesamtnetz gezeigt, um die Findung alternativer Trassenführungen (aufgrund eines unzureichenden Ausbaustandards / -zustands oder zu Entflechtungszwecken) zu erleichtern.

	Wegeführung
	Routenüberlagerungen
	Vorrangroute (Gesamtnetz)
	Basisroute (Gesamtnetz)

7. Überregionale Radroute „Residenzstädte-Rundweg“

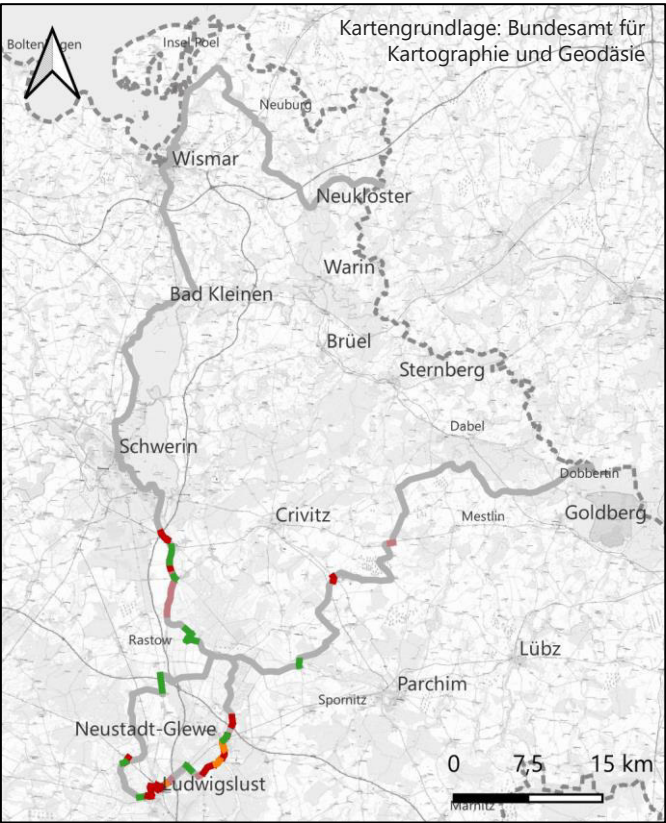


Führungsform

Dargestellt wird die Führung des Radverkehrs auf dem Weg, auf dem die Touristische Route verläuft.

Dabei werden die nachstehenden 10 Kategorien unterschieden:

	eigenständiger Radweg
	Gemeinsamer Geh-/Radweg
	Getrennter Geh-/Radweg
	Straßenbegleitender Radweg
	Straßennutzung
	sonstiges
	Fahrradstraße
	Wegeführung/nicht erhoben
	Landwirtschaftlicher Weg
	Forstweg/Waldweg



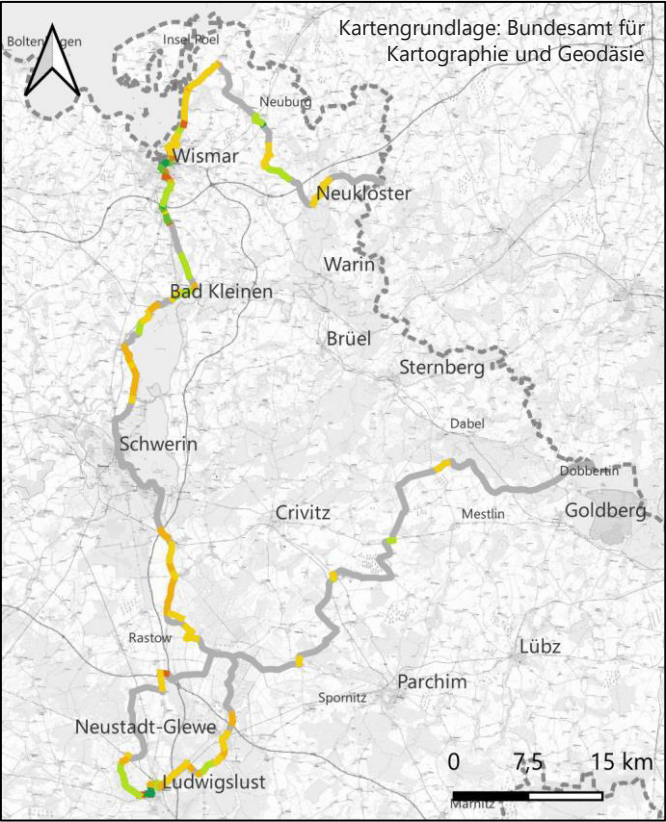
Benutzungspflicht

Dargestellt werden die Angaben zur Benutzungspflicht des Weges, auf dem die Touristische Route verläuft.

Dabei werden die nachfolgenden 8 Kategorien unterschieden:

	eigenständiger Radweg
	Gemeinsamer Geh-/Radweg
	Getrennter Geh-/Radweg
	Gehweg, Radfahrer frei
	Keine Angaben zur Benutzungspflicht herleitbar
	Ohne Benutzungspflicht, Schild fehlt
	Fahrradstraße
	Wegeführung/nicht erhoben

7. Überregionale Radroute „Residenzstädte-Rundweg“

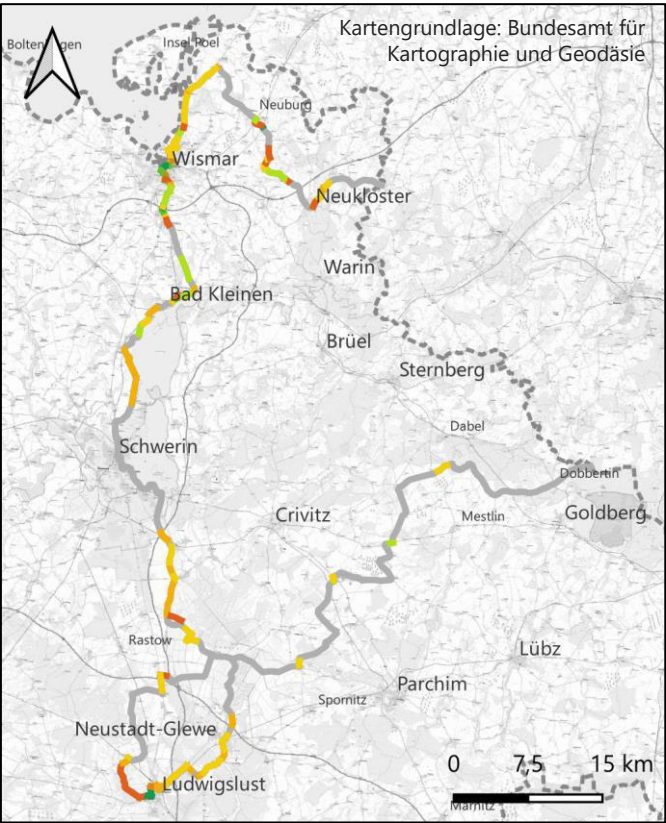


Wegebreite (baulich)

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



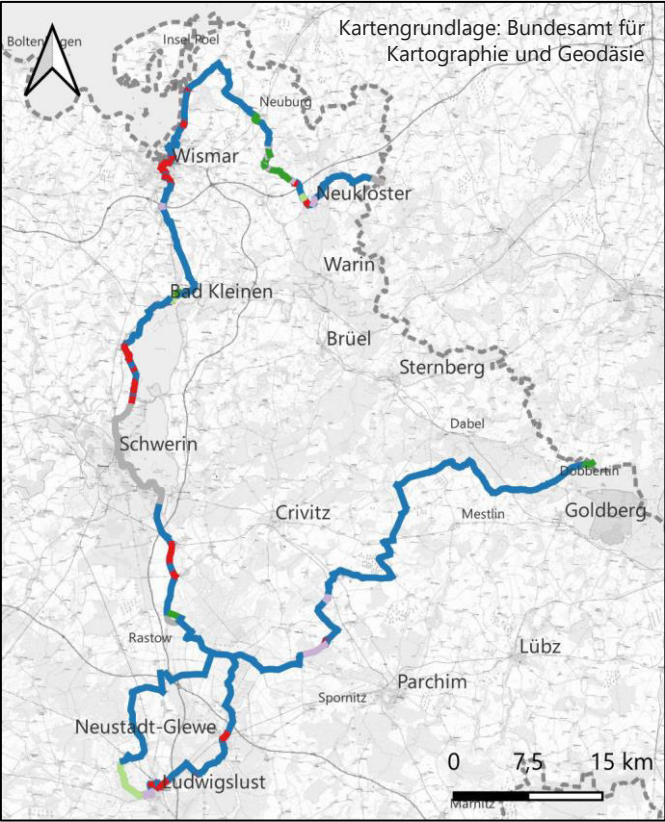
Wegebreite (nutzbar)

Dargestellt wird die tatsächlich nutzbare Breite des Weges, auf dem die Touristische Route verläuft. Die nutzbare Breite kann durch Hindernisse, Bewuchs etc. von der baulichen Breite abweichen.

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

7. Überregionale Radroute „Residenzstädte-Rundweg“

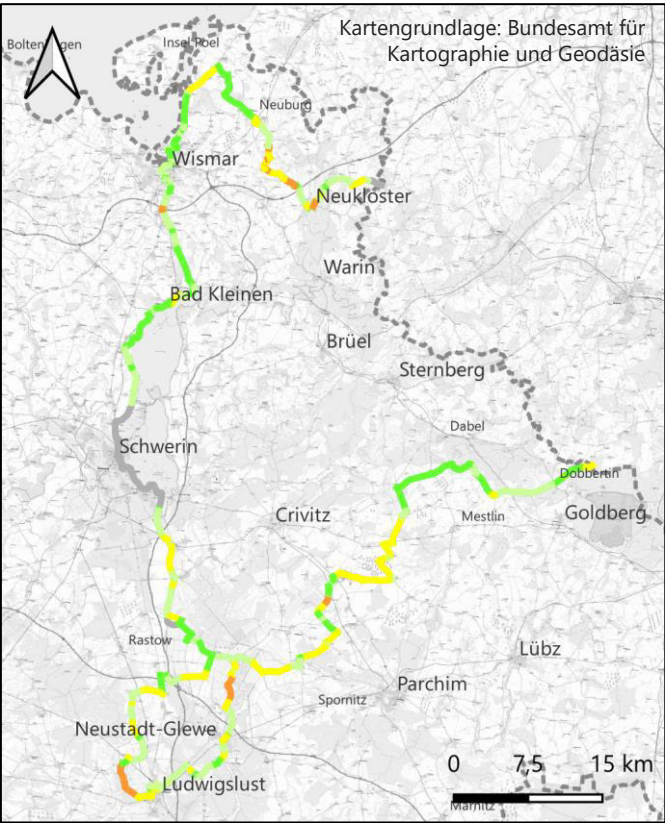


Wegeoberfläche

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

Dabei werden die 7 nachstehenden Kategorien unterschieden:

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



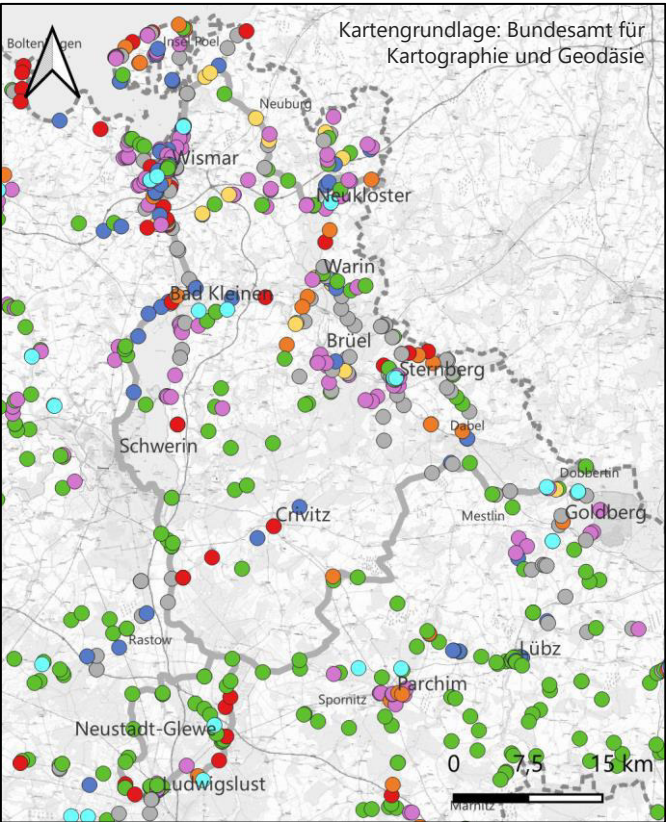
Befahrbarkeit

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

Dabei werden die nachstehenden 6 Kategorien unterschieden:

	sehr gut
	gut
	mäßig
	schlecht
	Unbefahrbar
	Wegeführung/nicht erhoben

7. Überregionale Radroute „Residenzstädte-Rundweg“

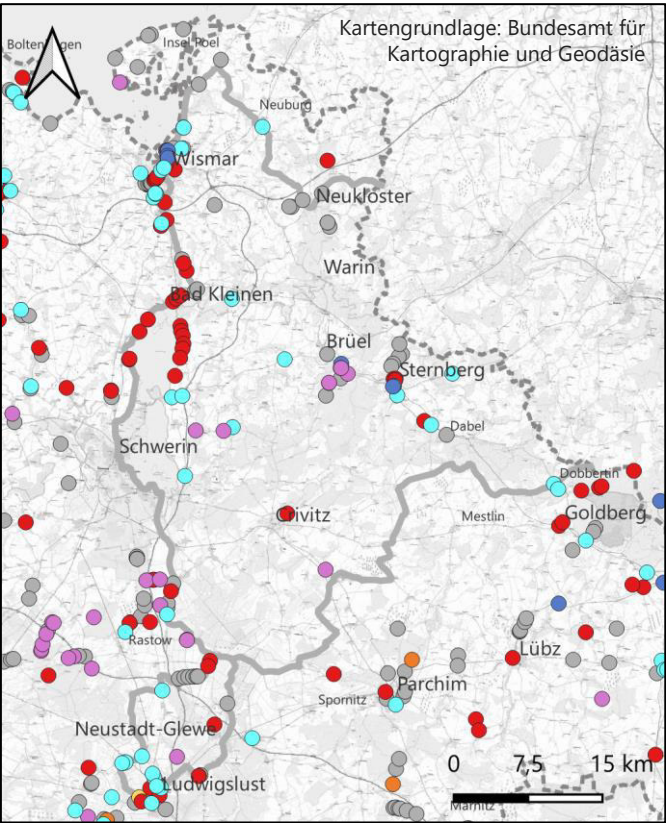


Unklare Wegeführung und Wegweisungsmängel

Dargestellt werden unklare Wegeführungen und Mängel an der Wegweisung auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 8 nachstehenden Elemente unterschieden:

	Mangel an Schild/Pfosten
	Falsche Richtung ausgeschildert
	Falscher Schilderstandort
	Vandalismus an Schild/Pfosten
	Fehlender Schilderstandort
	Auffälligkeiten an der amtlichen Beschilderung
	Unklare Wegeführung
	sonstiges



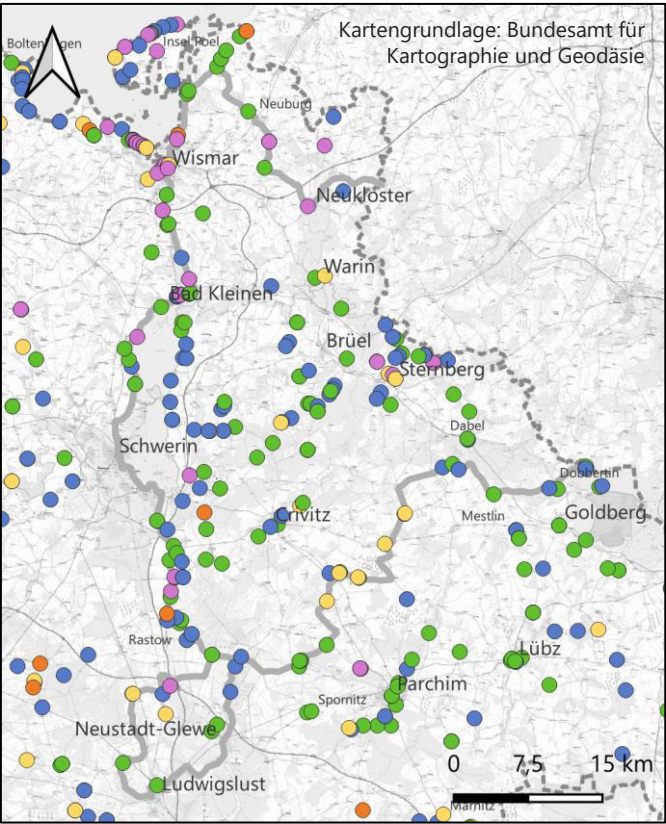
Eng- und Gefahrenstellen

Dargestellt werden Eng- und Gefahrenstellen auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 8 nachstehenden Elemente unterschieden:

	Poller < 1,3 m Durchfahrtsbreite
	Poller < 1,5 m Durchfahrtsbreite
	Umlaufschranke < 1,5 m Durchfahrtsbreite
	Sonstige Engstelle
	Sonstige Gefahrenstelle
	Unsichere Querung an Bahngleisen
	Unsichere Straßenquerung
	Oberflächenmangel

7. Überregionale Radroute „Residenzstädte-Rundweg“

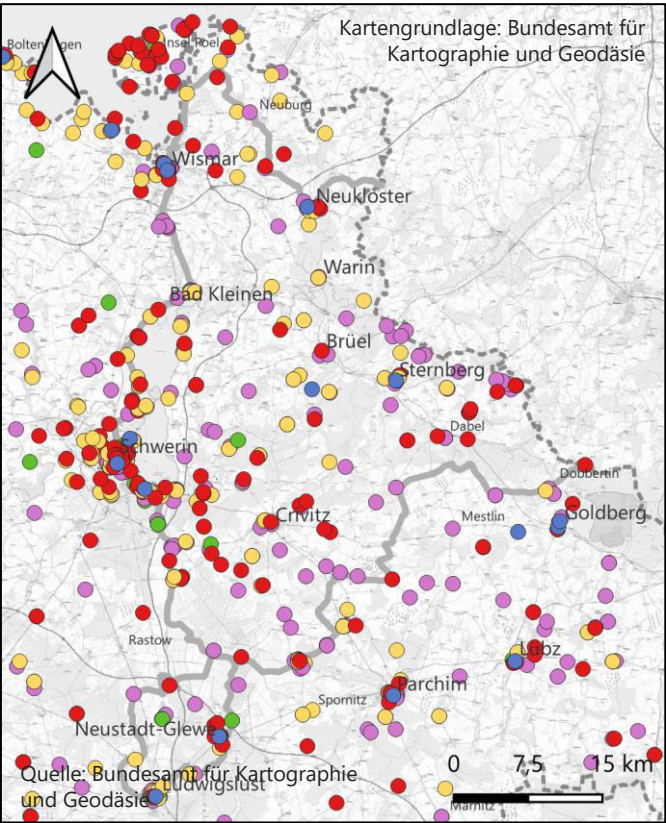


Touristische Begleitinfrastruktur

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

Dabei werden die 7 nachstehenden Elemente unterschieden:

	Infotafeln
	Spielflächen
	Schutzhütten
	Infrastruktur für Fahrrad-E-Mobilität, Schlauchomat
	Abstellanlagen für Fahrräder
	Rastplätze
	Sonstiges



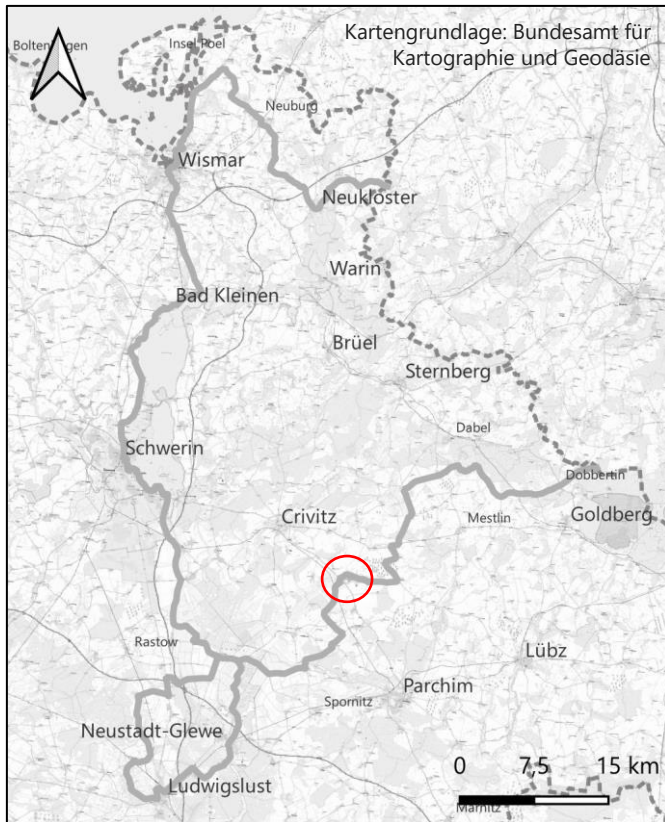
POI touristisch

Dargestellt werden verschiedene touristisch interessante Orte (Points of Interest, POI) auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 5 nachstehenden Elemente unterschieden:

	Gastronomie
	Übernachtung
	Freizeit
	Sehenswürdigkeiten
	Information

7. Überregionale Radroute „Residenzstädte-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: B321 zwischen Friedrichsruhe und Lindenstraße

Länge: ca. 330 m

Führung: straßenbegleitender Radweg, k.A. zur Benutzungspflicht herleitbar

Befahrbarkeit: gut / sehr gut

Bauliche Breite: 210 cm

Nutzbare Breite: 210 cm

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Vorrangroute

Touristisch: Basisroute

Lage: außerorts

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 70.950,-

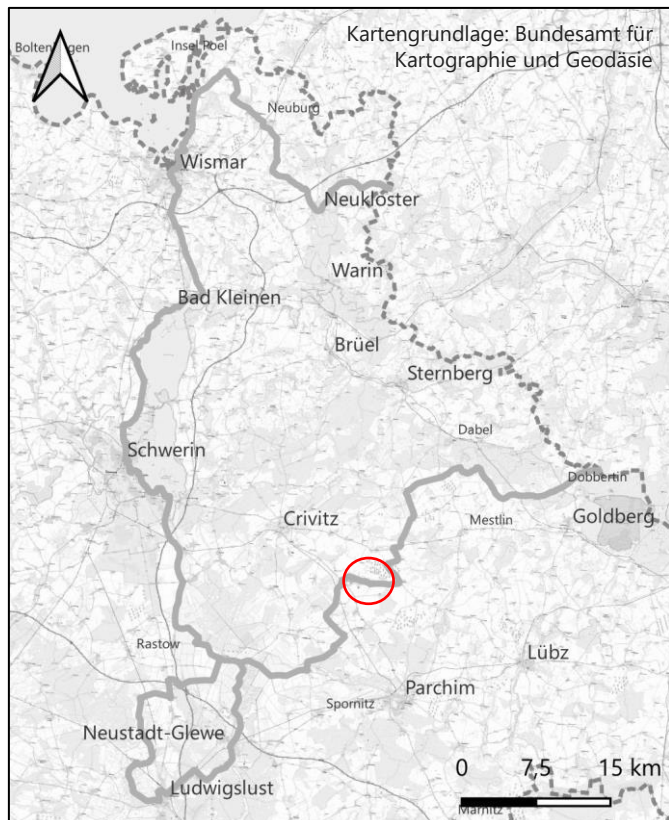
Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 3,50 m

Verkehrsrechtliche Anordnung (amtliche Beschilderung) überprüfen



7. Überregionale Radroute „Residenzstädte-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: B321 / Hauptstr. in Friedrichsruhe

Länge: ca. 120 m

Führung: Gemeinsamer Geh- und Radweg, Einrichtungsverkehr

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: 300 cm

Nutzbare Breite: 300 cm

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Vorrangroute

Touristisch: Basisroute

Lage: außerorts

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 9.100,-

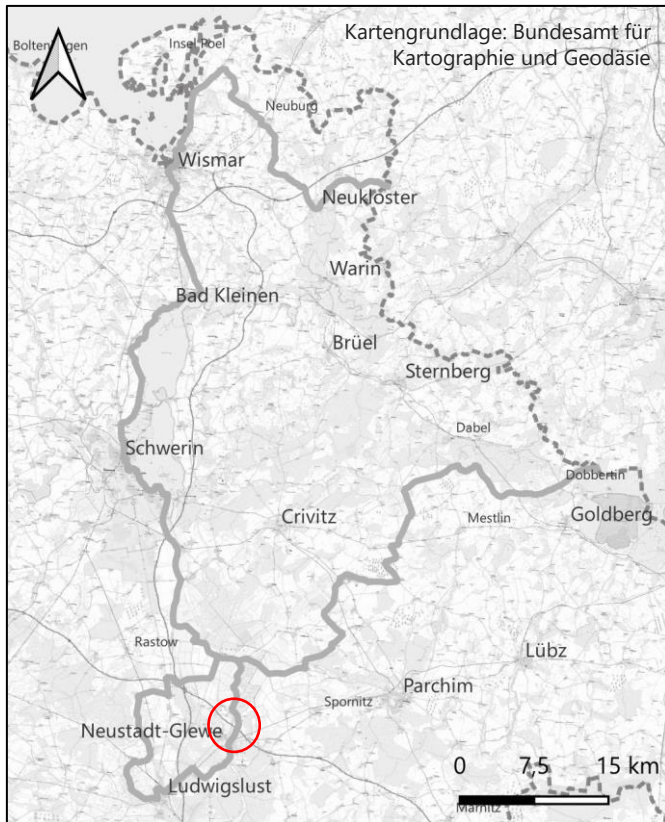
Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 3,50 m

Verkehrsrechtliche Anordnung (amtliche Beschilderung) überprüfen



7. Überregionale Radroute „Residenzstädte-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: K27 / Neuhöfer Str. in Neustadt-Glewe

Länge: ca. 450 m

Führung: Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr

Befahrbarkeit: mäßig

Bauliche Breite: 250 cm

Nutzbare Breite: 250 cm

Wegoberfläche: Pflaster

Alltagsnetz: Vorrangroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: innerorts

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 72.500,-

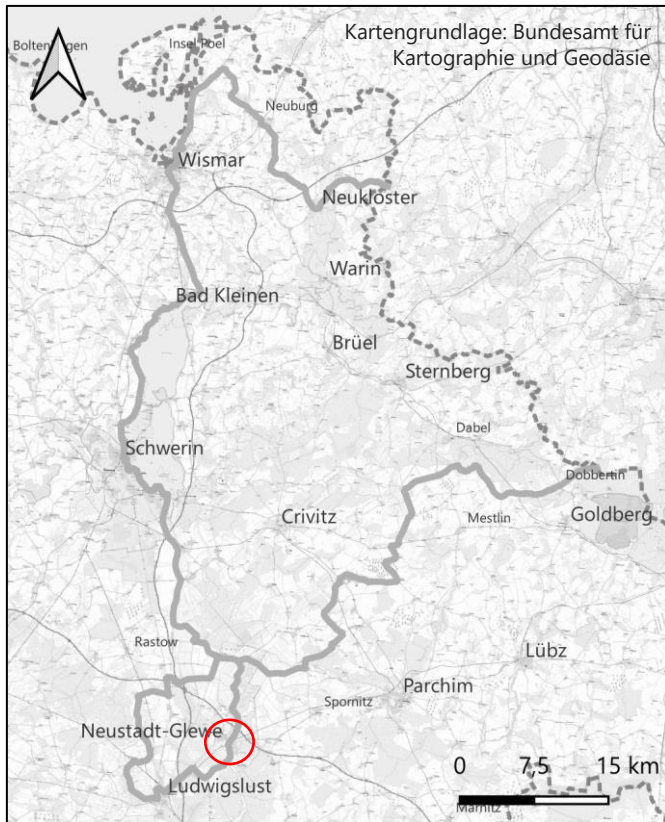
Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 3,50 m

Oberflächenverbesserung



7. Überregionale Radroute „Residenzstädte-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: K38 / Wabeler Str.,
Brauereistr., Laascher Str.
in Neustadt-Glewe

Länge: ca. 1.100 m

Führung: Fahrbahn / Gehweg
- RV frei

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: 230 cm

Nutzbare Breite: 230 cm

Wegoberfläche: Beton (Guß und
Platten)

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: innerorts

Priorität: hoch

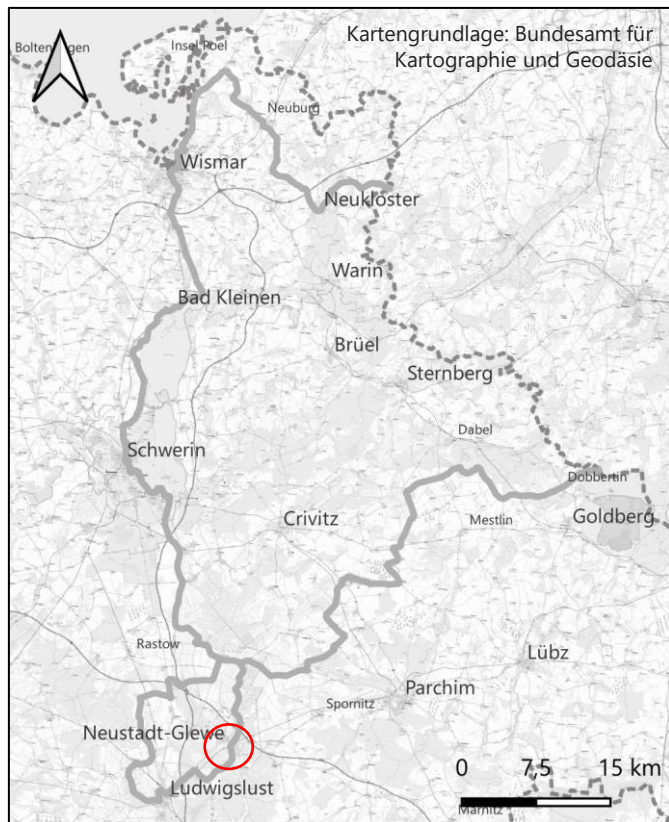
Kostenschätzung: € 203.500,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau des Gehwegs auf 3,50 m Breite und Einrichtung eines gemeinsamen Geh-/Radwegs



7. Überregionale Radroute „Residenzstädte-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: K38 / Laascher Str.
zwischen Neustadt-
Glewe und Klein-Laasch

Länge: ca. 900 m

Führung: straßenbegleitender
Radweg

Befahrbarkeit: mäßig

Bauliche Breite: 200 cm

Nutzbare Breite: 180 cm

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: außerorts

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 202.900,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

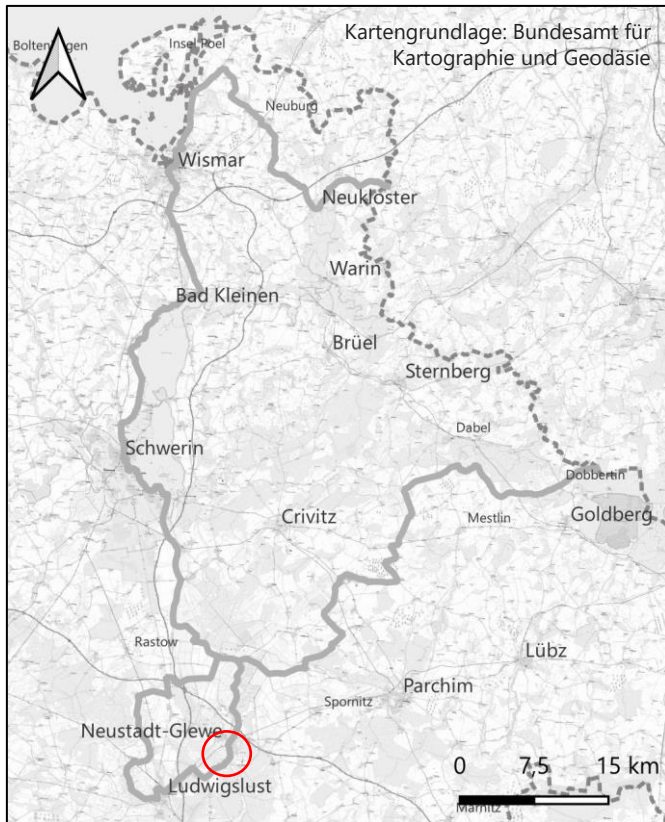
Ausbau auf 3,50 m Breite

Oberflächenverbesserung

Regelmäßiger Grünschnitt



7. Überregionale Radroute „Residenzstädte-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: K38 / Laascher Str. / Hauptstraße durch Klein-Laasch

Länge: ca. 1.100 m

Führung: Fahrbahn / Gehweg
- RV frei

Befahrbarkeit: gut / sehr gut

Bauliche Breite: 230 cm

Nutzbare Breite: 230 cm

Wegoberfläche: Asphalt, Pflaster

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: außerorts

Geschwindigkeit: 50 bzw. 100 km/h

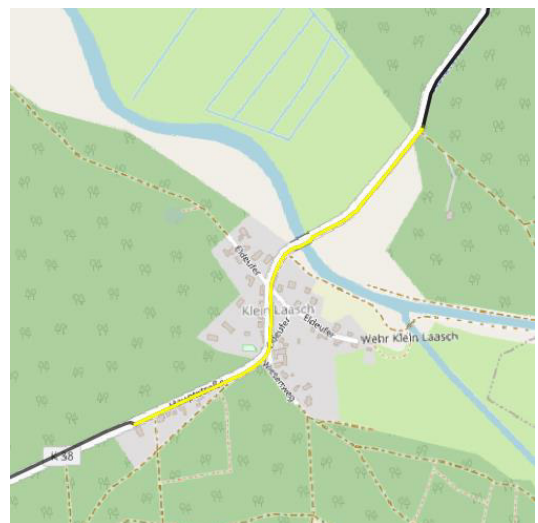
Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 198.000,-

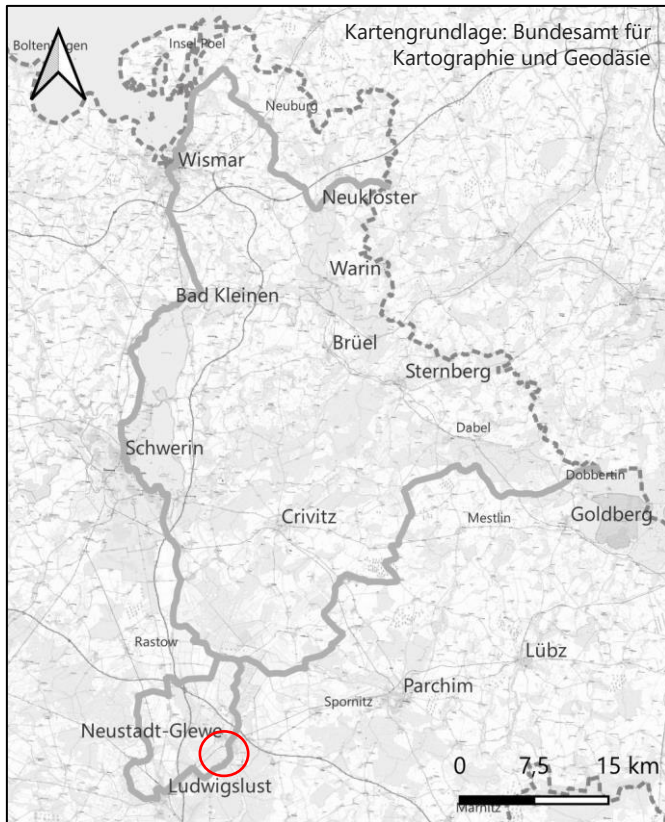
Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau des Gehwegs auf 3,50 m Breite

Einrichtung eines gemeinsamen Geh-/Radwegs



7. Überregionale Radroute „Residenzstädte-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: K38 / Hauptstr. zwischen Klein-Laasch und Groß-Laasch

Länge: ca. 1.500 m

Führung: straßenbegleitender Radweg, Zweirichtungsverkehr

Befahrbarkeit: mäßig / gut

Bauliche Breite: 260 cm

Nutzbare Breite: 250 cm

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: außerorts

Priorität: hoch / mittel

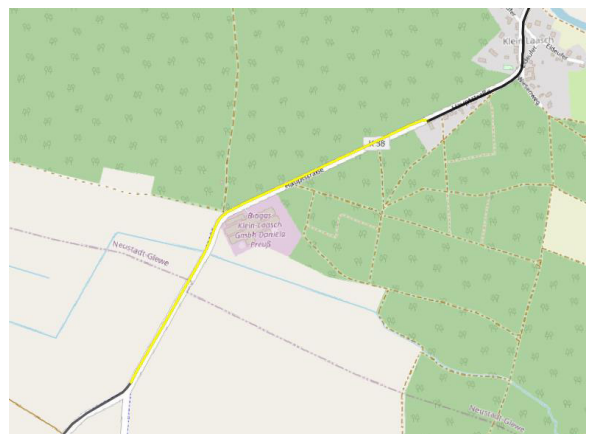
Kostenschätzung: € 241.500,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

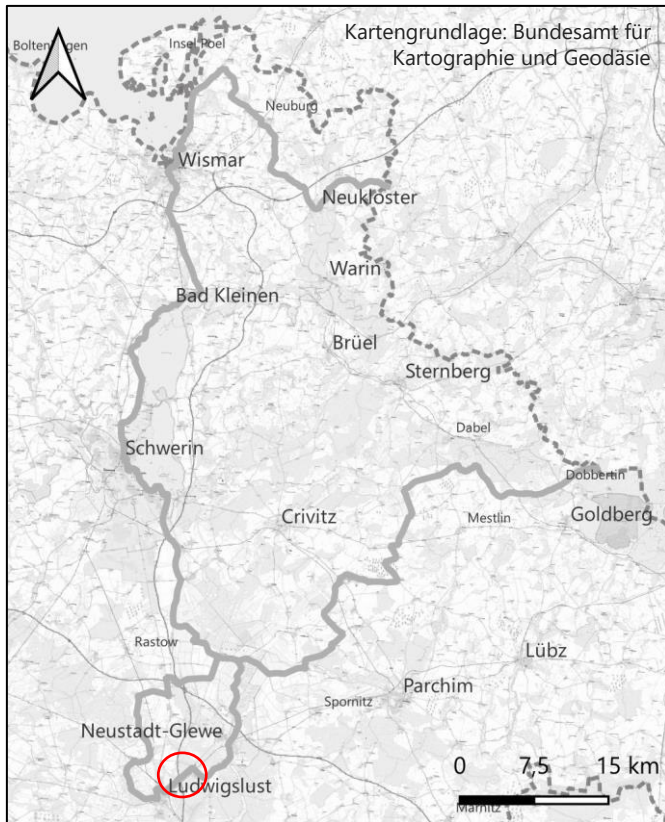
Oberflächenverbesserung

Verkehrsrechtliche Anordnung (amtliche Beschilderung) überprüfen

Regelmäßiger Grünschnitt



7. Überregionale Radroute „Residenzstädte-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: L073 / Neustädter Str. kurz vor Ludwigslust

Länge: ca. 570 m

Führung: straßenbegleitender Radweg

Befahrbarkeit: mäßig bis gut

Bauliche Breite: 250 / 220 cm

Nutzbare Breite: 250 / 190 cm

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Vorrangroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: außerorts

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 105.000,-

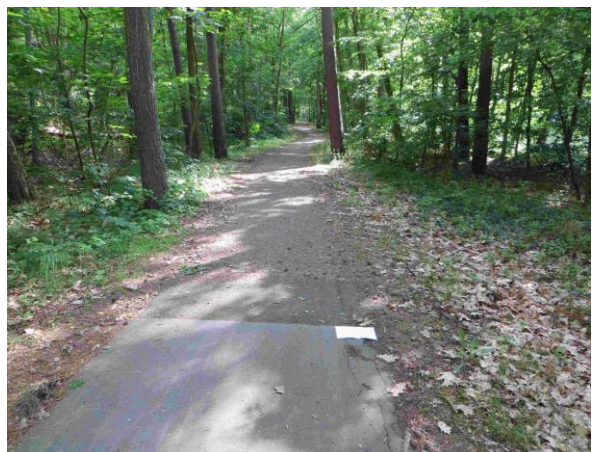
Vorgeschlagene Maßnahmen

Oberflächenverbesserung

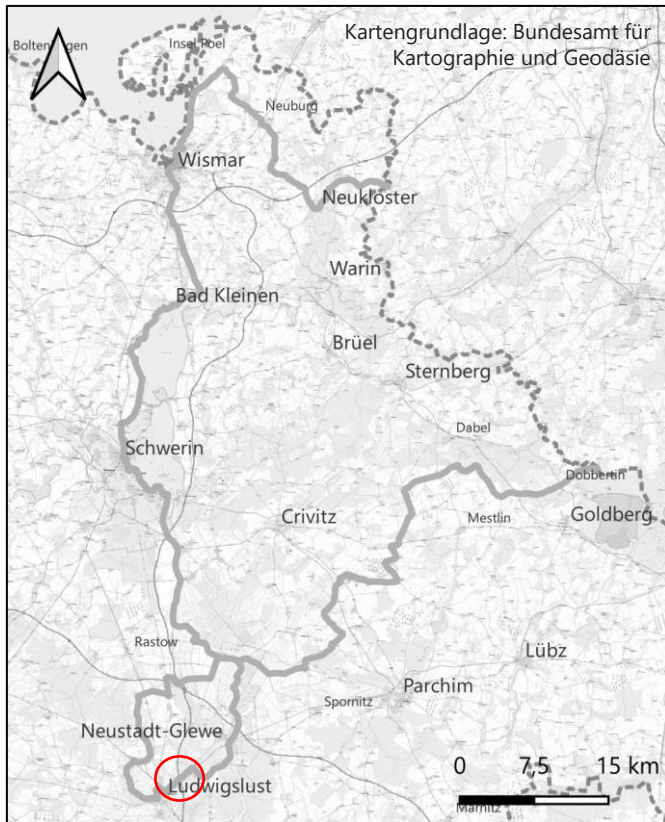
Ausbau auf eine Breite von 3,50 m

Benutzungspflicht anordnen

Verkehrsrechtliche Anordnung(amtliche Beschilderung) überprüfen



7. Überregionale Radroute „Residenzstädte-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort:	Neustädter Str. in Ludwigslust
Länge:	ca. 730 m
Führung:	straßenbegleitender Radweg
Befahrbarkeit:	mäßig / gut
Bauliche Breite:	220 - 250 cm
Nutzbare Breite:	190 - 250 cm
Wegoberfläche:	Asphalt
Alltagsnetz:	Vorrangroute
Touristisch:	Vorrangroute
Lage:	innerorts
Priorität:	hoch
Kostenschätzung:	€ 93.900,-

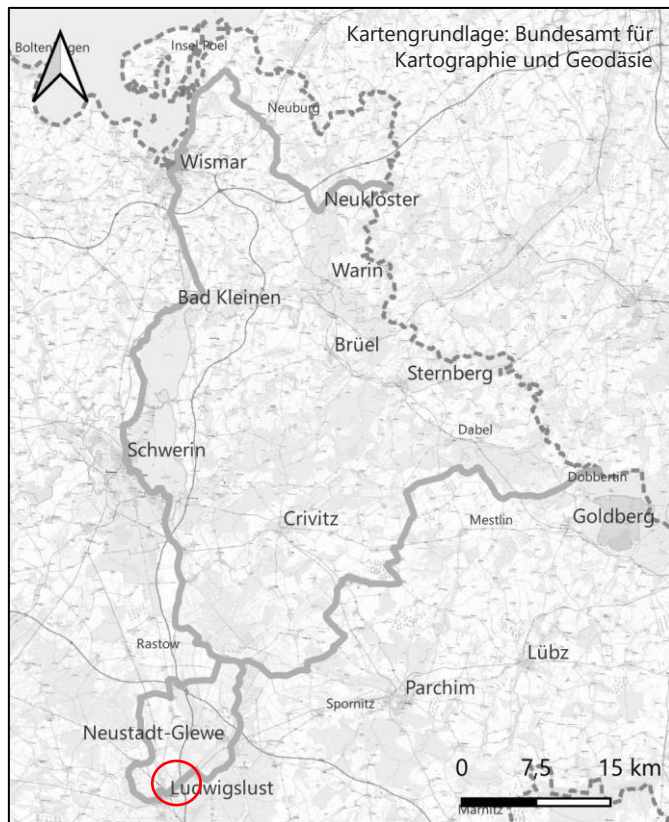
Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 3,00 m

Führungsform ändern: Gemeinsamer Geh-/Radweg einseitig



7. Überregionale Radroute „Residenzstädte-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Neustädter Str. / Paschenstr. / Wöbbeliner Str. in Ludwigslust

Länge: ca. 150 m

Führung: Getrennter Geh- und Radweg

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: 205 cm

Nutzbare Breite: 205 cm

Wegoberfläche: Pflaster

Alltagsnetz: Vorrangroute

Touristisch: Vorrangroute

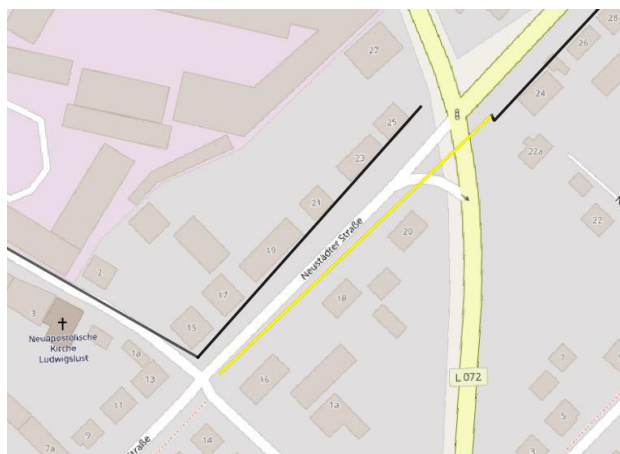
Lage: innerorts

Priorität: hoch

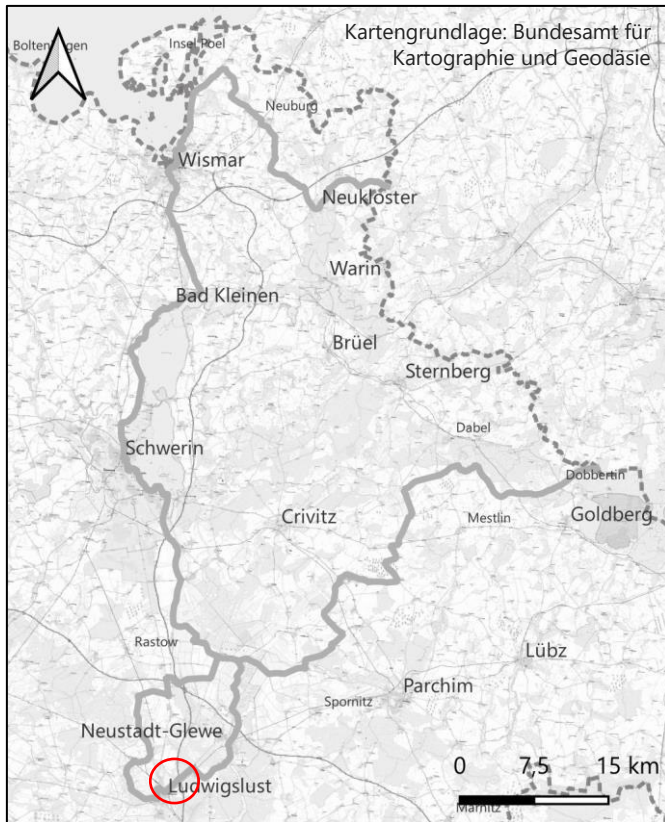
Kostenschätzung: € 10.100,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 2,50 m



7. Überregionale Radroute „Residenzstädte-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Neustädter Str. / Paschenstr. / Wöbbeliner Str. in Ludwigslust

Länge: ca. 150 m

Führung: Fahrbahn / Gehweg
- RV frei

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: 177 cm

Nutzbare Breite: 165 cm

Wegoberfläche: Pflaster

Alltagsnetz: Vorrangroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: innerorts

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 72.600,-

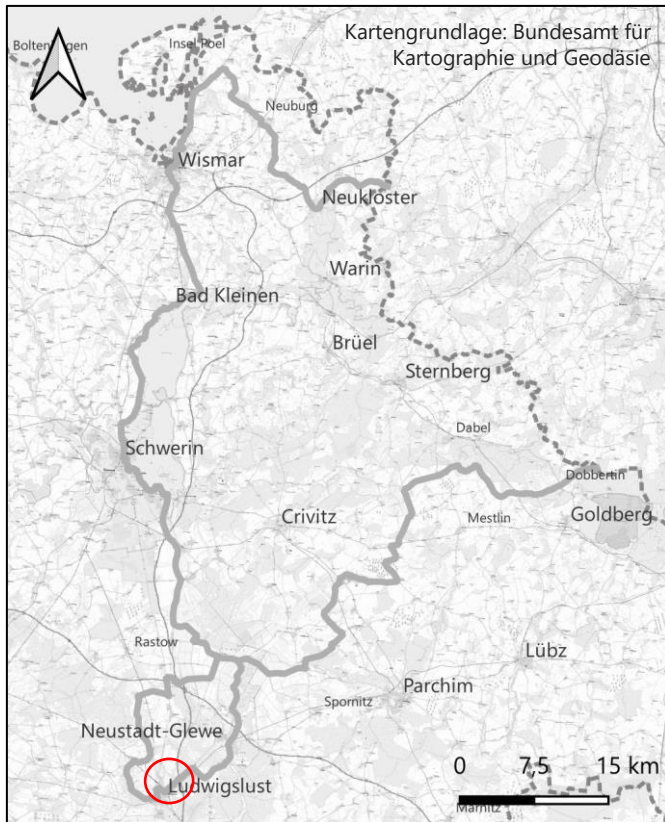
Vorgeschlagene Maßnahmen

Führungsform ändern: Getrennter Geh-/Radweg einseitig

Ausbau auf eine Breite von 2,50 m



7. Überregionale Radroute „Residenzstädte-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Bahnhofstr. in Ludwigslust

Länge: ca. 450 m

Führung: straßenbegleitender Radweg

Befahrbarkeit: mäßig

Bauliche Breite: 260 cm

Nutzbare Breite: 190 cm

Wegoberfläche: Pflaster

Alltagsnetz: Vorrangroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: innerorts

Priorität: hoch

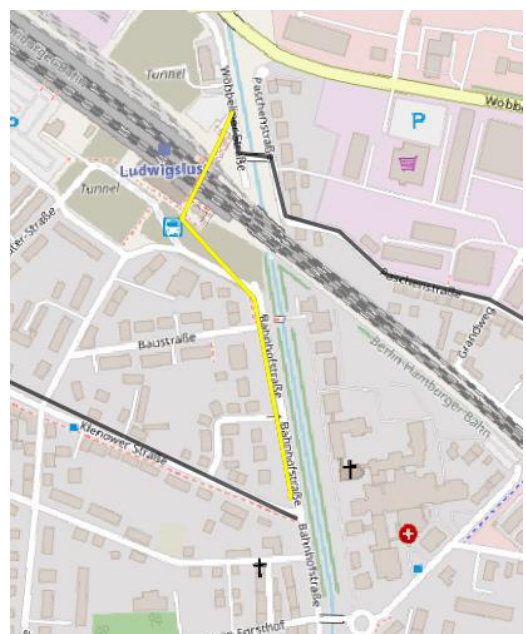
Kostenschätzung: € 60.700,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

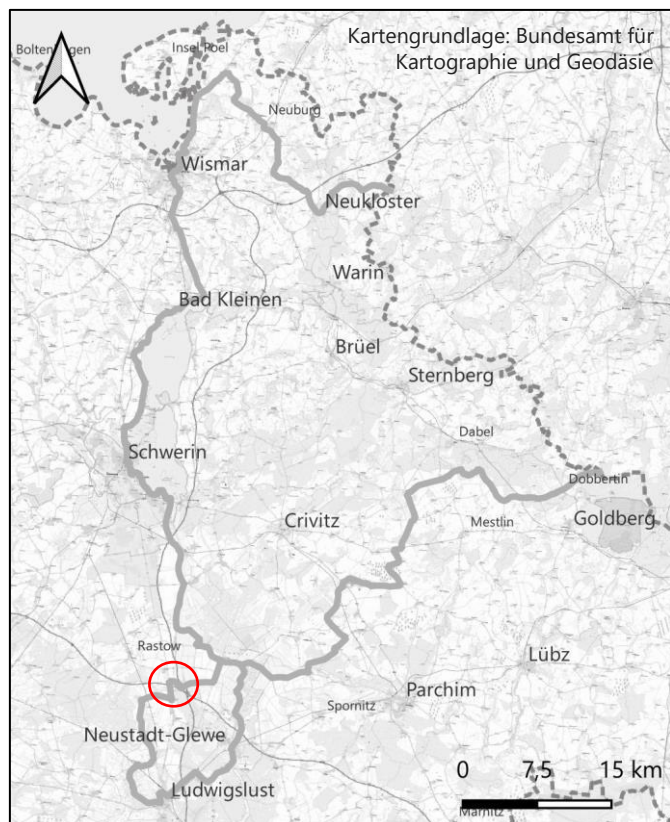
Verkehrsrechtliche Anordnung (amtliche Beschilderung) prüfen

Ausbau auf eine Breite von 3,50 m

Oberfläche verbessern



7. Überregionale Radroute „Residenzstädte-Rundweg“

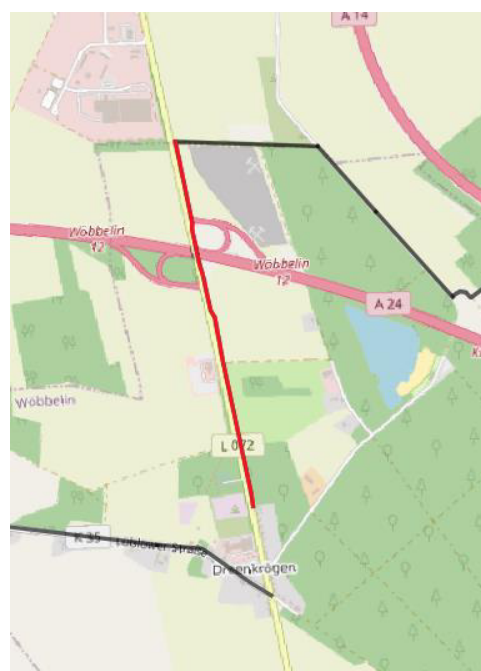


Bestandsdaten

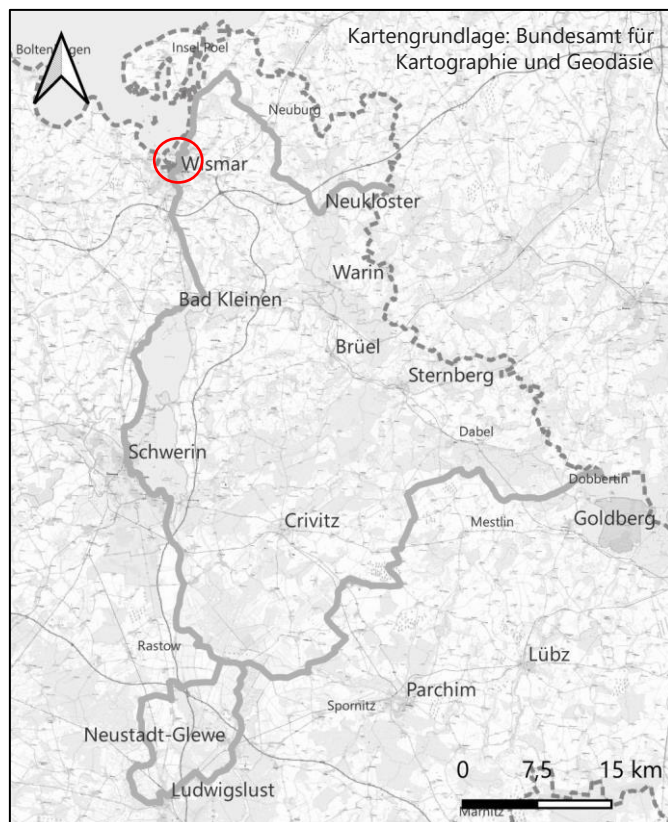
- Ort:** L072 zwischen Dreenkrögen und Fahrbinde
- Länge:** ca. 450 m
- Führung:** Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr
- Befahrbarkeit:** sehr gut
- Bauliche Breite:** 240 cm
- Nutzbare Breite:** 240 cm
- Wegoberfläche:** Asphalt
- Alltagsnetz:** Vorrangroute
- Touristisch:** Basisroute
- Lage:** außerorts
- Priorität:** hoch
- Kostenschätzung:** € 139.100,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 3,50 m



7. Überregionale Radroute „Residenzstädte-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Schweriner Str. / Überweg
Klußer Damm in Wismar

Länge: ca. 50 m

Führung: getrennter Geh- und
Radweg, Einrichtungs-
verkehr

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: 100 cm

Nutzbare Breite: 100 cm

Wegoberfläche: Pflaster, Asphalt

Alltagsnetz: Vorrangroute

Touristisch: Basisroute

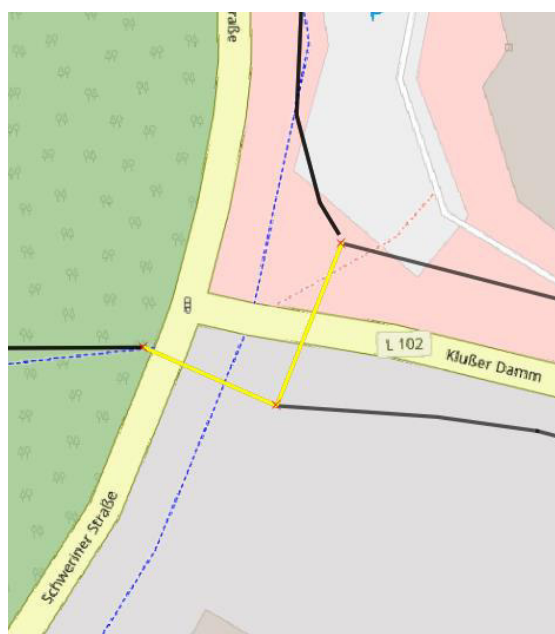
Lage: innerorts

Priorität: hoch

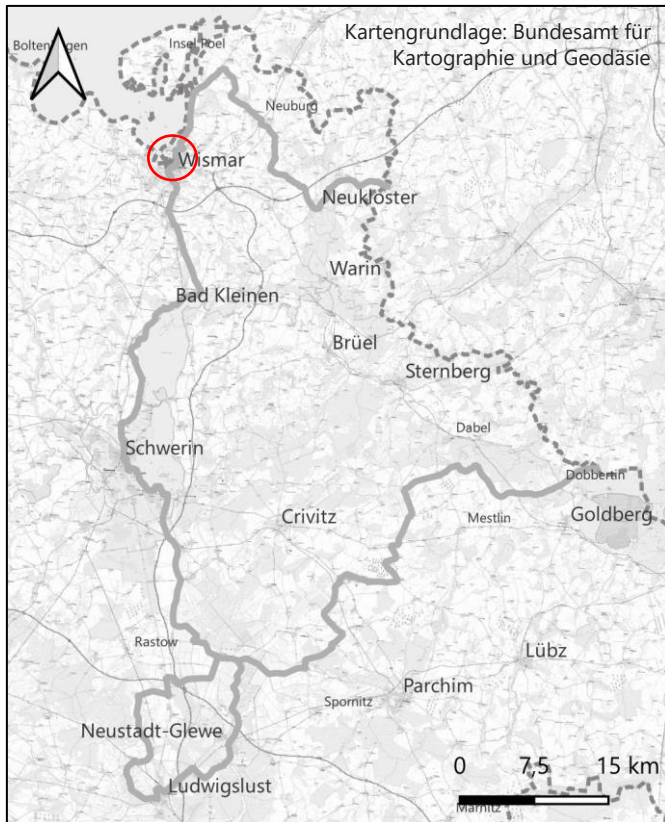
Kostenschätzung: € 150.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Kreuzung für Radverkehr ausbauen



7. Überregionale Radroute „Residenzstädte-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: L12 / Schweriner Str. in Wismar

Länge: ca. 270 m

Führung: getrennter Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: 110 cm

Nutzbare Breite: 110 cm

Wegoberfläche: Pflaster

Alltagsnetz: Vorrangroute

Touristisch: Basisroute

Lage: innerorts

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 96.500,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

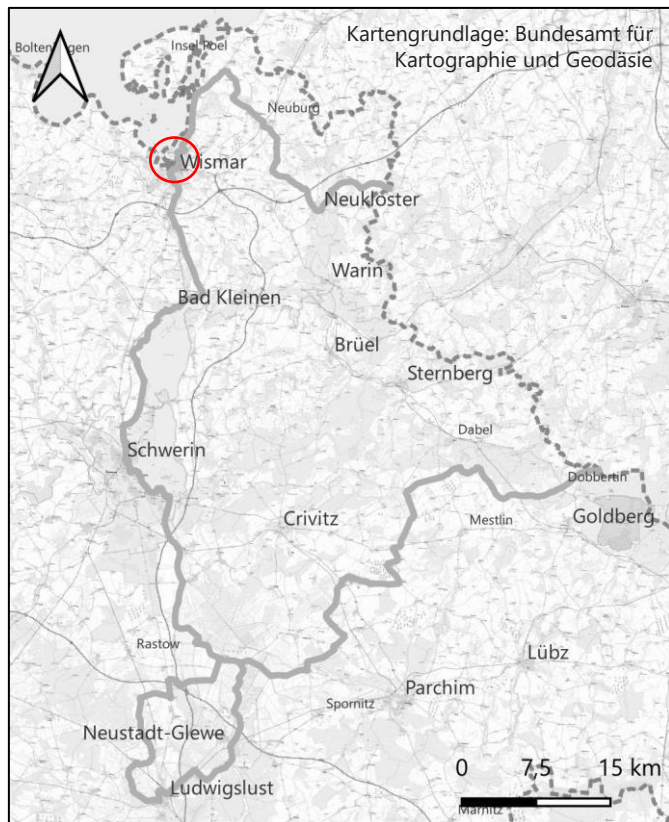
Ausbau auf eine Breite von 2,50 m

Oberflächenverbesserung

In Einrichtungsverkehr ändern



7. Überregionale Radroute „Residenzstädte-Rundweg“



Bestandsdaten

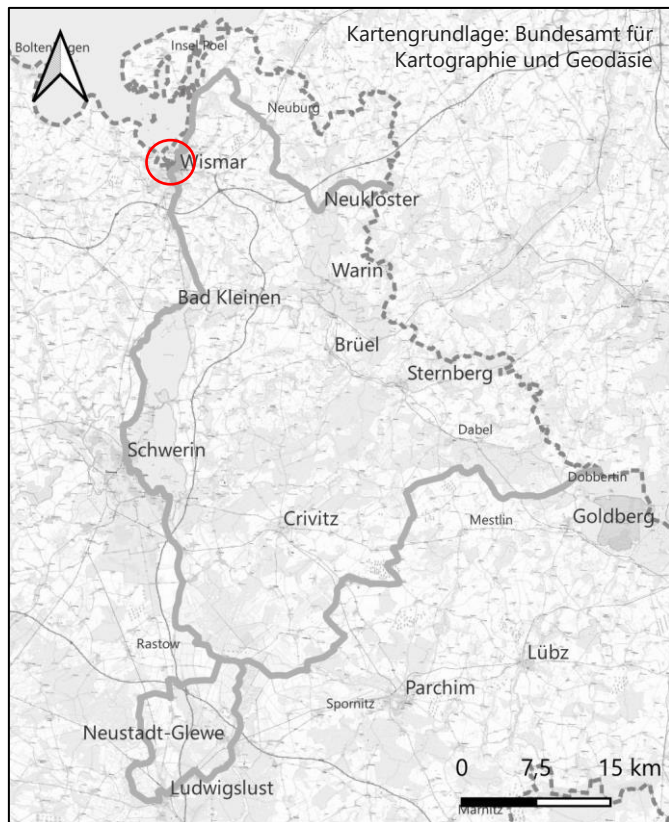
Ort:	L12 / Schweriner Str. in Wismar
Länge:	ca. 180 m
Führung:	eigenständiger Radweg, Einrichtungsverkehr
Befahrbarkeit:	gut
Bauliche Breite:	150 cm
Nutzbare Breite:	150 cm
Wegoberfläche:	Pflaster
Alltagsnetz:	Vorrangroute
Touristisch:	Basisroute
Lage:	innerorts
Priorität:	hoch
Kostenschätzung:	€ 54.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 2,50 m
Oberflächenverbesserung



7. Überregionale Radroute „Residenzstädte-Rundweg“



Bestandsdaten

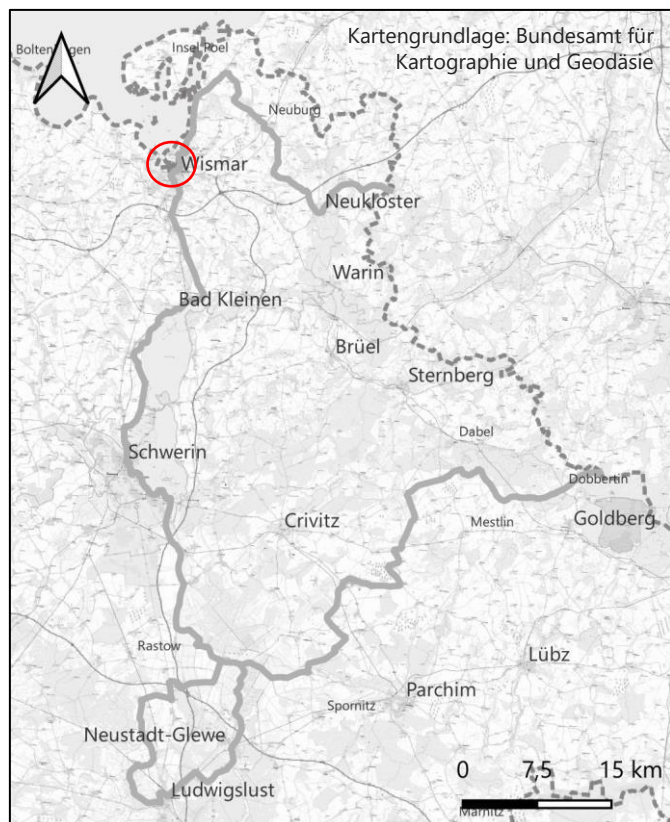
- Ort:** Im Dreweswäldchen in Wismar
- Länge:** ca. 50 m
- Führung:** Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr
- Befahrbarkeit:** sehr gut
- Bauliche Breite:** 200 cm
- Nutzbare Breite:** 200 cm
- Wegoberfläche:** Asphalt
- Alltagsnetz:** Vorrangroute
- Touristisch:** Basisroute
- Lage:** innerorts
- Priorität:** gering
- Kostenschätzung:** € 12.300,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 3,50 m



7. Überregionale Radroute „Residenzstädte-Rundweg“



Bestandsdaten

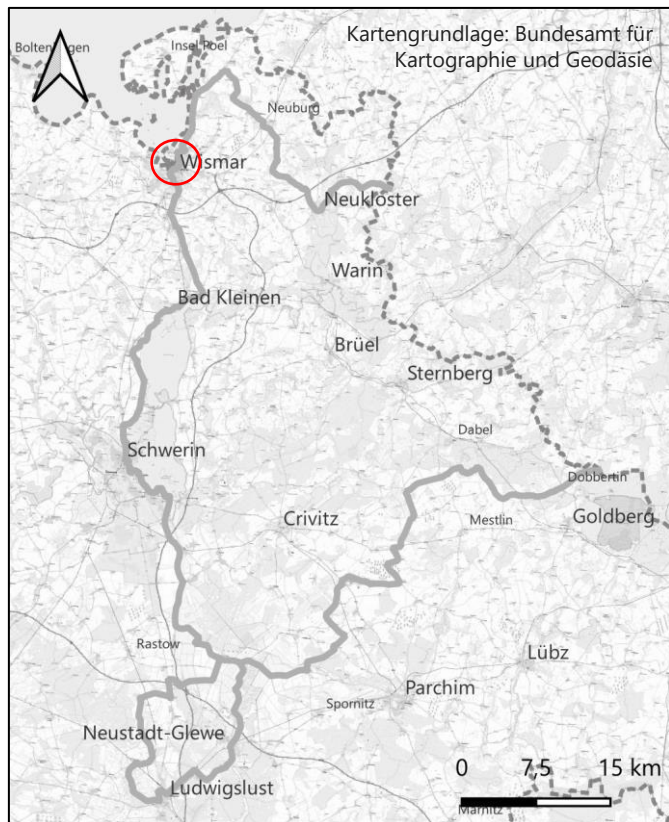
Ort:	Im Dreweswäldchen in Wismar
Länge:	ca. 180 m
Führung:	Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr
Befahrbarkeit:	sehr gut
Bauliche Breite:	310 cm
Nutzbare Breite:	310 cm
Wegoberfläche:	Asphalt
Alltagsnetz:	Vorrangroute
Touristisch:	Basisroute
Lage:	innerorts
Priorität:	gering
Kostenschätzung:	€v 10.900,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 3,50 m



7. Überregionale Radroute „Residenzstädte-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Schweriner Str. in Wismar

Länge: ca. 160 m

Führung: Getrennter Geh- und Radweg, straßenbegleitend

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: 100 cm

Nutzbare Breite: 100 cm

Wegoberfläche: Pflaster

Alltagsnetz: Vorrangroute

Touristisch: Basisroute

Lage: innerorts

Priorität: hoch

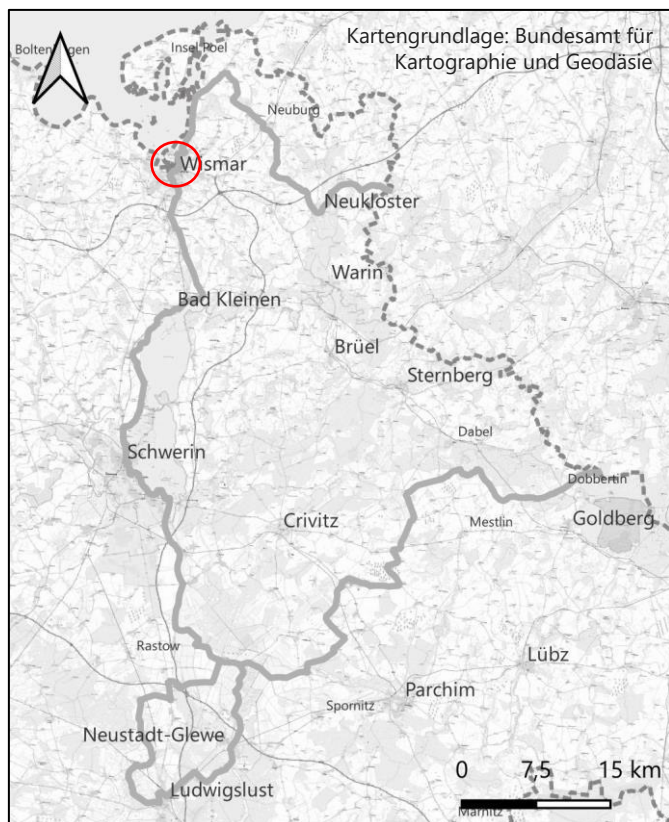
Kostenschätzung: € 35.400,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 2,50 m



7. Überregionale Radroute „Residenzstädte-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Schweriner Str. in Wismar

Länge: ca. 160 m

Führung: Getrennter Geh- und Radweg, straßenbegleitend

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: 160 cm

Nutzbare Breite: 160 cm

Wegoberfläche: Pflaster

Alltagsnetz: Vorrangroute

Touristisch: Basisroute

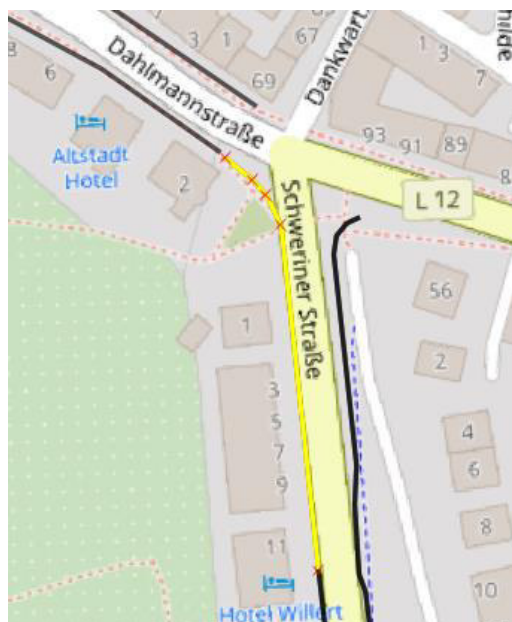
Lage: innerorts

Priorität: hoch

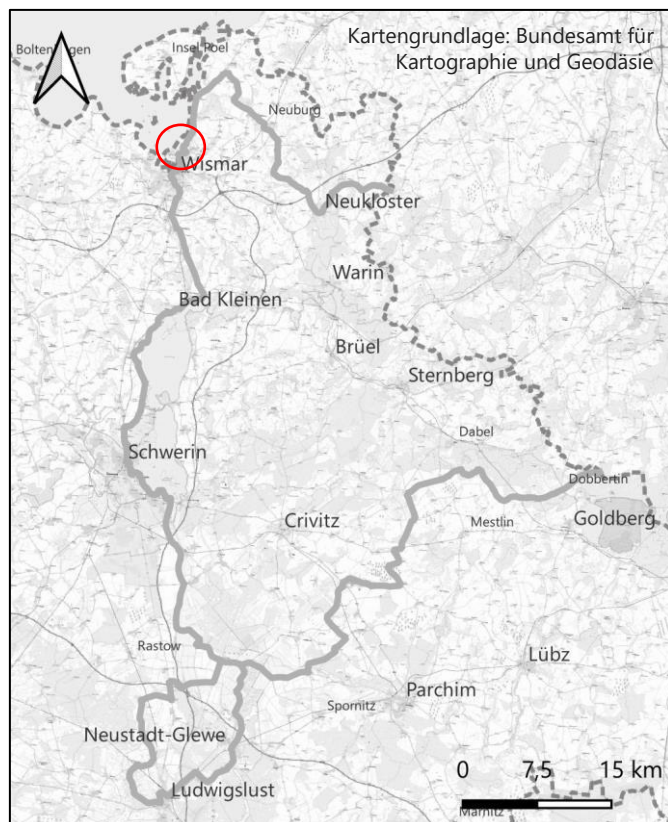
Kostenschätzung: € 19.500,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 2,50 m



7. Überregionale Radroute „Residenzstädte-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Poeler Str. in Wismar

Länge: ca. 300 m

Führung: k.A.

Befahrbarkeit: sehr gut

Bauliche Breite: 300 cm

Nutzbare Breite: 300 cm

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

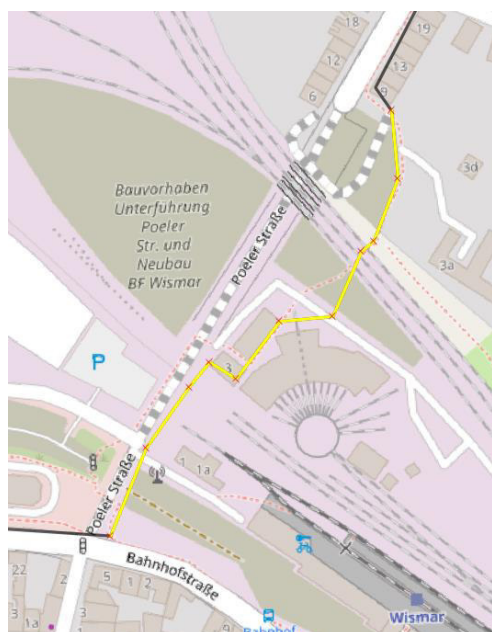
Lage: innerorts

Priorität: hoch

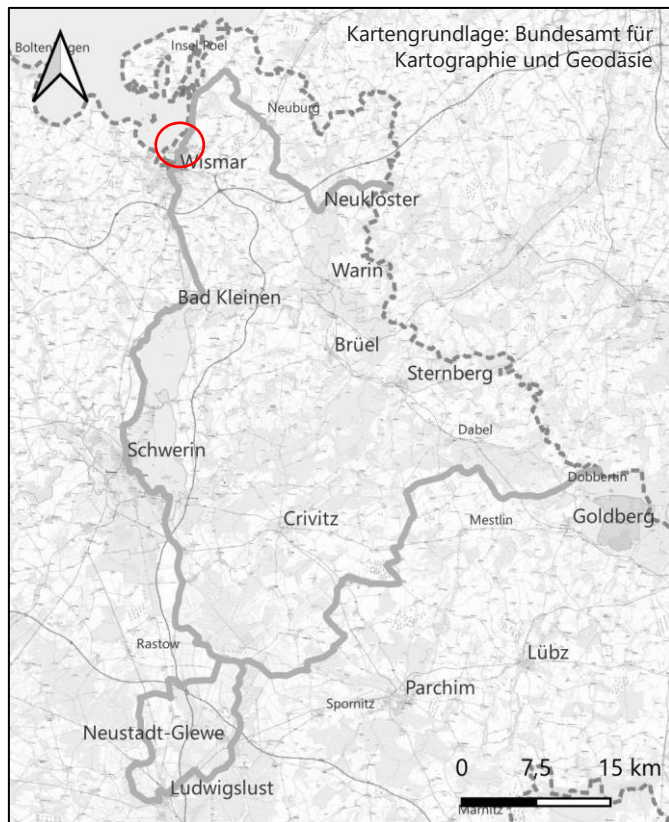
Kostenschätzung: € 45.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 4,00 m



7. Überregionale Radroute „Residenzstädte-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Poeler Str. in Wismar

Länge: ca. 200 m

Führung: Getrennter Geh- und Radweg

Befahrbarkeit: mäßig bis gut

Bauliche Breite: 130 cm

Nutzbare Breite: 130 cm

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: innerorts

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 69.400,-

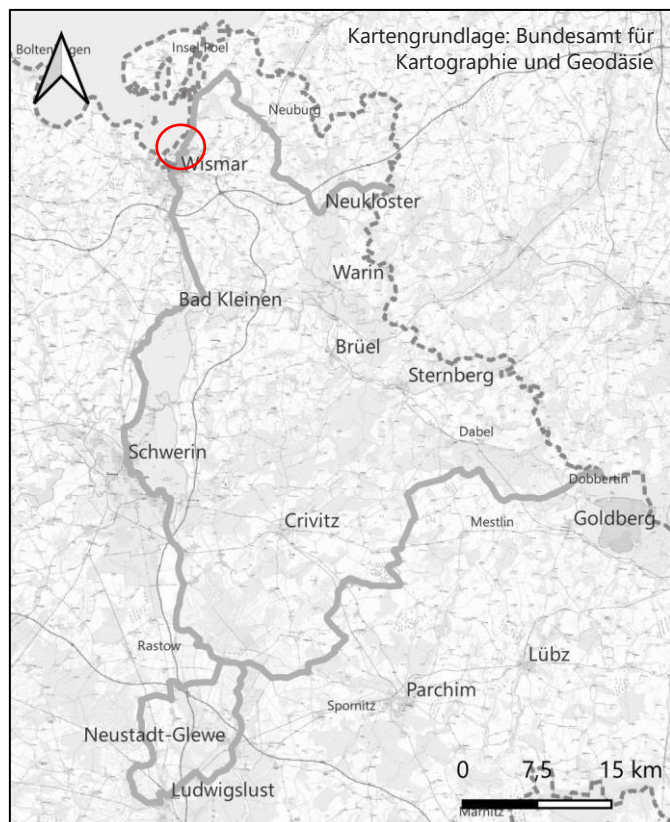
Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 3,50 m

Oberflächenverbesserung



7. Überregionale Radroute „Residenzstädte-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Poeler Str. in Wismar

Länge: ca. 100 m

Führung: k.A.

Befahrbarkeit: sehr gut

Bauliche Breite: 230 cm

Nutzbare Breite: 120 cm

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: innerorts

Priorität: hoch

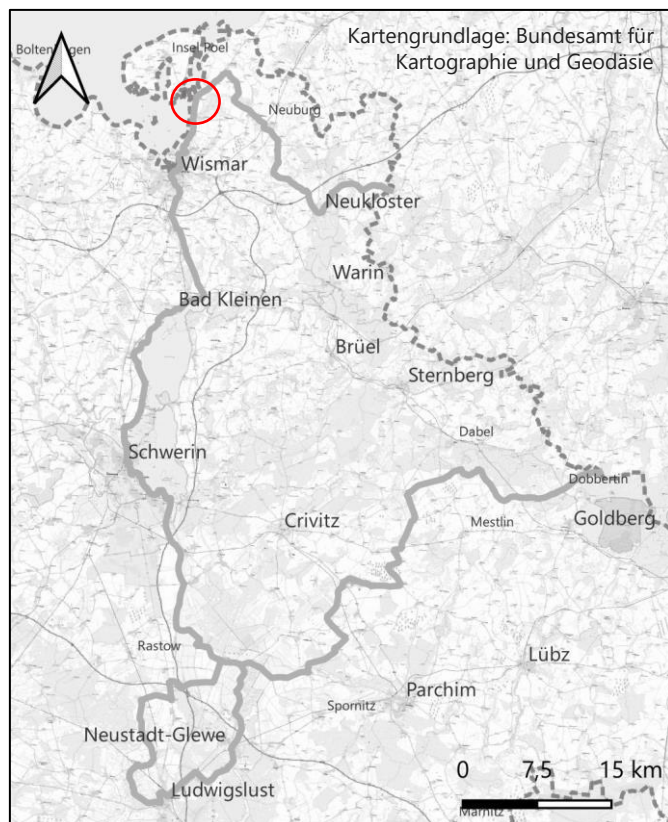
Kostenschätzung: € 150.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Kreuzung für Radverkehr ausbauen



7. Überregionale Radroute „Residenzstädte-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Seestr. in Redentin

Länge: ca. 240 m

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: sehr gut

Bauliche Breite: k.A.

Nutzbare Breite: k.A.

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: innerorts

DTV: 1000

Geschwindigkeit: 50 km/h

Priorität: gering

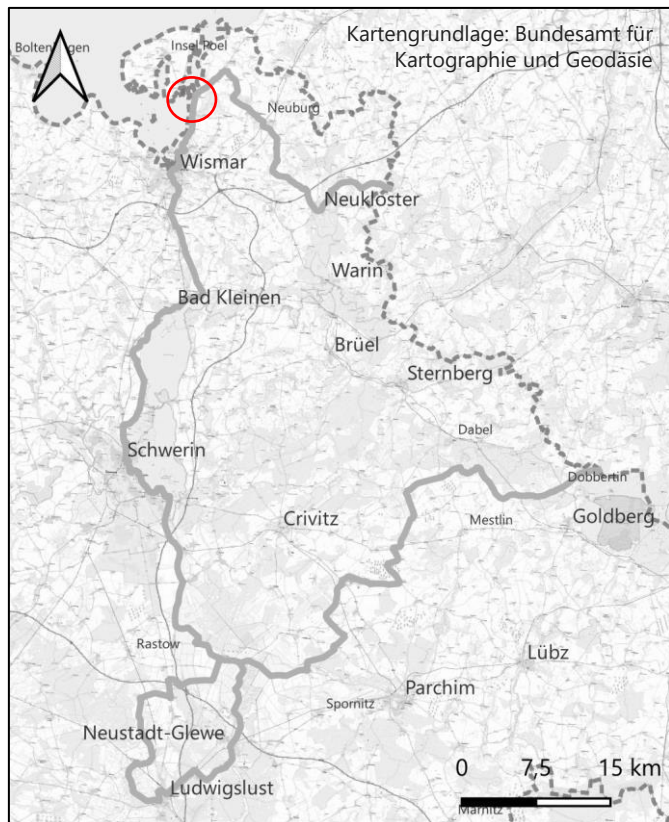
Kostenschätzung: € 1.200,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Einrichtung einer Fahrradstraße



7. Überregionale Radroute „Residenzstädte-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Inselstr. in Redentin

Länge: ca. 1000 m

Führung: Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, straßenbegleitend

Befahrbarkeit: sehr gut

Bauliche Breite: 220 cm

Nutzbare Breite: 190 cm

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: innerorts

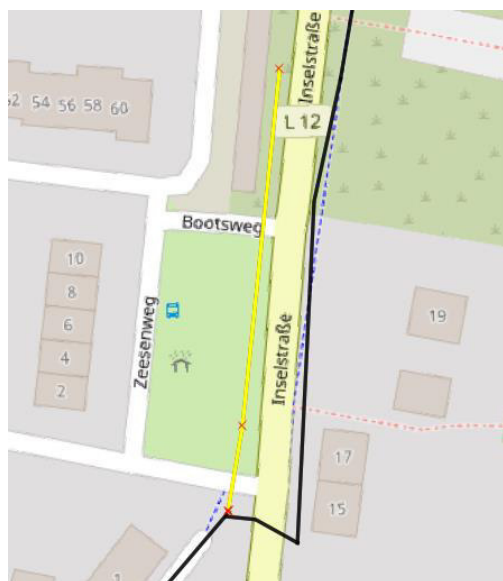
Priorität: mittel

Kostenschätzung: € 45.000,-

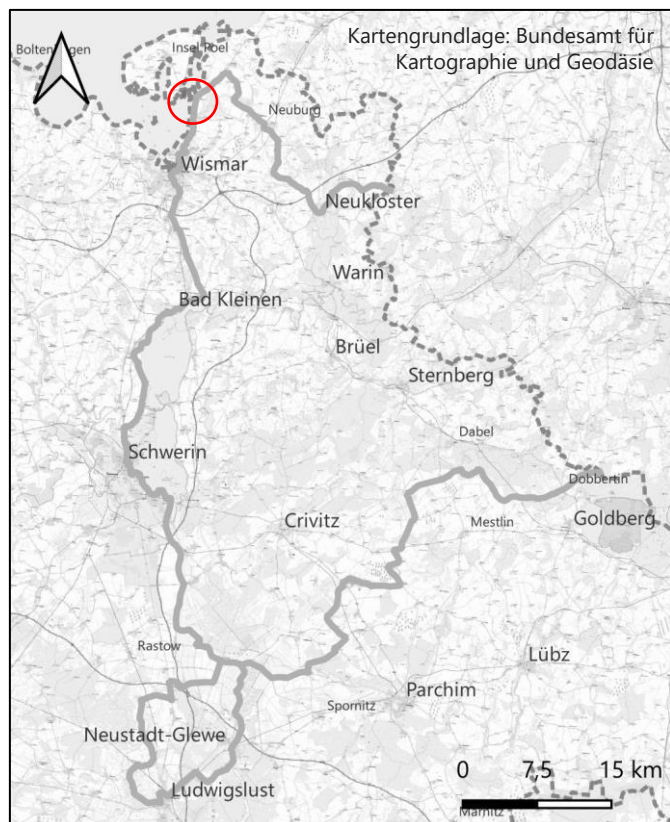
Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 2,50 m

Regelmäßiger Grünschnitt



7. Überregionale Radroute „Residenzstädte-Rundweg“

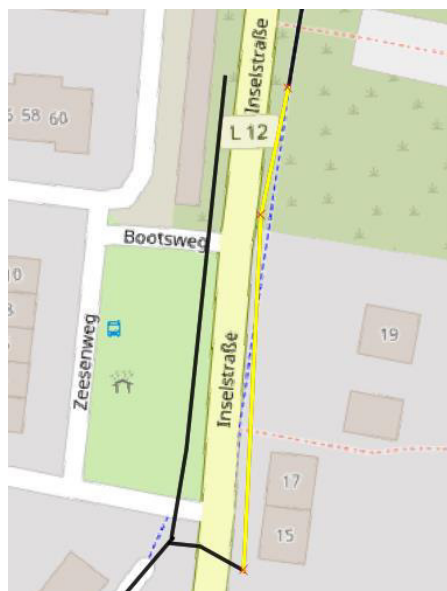


Bestandsdaten

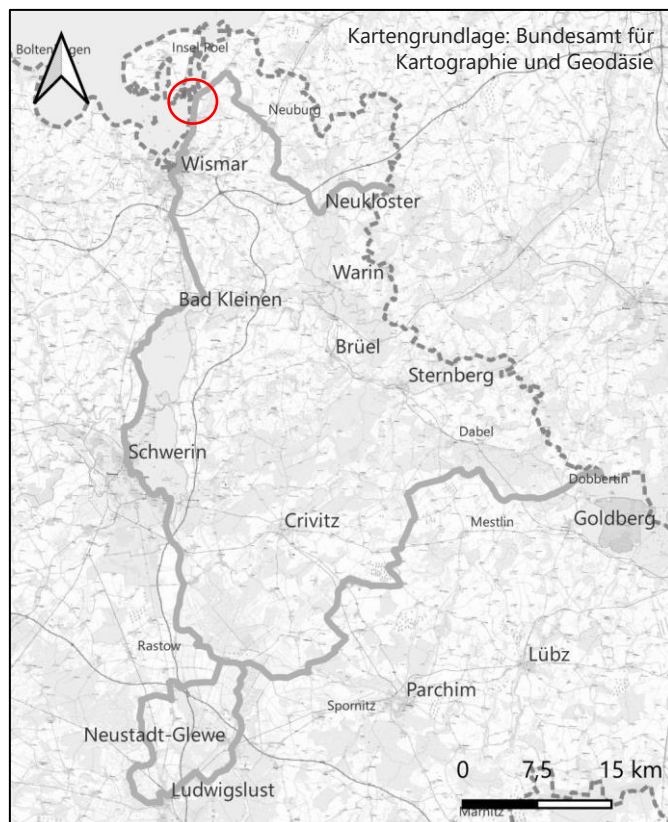
Ort:	Inselstr. in Redentin
Länge:	ca. 100 m
Führung:	Getrennter Geh- und Radweg, einseitig, straßenbegleitend
Befahrbarkeit:	gut
Bauliche Breite:	100 cm
Nutzbare Breite:	100 cm
Wegoberfläche:	Pflaster
Alltagsnetz:	Basisroute
Touristisch:	Vorrangroute
Lage:	innerorts
Priorität:	mittel
Kostenschätzung:	€ 23.100,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 2,50 m
Oberflächenverbesserung



7. Überregionale Radroute „Residenzstädte-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: L12 / Inselstr. zwischen Redentin und Groß Strömkendorf

Länge: ca. 3 km

Führung: Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr

Befahrbarkeit: sehr gut

Bauliche Breite: 230 cm

Nutzbare Breite: 215 cm

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: außerorts

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 544.900,-

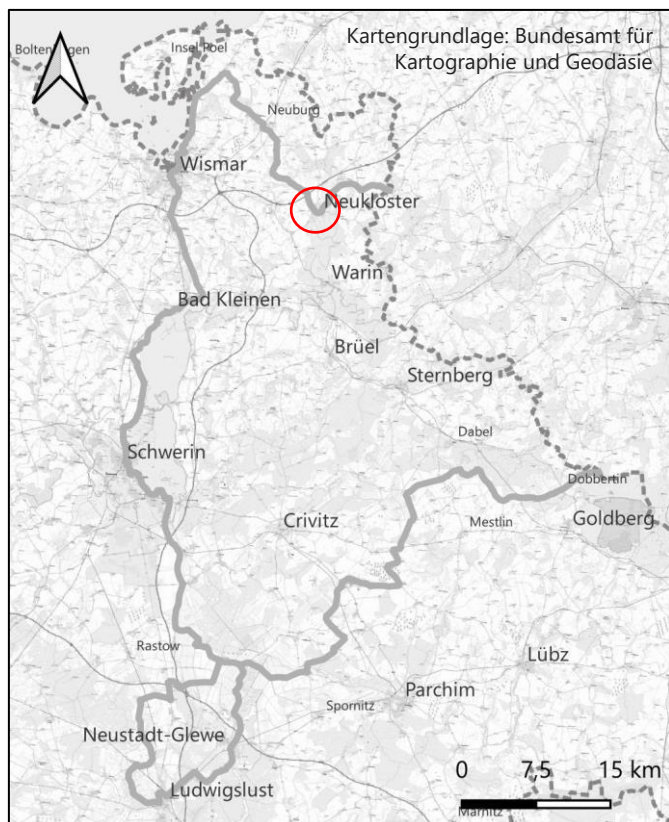
Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 3,50 m

Regelmäßiger Grünschnitt



7. Überregionale Radroute „Residenzstädte-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: L101 in Neukloster

Länge: ca. 590 m

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: k.A.

Nutzbare Breite: k.A.

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Basisroute

Lage: innerorts

DTV: 1000

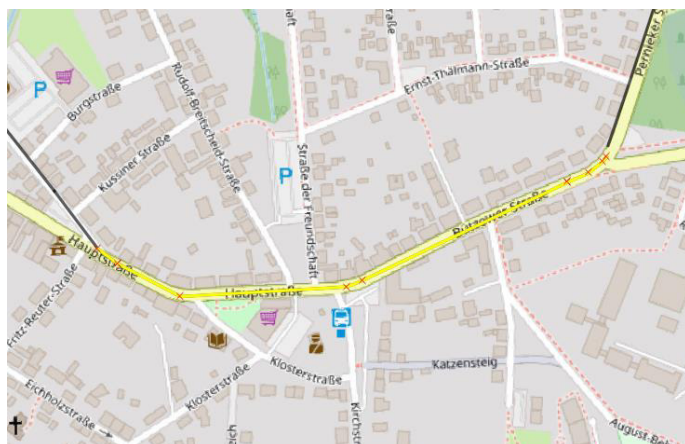
Geschwindigkeit: 30 km/h

Priorität: hoch

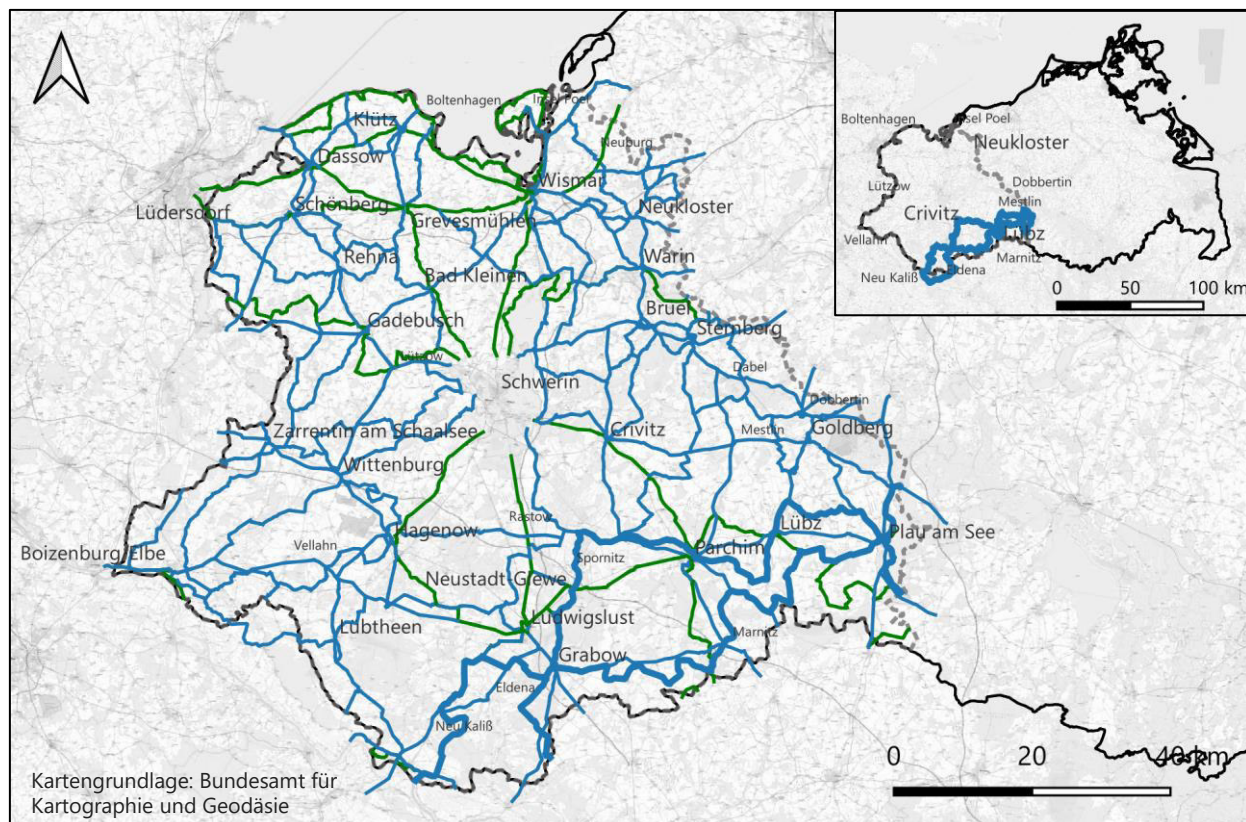
Kostenschätzung: € 2.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Markierung von Piktogrammen



8. Überregionale Radroute „Eldetal-Rundweg“



Die Steckbriefe dienen als Information zu den 11 Touristischen Radrouten (5 Radfernwege und 6 überregionale Radrouten), deren Trassen zumindest teilweise durch Westmecklenburg verlaufen (Ansicht große Karte). Auf der kleinen Karte ist zusätzlich der Streckenverlauf im gesamten Bundesland Mecklenburg-Vorpommern angegeben.

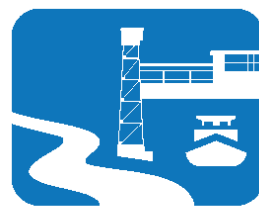
Im Rahmen der Bestandserfassung im Jahr 2020 wurden mittels standardisierter Bewertungskategorien Daten zum Ausbaustandard und -zustand erhoben. Dabei wurden neben den 11 Touristischen Radrouten auch 34 regional bedeutsame Routen sowie Trassen des Alltagsradverkehrs berücksichtigt. Bei Überlagerungen ist der höhere Ausbaustandard maßgeblich.

Der „**Eldetal-Rundweg**“ verbindet den Plauer See entlang der Müritz-Elde-Wasserstraße mit der Elbe.

Besondere touristische Ziele auf der wohl geruhsamsten Verkehrsader des Nordens sind Fachwerkstädte, Dörfer und Burgen ebenso wie Rapsfelder, Seen und Wälder, die herbe Schönheit des ehemaligen Bergbaugebiets „Griese Gegend“ sowie Mecklenburgs größter Heilkräutergarten.

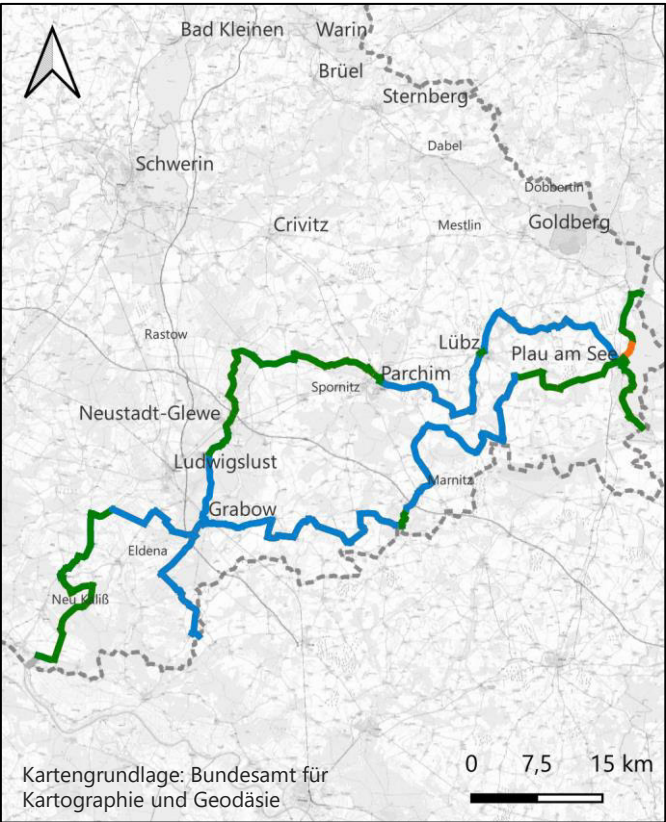
Quelle: Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern e.V.

Typ: Überregionale Radroute
Länge: 320 km gesamt
201 km Westmecklenburg



Eldetal-Rundweg

8. Überregionale Radroute „Eldetal-Rundweg“



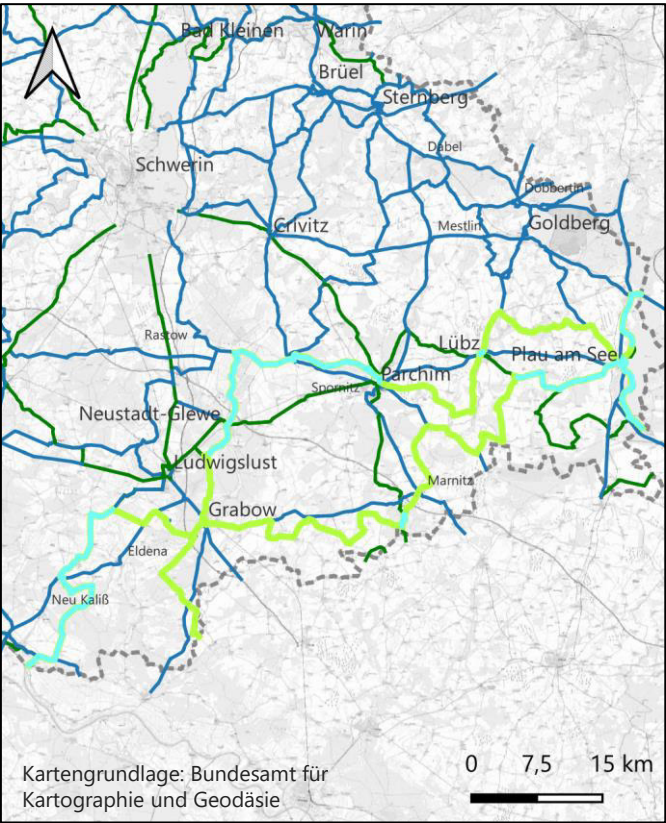
Netzzuordnung: Vorrang- und Basisrouten

Netzzuordnung: Basisroute

Dargestellt wird die Netzzuordnung der Trasse, auf der die touristische Route verläuft (einschließlich Überlagerungen mit Vorrangrouten des touristischen und des Alltagsradverkehrs).

Bei Überlagerungen mit Vorrangrouten (Alltag oder touristisch) ist auf diesen Streckenabschnitten der höhere Ausbaustandard vorzuziehen.

	Vorrangroute
	Basisroute
	Keine Netzzuordnung
	Wegeführung/nicht erhoben



Verortung der Route im umliegenden Netz

Dargestellt werden trassengleiche Führungen (Routenüberlagerungen) mit anderen Routen des touristischen und des Alltagsradverkehrs.

Zusätzlich werden die umliegenden Radrouten zur Verortung im Gesamtnetz gezeigt, um die Findung alternativer Trassenführungen (aufgrund eines unzureichenden Ausbaustandards / -zustands oder zu Entflechtungszwecken) zu erleichtern.

	Wegeführung
	Routenüberlagerungen
	Vorrangroute (Gesamtnetz)
	Basisroute (Gesamtnetz)

8. Überregionale Radroute „Eldetal-Rundweg“

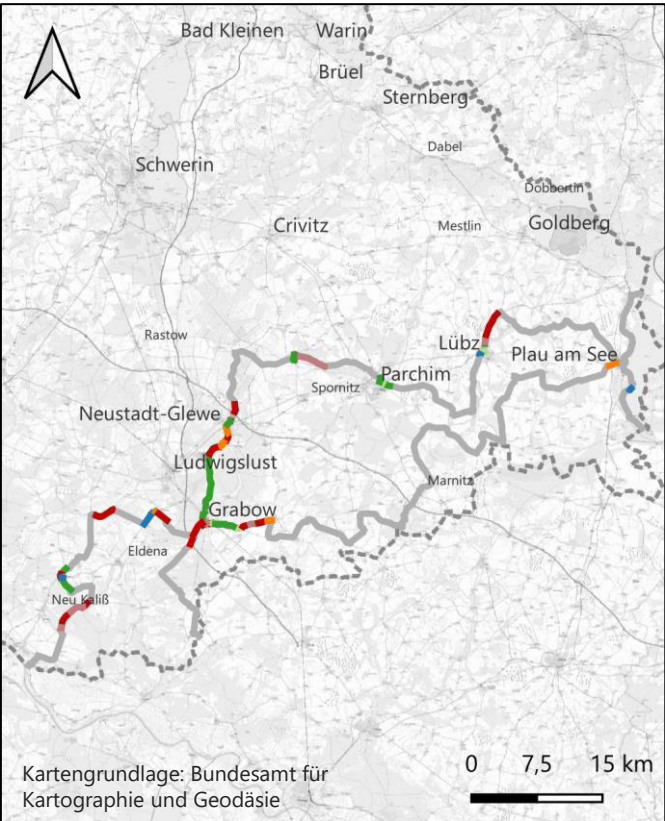


Führungsform

Dargestellt wird die Führung des Radverkehrs auf dem Weg, auf dem die Touristische Route verläuft.

Dabei werden die nachstehenden 10 Kategorien unterschieden:

	eigenständiger Radweg
	Gemeinsamer Geh-/Radweg
	Getrennter Geh-/Radweg
	Straßenbegleitender Radweg
	Straßennutzung
	sonstiges
	Fahrradstraße
	Wegeführung/nicht erhoben
	Landwirtschaftlicher Weg
	Forstweg/Waldweg



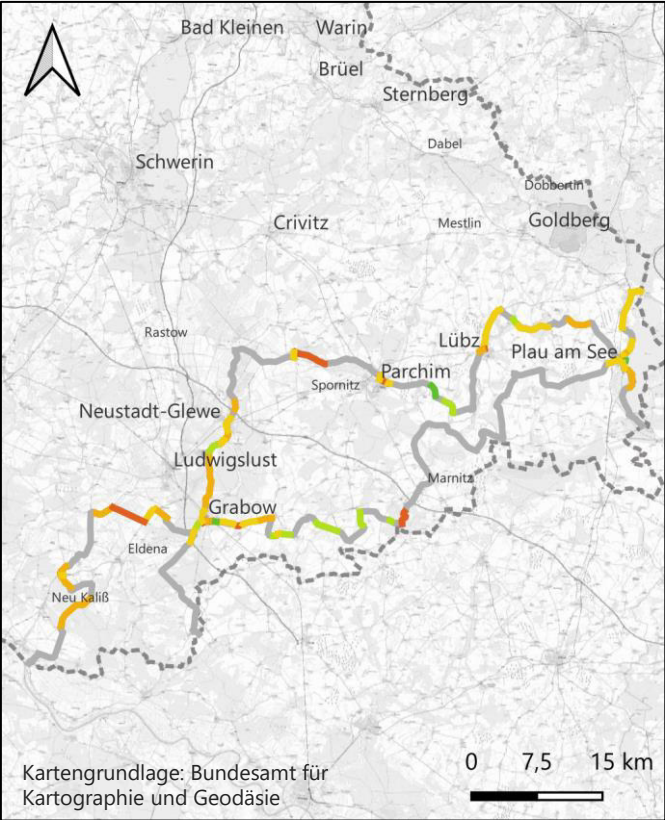
Benutzungspflicht

Dargestellt werden die Angaben zur Benutzungspflicht des Weges, auf dem die Touristische Route verläuft.

Dabei werden die nachfolgenden 8 Kategorien unterschieden.

	eigenständiger Radweg
	Gemeinsamer Geh-/Radweg
	Getrennter Geh-/Radweg
	Gehweg, Radfahrer frei
	Keine Angaben zur Benutzungspflicht herleitbar
	Ohne Benutzungspflicht, Schild fehlt
	Fahrradstraße
	Wegeführung/nicht erhoben

8. Überregionale Radroute „Eldetal-Rundweg“



Wegebreite (baulich)

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



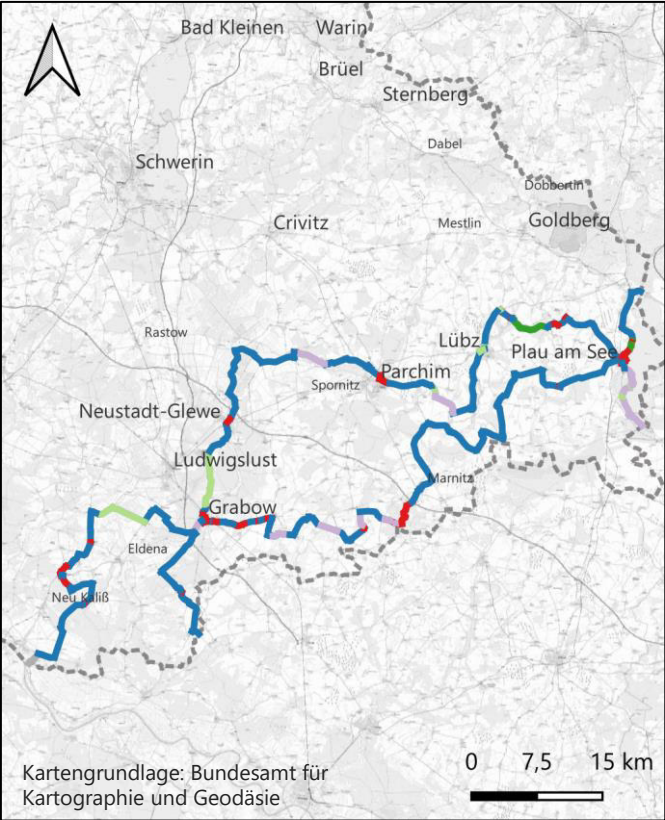
Wegebreite (nutzbar)

Dargestellt wird die tatsächlich nutzbare Breite des Weges, auf dem die Touristische Route verläuft. Die nutzbare Breite kann durch Hindernisse, Bewuchs etc. von der baulichen Breite abweichen.

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

8. Überregionale Radroute „Eldetal-Rundweg“

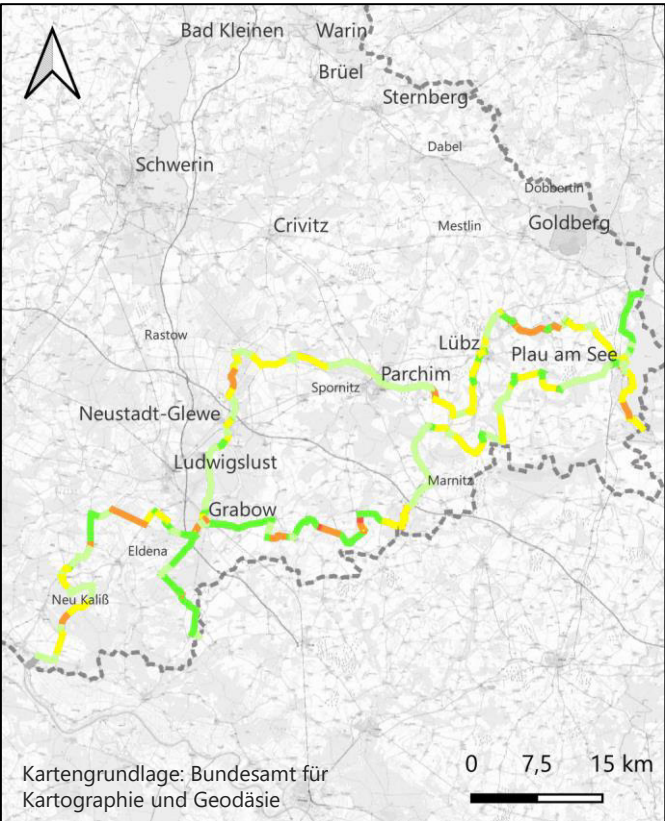


Wegeoberfläche

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

Dabei werden die 7 nachstehenden Kategorien unterschieden:

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



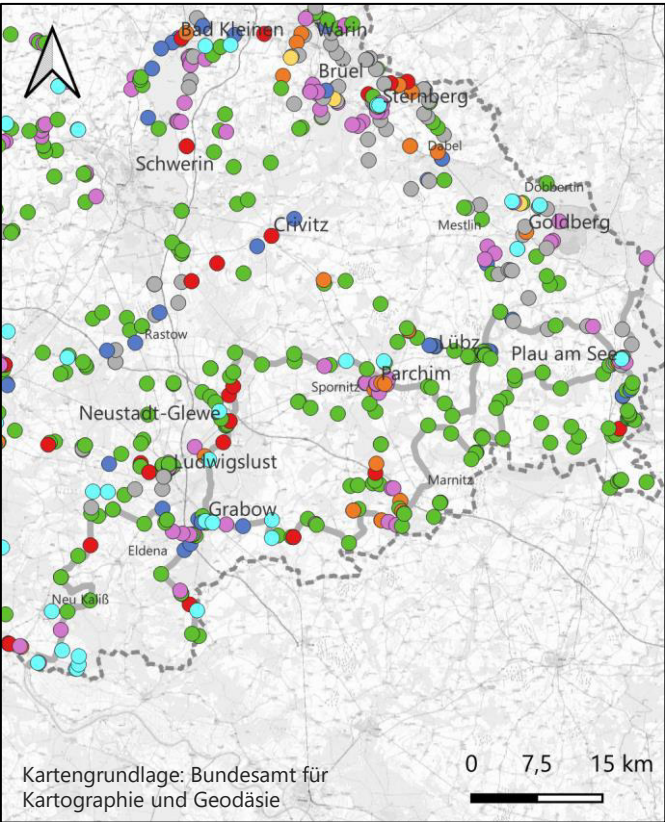
Befahrbarkeit

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

Dabei werden die nachstehenden 6 Kategorien unterschieden:

	sehr gut
	gut
	mäßig
	schlecht
	Unbefahrbar
	Wegeführung/nicht erhoben

8. Überregionale Radroute „Eldetal-Rundweg“

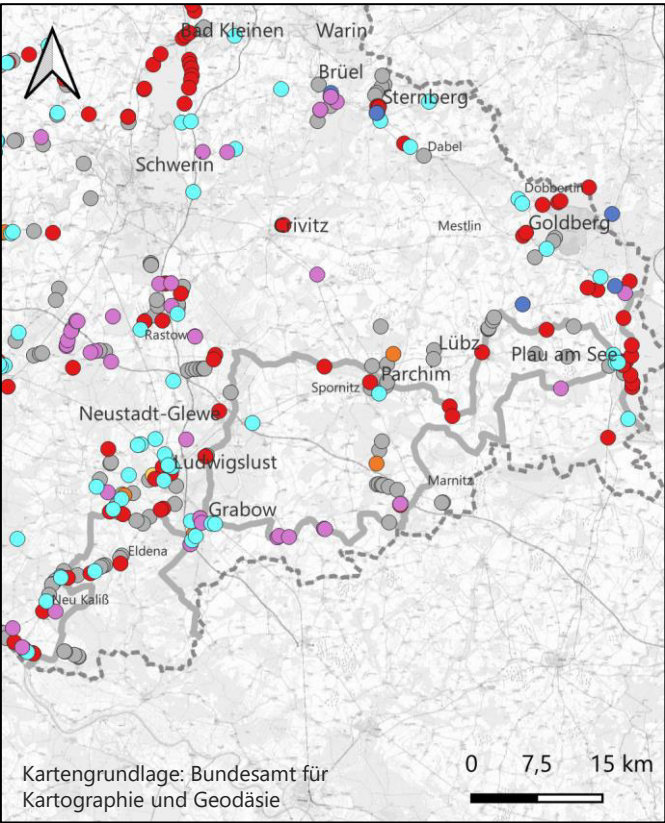


Unklare Wegeführung und Wegweisungsmängel

Dargestellt werden unklare Wegeführungen und Mängel an der Wegweisung auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 8 nachstehenden Elemente unterschieden:

	Mangel an Schild/Pfosten
	Falsche Richtung ausgeschildert
	Falscher Schilderstandort
	Vandalismus an Schild/Pfosten
	Fehlender Schilderstandort
	Auffälligkeiten an der amtlichen Beschilderung
	Unklare Wegeführung
	sonstiges



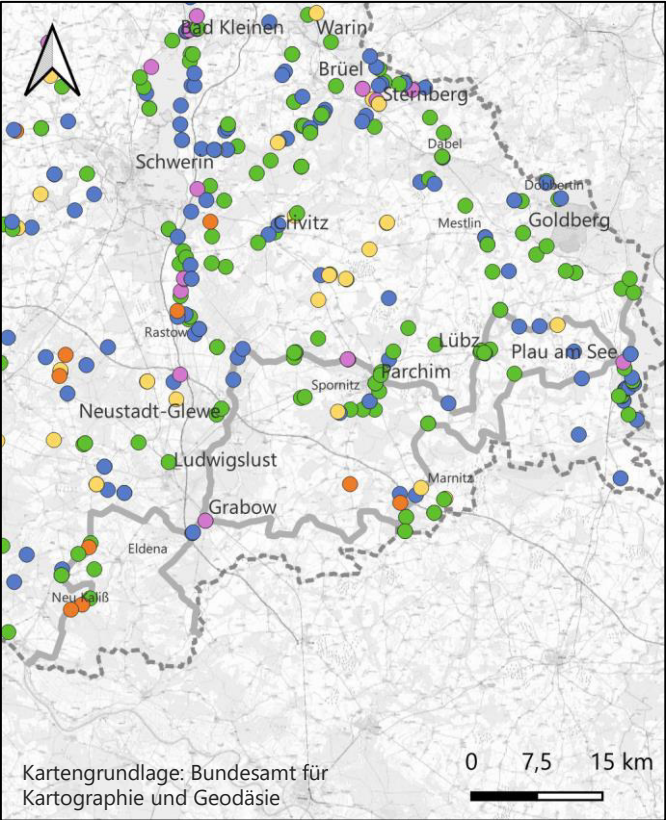
Eng- und Gefahrenstellen

Dargestellt werden Eng- und Gefahrenstellen auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 8 nachstehenden Elemente unterschieden:

	Poller < 1,3 m Durchfahrtsbreite
	Poller < 1,5 m Durchfahrtsbreite
	Umlaufschranke < 1,5 m Durchfahrtsbreite
	Sonstige Engstelle
	Sonstige Gefahrenstelle
	Unsichere Querung an Bahngleisen
	Unsichere Straßenquerung
	Oberflächenmangel

8. Überregionale Radroute „Eldetal-Rundweg“

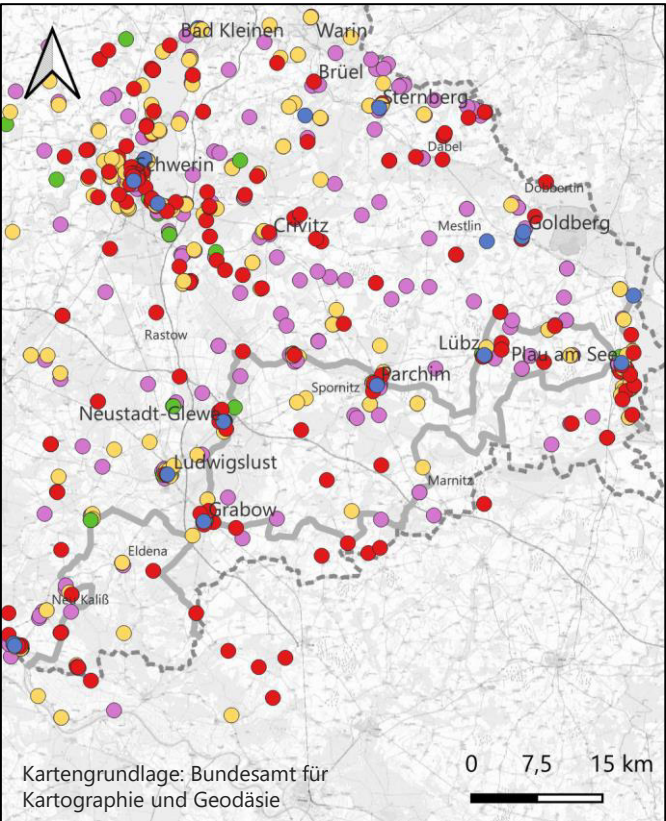


Touristische Begleitinfrastruktur

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

Dabei werden die 7 nachstehenden Elemente unterschieden:

	Infotafeln
	Spielflächen
	Schutzhütten
	Infrastruktur für Fahrrad-E-Mobilität, Schlauchomat
	Abstellanlagen für Fahrräder
	Rastplätze
	Sonstiges



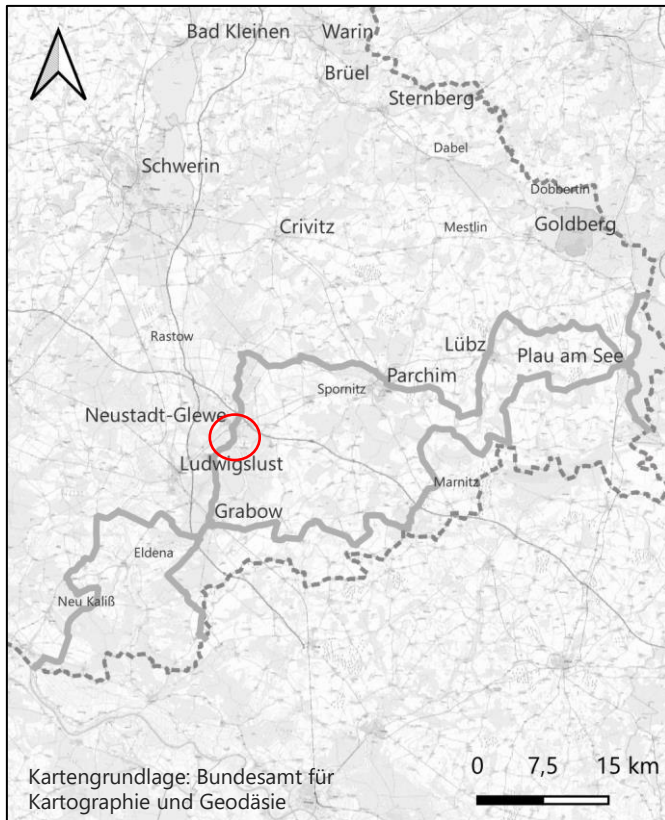
POI touristisch

Dargestellt werden verschiedene touristisch interessante Orte (Points of Interest, POI) auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 5 nachstehenden Elemente unterschieden:

	Gastronomie
	Übernachtung
	Freizeit
	Sehenswürdigkeiten
	Information

8. Überregionale Radroute „Eldetal-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: K27 / Neuhöfer Str. in Neustadt-Glewe

Länge: ca. 450 m

Führung: Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr

Befahrbarkeit: mäßig

Bauliche Breite: 250 cm

Nutzbare Breite: 250 cm

Wegoberfläche: Pflaster

Alltagsnetz: Vorrangroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: innerorts

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 67.000,-

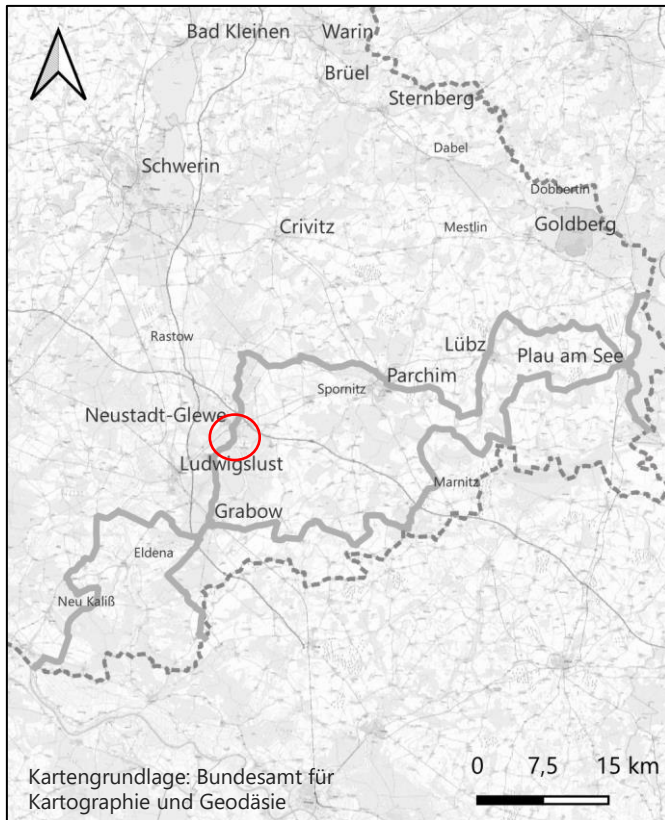
Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 3,50 m

Oberflächenverbesserung



8. Überregionale Radroute „Eldetal-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: K38 / Wabeler Str.,
Brauereistr., Laascher Str.
in Neustadt-Glewe

Länge: ca. 1.100 m

Führung: Fahrbahn / Gehweg
- RV frei

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: 230 cm

Nutzbare Breite: 230 cm

Wegoberfläche: Asphalt, Pflaster

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: innerorts

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 200.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Einrichtung eines Zweirichtungsradwegs mit 3,50 m Breite



8. Überregionale Radroute „Eldetal-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: K38 / Laascher Str.
zwischen Neustadt-
Glewe und Klein-Laasch

Länge: ca. 900 m

Führung: straßenbegleitender
Radweg

Befahrbarkeit: mäßig

Bauliche Breite: 200 cm

Nutzbare Breite: 180 cm

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: außerorts

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 202.500,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf 3,50 m Breite

Oberflächenverbesserung

Regelmäßiger Grünschnitt



8. Überregionale Radroute „Eldetal-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: K38 / Laascher Str. / Hauptstraße durch Klein-Laasch

Länge: ca. 1.100 m

Führung: Fahrbahn / Gehweg
- RV frei

Befahrbarkeit: gut / sehr gut

Bauliche Breite: 230 cm

Nutzbare Breite: 230 cm

Wegoberfläche: Asphalt, Pflaster

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: außerorts

Geschwindigkeit: 50 km/h

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 200.000

Vorgeschlagene Maßnahmen

Einrichtung eines Zweirichtungsradwegs mit 3,50 m Breite



8. Überregionale Radroute „Eldetal-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: K38 / Hauptstraße / zwischen Klein-Laasch und Groß Laasch

Länge: ca. 1.500 m

Führung: Fahrbahn / Gehweg
- RV frei

Befahrbarkeit: mäßig / gut

Bauliche Breite: 250 cm

Nutzbare Breite: 240 cm

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: außerorts

Geschwindigkeit: 100 km/h

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 225.000,-

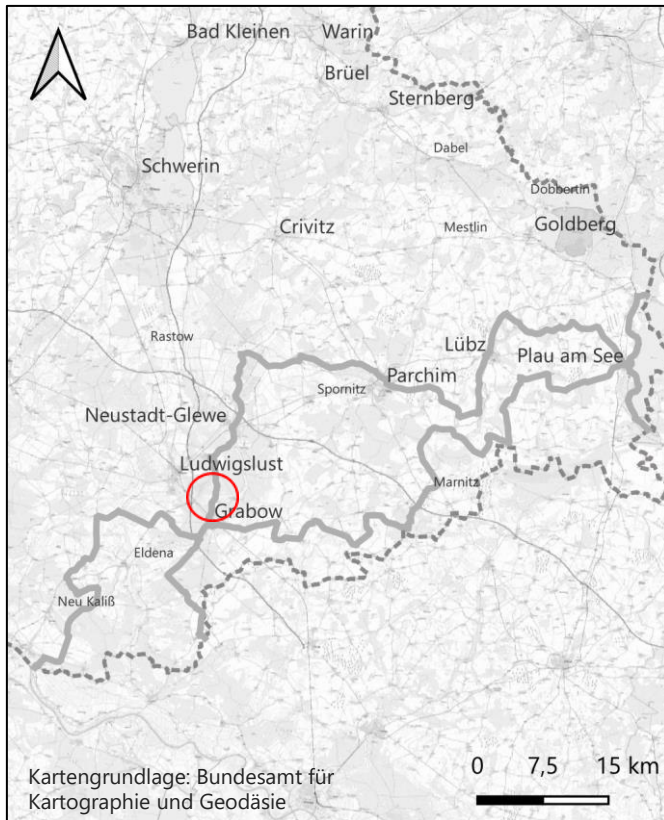
Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 3,50 m

Verkehrsrechtliche Anordnung (amtliche Beschilderung) überprüfen



8. Überregionale Radroute „Eldetal-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: K39 zwischen Groß Laasch und Grabow

Länge: ca. 6.430 m

Führung: Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: 200 cm

Nutzbare Breite: 200 cm

Wegoberfläche: Beton (Guß und Platten)

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Basisroute

Lage: außerorts

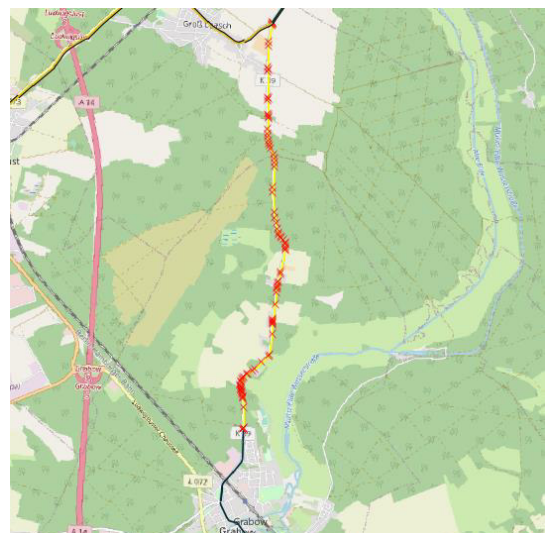
Geschwindigkeit: 100 km/h

Priorität: hoch

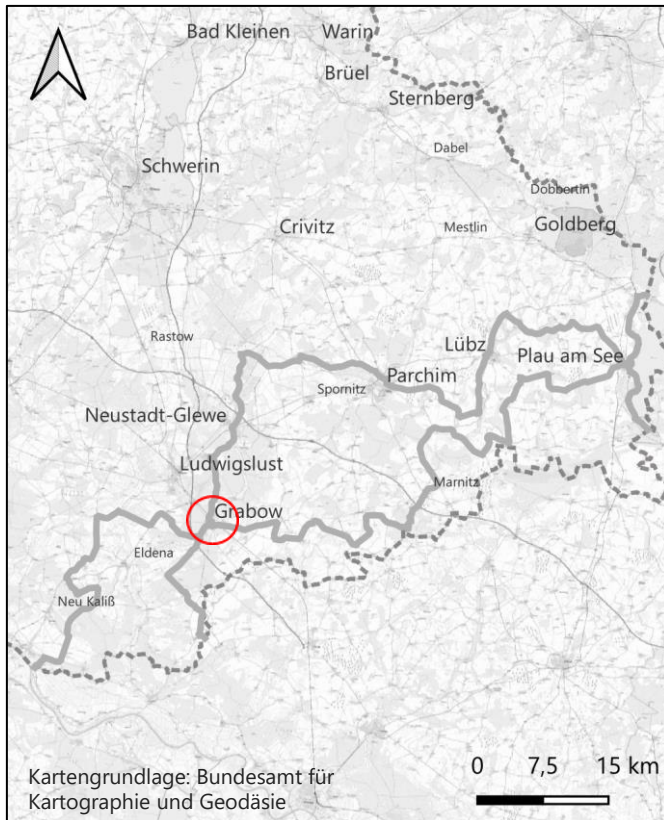
Kostenschätzung: € 482.250,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 2,50 m



8. Überregionale Radroute „Eldetal-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Kiebitzweg in Grabow

Länge: ca. 700 m

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: sehr gut

Bauliche Breite: k. A.

Wegoberfläche: Beton (Guß und Platten)

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Basisroute

Lage: innerorts

Geschwindigkeit: 50 km/h

Priorität: hoch

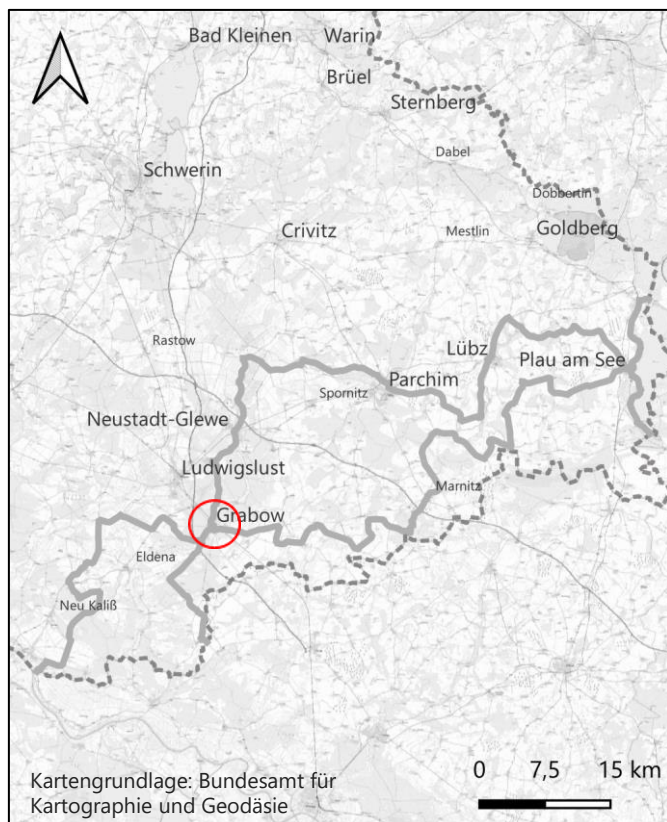
Kostenschätzung: € 262.500 , -

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 2,50 m



8. Überregionale Radroute „Eldetal-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Saarstraße in Grabow

Länge: ca. 190 m

Führung: Gemeinsamer Geh- und Radweg, Einrichtungsverkehr

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: 240 cm

Nutzbare Breite: 240 cm

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Basisroute

Lage: innerorts

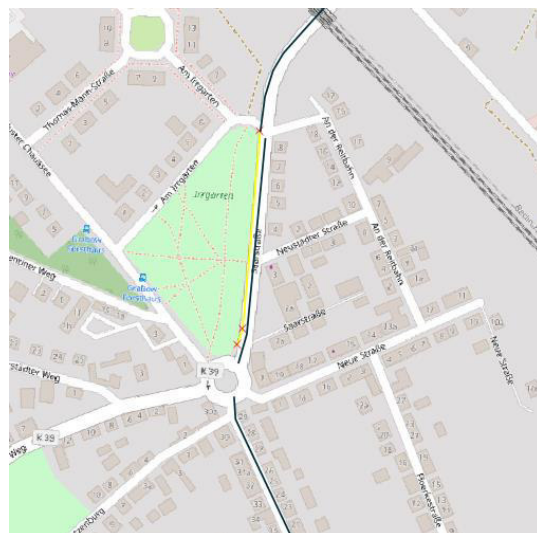
Geschwindigkeit: 50 km/h

Priorität: gering

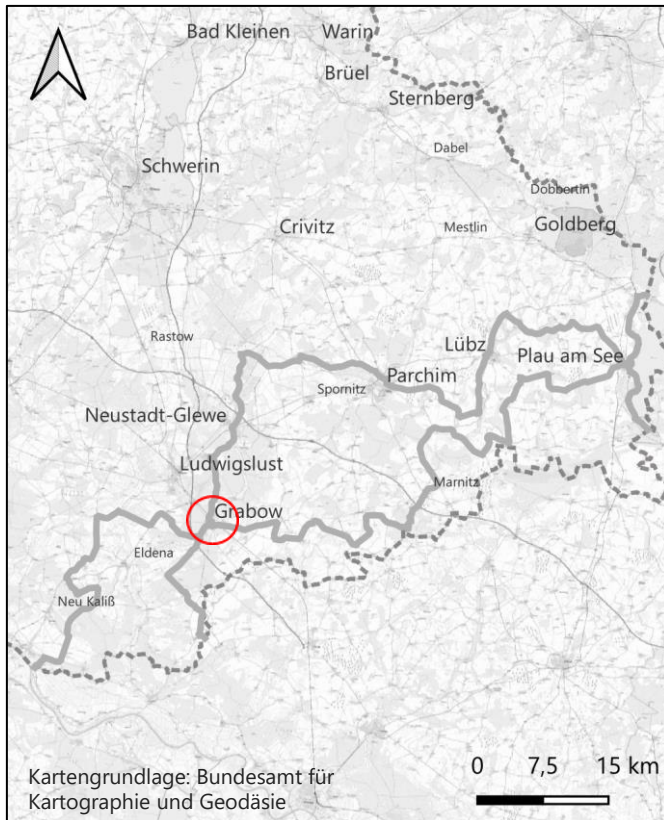
Kostenschätzung: € 262.500 ,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 2,50 m, ändern in Zweirichtungsverkehr



8. Überregionale Radroute „Eldetal-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Steindamm in Grabow

Länge: ca. 410 m

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: mäßig

Bauliche Breite: k. A.

Nutzbare Breite: k. A.

Wegoberfläche: Platten, (Beton-) Pflaster geschnitten

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Basisroute

Lage: innerorts

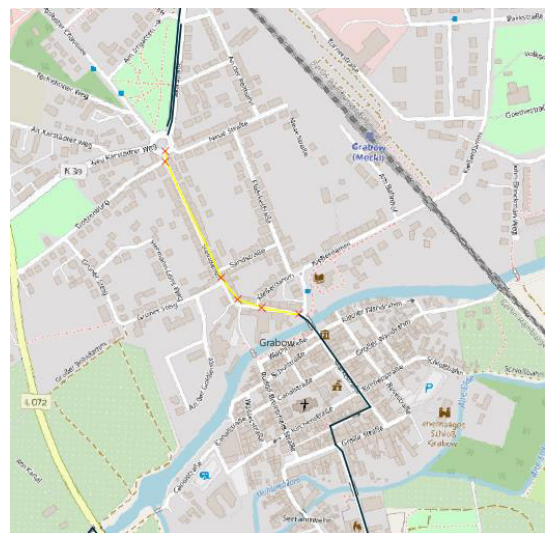
Geschwindigkeit: 50 km/h

Priorität: gering

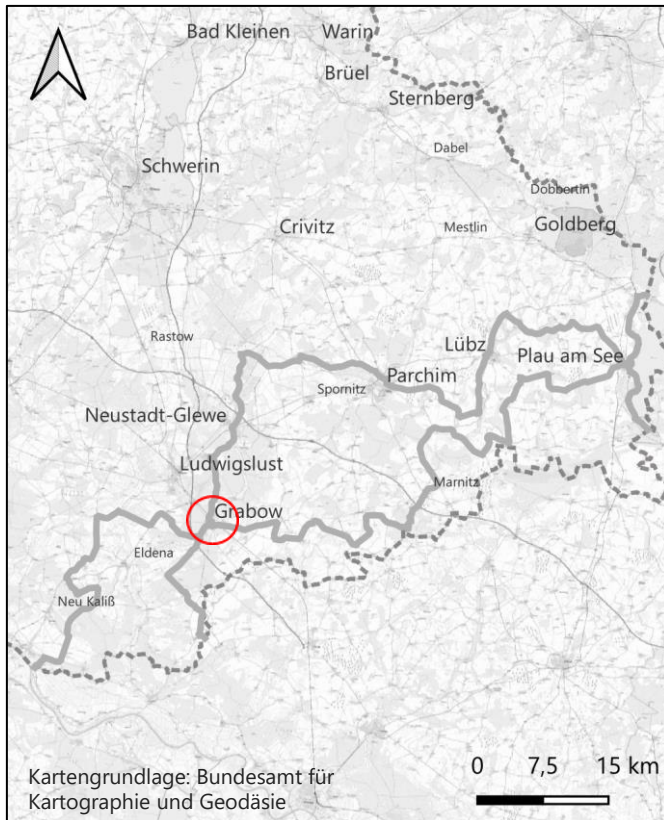
Kostenschätzung: € 86.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Einrichtung einer Fahrradstraße, Sanierung der Oberfläche



8. Überregionale Radroute „Eldetal-Rundweg“

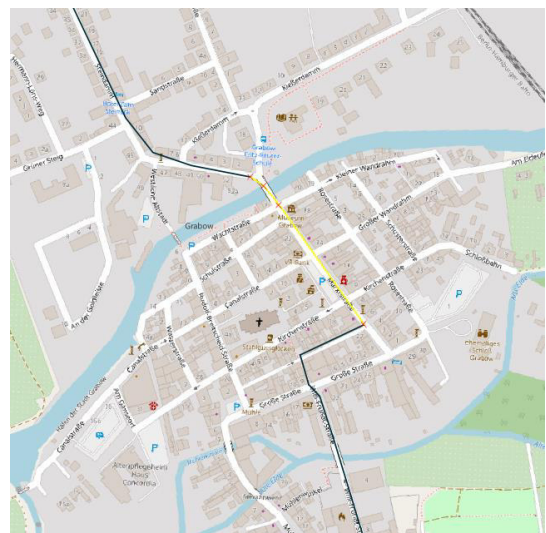


Bestandsdaten

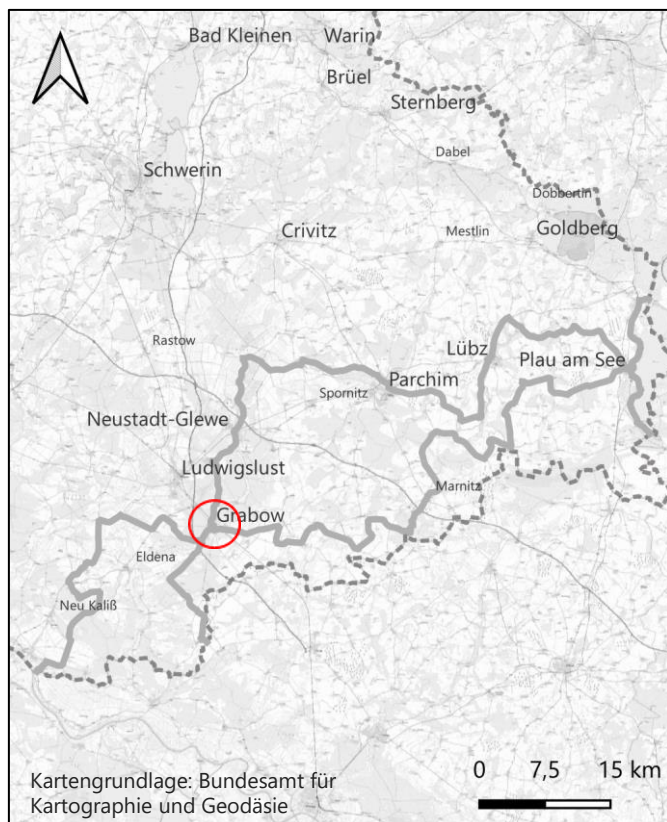
Ort: Marktsstraße in Grabow
Länge: ca. 210 m
Führung: Fahrbahnnutzung
Befahrbarkeit: schlecht
Bauliche Breite: 240 cm
Nutzbare Breite: 240 cm
Wegoberfläche: Pflaster/Naturstein groß (geschlagen)
Alltagsnetz: Basisroute
Touristisch: Basisroute
Lage: innerorts
Geschwindigkeit: 30 km/h
Priorität: hoch
Kostenschätzung: € 138.600,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Einrichtung einer Fahrradstraße, Sanierung der Oberfläche



8. Überregionale Radroute „Eldetal-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Kreuzgasse in Grabow

Länge: ca. 210 m

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: schlecht

Bauliche Breite: 240 cm

Nutzbare Breite: 240 cm

Wegoberfläche: Pflaster/Naturstein
groß (geschlagen)

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Basisroute

Lage: innerorts

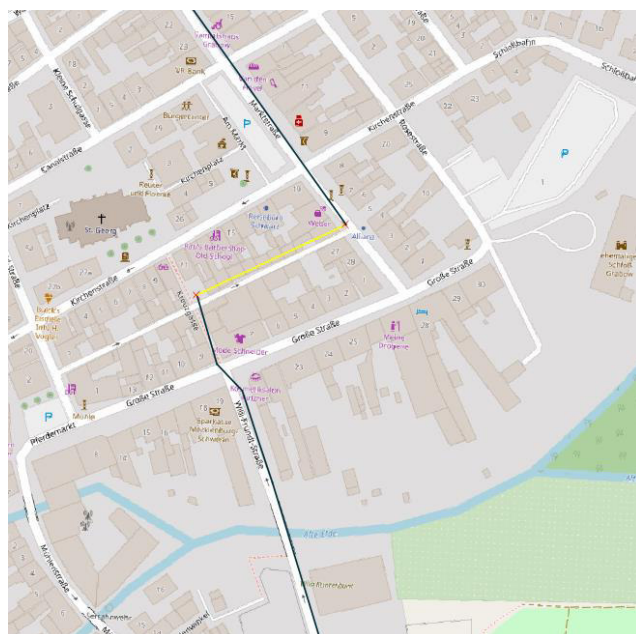
Geschwindigkeit: 30 km/h

Priorität: hoch

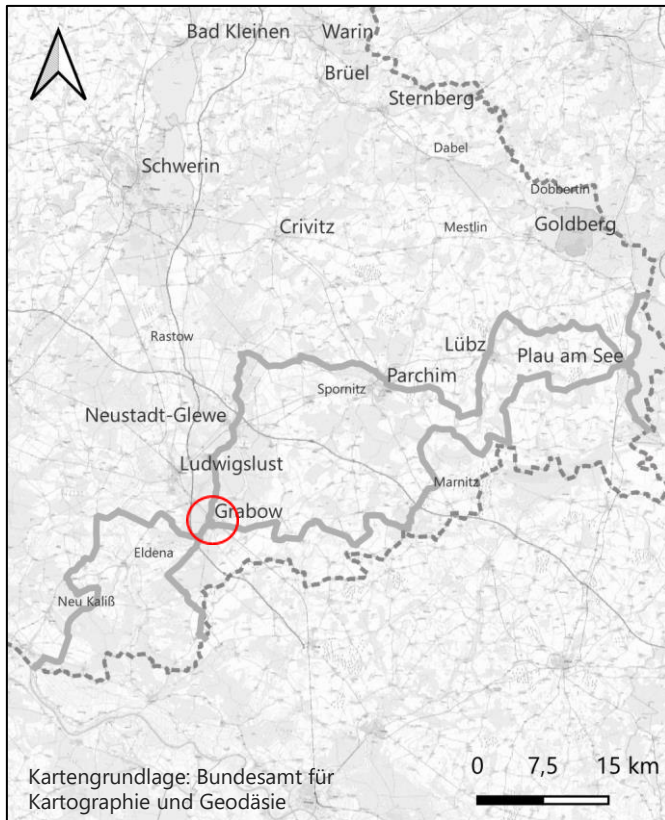
Kostenschätzung: € 138.600,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Einrichtung einer Fahrradstraße, Sanierung der Oberfläche



8. Überregionale Radroute „Eldetal-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Willi-Fründt-Straße in Grabow

Länge: ca. 65 m

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: k. A.

Nutzbare Breite: k. A.

Wegoberfläche: Pflaster/Naturstein groß (geschlagen)

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Basisroute

Lage: innerorts

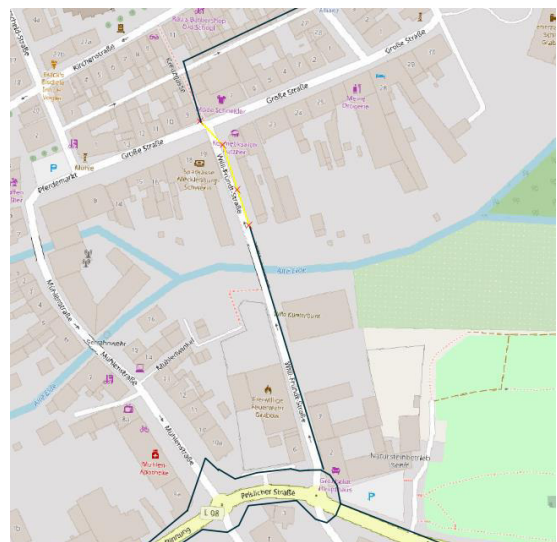
Geschwindigkeit: 30 km/h

Priorität: hoch

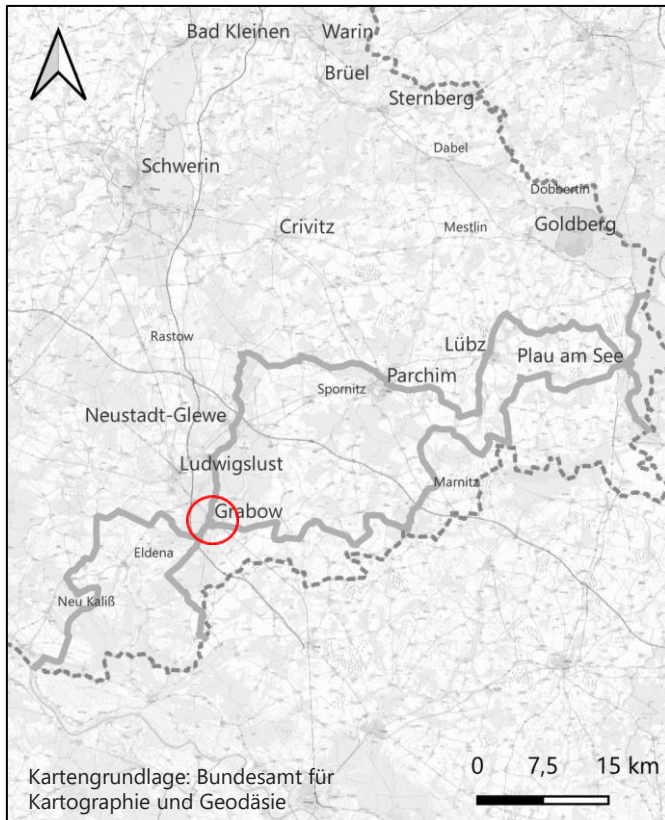
Kostenschätzung: € 42.500,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Sanierung der Oberfläche, Fahrbahnnutzung, Einbahnstraße freigeben für Radfahrende



8. Überregionale Radroute „Eldetal-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Willi-Fründt-Straße in Grabow

Länge: ca. 140 m

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: 200 cm

Nutzbare Breite: 200 cm

Wegoberfläche: Platten, (Beton-) Pflaster geschnitten

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Basisroute

Lage: innerorts

Geschwindigkeit: 30 km/h

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 1.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ändern in Gehweg, Radfahrer frei



8. Überregionale Radroute „Eldetal-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: An der Metow in Plau am See

Länge: ca. 180 m

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: schlecht

Bauliche Breite: k. A.

Nutzbare Breite: k. A.

Wegoberfläche: Pflaster/Naturstein
groß (geschlagen)

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: innerorts

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 33.300,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Errichtung eine Fahrradstraße, Sanierung der Oberfläche



8. Überregionale Radroute „Eldetal-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Große Burgstraße in Plau am See

Länge: ca. 160 m

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: schlecht

Bauliche Breite: k. A.

Nutzbare Breite: k. A.

Wegoberfläche: Pflaster/Naturstein groß (geschlagen)

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

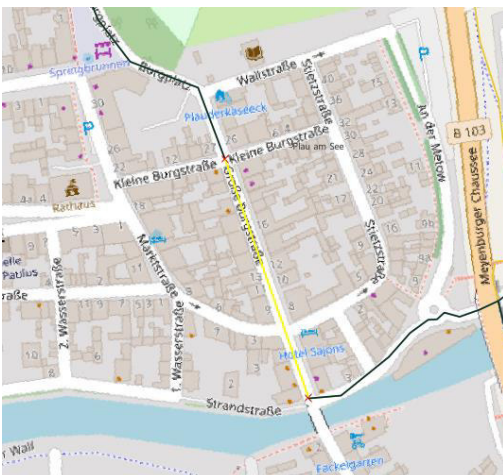
Lage: innerorts

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 29.600,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Errichtung einer Fahrradstraße, Sanierung der Oberfläche



8. Überregionale Radroute „Eldetal-Rundweg“

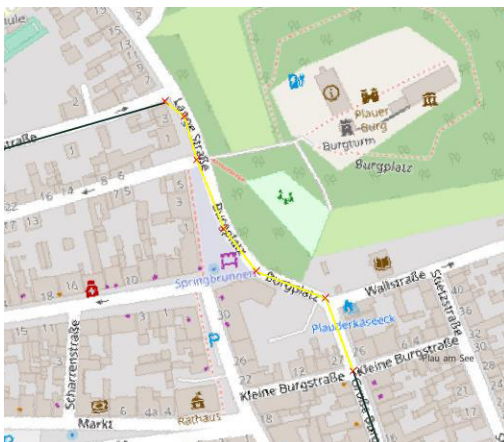


Bestandsdaten

- Ort:** Burgplatz in Plau am See
- Länge:** ca. 220 m
- Führung:** Fahrbahnnutzung
- Befahrbarkeit:** schlecht
- Bauliche Breite:** k. A.
- Nutzbare Breite:** k. A.
- Wegoberfläche:** Pflaster/Naturstein klein (geschlagen)
- Alltagsnetz:** Basisroute
- Touristisch:** Vorrangroute
- Lage:** innerorts
- Priorität:** hoch
- Kostenschätzung:** € 37.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Errichtung eine Fahrradstraße, Sanierung der Oberfläche



8. Überregionale Radroute „Eldetal-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Töpferstraße in Plau am See

Länge: ca. 220 m

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: sehr gut

Bauliche Breite: k. A.

Nutzbare Breite: k. A.

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

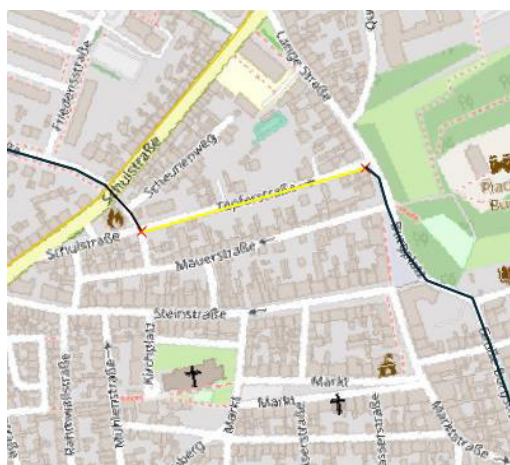
Lage: innerorts

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 1.100,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Errichtung einer Fahrradstraße, Sanierung der Oberfläche



8. Überregionale Radroute „Eldetal-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Bahnhofstr. /Klitzingerstr.
in Plau am See

Länge: ca. 450 m

Führung: Gemeinsamer Geh- und
Radweg,
Zweirichtungsverkehr

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: ca. 240 cm

Nutzbare Breite: ca. 240 cm

Wegoberfläche: Platten, (Beton-)
Pflaster geschnitten

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: innerorts

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 5.000 , -

Vorgeschlagene Maßnahmen

Errichtung eine Fahrradstraße



8. Überregionale Radroute „Eldetal-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Lübzer Chaussee in Plau am See

Länge: ca. 850 m

Führung: Fahrbahn / Gehweg
- RV frei,

Befahrbarkeit: sehr gut

Bauliche Breite: ca. 230 cm

Nutzbare Breite: ca. 230 cm

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: innerorts

Priorität: hoch

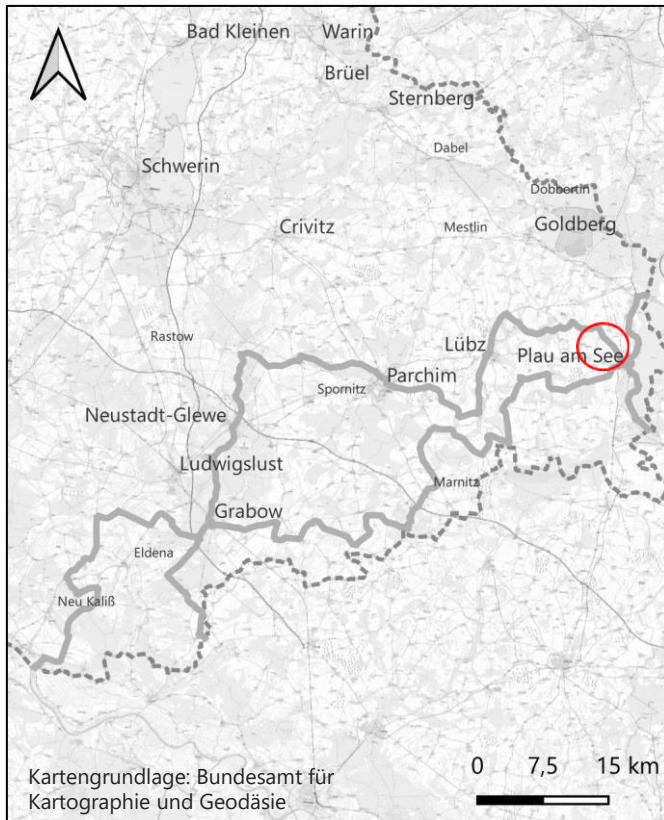
Kostenschätzung: € 471.750,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau/Neubau auf 3,00 m Breite, Führungsform ändern in Einrichtungsverkehr, beidseitig



8. Überregionale Radroute „Eldetal-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Zwischen Plau am See und Plauerhagen

Länge: ca. 4700 m

Führung: Fahrbahn

Befahrbarkeit: mäßig

Bauliche Breite: k.A.

Nutzbare Breite: k.A.

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Basisroute

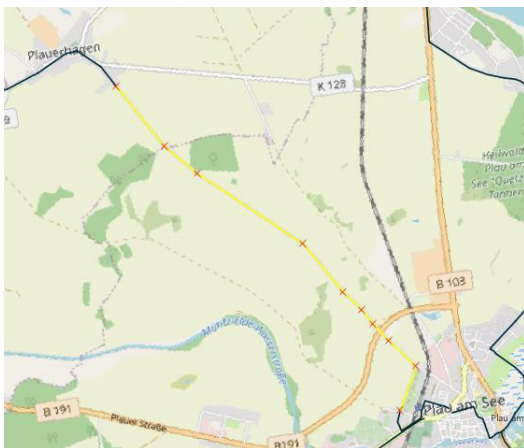
Lage: außerorts

Priorität: hoch

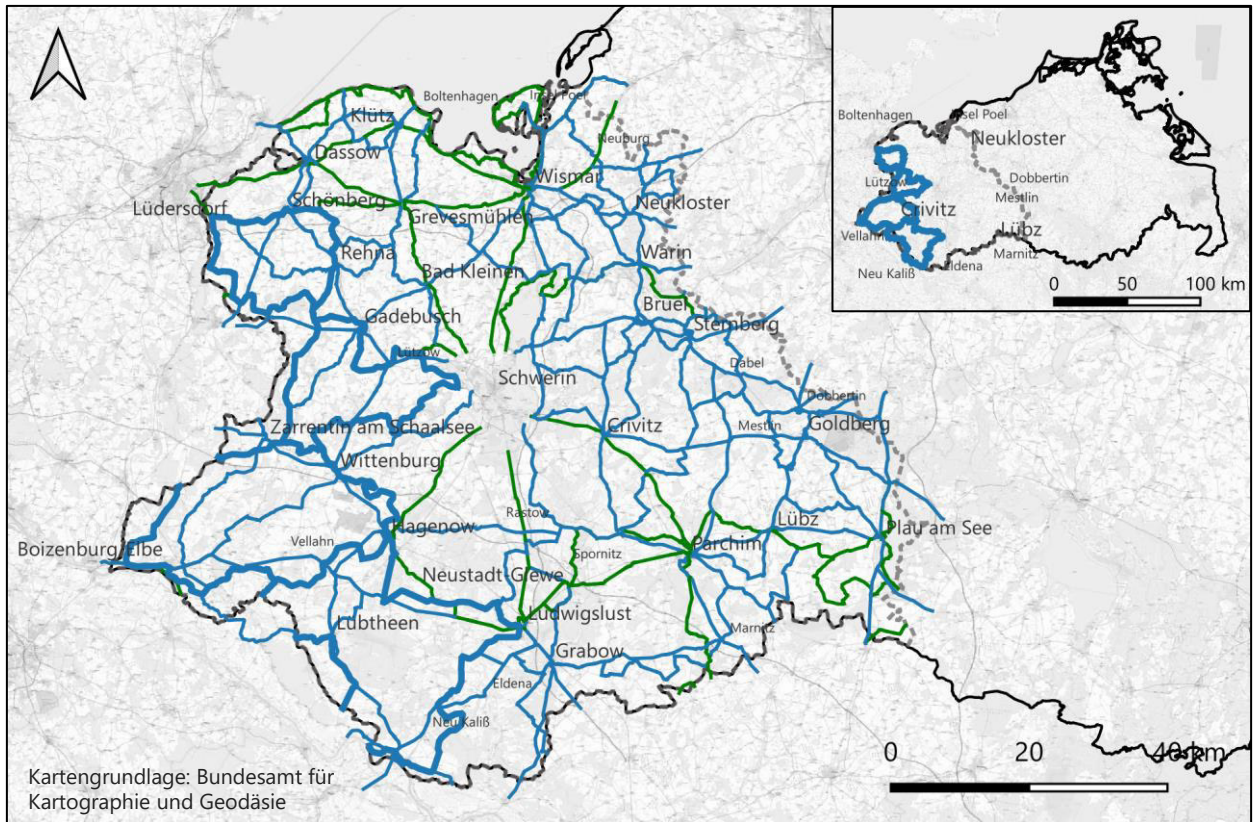
Kostenschätzung: € 869.750,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Errichtung einer Fahrradstraße, Sanierung der Oberfläche



9. Überregionale Radroute „Elbetal-Schaalsee-Rundweg“



Die Steckbriefe dienen als Information zu den 11 Touristischen Radrouten (5 Radfernwege und 6 überregionale Radrouten), deren Trassen zumindest teilweise durch Westmecklenburg verlaufen (Ansicht große Karte). Auf der kleinen Karte ist zusätzlich der Streckenverlauf im gesamten Bundesland Mecklenburg-Vorpommern angegeben.

Im Rahmen der Bestandserfassung im Jahr 2020 wurden mittels standardisierter Bewertungskategorien Daten zum Ausbaustandard und -zustand erhoben. Dabei wurden neben den 11 Touristischen Radrouten auch 34 regional bedeutsame Routen sowie Trassen des Alltagsradverkehrs berücksichtigt. Bei Überlagerungen ist der höhere Ausbaustandard maßgeblich.

Der „**Elbetal-Schaalsee-Rundweg**“ verläuft als Rundtour auf sieben Etappen teilweise durch das ehemalige Niemandsland der innerdeutschen Grenze.

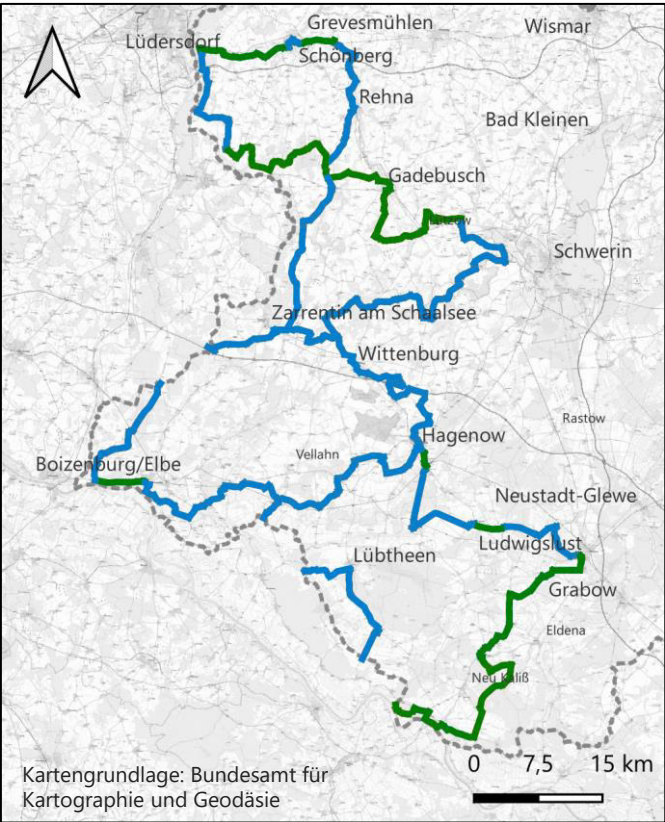
Besondere touristische Ziele sind dabei die dort weitgehend erhaltene ursprüngliche Landschaft, das UNESCO-Biosphärenreservat Schaalsee (mit dem tiefsten See Norddeutschlands) ebenso wie eindrucksvolle geschichtliche Zeugnisse.

Quelle: Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern e.V.

Typ: Überregionale Radroute
Länge: 380 km gesamt
380 km Westmecklenburg



9. Überregionale Radroute „Elbetal-Schaalsee-Rundweg“



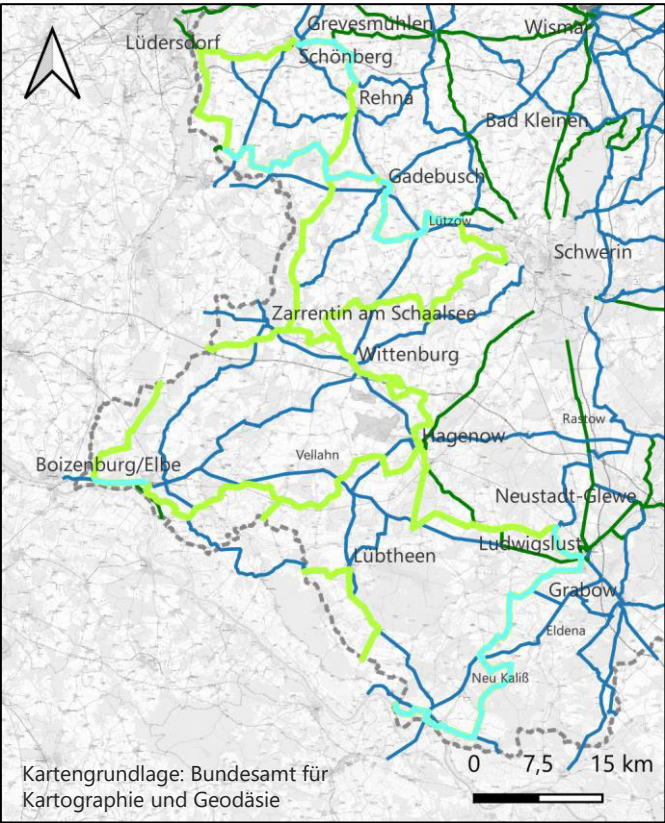
Netzzuordnung: Vorrang- und Basisrouten

Netzzuordnung: Basisroute

Dargestellt wird die Netzzuordnung der Trasse, auf der die touristische Route verläuft (einschließlich Überlagerungen mit Vorrangrouten des touristischen und des Alltagsradverkehrs).

Bei Überlagerungen mit Vorrangrouten (Alltag oder touristisch) ist auf diesen Streckenabschnitten der höhere Ausbaustandard vorzuziehen.

	Vorrangroute
	Basisroute
	Keine Netzzuordnung
	Wegeführung/nicht erhoben



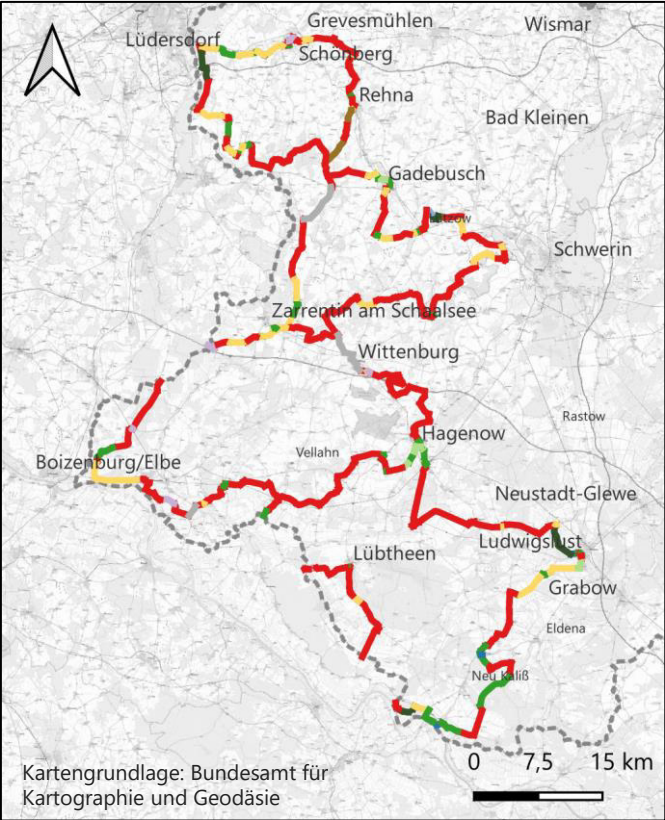
Verortung der Route im umliegenden Netz

Dargestellt werden trassengleiche Führungen (Routenüberlagerungen) mit anderen Routen des touristischen und des Alltagsradverkehrs.

Zusätzlich werden die umliegenden Radrouten zur Verortung im Gesamtnetz gezeigt, um die Findung alternativer Trassenführungen (aufgrund eines unzureichenden Ausbaustandards / -zustands oder zu Entflechtungszwecken) zu erleichtern.

	Wegeführung
	Routenüberlagerungen
	Vorrangroute (Gesamtnetz)
	Basisroute (Gesamtnetz)

9. Überregionale Radroute „Elbetal-Schaalsee-Rundweg“

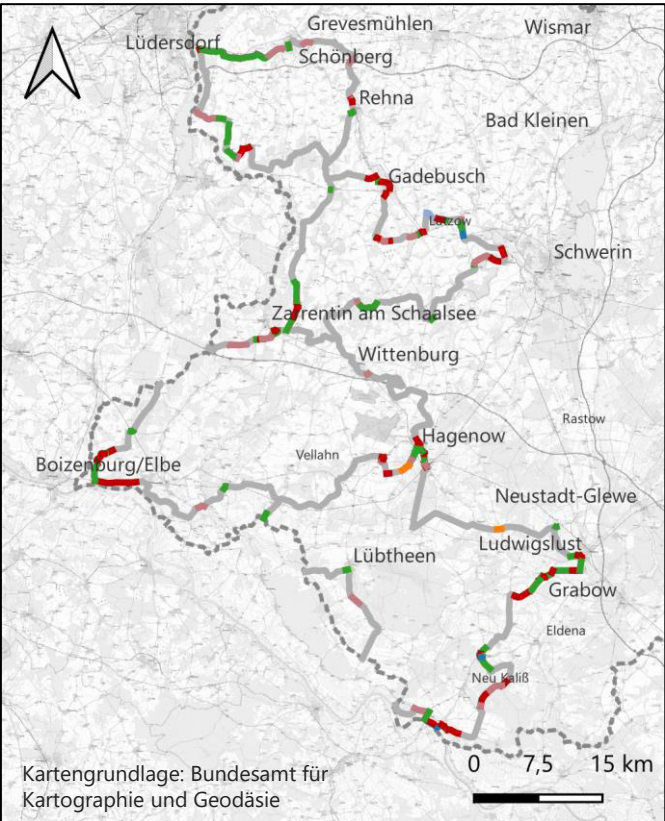


Führungsform

Dargestellt wird die Führung des Radverkehrs auf dem Weg, auf dem die Touristische Route verläuft.

Dabei werden die nachstehenden 10 Kategorien unterschieden:

	eigenständiger Radweg
	Gemeinsamer Geh-/Radweg
	Getrennter Geh-/Radweg
	Straßenbegleitender Radweg
	Straßennutzung
	sonstiges
	Fahrradstraße
	Wegeführung/nicht erhoben
	Landwirtschaftlicher Weg
	Forstweg/Waldweg



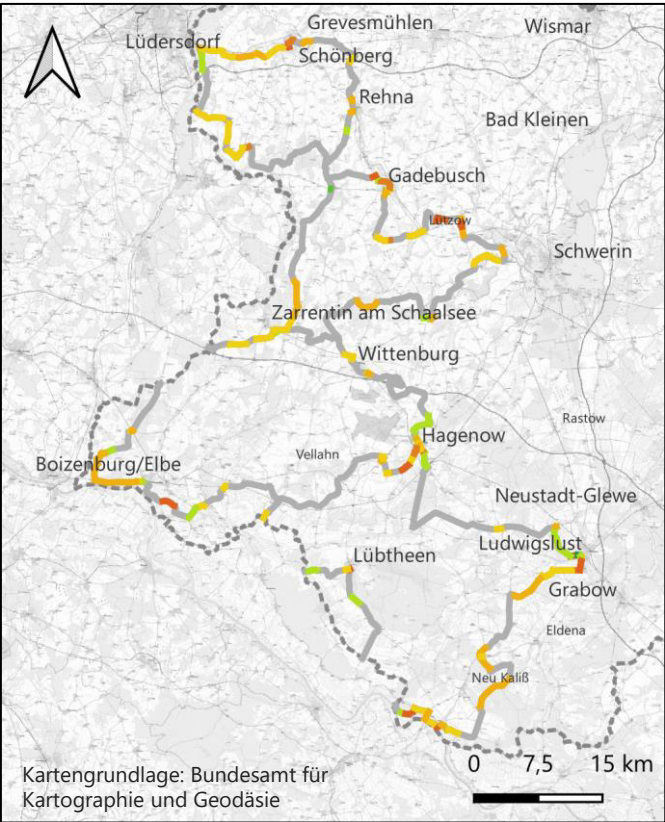
Benutzungspflicht

Dargestellt werden die Angaben zur Benutzungspflicht des Weges, auf dem die Touristische Route verläuft.

Dabei werden die nachfolgenden 8 Kategorien unterschieden:

	eigenständiger Radweg
	Gemeinsamer Geh-/Radweg
	Getrennter Geh-/Radweg
	Gehweg, Radfahrer frei
	Keine Angaben zur Benutzungspflicht herleitbar
	Ohne Benutzungspflicht, Schild fehlt
	Fahrradstraße
	Wegeführung/nicht erhoben

9. Überregionale Radroute „Elbetal-Schaalsee-Rundweg“

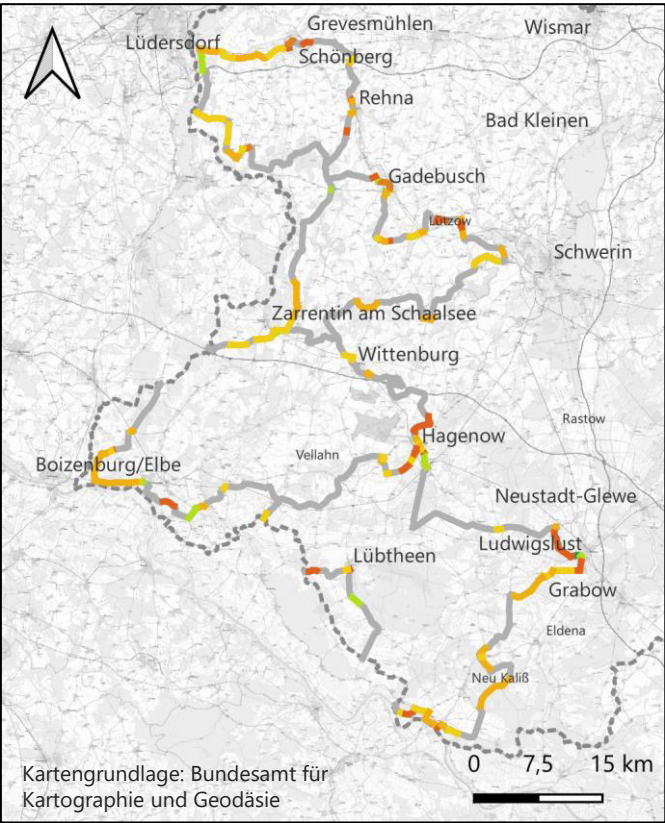


Wegebreite (baulich)

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



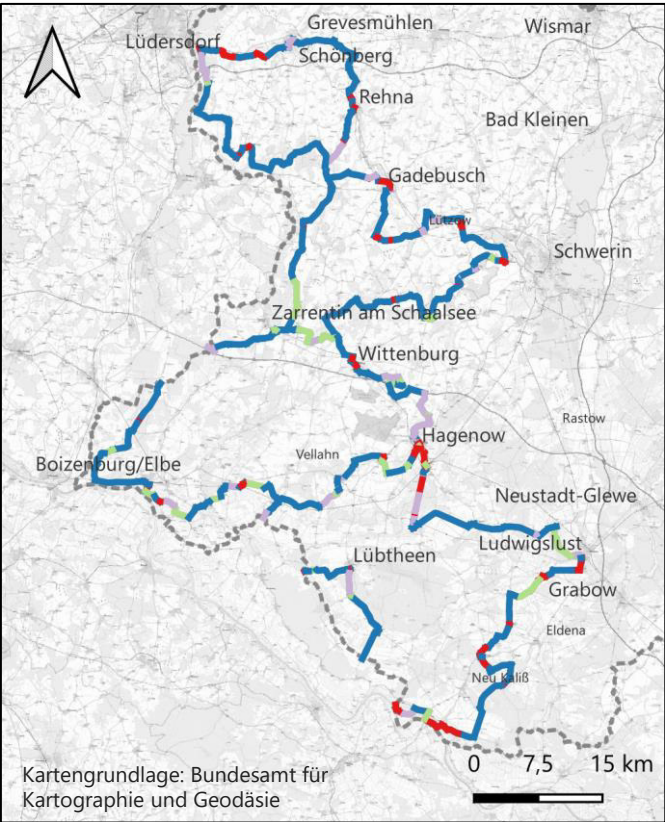
Wegebreite (nutzbar)

Dargestellt wird die tatsächlich nutzbare Breite des Weges, auf dem die Touristische Route verläuft. Die nutzbare Breite kann durch Hindernisse, Bewuchs etc. von der baulichen Breite abweichen.

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

9. Überregionale Radroute „Elbetal-Schaalsee-Rundweg“

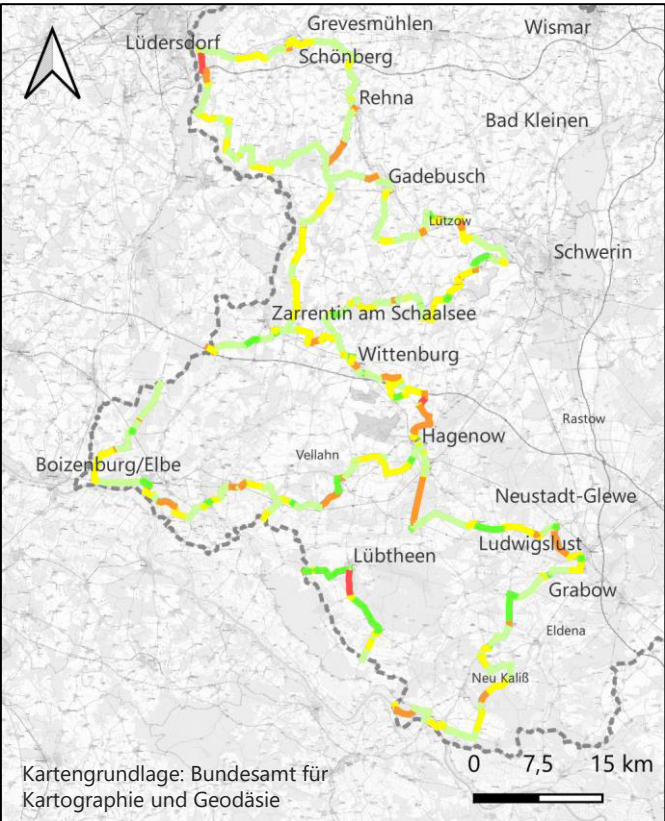


Wegeoberfläche

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

Dabei werden die 7 nachstehenden Kategorien unterschieden:

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



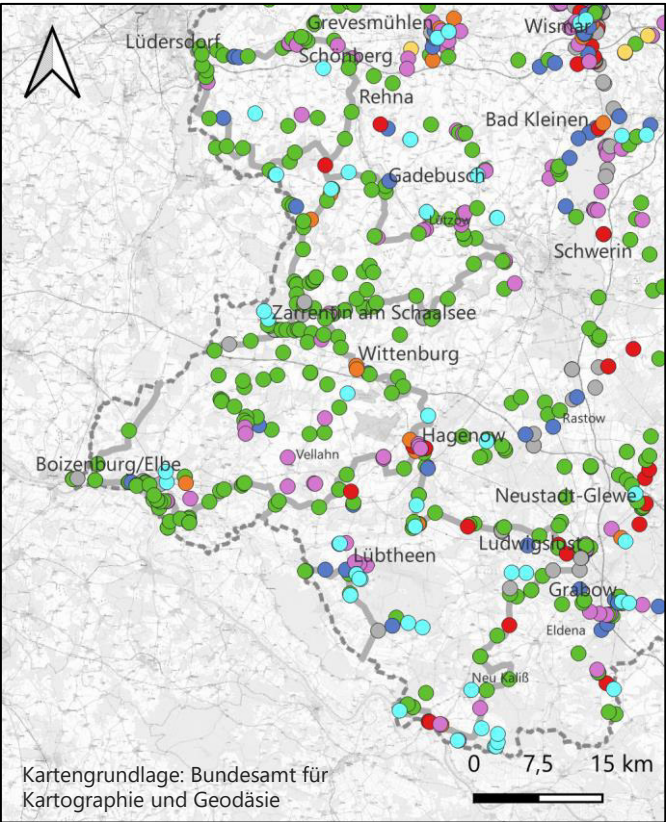
Befahrbarkeit

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

Dabei werden die nachstehenden 6 Kategorien unterschieden:

	sehr gut
	gut
	mäßig
	schlecht
	Unbefahrbar
	Wegeführung/nicht erhoben

9. Überregionale Radroute „Elbetal-Schaalsee-Rundweg“

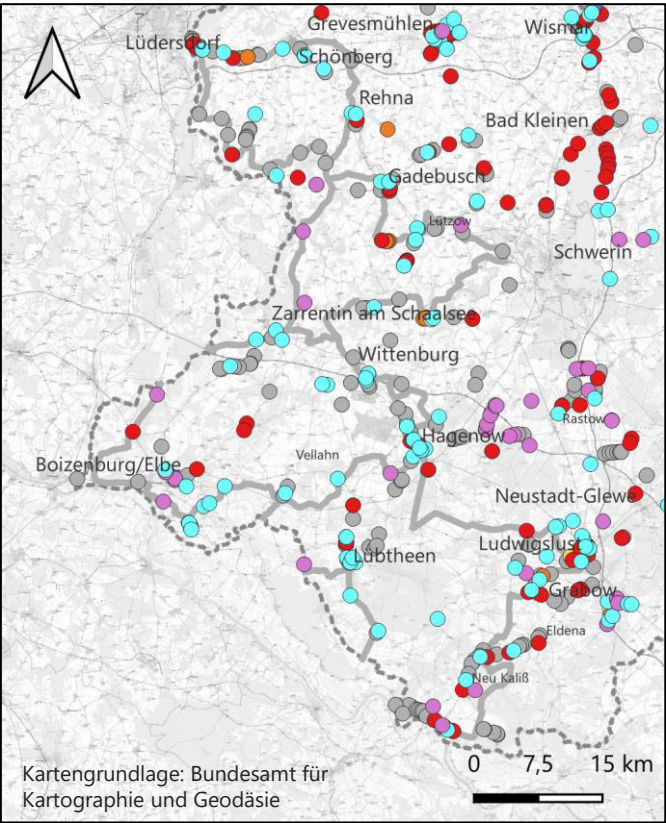


Unklare Wegeführung und Wegweisungsmängel

Dargestellt werden unklare Wegeführungen und Mängel an der Wegweisung auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 8 nachstehenden Elemente unterschieden:

	Mangel an Schild/Pfosten
	Falsche Richtung ausgeschildert
	Falscher Schilderstandort
	Vandalismus an Schild/Pfosten
	Fehlender Schilderstandort
	Auffälligkeiten an der amtlichen Beschilderung
	Unklare Wegeführung
	sonstiges



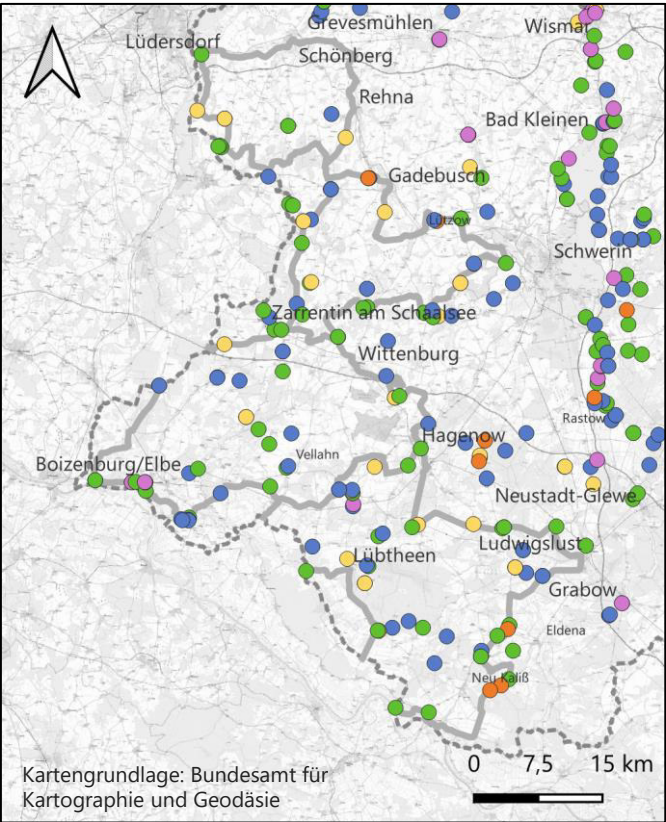
Eng- und Gefahrenstellen

Dargestellt werden Eng- und Gefahrenstellen auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 8 nachstehenden Elemente unterschieden:

	Poller < 1,3 m Durchfahrtsbreite
	Poller < 1,5 m Durchfahrtsbreite
	Umlaufschranke < 1,5 m Durchfahrtsbreite
	Sonstige Engstelle
	Sonstige Gefahrenstelle
	Unsichere Querung an Bahngleisen
	Unsichere Straßenquerung
	Oberflächenmangel

9. Überregionale Radroute „Elbetal-Schaalsee-Rundweg“

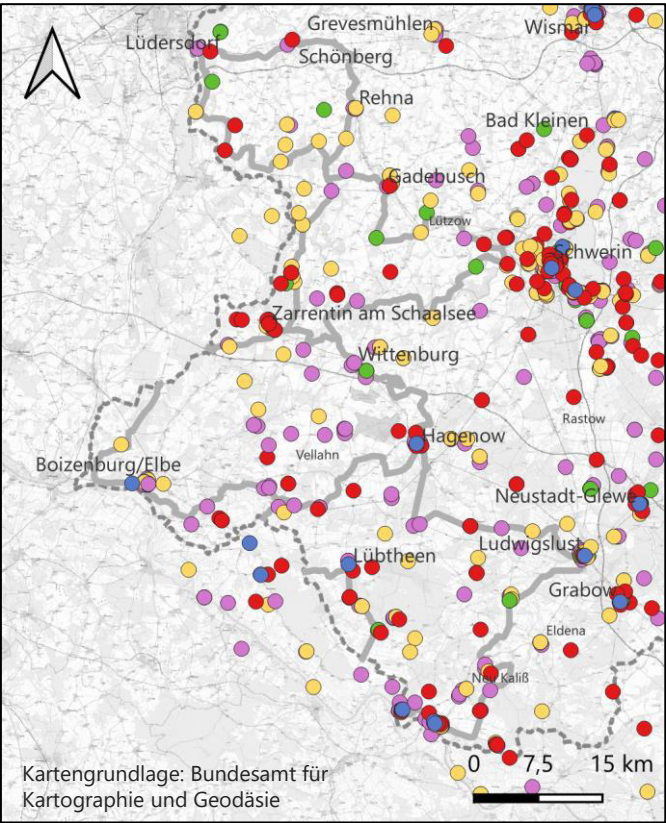


Touristische Begleitinfrastruktur

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

Dabei werden die 7 nachstehenden Elemente unterschieden:

	Infotafeln
	Spielplätze
	Schutzhütten
	Infrastruktur für Fahrrad-E-Mobilität, Schlauchomat
	Abstellanlagen für Fahrräder
	Rastplätze
	Sonstiges



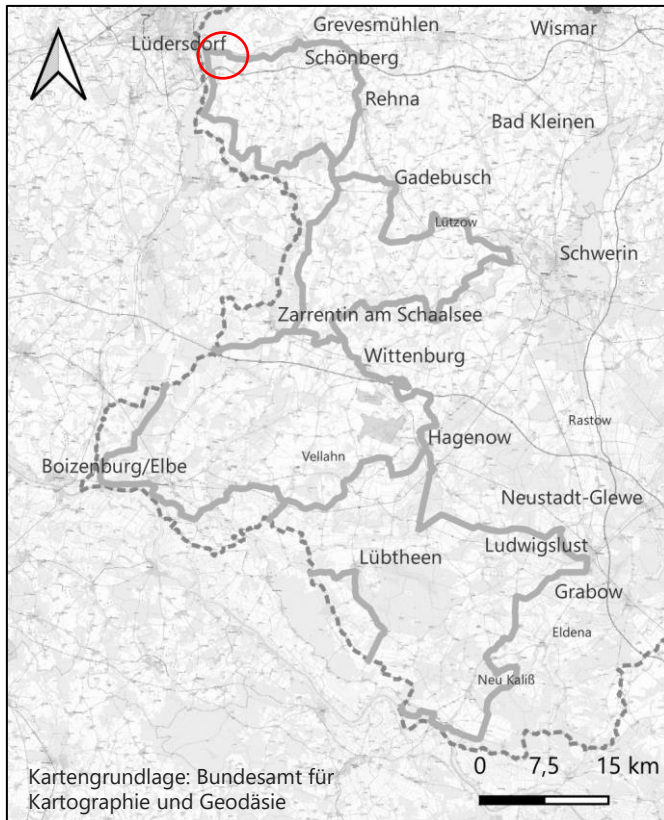
POI touristisch

Dargestellt werden verschiedene touristisch interessante Orte (Points of Interest, POI) auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 5 nachstehenden Elemente unterschieden:

	Gastronomie
	Übernachtung
	Freizeit
	Sehenswürdigkeiten
	Information

9. Überregionale Radroute „Elbetal-Schaalsee-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Hauptstr. in Herrnburg

Länge: ca. 350 m

Führung: Fahrbahn

Befahrbarkeit: mäßig

Bauliche Breite: 200 cm

Nutzbare Breite: 200 cm

Wegoberfläche: Pflaster

Alltagsnetz: Vorrangroute

Touristisch: Basisroute

Lage: innerorts

DTV: 5000

Geschwindigkeit: 50 km/h

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 78.800,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

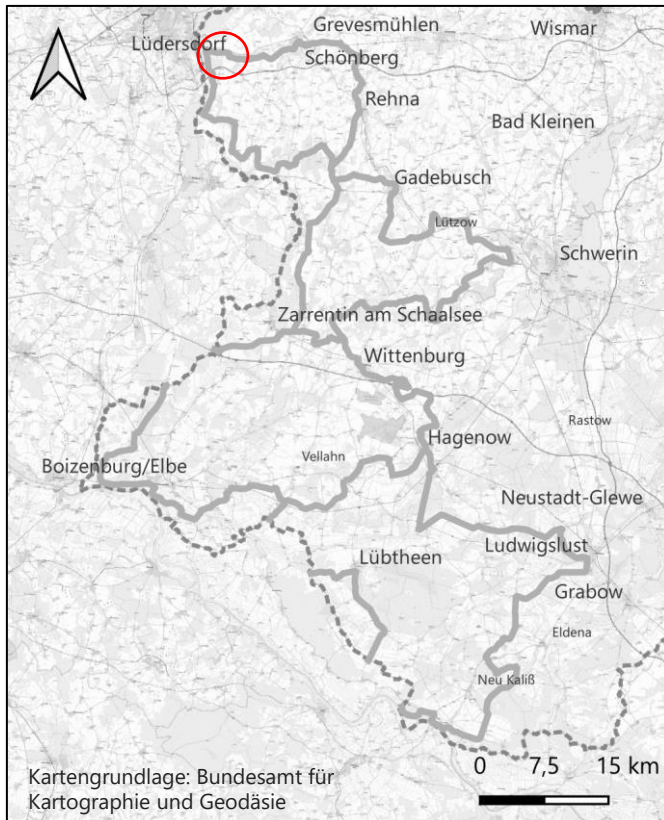
Ausbau auf eine Breite von 2,50 m

Oberflächenverbesserung → Baumwurzeln beseitigen

Geschwindigkeitsreduzierung



9. Überregionale Radroute „Elbetal-Schaalsee-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: L02 zwischen Herrnburg und Lüdersdorf

Länge: ca. 1,8 km

Führung: Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: 210 cm

Nutzbare Breite: 200 cm

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Vorrangroute

Touristisch: Basisroute

Lage: außerorts

DTV: 5000

Priorität: gering

Kostenschätzung: € 370.400,-

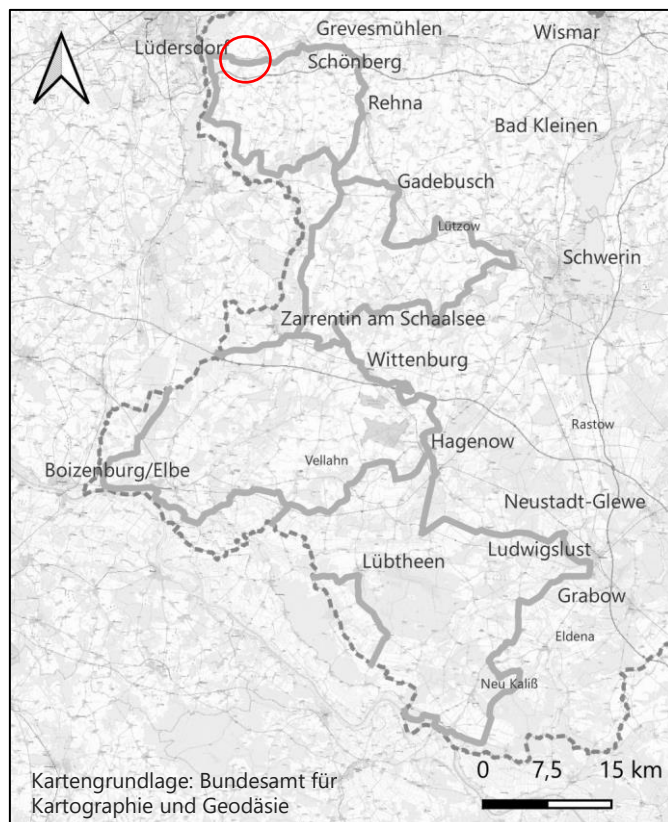
Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 3,50 m

Regelmäßiger Grünschnitt



9. Überregionale Radroute „Elbetal-Schaalsee-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Hauptstr. in Lüdersdorf/
Wahrsow

Länge: ca. 2,6 km

Führung: Gemeinsamer Geh- und
Radweg, Zweirichtungs-
verkehr

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: 234 cm

Nutzbare Breite: 234 cm

Wegoberfläche: Pflaster

Alltagsnetz: Vorrangroute

Touristisch: Basisroute

Lage: innerorts

DTV: 5000

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 451.900,-

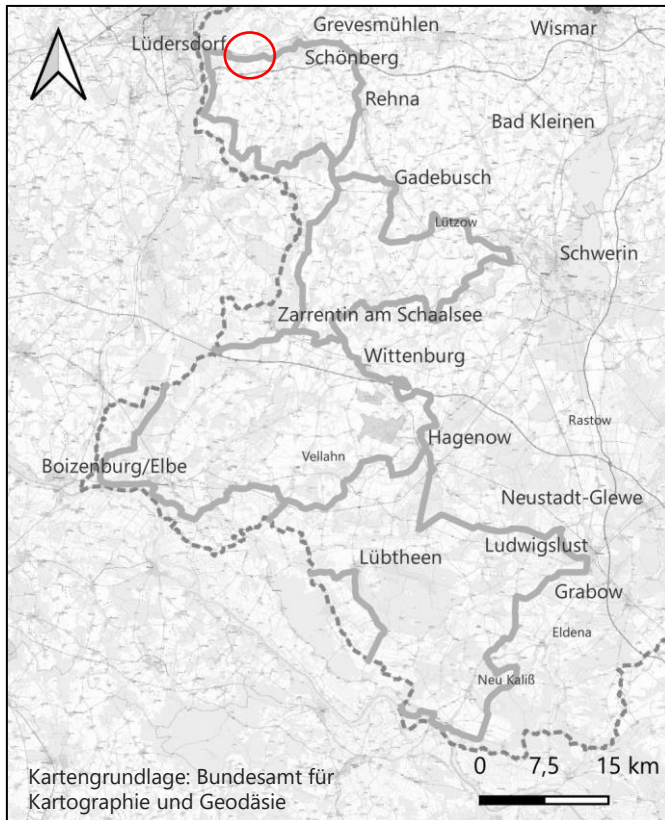
Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 3,50 m

Oberflächenverbesserung



9. Überregionale Radroute „Elbetal-Schaalsee-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Siedlung Wahrsow

Länge: ca. 200 m

Führung: Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr

Befahrbarkeit: unbefahrbar

Bauliche Breite: 100 cm

Nutzbare Breite: 20 cm

Wegoberfläche: Pflaster

Alltagsnetz: Vorrangroute

Touristisch: Basisroute

Lage: innerorts

DTV: 1000

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 69.600,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 3,50 m

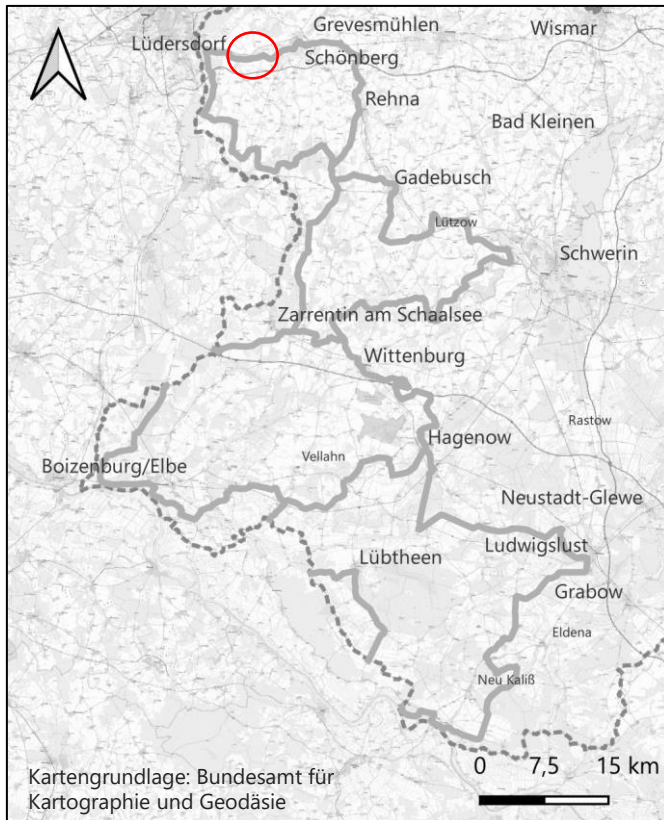
Regelmäßiger Grünschnitt

Laubbeseitigung

Oberflächenverbesserung



9. Überregionale Radroute „Elbetal-Schaalsee-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: K2 zwischen Wahrsow und Westerbeck

Länge: ca. 1400 m

Führung: Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr

Befahrbarkeit: mäßig

Bauliche Breite: 200 cm

Nutzbare Breite: 180 cm

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Vorrangroute

Touristisch: Basisroute

Lage: außerorts

DTV: 1000

Priorität: mittel

Kostenschätzung: € 312.800,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 3,50 m

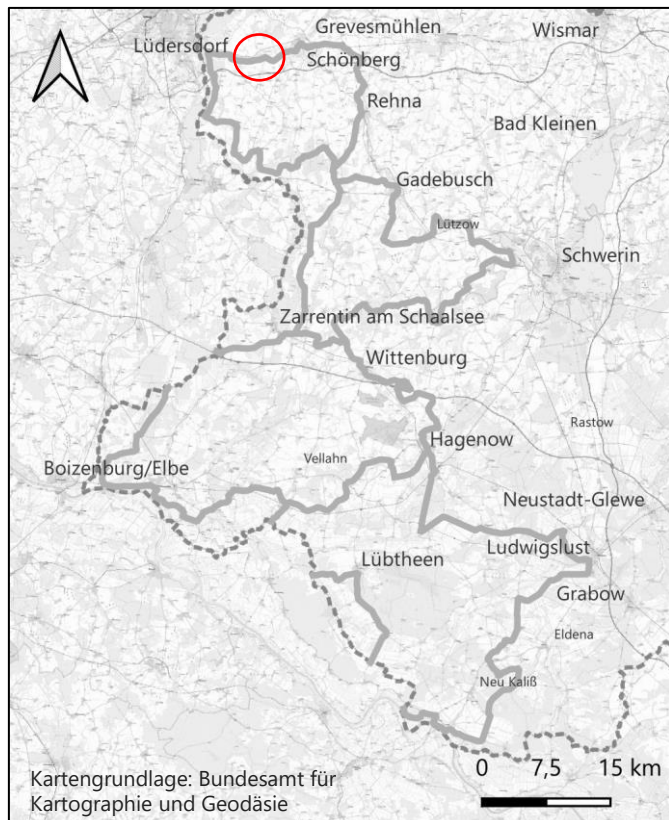
Verkehrsrechtliche Anordnung (amtliche Beschilderung) überprüfen

Oberflächenverbesserung

(Regelmäßiger Grünschnitt)



9. Überregionale Radroute „Elbetal-Schaalsee-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: K2 zwischen Wahrsow und Westerbeck

Länge: ca. 700 m

Führung: Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr

Befahrbarkeit: mäßig

Bauliche Breite: 200 cm

Nutzbare Breite: 200 cm

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Vorrangroute

Touristisch: Basisroute

Lage: außerorts

DTV: 1000

Priorität: mittel

Kostenschätzung: € 158.200,-

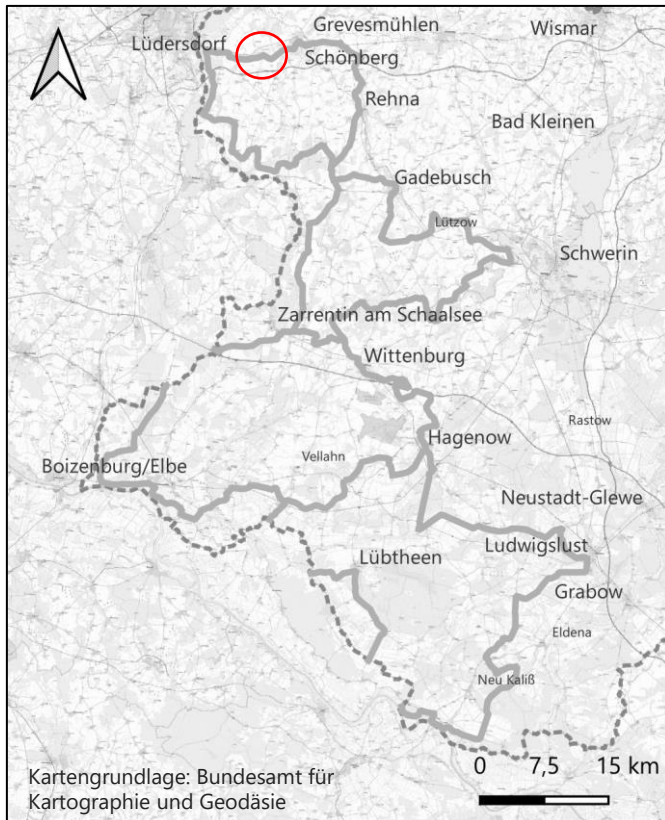
Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 3,50 m

Oberflächenverbesserung



9. Überregionale Radroute „Elbetal-Schaalsee-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Hauptstr. in Westerbeck

Länge: ca. 180 m

Führung: Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: 230 cm

Nutzbare Breite: 230 cm

Wegoberfläche: Pflaster

Alltagsnetz: Vorrangroute

Touristisch: Basisroute

Lage: innerorts

DTV: 1000

Priorität: gering

Kostenschätzung: € 32.600,-

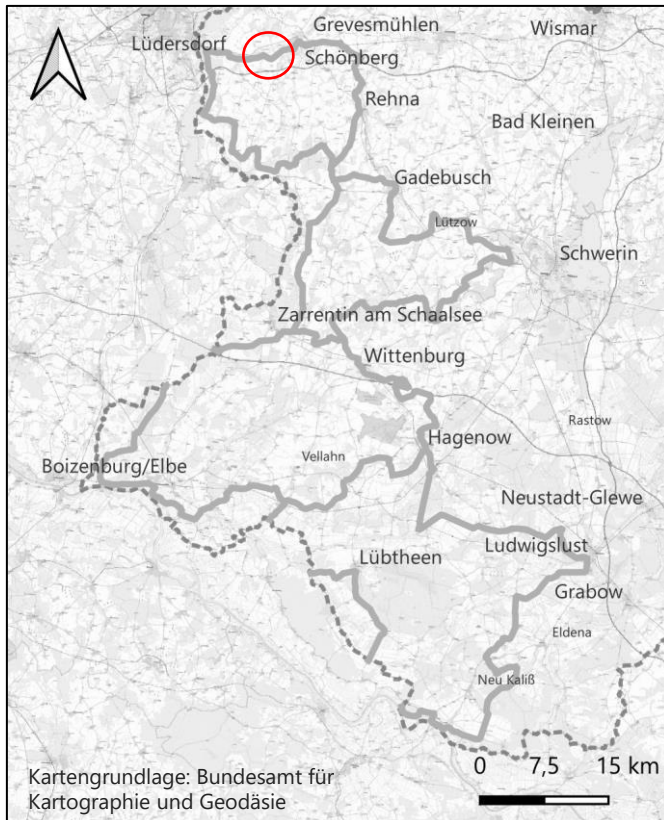
Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 3,50 m

Oberflächenverbesserung



9. Überregionale Radroute „Elbetal-Schaalsee-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort:	Dorfstr. in Petersberg
Länge:	ca. 650 m
Führung:	Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr
Befahrbarkeit:	mäßig
Bauliche Breite:	210 cm
Nutzbare Breite:	180 cm
Wegoberfläche:	Asphalt, Pflaster
Alltagsnetz:	Vorrangroute
Touristisch:	Basisroute
Lage:	innerorts
DTV:	1000
Geschwindigkeit:	50 km/h
Priorität:	mittel
Kostenschätzung:	€ 167.500,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

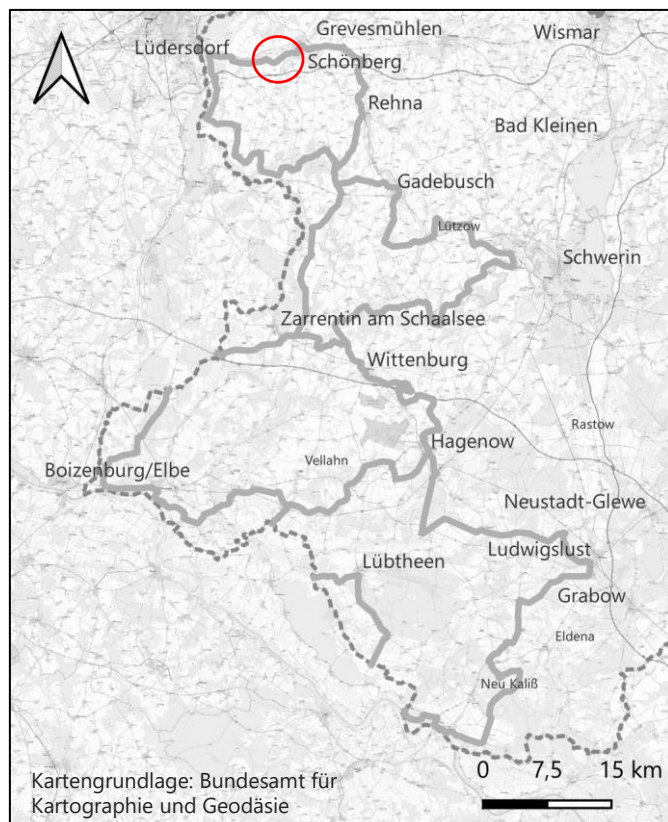
Ausbau auf eine Breite von 3,50 m

Oberflächenverbesserung

Regelmäßiger Grünschnitt



9. Überregionale Radroute „Elbetal-Schaalsee-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: K2 zwischen Petersberg und Schönberg

Länge: ca. 1900 m

Führung: Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: 240 cm

Nutzbare Breite: 240 cm

Wegoberfläche: Asphalt, Pflaster

Alltagsnetz: Vorrangroute

Touristisch: Basisroute

Lage: außerorts

DTV: 1000

Priorität: hoch

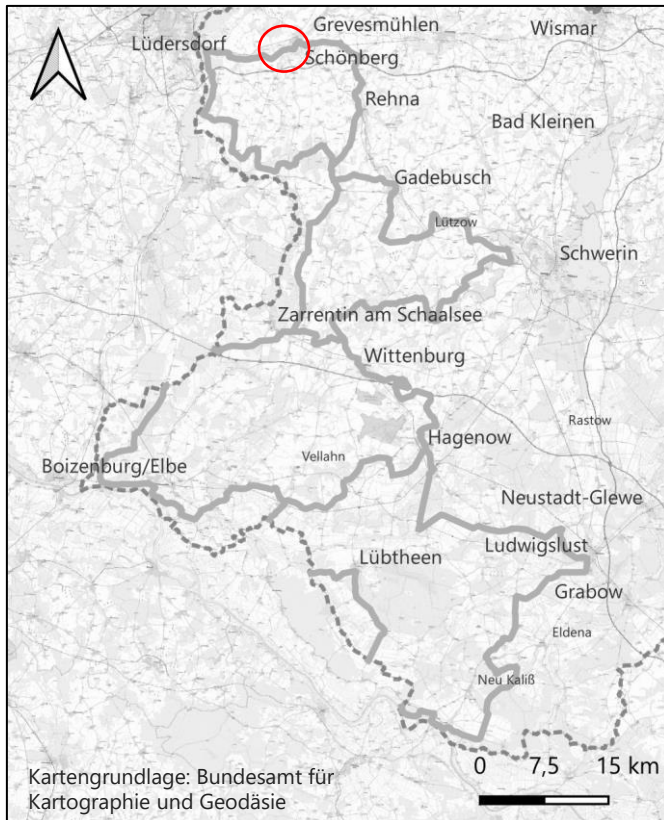
Kostenschätzung: € 311.600,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 3,50 m



9. Überregionale Radroute „Elbetal-Schaalsee-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Petersberger Weg in Schönberg

Länge: ca. 650 m

Führung: Fahrbahn

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: k.A.

Nutzbare Breite: k.A.

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Vorrangroute

Touristisch: Basisroute

Lage: außerorts

DTV: 1000

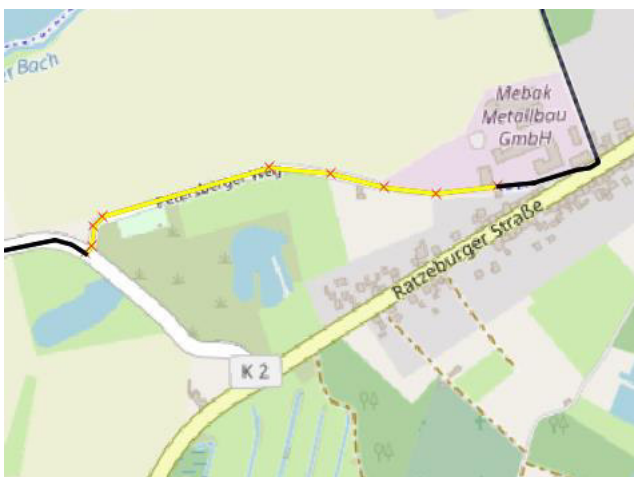
Geschwindigkeit: 50 km/h

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 347.300,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Einrichtung eines Zweirichtungsradwegs mit 3,50 m Breite



9. Überregionale Radroute „Elbetal-Schaalsee-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Petersberger Weg in Schönberg

Länge: ca. 150 m

Führung: Fahrbahn/eigenständiger Radweg

Befahrbarkeit: mäßig

Bauliche Breite: k.A.

Nutzbare Breite: k.A.

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Vorrangroute

Touristisch: Basisroute

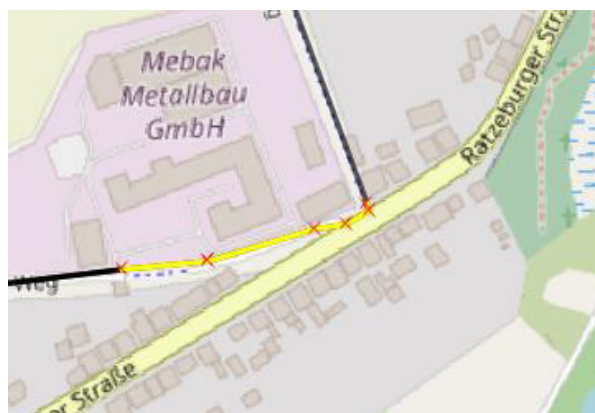
Lage: innerorts

Priorität: mittel

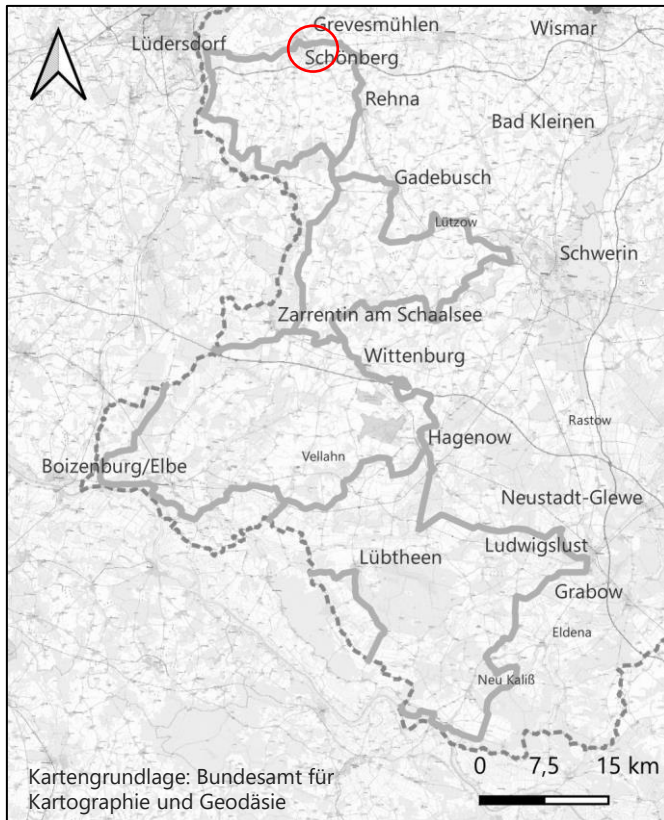
Kostenschätzung: € 55.600,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Oberflächenverbesserung



9. Überregionale Radroute „Elbetal-Schaalsee-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Fritz-Reuter Str. /
Rottendorfer Str. in
Schönberg

Länge: ca. 1.200 m

Führung: Fahrbahn

Befahrbarkeit: mäßig

Bauliche Breite: k.A.

Nutzbare Breite: k.A.

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Vorrangroute

Touristisch: Basisroute

Lage: innerorts

DTV: 1000

Geschwindigkeit: 50 km/h

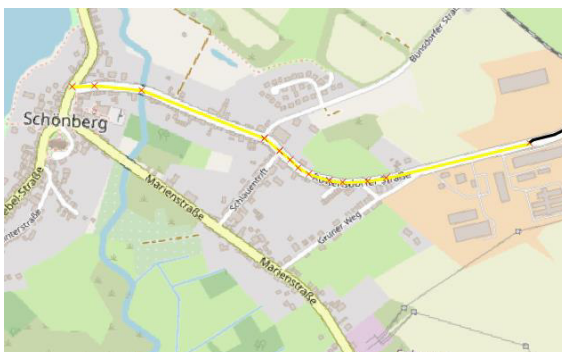
Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 630.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Einrichtung eines Zweirichtungsradwegs mit 3,50 m Breite

Oberflächenverbesserung



9. Überregionale Radroute „Elbetal-Schaalsee-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: L011 zwischen Schönberg und Menzendorf

Länge: ca. 800 m

Führung: straßenbegleitender Radweg, k.A. zur Benutzungspflicht herleitbar

Befahrbarkeit: mäßig

Bauliche Breite: 190 cm

Nutzbare Breite: 100 cm

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Vorrangroute

Touristisch: Basisroute

Lage: außerorts

DTV: 2200

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 199.100,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

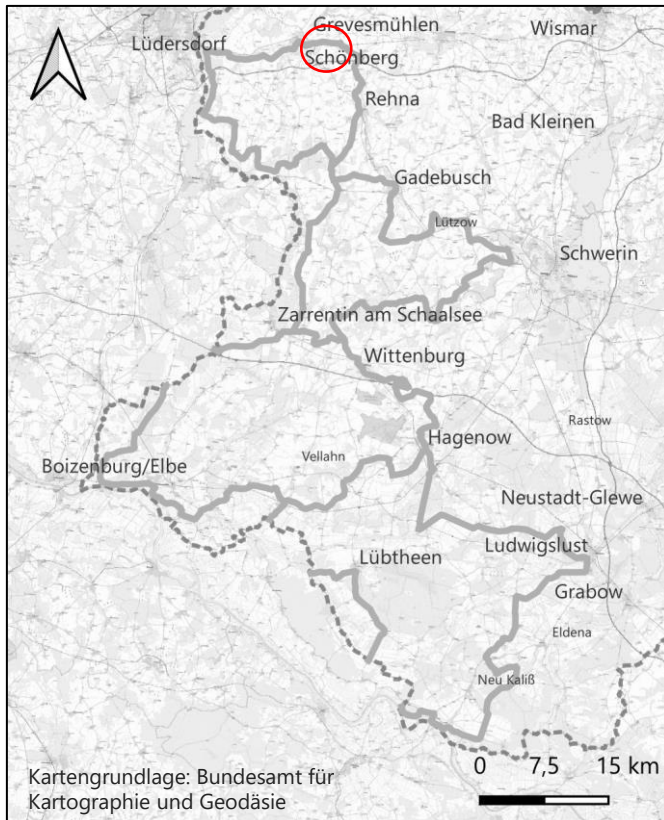
Einrichtung eines Zweirichtungsradwegs mit 3,50 m Breite

Oberflächenverbesserung

Regelmäßiger Grünschnitt



9. Überregionale Radroute „Elbetal-Schaalsee-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Schönberger Str. zwischen Schönberg und Menzendorf

Länge: ca. 2,2 km

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: k.A.

Nutzbare Breite: k.A.

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Vorrangroute

Touristisch: Basisroute

Lage: außerorts

DTV: 2200

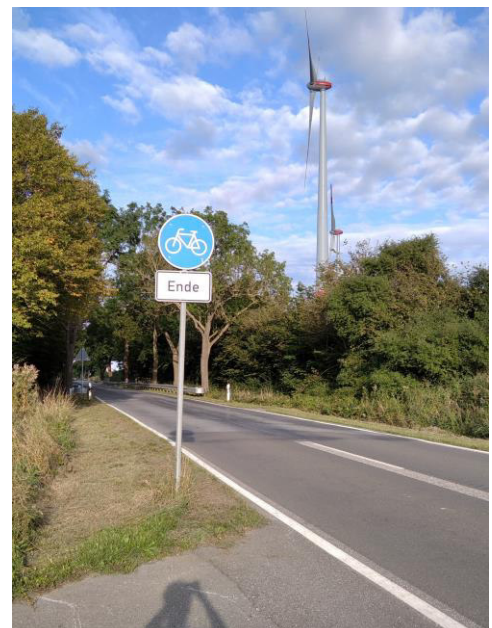
Geschwindigkeit: 70 km/h

Priorität: hoch

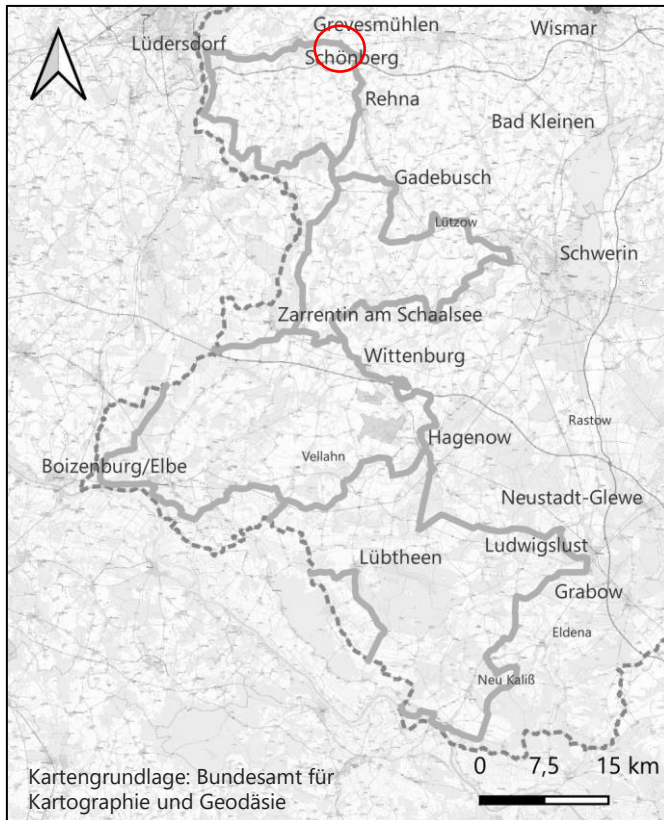
Kostenschätzung: € 1.159.700,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Einrichtung eines Zweirichtungsradwegs mit 3,50 m Breite



9. Überregionale Radroute „Elbetal-Schaalsee-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Schönberger Str. zwischen Schönberg und Menzendorf

Länge: ca. 700 m

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: k.A.

Nutzbare Breite: k.A.

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Vorrangroute

Touristisch: Basisroute

Lage: außerorts

DTV: 2200

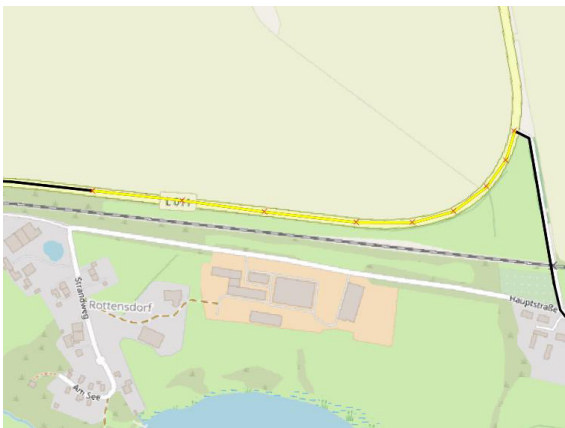
Geschwindigkeit: 70 km/h

Priorität: hoch

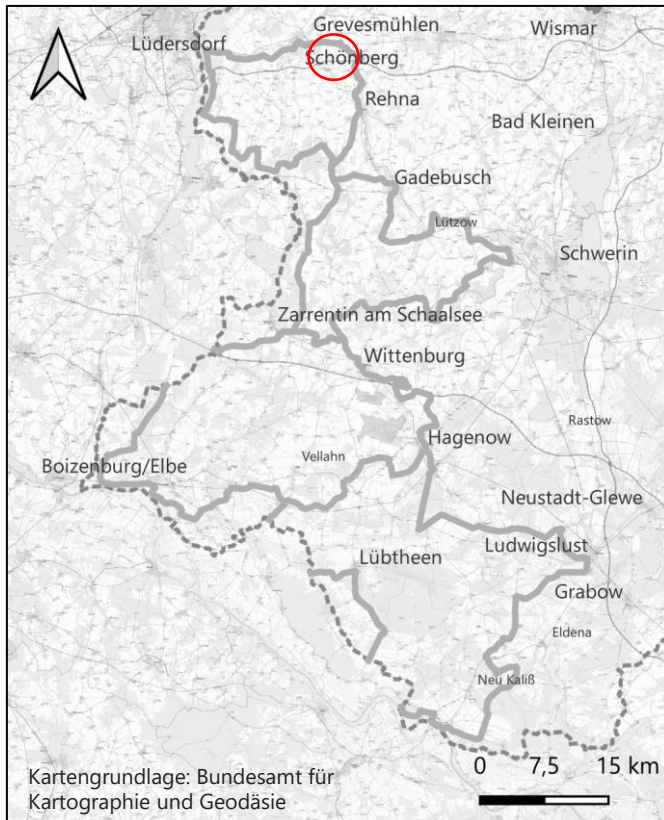
Kostenschätzung: € 367.500,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Einrichtung eines Zweirichtungsradwegs mit 3,50 m Breite



9. Überregionale Radroute „Elbetal-Schaalsee-Rundweg“

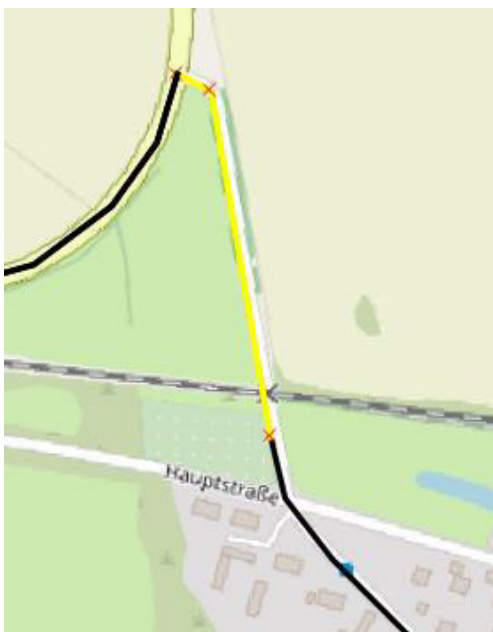


Bestandsdaten

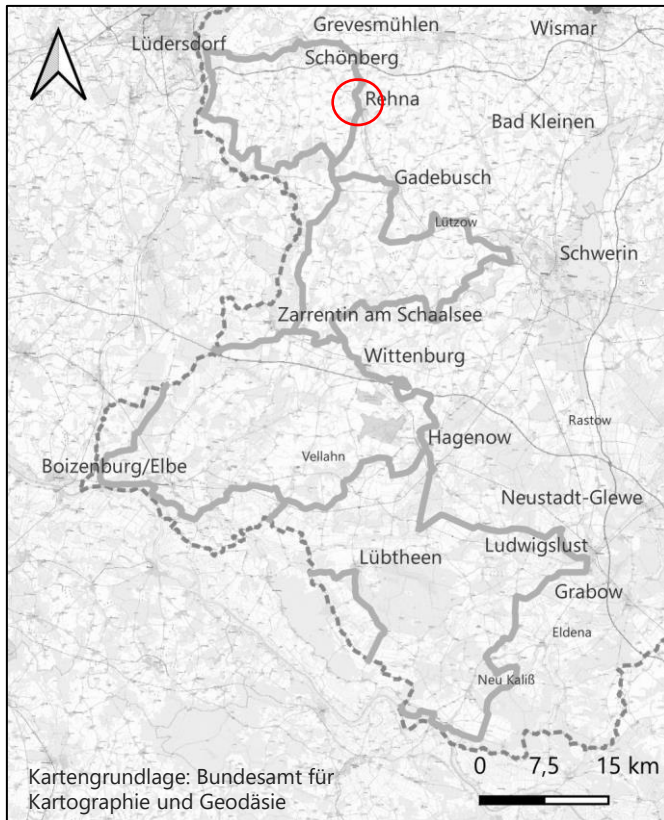
Ort:	Hauptstr. kurz vor Menzendorf
Länge:	ca. 250 m
Führung:	Fahrbahnnutzung
Befahrbarkeit:	gut
Bauliche Breite:	k.A.
Nutzbare Breite:	k.A.
Wegoberfläche:	Asphalt
Alltagsnetz:	k.A.
Touristisch:	Basisroute
Lage:	außerorts
DTV:	1000
Geschwindigkeit:	100 km/h
Priorität:	hoch
Kostenschätzung:	€ 112.500,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Einrichtung eines Zweirichtungsradwegs mit 3,00 m Breite



9. Überregionale Radroute „Elbetal-Schaalsee-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Gletzower Str. in Rehna

Länge: ca. 850 m

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: k.A.

Nutzbare Breite: k.A.

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Basisroute

Lage: innerorts

DTV: 8700

Geschwindigkeit: 50 km/h

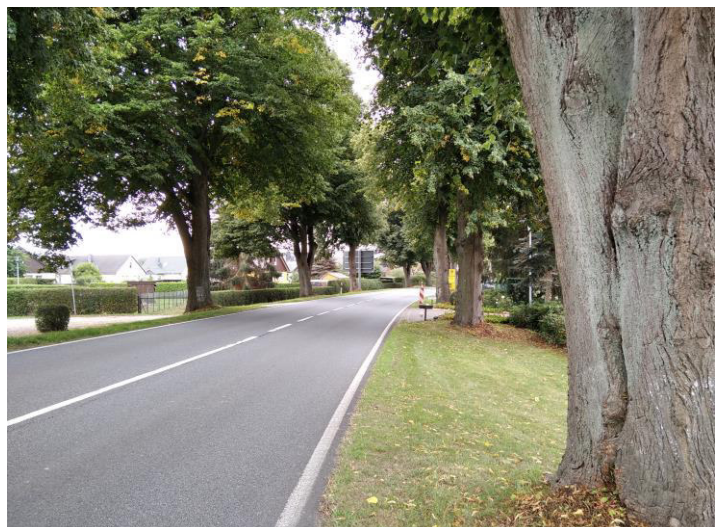
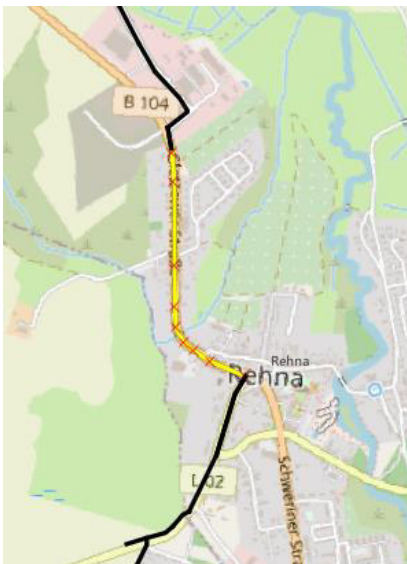
Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 322.400,-
€ 9.500,-

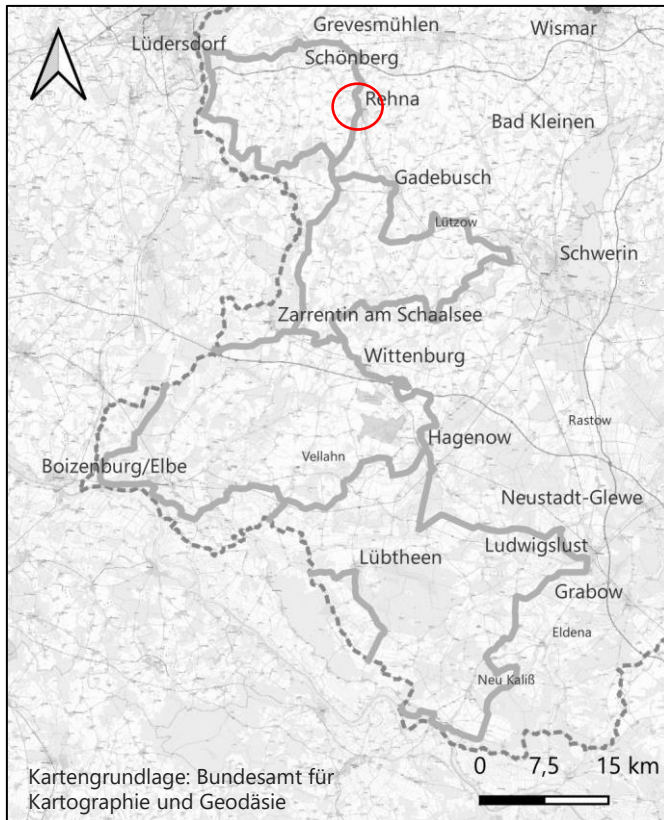
Vorgeschlagene Maßnahmen

Einrichtung eines Zweirichtungsradwegs mit 3,00 m Breite

Oder Einrichtung von Schutzstreifen mit jeweils 1,50 m Breite bei gleichzeitiger Geschwindigkeitsreduzierung



9. Überregionale Radroute „Elbetal-Schaalsee-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort:	Bülower Str. in Rehna
Länge:	ca. 280 m
Führung:	Fahrbahnnutzung
Befahrbarkeit:	schlecht
Bauliche Breite:	k.A.
Nutzbare Breite:	k.A.
Wegoberfläche:	Kopfsteinpflaster
Alltagsnetz:	Basisroute
Touristisch:	Basisroute
Lage:	innerorts
DTV:	1000
Geschwindigkeit:	50 km/h
Priorität:	hoch
Kostenschätzung:	€ 124.600,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Einrichtung eines Zweirichtungsradwegs mit 3,00 m Breite
Oberflächenverbesserung



9. Überregionale Radroute „Elbetal-Schaalsee-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Amtsbauhof in Gadebusch

Länge: ca. 250 m

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: schlecht

Bauliche Breite: k.A.

Nutzbare Breite: k.A.

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: außerorts

DTV: 1000

Geschwindigkeit: 50 km/h

Priorität: hoch

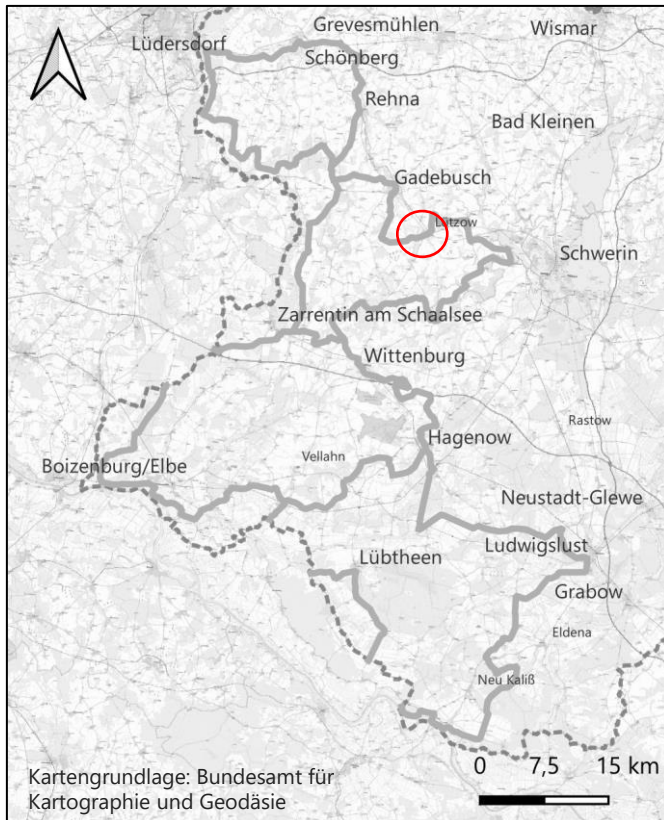
Kostenschätzung: € 125.500,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Einrichtung eines Zweirichtungsradwegs mit 3,50 m Breite



9. Überregionale Radroute „Elbetal-Schaalsee-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Bahnhof Ostseite in Lützwitz

Länge: ca. 100 m

Führung: Fahrbahn

Befahrbarkeit: schlecht

Bauliche Breite: k.A.

Nutzbare Breite: k.A.

Wegoberfläche: Schotter

Alltagsnetz: k.A.

Touristisch: Vorrangroute

Lage: innerorts

DTV: 1000

Geschwindigkeit: 30 km/h

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 71.100,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Änderung zum gemeinsamen Geh-/Radweg mit einer Breite von mind. 2,50 m

Regelmäßiger Grünschnitt



9. Überregionale Radroute „Elbetal-Schaalsee-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Schweriner Str. in Lützen

Länge: ca. 230 m

Führung: Gemeinsamer Geh- und Radweg, Einrichtungsverkehr

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: 230

Nutzbare Breite: 200

Wegoberfläche: Pflaster

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: innerorts

DTV: 1000

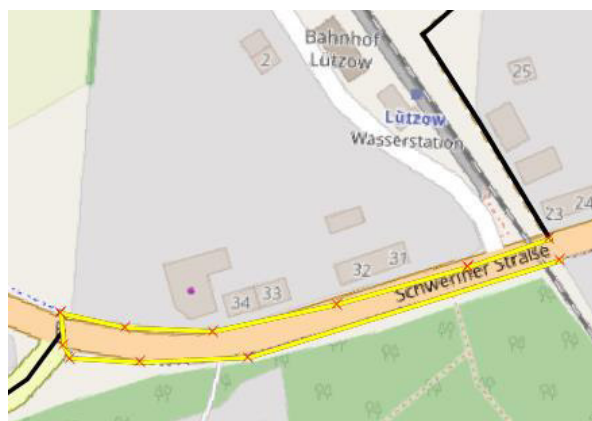
Geschwindigkeit: 50 km/h

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 13.800,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 2,50 m je Seite
(Regelmäßiger Grünschnitt)



9. Überregionale Radroute „Elbetal-Schaalsee-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: K10 zwischen Lassahn und Kranichhof

Länge: ca. 2,3 km

Führung: Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr

Befahrbarkeit: mäßig

Bauliche Breite: 200 cm

Nutzbare Breite: 190 cm

Wegoberfläche: Beton

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Basisroute

Lage: außerorts

DTV: 200

Priorität: gering

Kostenschätzung: € 172.500,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 2,50 m

(Regelmäßiger Grünschnitt)



9. Überregionale Radroute „Elbetal-Schaalsee-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: K10 / Kranichhof

Länge: ca. 200 m

Führung: Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr

Befahrbarkeit: mäßig

Bauliche Breite: 210 cm

Nutzbare Breite: 150 cm

Wegoberfläche: Beton

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Basisroute

Lage: außerorts

DTV: 200

Geschwindigkeit: 100 km/h

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 12.400,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

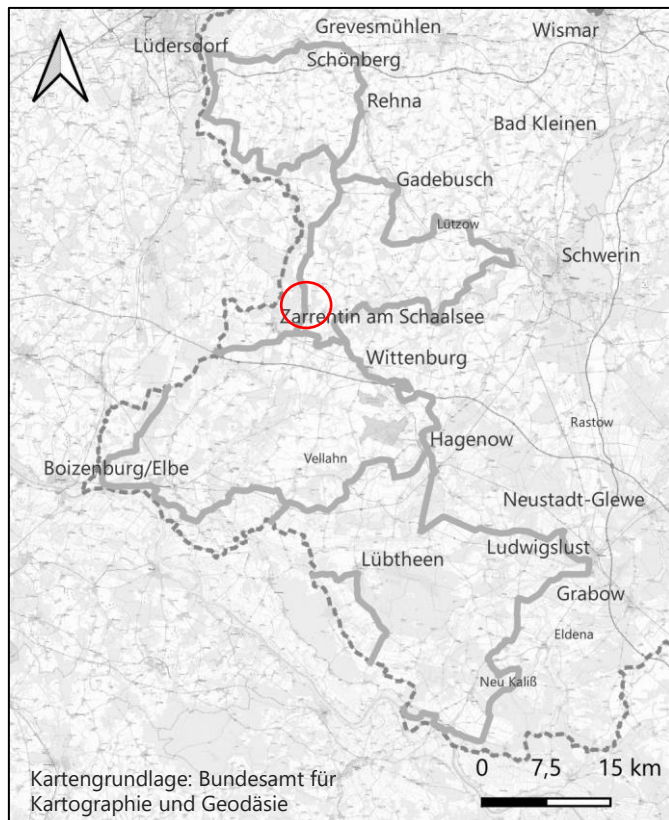
Ausbau auf eine Breite von 2,50 m

Oberflächenverbesserung

(Regelmäßiger Grünschnitt)



9. Überregionale Radroute „Elbetal-Schaalsee-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: K10 zwischen Kranichhof und Boissow

Länge: ca. 1,8 km

Führung: Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr

Befahrbarkeit: mäßig

Bauliche Breite: 190 cm

Nutzbare Breite: 190 cm

Wegoberfläche: Beton

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Basisroute

Lage: außerorts

DTV: 400

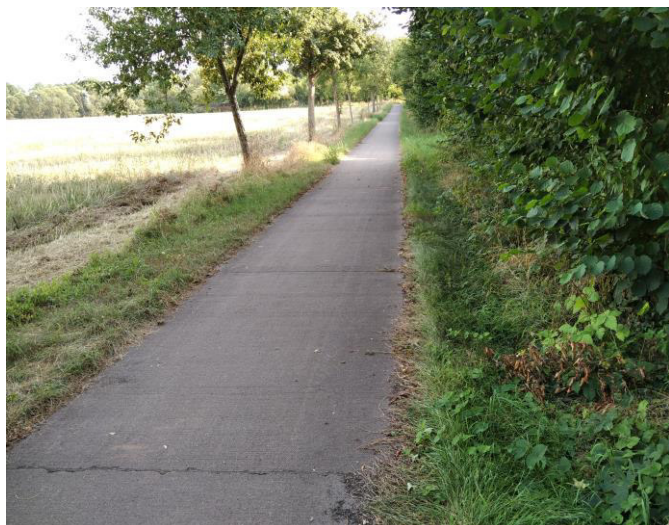
Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 162.000,-

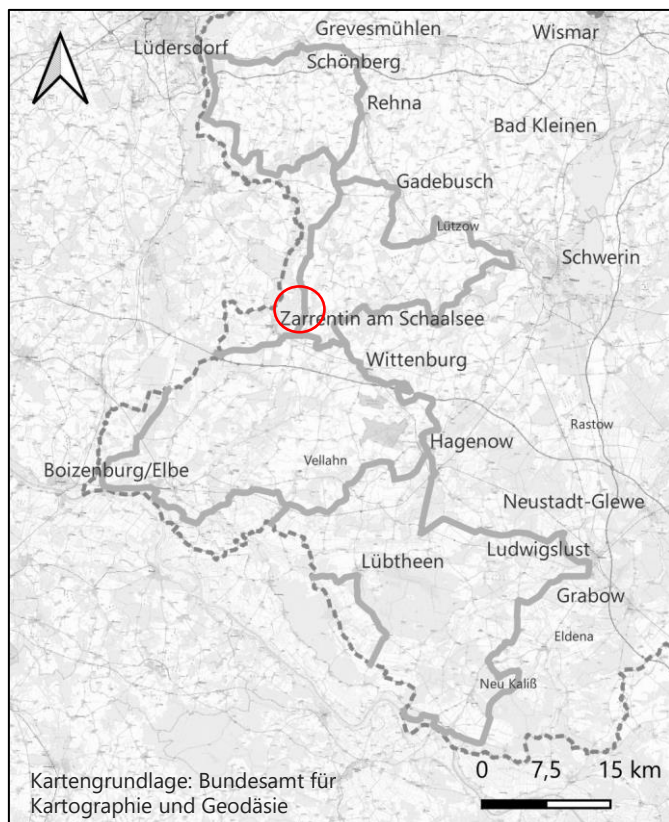
Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 2,50 m

Oberflächenverbesserung



9. Überregionale Radroute „Elbetal-Schaalsee-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: K10 zwischen Boissow und Zarrentin

Länge: ca. 1,8 km

Führung: Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: 230 cm

Nutzbare Breite: 230 cm

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Basisroute

Lage: außerorts

DTV: 1100

Priorität: gering

Kostenschätzung: € 54.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 2,50 m

Oberflächenverbesserung



9. Überregionale Radroute „Elbetal-Schaalsee-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: L041 zwischen Bantin und Zarrentin

Länge: ca. 1 km

Führung: Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr

Befahrbarkeit: sehr gut

Bauliche Breite: 220 cm

Nutzbare Breite: 220 cm

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Basisroute

Lage: außerorts

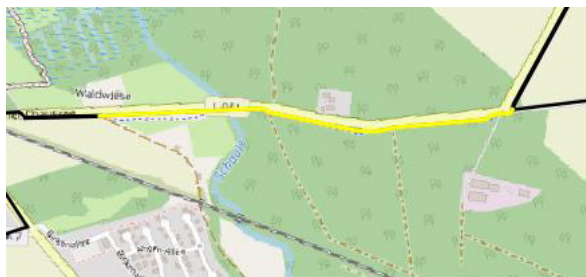
DTV: 1100

Priorität: gering

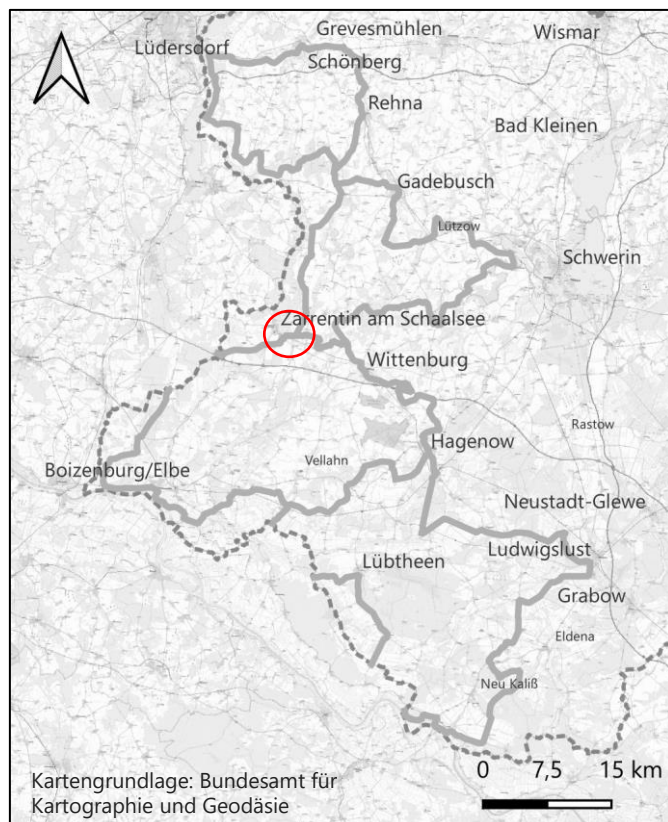
Kostenschätzung: € 47.600,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 2,50 m



9. Überregionale Radroute „Elbetal-Schaalsee-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: L041 zwischen Bantin und Zarrentin

Länge: ca. 190 m

Führung: Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr

Befahrbarkeit: sehr gut

Bauliche Breite: 240 cm

Nutzbare Breite: 230 cm

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Basisroute

Lage: außerorts

DTV: 1100

Priorität: mittel

Kostenschätzung: € 2.900,-

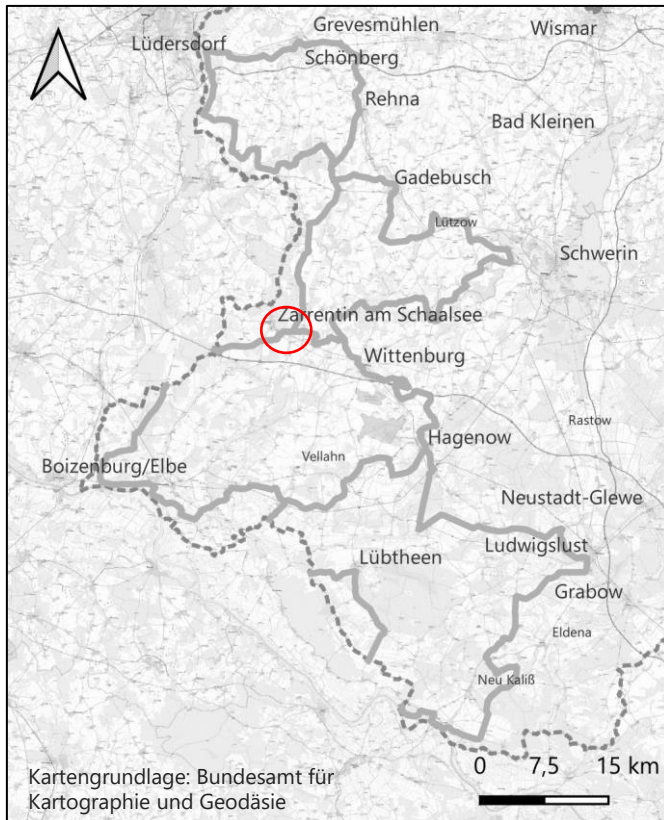
Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 2,50 m

(Regelmäßiger Grünschnitt)



9. Überregionale Radroute „Elbetal-Schaalsee-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort:	Lassahner Chaussee in Zarrentin
Länge:	ca. 200 m
Führung:	Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr
Befahrbarkeit:	mäßig
Bauliche Breite:	250 cm
Nutzbare Breite:	250 cm
Wegoberfläche:	Beton
Alltagsnetz:	Basisroute
Touristisch:	Basisroute
Lage:	innerorts
DTV:	1100
Priorität:	hoch
Kostenschätzung:	€ 31.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Oberflächenverbesserung

Verkehrsrechtliche Anordnung (amtliche Beschilderung) überprüfen



9. Überregionale Radroute „Elbetal-Schaalsee-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: B5 zwischen Horst und Boizenburg

Länge: ca. 4,8 km

Führung: straßenbegleitender Radweg, k.A. zur Benutzungspflicht herleitbar

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: 200 cm

Nutzbare Breite: 200 cm

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: außerorts

DTV: 9400

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 1.080.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 3,50 m

Beschilderung „Gemeinsamer Geh-/Radweg“



9. Überregionale Radroute „Elbetal-Schaalsee-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Am Elbberg in Boizenburg

Länge: ca. 300 m

Führung: straßenbegleitender Radweg, k.A. zur Benutzungspflicht herleitbar

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: 250 cm

Nutzbare Breite: 250 cm

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: innerorts

DTV: 1000

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 45.700,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

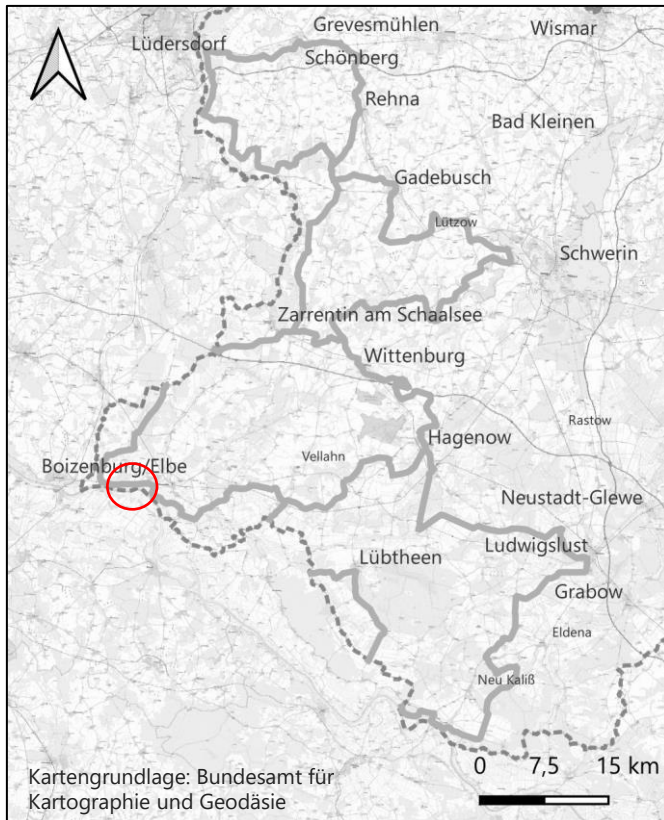
Ausbau auf eine Breite von 3,50 m

Verkehrsrechtliche Anordnung (amtliche Beschilderung) prüfen

Oberflächenverbesserung



9. Überregionale Radroute „Elbetal-Schaalsee-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort:	Hamburger Str. in Boizenburg
Länge:	ca. 600 m
Führung:	straßenbegleitender Radweg, k.A. zur Benutzungspflicht herleitbar
Befahrbarkeit:	gut
Bauliche Breite:	260 cm
Nutzbare Breite:	260 cm
Wegoberfläche:	Asphalt
Alltagsnetz:	Basisroute
Touristisch:	Vorrangroute
Lage:	innerorts
DTV:	1000
Priorität:	hoch
Kostenschätzung:	€ 80.400,-

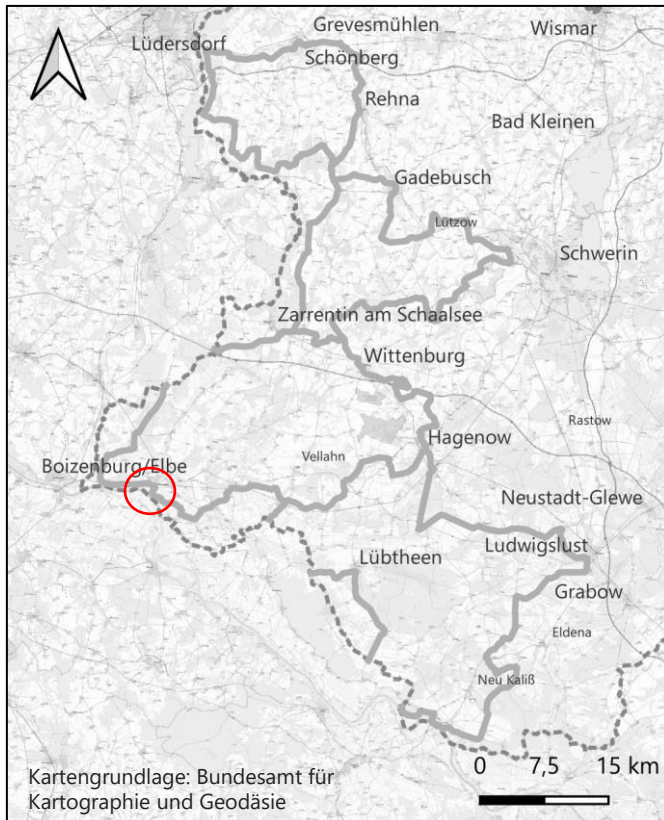
Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 3,50 m

Verkehrsrechtliche Anordnung (amtliche Beschilderung) prüfen



9. Überregionale Radroute „Elbetal-Schaalsee-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: B5 zwischen Horst und Boizenburg

Länge: ca. 350 m

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: sehr gut

Bauliche Breite: k.A.

Nutzbare Breite: k.A.

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Vorrangroute

Lage: innerorts

DTV: 1000

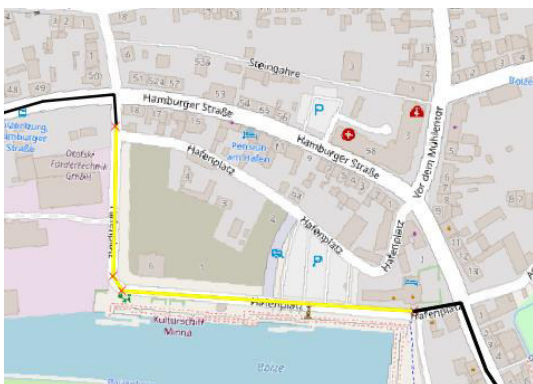
Geschwindigkeit: 30 km/h

Priorität: hoch

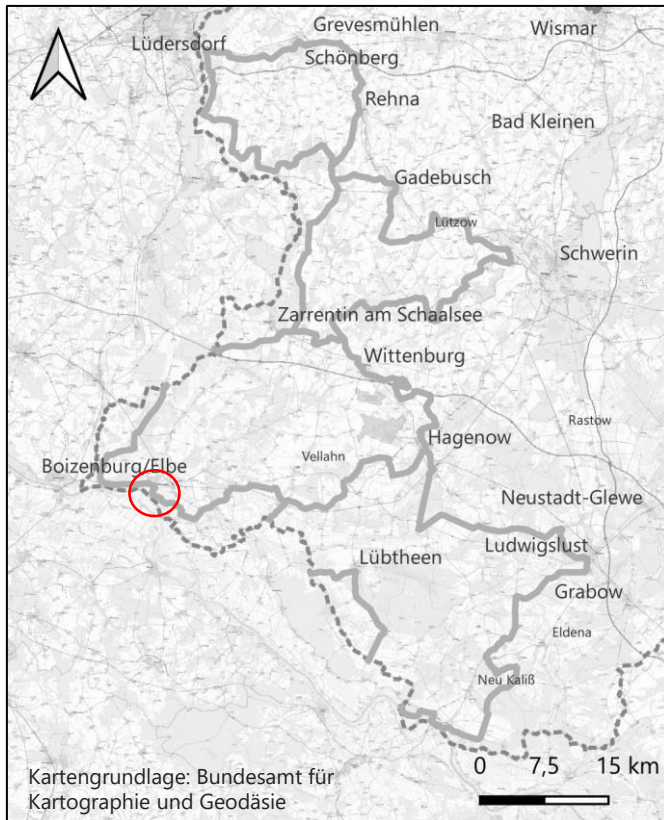
Kostenschätzung: € 1.750,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Einrichtung Fahrradstraße



9. Überregionale Radroute „Elbetal-Schaalsee-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: B5 zwischen Horst und Boizenburg

Länge: ca. 650 m

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: sehr gut

Bauliche Breite: k.A.

Nutzbare Breite: k.A.

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Basisroute

Lage: innerorts

DTV: 1000

Geschwindigkeit: 30 km/h

Priorität: hoch

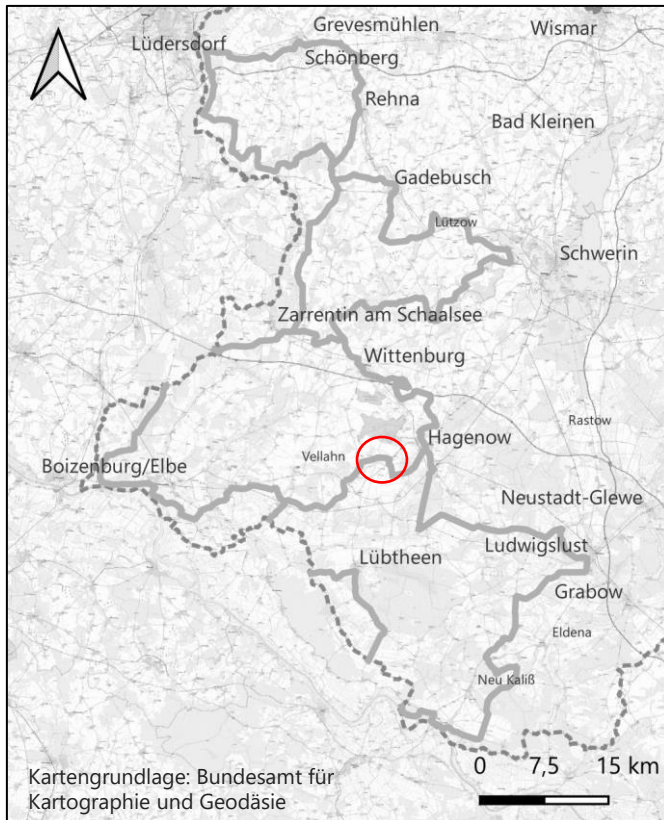
Kostenschätzung: € 3.250,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Einrichtung Fahrradstraße



9. Überregionale Radroute „Elbetal-Schaalsee-Rundweg“



Bestandsdaten

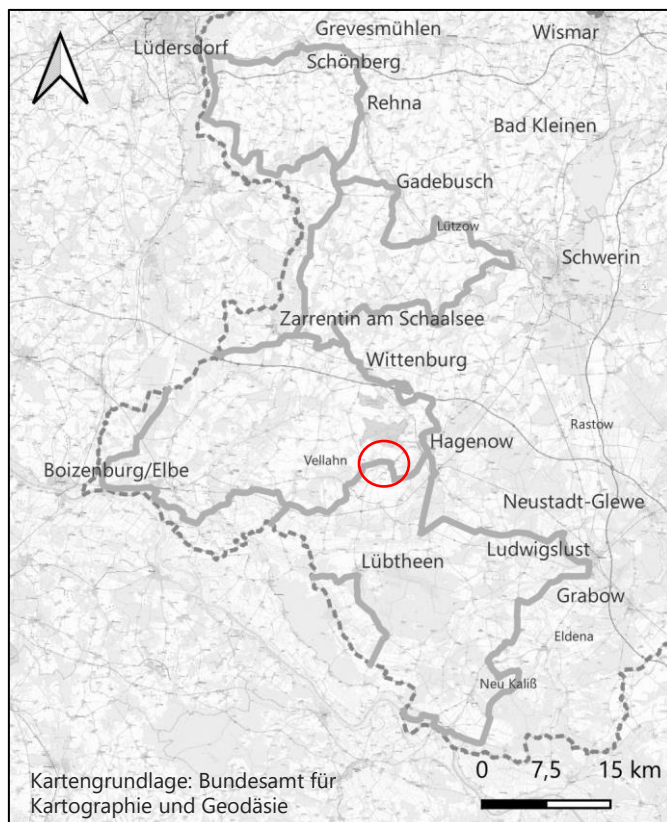
Ort:	B321 in Toddin
Länge:	ca. 600 m
Führung:	Gemeinsamer Geh-/ Radweg, Zweirichtungsverkehr
Befahrbarkeit:	sehr gut
Bauliche Breite:	200 / 220 cm
Nutzbare Breite:	190 / 220 cm
Wegoberfläche:	Asphalt / Pflaster
Alltagsnetz:	Basisroute
Touristisch:	Basisroute
Lage:	außerorts und innerorts
DTV:	1000
Geschwindigkeit:	30 km/h
Priorität:	hoch
Kostenschätzung:	€ 45.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 2,50 m
Oberflächenverbesserung
(Regelmäßiger Grünschnitt)



9. Überregionale Radroute „Elbetal-Schaalsee-Rundweg“



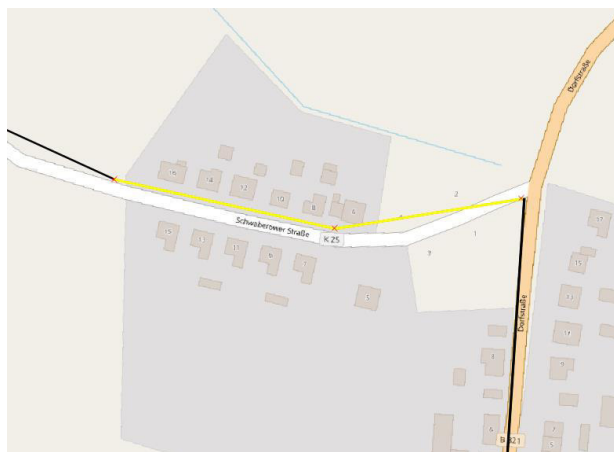
Bestandsdaten

Ort:	Schwaberower Str. in Toddin
Länge:	ca. 220 m
Führung:	Gemeinsamer Geh-/ Radweg, Zweirichtungsverkehr
Befahrbarkeit:	gut
Bauliche Breite:	220 cm
Nutzbare Breite:	220 cm
Wegoberfläche:	Pflaster
Alltagsnetz:	k.A.
Touristisch:	Basisroute
Lage:	innerorts
Priorität:	hoch
Kostenschätzung:	€ 18.900,-

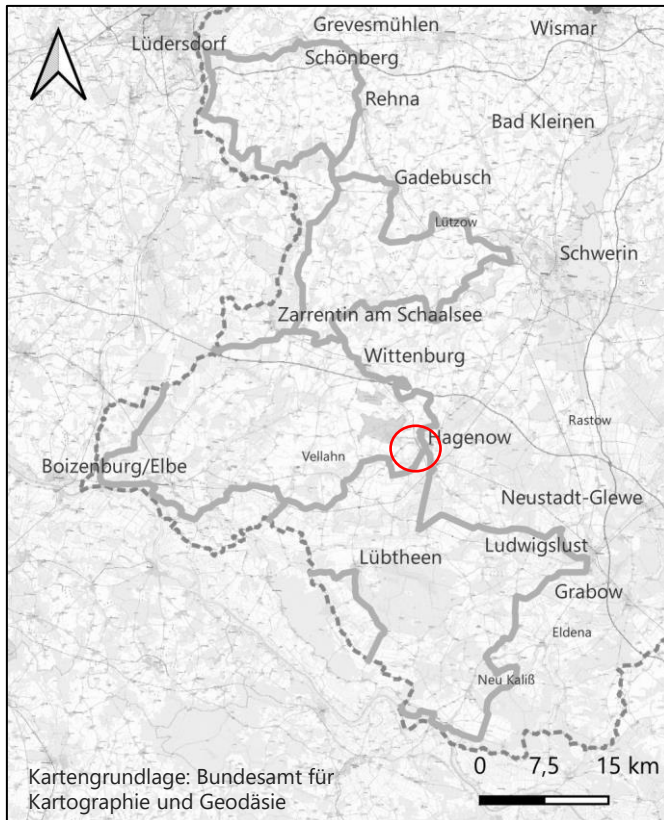
Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 2,50 m

Oberflächenverbesserung



9. Überregionale Radroute „Elbetal-Schaalsee-Rundweg“

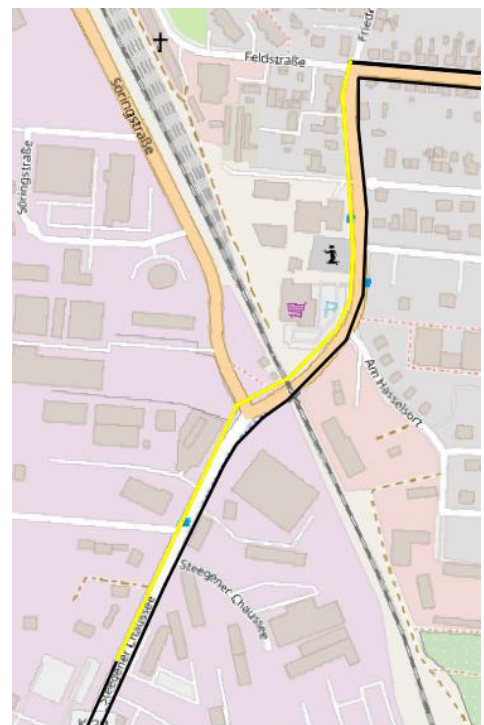


Bestandsdaten

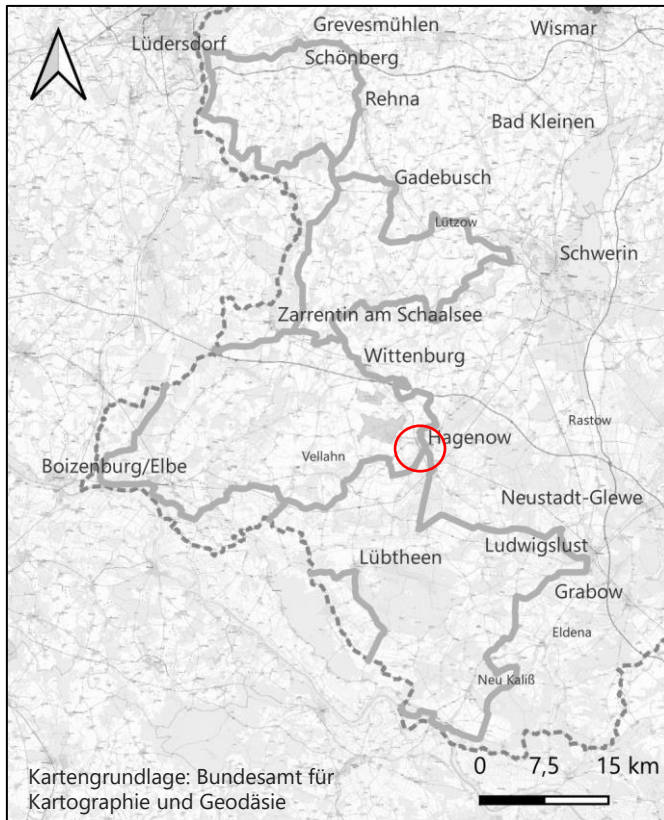
Ort:	Steegener Chaussee / Friedrich-Heincke-Str. in Hagenow
Länge:	ca. 700 m
Führung:	Getrennter Geh-/Radweg, Einrichtungsverkehr
Befahrbarkeit:	gut
Bauliche Breite:	150 cm
Nutzbare Breite:	120 cm
Wegoberfläche:	Pflaster
Alltagsnetz:	Basisroute
Touristisch:	Basisroute
Lage:	innerorts
Priorität:	hoch
Kostenschätzung:	€ 136.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 2,00 m
Oberflächenverbesserung
(regelmäßiger Grünschnitt)



9. Überregionale Radroute „Elbetal-Schaalsee-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Feldstr. in Hagenow

Länge: ca. 470 m

Führung: Gemeinsamer Geh-/Radweg, Einrichtungsverkehr

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: 140 cm

Nutzbare Breite: 100 cm

Wegoberfläche: Pflaster

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Basisroute

Lage: innerorts

Priorität: hoch

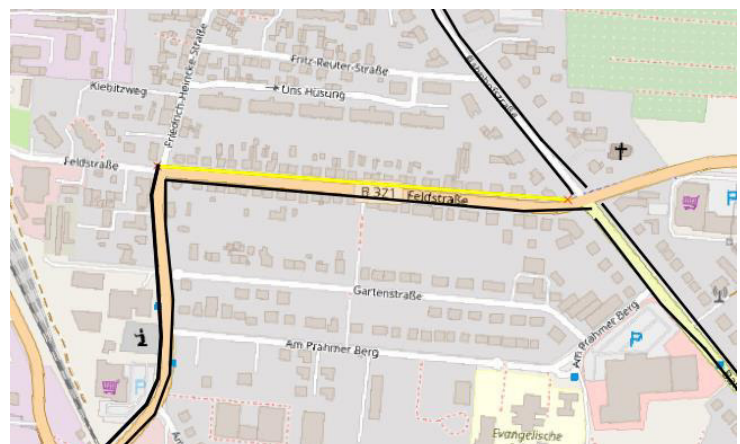
Kostenschätzung: € 78.100,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

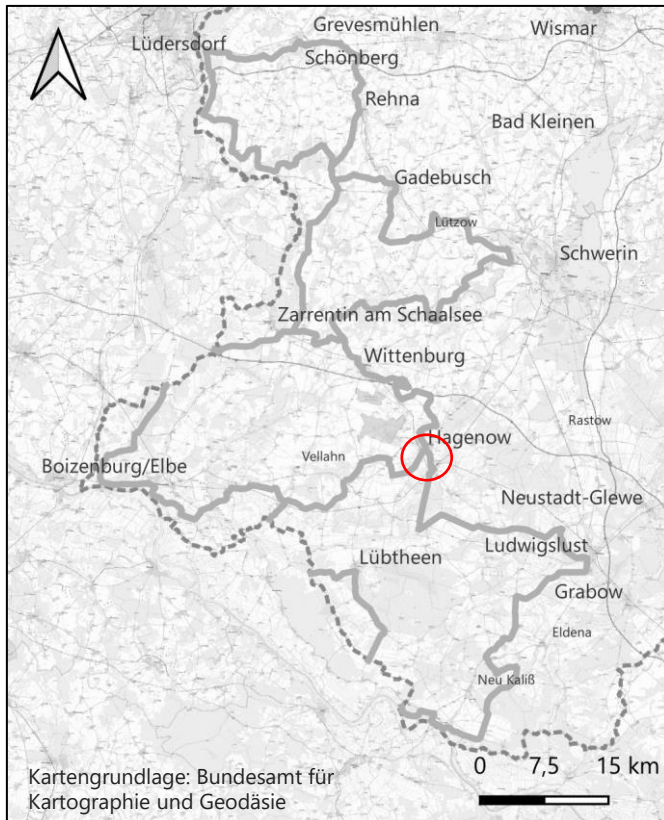
Ausbau auf eine Breite von 2,50 m

Oberflächenverbesserung

(regelmäßiger Grünschnitt)



9. Überregionale Radroute „Elbetal-Schaalsee-Rundweg“

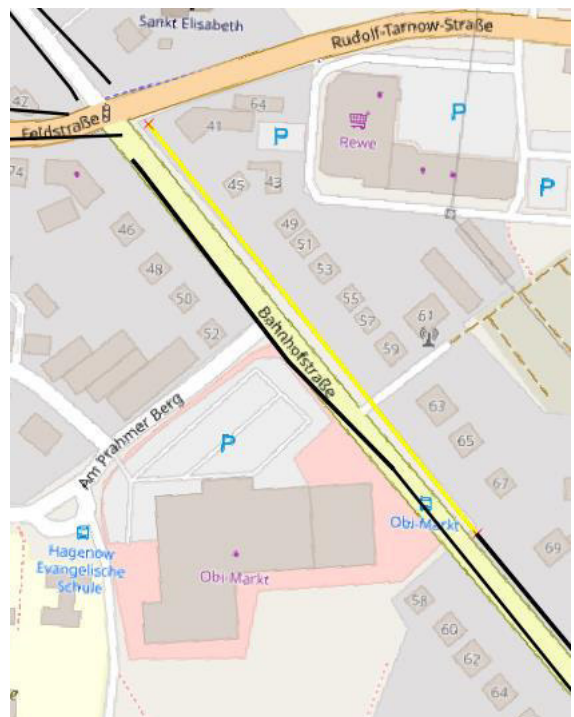


Bestandsdaten

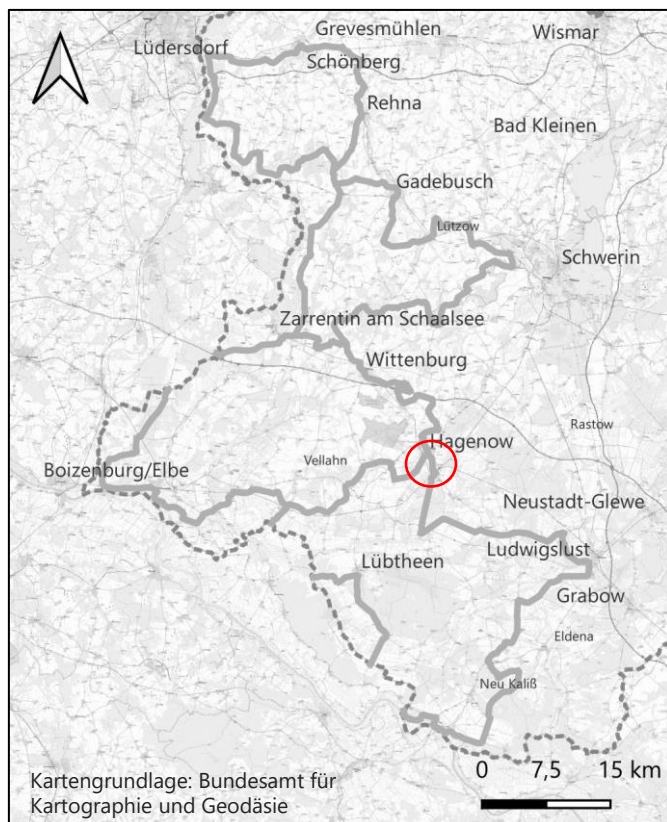
Ort:	Bahnhofstr. in Hagenow
Länge:	ca. 250 m
Führung:	Getrennter Geh-/Radweg, Einrichtungsverkehr
Befahrbarkeit:	mäßig
Bauliche Breite:	150 cm
Nutzbare Breite:	20 cm
Wegoberfläche:	Pflaster
Alltagsnetz:	Vorrangroute
Touristisch:	Basisroute
Lage:	innerorts
Priorität:	hoch
Kostenschätzung:	€ 38.200,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 2,50 m
Oberflächenverbesserung
(Hindernisse beseitigen)



9. Überregionale Radroute „Elbetal-Schaalsee-Rundweg“

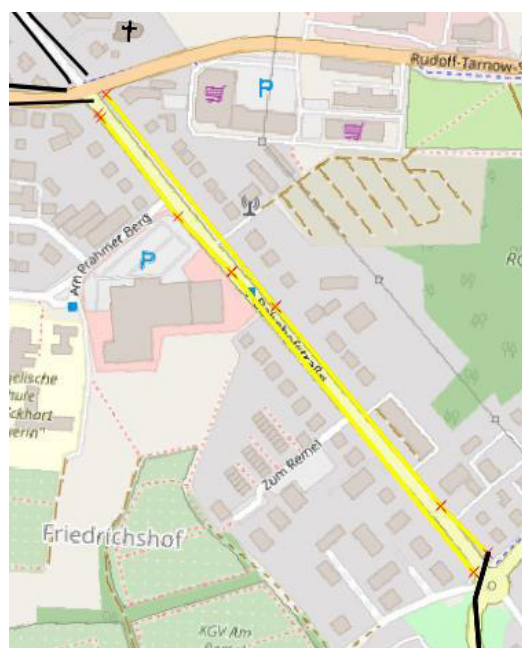


Bestandsdaten

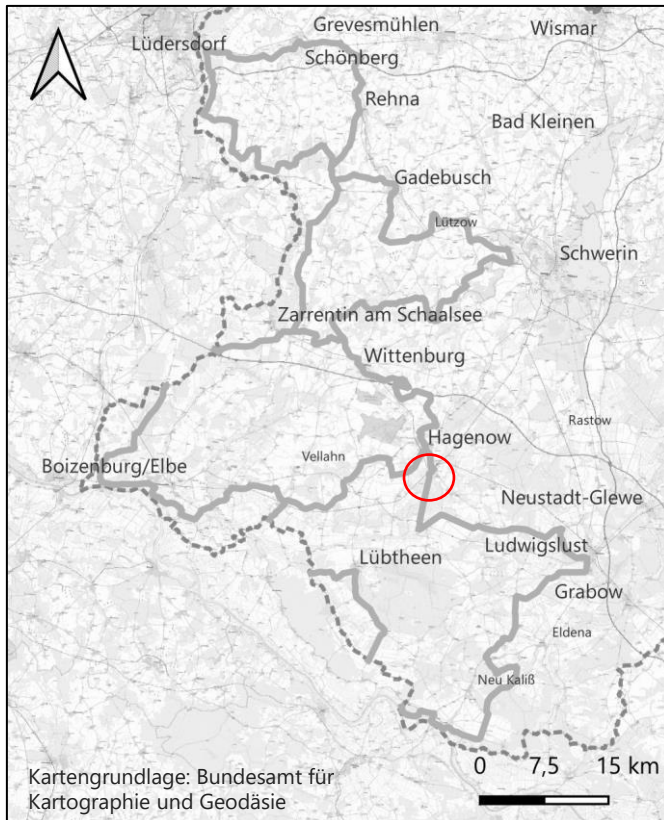
Ort: Bahnhofstr. in Hagenow
Länge: ca. 600 m
Führung: Getrennter Geh-/Radweg, Einrichtungsverkehr
Befahrbarkeit: gut
Bauliche Breite: 90-250 cm
Nutzbare Breite: 30-130 cm
Wegoberfläche: Pflaster
Alltagsnetz: Vorrangroute
Touristisch: Basisroute
Lage: innerorts
Priorität: hoch
Kostenschätzung: € 6.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Führungsform ändern: Schutzstreifen einrichten



9. Überregionale Radroute „Elbetal-Schaalsee-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Hagenow-Heide-Chaussee in Hagenow

Länge: ca. 1,6 km

Führung: Gemeinsamer Geh-/Radweg, Zweirichtungsverkehr

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: 300 cm

Nutzbare Breite: 240-300 cm

Wegoberfläche: Pflaster

Alltagsnetz: Vorrangroute

Touristisch: Basisroute

Lage: innerorts / außerorts

DTV: 1900

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 464.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

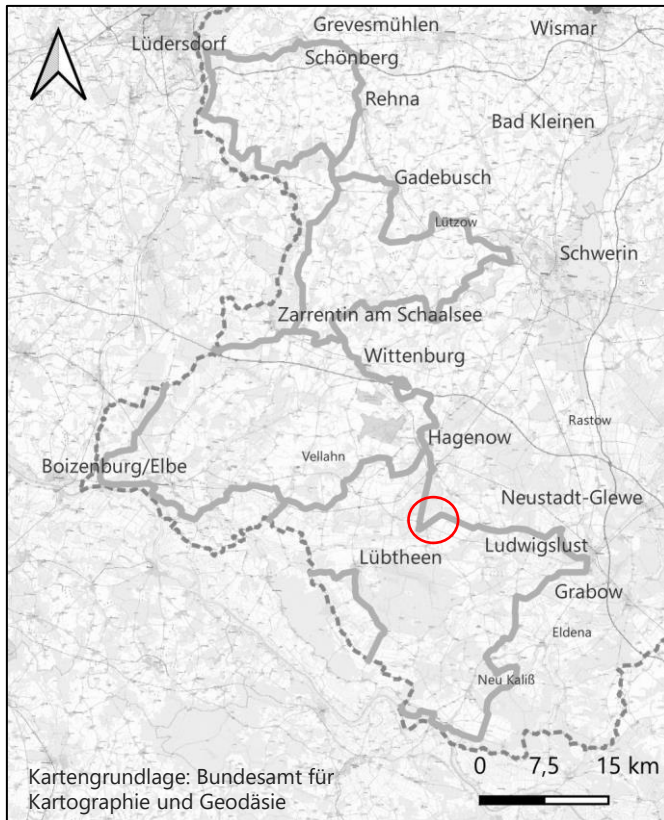
Ausbau auf eine Breite von 3,50 m

Oberflächenverbesserung

Verkehrsrechtliche Anordnung (amtliche Beschilderung) prüfen
(regelmäßiger Grünschnitt)



9. Überregionale Radroute „Elbetal-Schaalsee-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Schulstr. / Kunstorfer Str.
in Redefin

Länge: ca. 900 m

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: k.A.

Nutzbare Breite: k.A.

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Basisroute

Lage: innerorts

DTV: 1000

Geschwindigkeit: 50 km/h

Priorität: mittel

Kostenschätzung: € 540.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Einrichtung von Einrichtungsradwegen mit einer Breite von 2,00 m
oder Einrichtung von Schutzstreifen



9. Überregionale Radroute „Elbetal-Schaalsee-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Hauptstr. in Bresegard bei Picher

Länge: ca. 550 m

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: mäßig

Bauliche Breite: k.A.

Nutzbare Breite: k.A.

Wegoberfläche: Beton

Alltagsnetz: Vorrangroute

Touristisch: Basisroute

Lage: innerorts

DTV: 1900

Geschwindigkeit: 50 km/h

Priorität: mittel

Kostenschätzung: € 290.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Einrichtung eines Zweirichtungsradwegs mit einer Breite von 3,50 m

Oberflächenverbesserung



9. Überregionale Radroute „Elbetal-Schaalsee-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: L04 zwischen Bresegard und Picher

Länge: ca. 2,3 km

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: sehr gut

Bauliche Breite: k.A.

Nutzbare Breite: k.A.

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Vorrangroute

Touristisch: Basisroute

Lage: außerorts

DTV: 1900

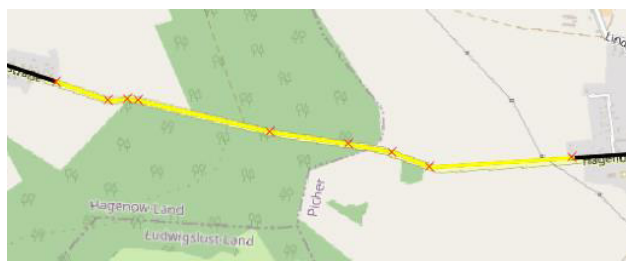
Geschwindigkeit: 100 km/h

Priorität: hoch

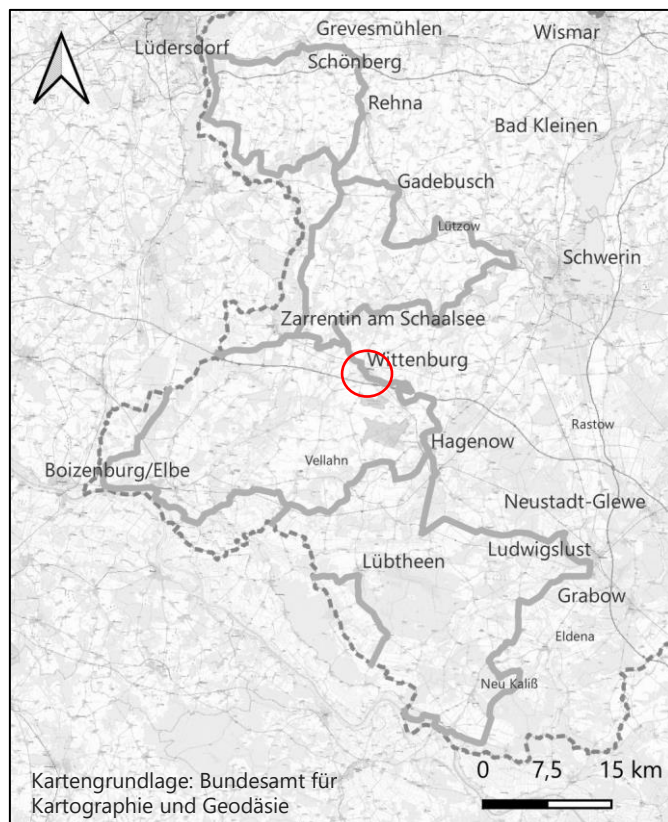
Kostenschätzung: € 1.200.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Einrichtung eines gemeinsamen Geh-/Radwegs mit einer Breite von 3,50 m



9. Überregionale Radroute „Elbetal-Schaalsee-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Hagenower Chaussee in Wittenburg

Länge: ca. 450 m

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: k.A.

Nutzbare Breite: k.A.

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Basisroute

Lage: innerorts

DTV: 1000

Geschwindigkeit: 50 km/h

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 337.500,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Einrichtung von Einrichtungsradwegen mit einer Breite von 2,50 m



9. Überregionale Radroute „Elbetal-Schaalsee-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Steintor in Wittenburg

Länge: ca. 450 m

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: k.A.

Nutzbare Breite: k.A.

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Basisroute

Lage: innerorts

DTV: 1000

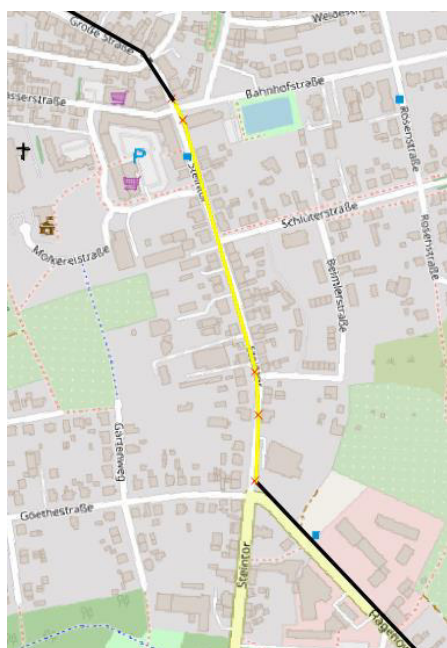
Geschwindigkeit: 30 km/h

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 337.500,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Einrichtung von Einrichtungsradswegen mit einer Breite von 2,50 m



9. Überregionale Radroute „Elbetal-Schaalsee-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Mühltentor in Wittenburg

Länge: ca. 390 m

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: sehr gut

Bauliche Breite: k.A.

Nutzbare Breite: k.A.

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Basisroute

Lage: innerorts

DTV: 1000

Geschwindigkeit: 30 km/h

Priorität: hoch

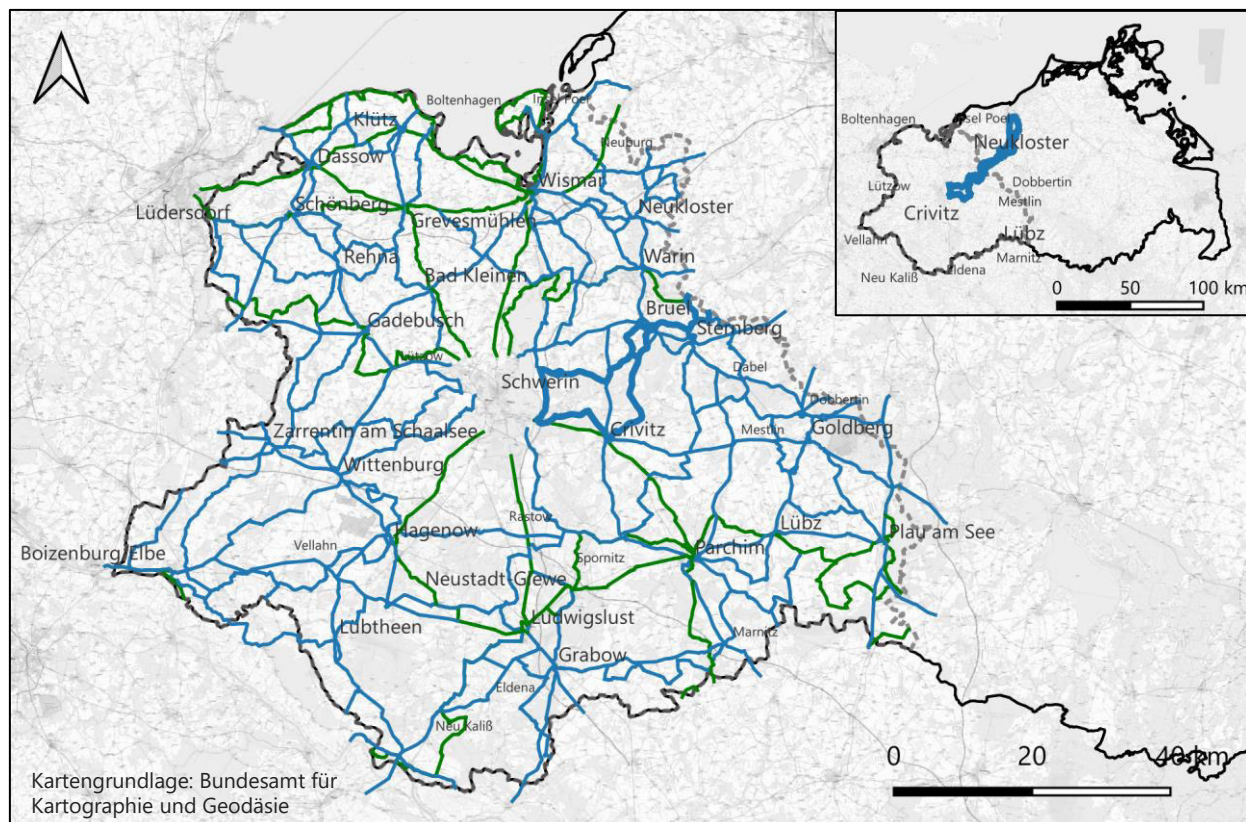
Kostenschätzung: € 292.500,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Einrichtung von Einrichtungsradswegen mit einer Breite von 2,50 m



10. Überregionale Radroute „Warnowtal-Rundweg“



Die Steckbriefe dienen als Information zu den 11 Touristischen Radrouten (5 Radfernwege und 6 überregionale Radrouten), deren Trassen zumindest teilweise durch Westmecklenburg verlaufen (Ansicht große Karte). Auf der kleinen Karte ist zusätzlich der Streckenverlauf im gesamten Bundesland Mecklenburg-Vorpommern angegeben.

Im Rahmen der Bestandserfassung im Jahr 2020 wurden mittels standardisierter Bewertungskategorien Daten zum Ausbaustandard und -zustand erhoben. Dabei wurden neben den 11 Touristischen Radrouten auch 34 regional bedeutsame Routen sowie Trassen des Alltagsradverkehrs berücksichtigt. Bei Überlagerungen ist der höhere Ausbaustandard maßgeblich.

Der „**Warnowtal-Rundweg**“ begleitet auf vier Etappen den wasserreichsten Fluss Mecklenburgs bis zu seiner Mündung in Rostock durch Wiesen, Auwälder und das wildromantische Warnow-Durchbruchstal. Besondere touristische Ziele am Ufer der mal tosendend, mal beschaulich fließenden Warnow sind der Tempelort Groß Raden, Schloss und Kloster sowie der Naturpark Sternberger Seenland mit seinen Badeseen.

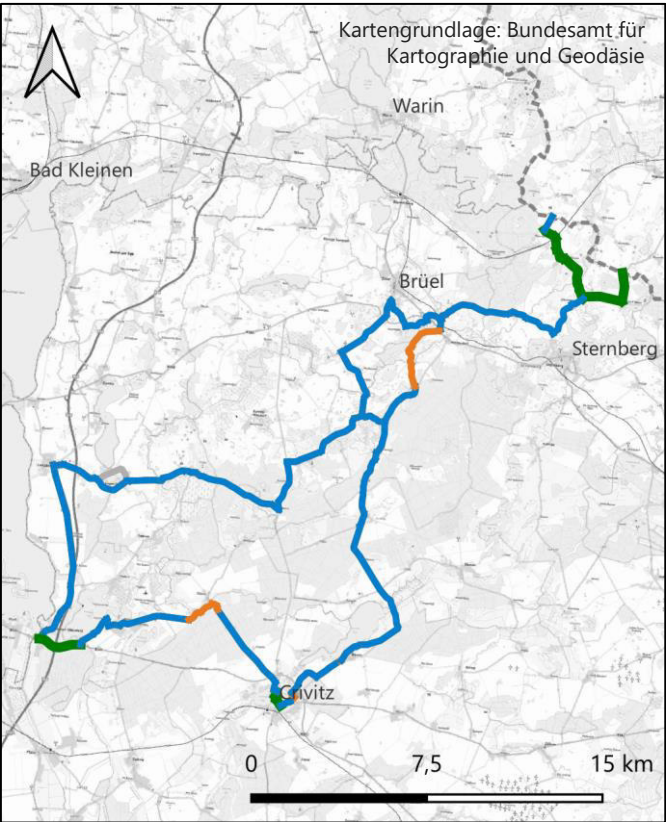
Quelle: Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern e.V.

Typ: Überregionale Radroute
Länge: 230 km gesamt
41 km Westmecklenburg



Warnowtal-Rundweg

10. Überregionale Radroute „Warnowtal-Rundweg“



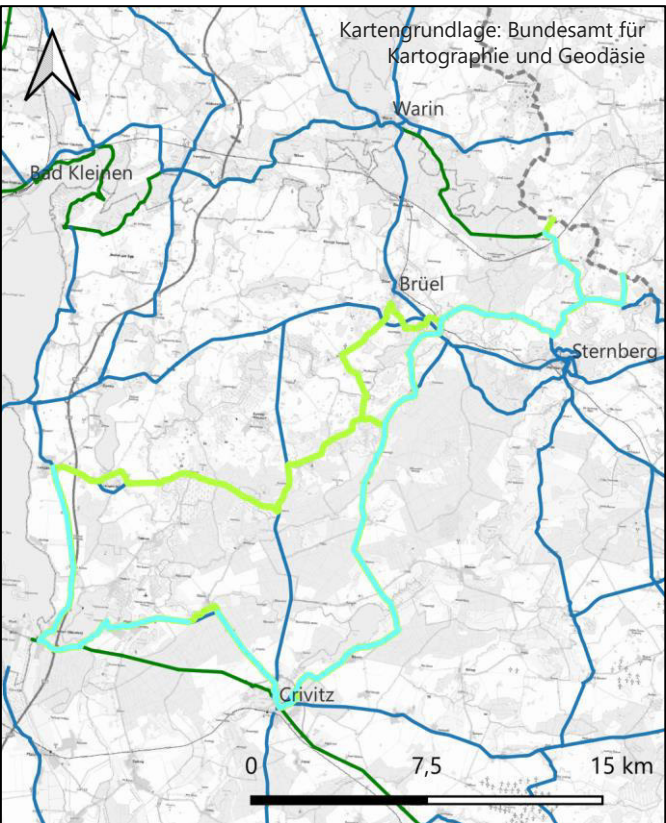
Netzzuordnung: Vorrang- und Basisrouten

Netzzuordnung: Basisroute

Dargestellt wird die Netzzuordnung der Trasse, auf der die touristische Route verläuft (einschließlich Überlagerungen mit Vorrangrouten des touristischen und des Alltagsradverkehrs).

Bei Überlagerungen mit Vorrangrouten (Alltag oder touristisch) ist auf diesen Streckenabschnitten der höhere Ausbaustandard vorzuziehen.

	Vorrangroute
	Basisroute
	Keine Netzzuordnung
	Wegeführung/nicht erhoben



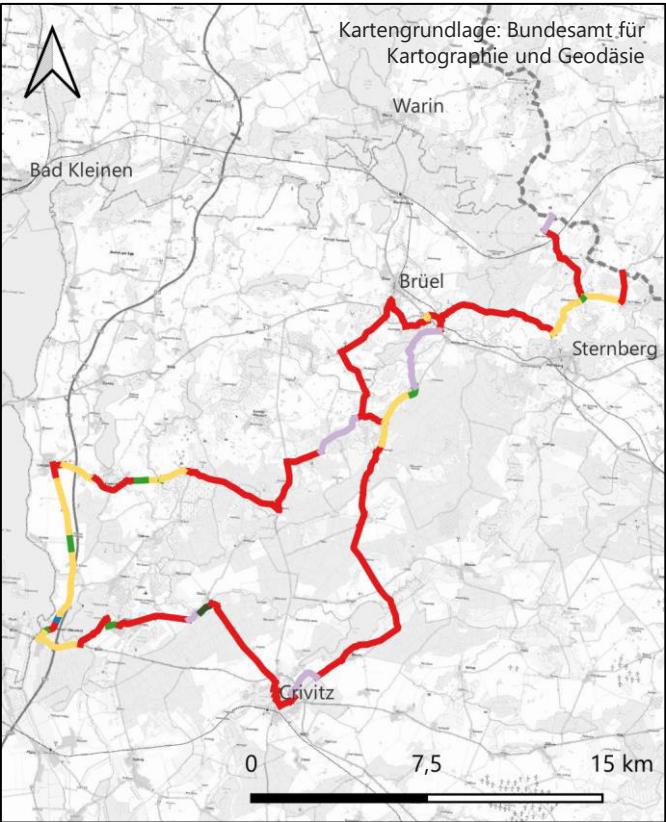
Verortung der Route im umliegenden Netz

Dargestellt werden trassengleiche Führungen (Routenüberlagerungen) mit anderen Routen des touristischen und des Alltagsradverkehrs.

Zusätzlich werden die umliegenden Radrouten zur Verortung im Gesamtnetz gezeigt, um die Findung alternativer Trassenführungen (aufgrund eines unzureichenden Ausbaustandards / -zustands oder zu Entflechtungszwecken) zu erleichtern.

	Wegeführung
	Routenüberlagerungen
	Vorrangroute (Gesamtnetz)
	Basisroute (Gesamtnetz)

10. Überregionale Radroute „Warnowtal-Rundweg“

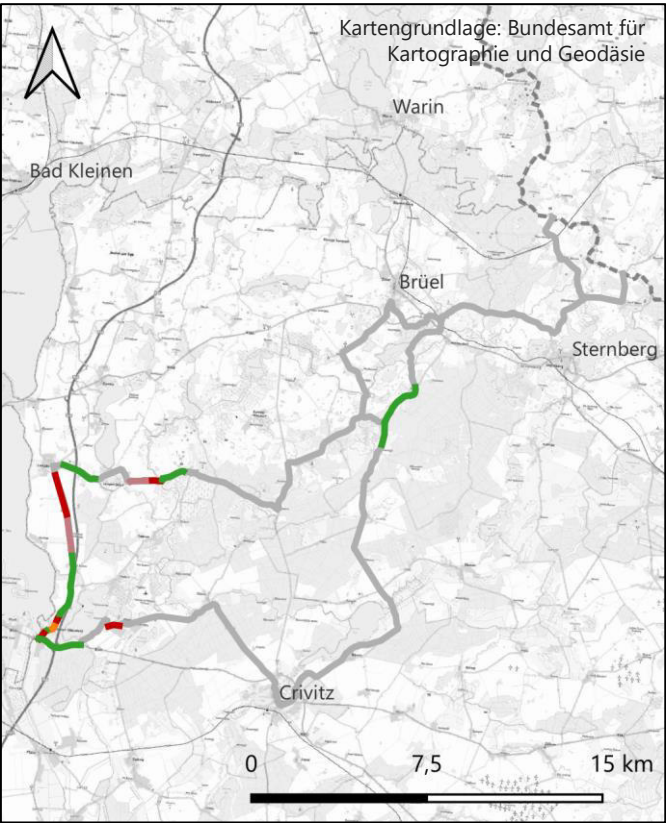


Führungsform

Dargestellt wird die Führung des Radverkehrs auf dem Weg, auf dem die Touristische Route verläuft.

Dabei werden die nachstehenden 10 Kategorien unterschieden:

	eigenständiger Radweg
	Gemeinsamer Geh-/Radweg
	Getrennter Geh-/Radweg
	Straßenbegleitender Radweg
	Straßennutzung
	sonstiges
	Fahrradstraße
	Wegeführung/nicht erhoben
	Landwirtschaftlicher Weg
	Forstweg/Waldweg



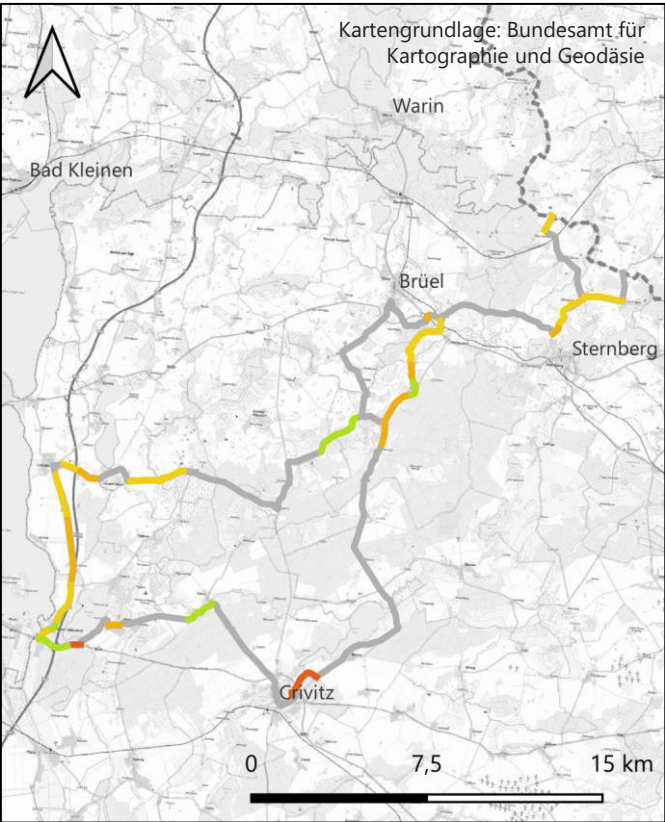
Benutzungspflicht

Dargestellt werden die Angaben zur Benutzungspflicht des Weges, auf dem die Touristische Route verläuft.

Dabei werden die nachfolgenden 8 Kategorien unterschieden.

	eigenständiger Radweg
	Gemeinsamer Geh-/Radweg
	Getrennter Geh-/Radweg
	Gehweg, Radfahrer frei
	Keine Angaben zur Benutzungspflicht herleitbar
	Ohne Benutzungspflicht, Schild fehlt
	Fahrradstraße
	Wegeführung/nicht erhoben

10. Überregionale Radroute „Warnowtal-Rundweg“

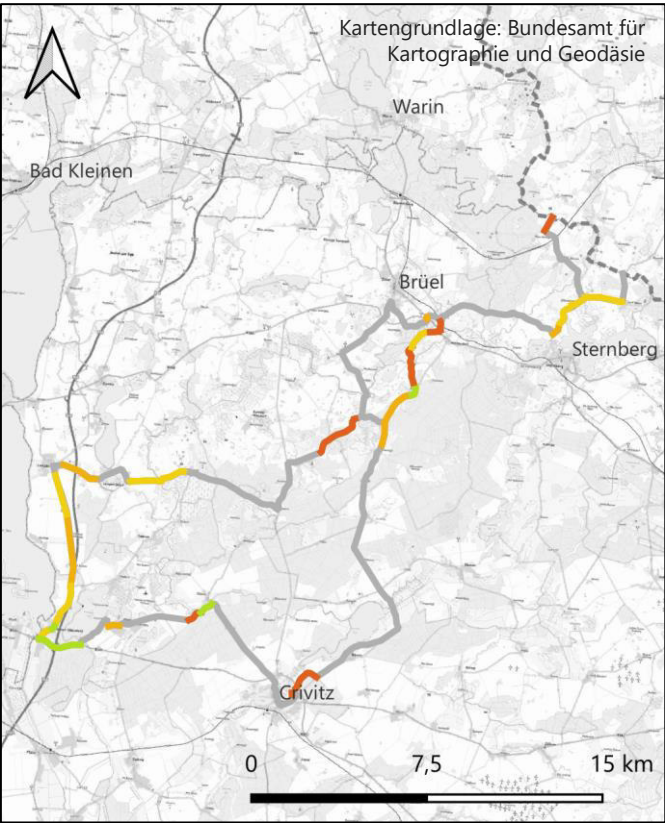


Wegebreite (baulich)

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



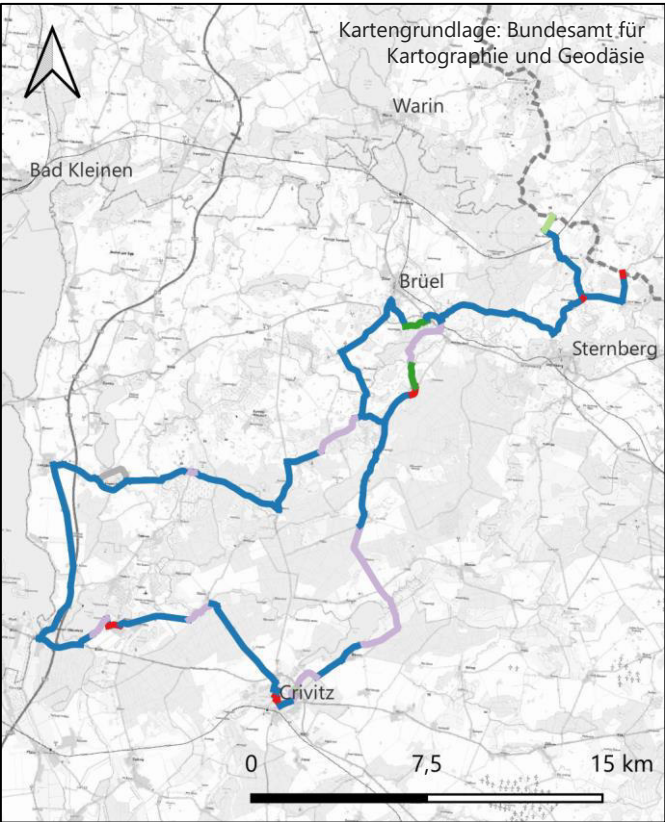
Wegebreite (nutzbar)

Dargestellt wird die tatsächlich nutzbare Breite des Weges, auf dem die Touristische Route verläuft. Die nutzbare Breite kann durch Hindernisse, Bewuchs etc. von der baulichen Breite abweichen.

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

10. Überregionale Radroute „Warnowtal-Rundweg“

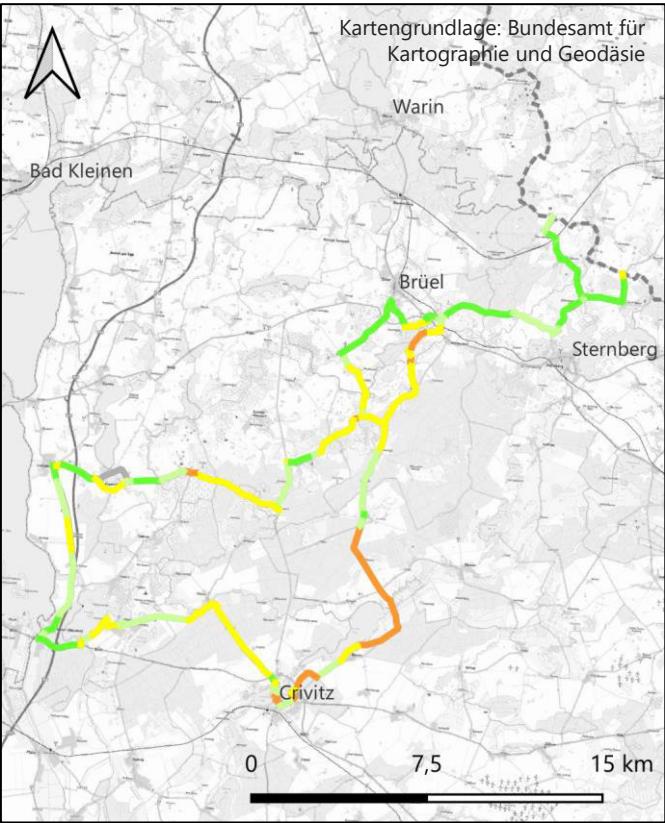


Wegeoberfläche

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

Dabei werden die 7 nachstehenden Kategorien unterschieden:

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



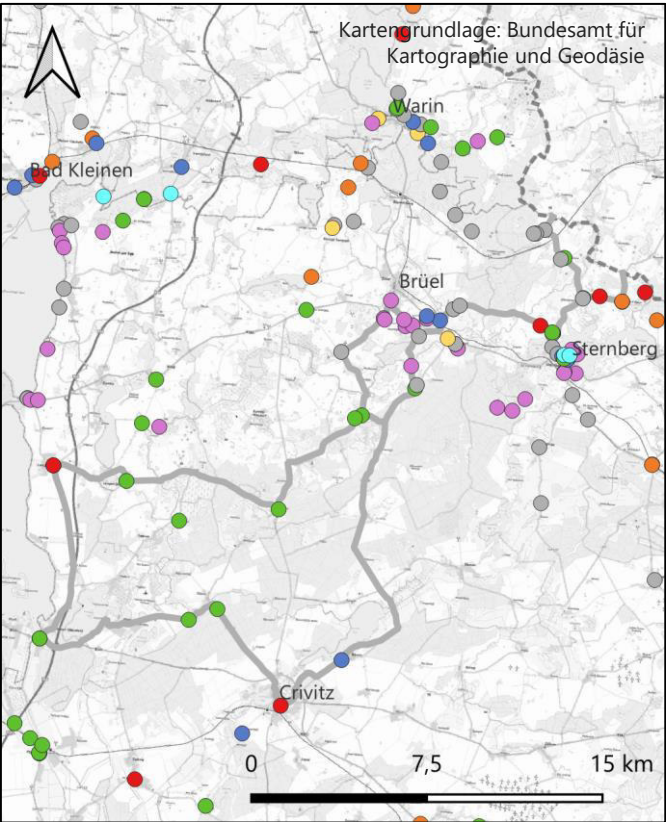
Befahrbarkeit

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

Dabei werden die nachstehenden 6 Kategorien unterschieden:

	sehr gut
	gut
	mäßig
	schlecht
	Unbefahrbar
	Wegeführung/nicht erhoben

10. Überregionale Radroute „Warnowtal-Rundweg“

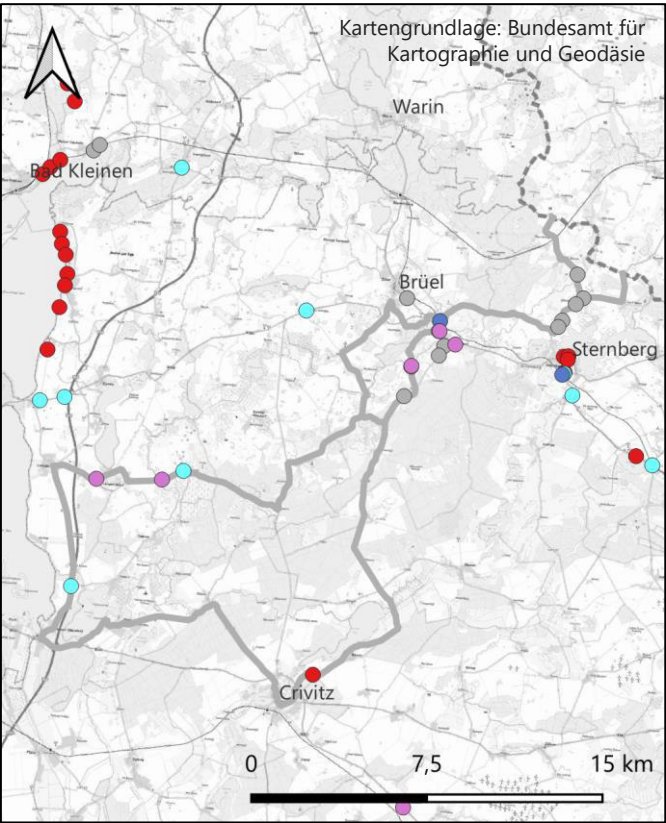


Unklare Wegeführung und Wegweisungsmängel

Dargestellt werden unklare Wegeführungen und Mängel an der Wegweisung auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 8 nachstehenden Elemente unterschieden:

	Mangel an Schild/Pfosten
	Falsche Richtung ausgeschildert
	Falscher Schilderstandort
	Vandalismus an Schild/Pfosten
	Fehlender Schilderstandort
	Auffälligkeiten an der amtlichen Beschilderung
	Unklare Wegeführung
	sonstiges



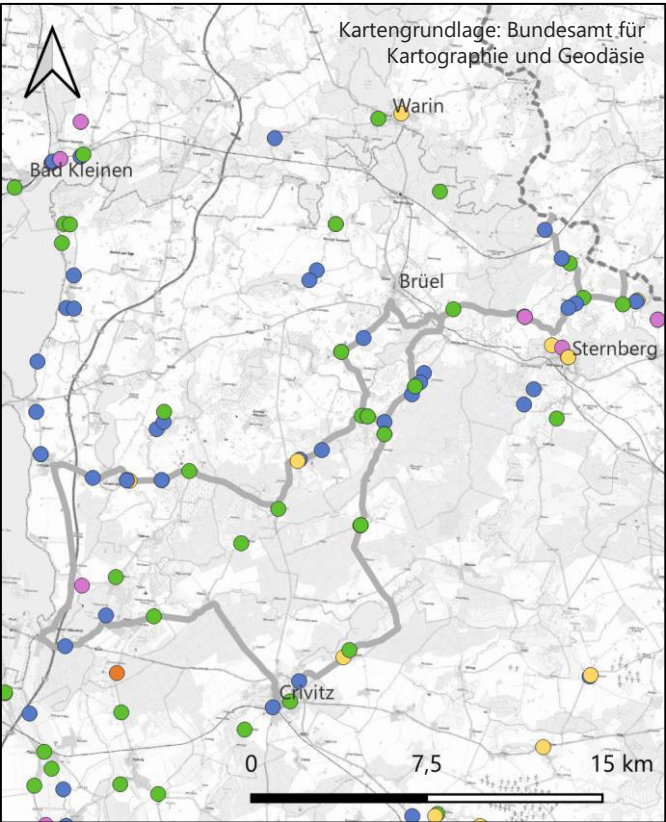
Eng- und Gefahrenstellen

Dargestellt werden Eng- und Gefahrenstellen auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 8 nachstehenden Elemente unterschieden:

	Poller < 1,3 m Durchfahrtsbreite
	Poller < 1,5 m Durchfahrtsbreite
	Umlaufschranke < 1,5 m Durchfahrtsbreite
	Sonstige Engstelle
	Sonstige Gefahrenstelle
	Unsichere Querung an Bahngleisen
	Unsichere Straßenquerung
	Oberflächenmangel

10. Überregionale Radroute „Warnowtal-Rundweg“

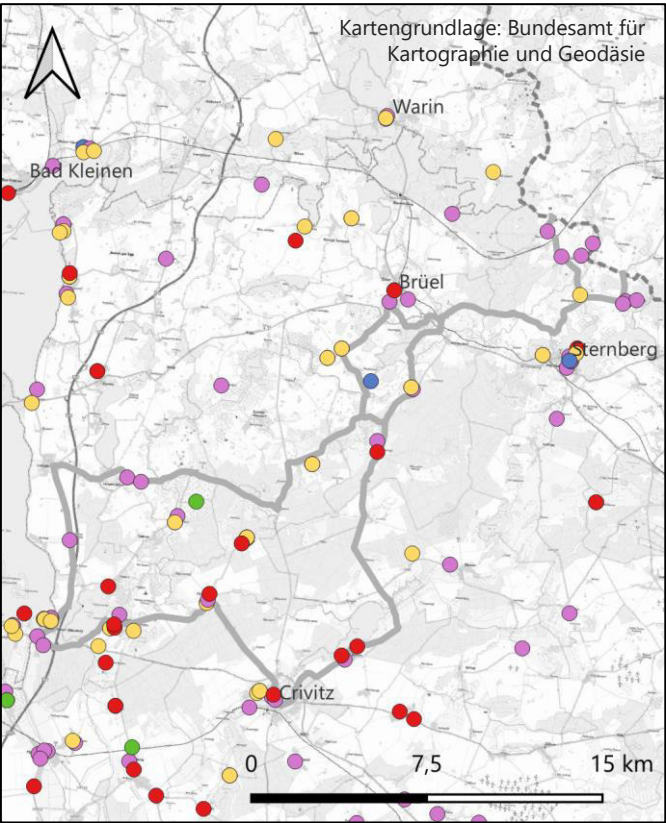


Touristische Begleitinfrastruktur

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

Dabei werden die 7 nachstehenden Elemente unterschieden:

	Infotafeln
	Spielflächen
	Schutzhütten
	Infrastruktur für Fahrrad-E-Mobilität, Schlauchomat
	Abstellanlagen für Fahrräder
	Rastplätze
	Sonstiges



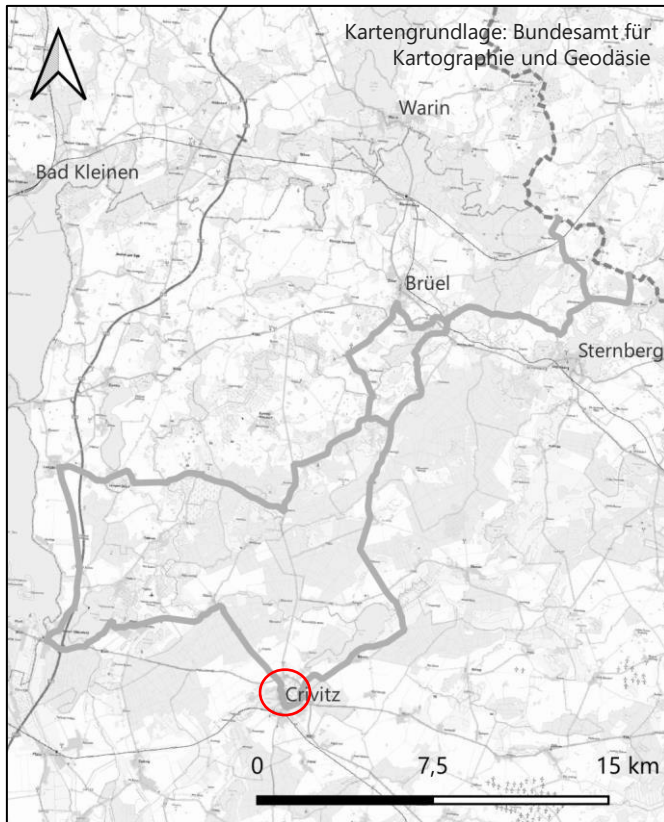
POI touristisch

Dargestellt werden verschiedene touristisch interessante Orte (Points of Interest, POI) auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 5 nachstehenden Elemente unterschieden:

	Gastronomie
	Übernachtung
	Freizeit
	Sehenswürdigkeiten
	Information

10. Überregionale Radroute „Warnowtal-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Mauerstraße in Crivitz

Länge: ca. 260 m

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: schlecht

Bauliche Breite: k. A.

Nutzbare Breite: k. A.

Wegoberfläche: Pflaster/Naturstein
groß (geschlagen)

Alltagsnetz: Vorrangroute

Touristisch: Basisroute

Lage: innerorts

DTV: 1.000

Geschwindigkeit: 50 km/h

Priorität: hoch

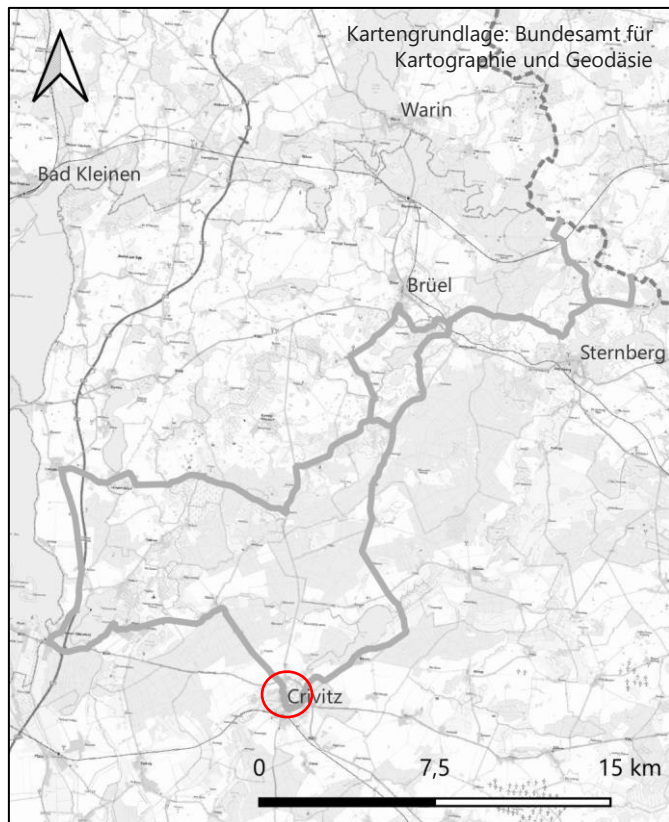
Kostenschätzung: € 109.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Geschwindigkeit reduzieren, Oberfläche verbessern



10. Überregionale Radroute „Warnowtal-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Parchimer Straße in Crivitz

Länge: ca. 290 m

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: schlecht

Bauliche Breite: k. A.

Nutzbare Breite: k. A.

Wegoberfläche: Pflaster/Naturstein
groß (geschlagen)

Alltagsnetz: Vorrangroute

Touristisch: Basisroute

Lage: innerorts

DTV: 1.000

Geschwindigkeit: 50 km/h

Priorität: hoch

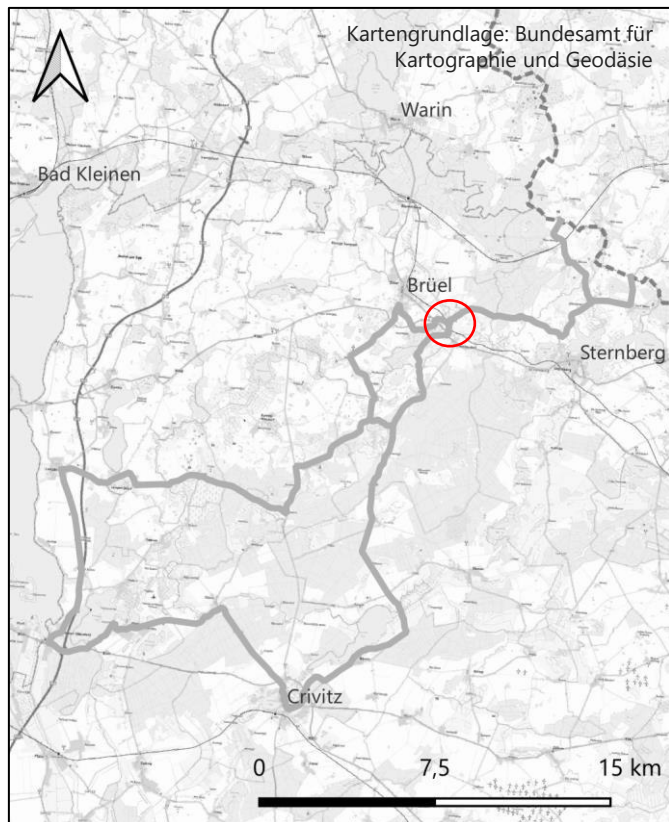
Kostenschätzung: € 122.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Geschwindigkeit reduzieren, Oberfläche verbessern, Einbahnstr. für RV öffnen



10. Überregionale Radroute „Warnowtal-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: B 104 / Sternberger Str. zwischen Sternberg und Brühl

Länge: ca. 120 m

Führung: Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr

Befahrbarkeit: sehr gut

Bauliche Breite: 180 cm

Nutzbare Breite: 180 cm

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Basisroute

Lage: außerorts

Priorität: mittel

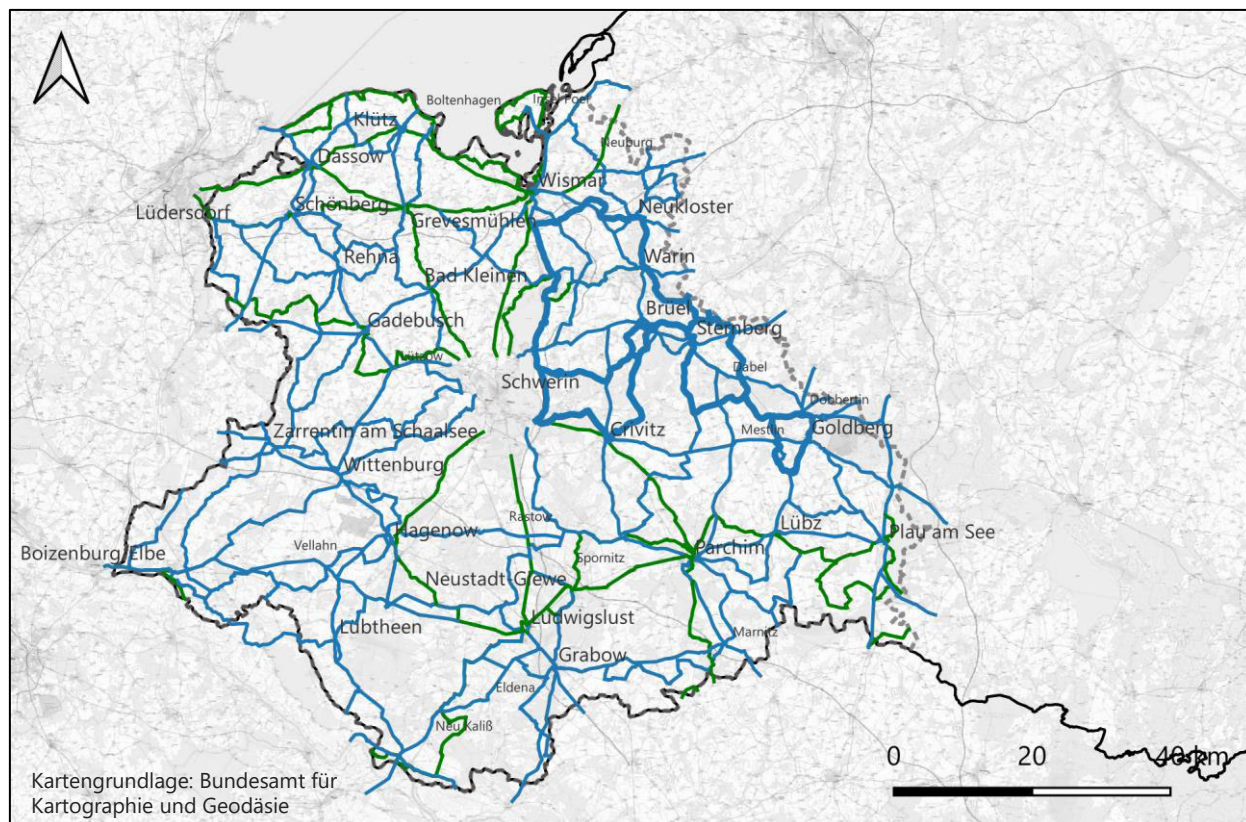
Kostenschätzung: € 31.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf eine Breite von 3,50 m



11. Überreg. Radroute „Mecklenburgischer Seen-Rundweg“



Die Steckbriefe dienen als Information zu den 11 Touristischen Radrouten (5 Radfernwege und 6 überregionale Radrouten), deren Trassen zumindest teilweise durch Westmecklenburg verlaufen (Ansicht große Karte). Auf der kleinen Karte ist zusätzlich der Streckenverlauf im gesamten Bundesland Mecklenburg-Vorpommern angegeben.

Im Rahmen der Bestandserfassung im Jahr 2020 wurden mittels standardisierter Bewertungskategorien Daten zum Ausbaustandard und -zustand erhoben. Dabei wurden neben den 11 Touristischen Radrouten auch 34 regional bedeutsame Routen sowie Trassen des Alltagsradverkehrs berücksichtigt. Bei Überlagerungen ist der höhere Ausbaustandard maßgeblich.

Der „**Mecklenburgische Seen-Rundweg**“ verläuft auf vier Tagesetappen entlang der Mecklenburgischen Seen durch Laub- und Kiefernwälder, Wiesen und Felder.

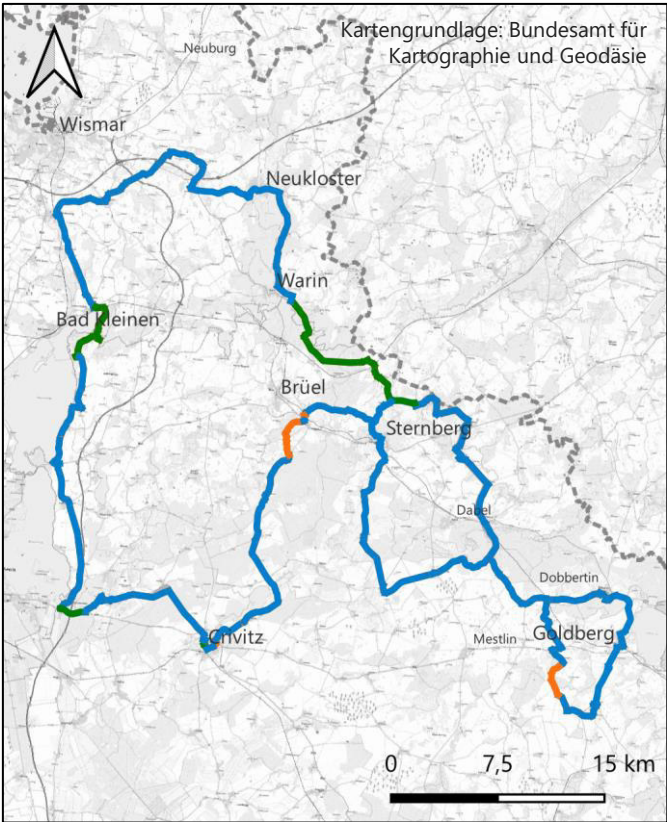
Besondere touristische Ziele sind dabei das Vogelparadies Döpe, die einstige slawische Michelenburg und der altslawische Tempelort Groß Raden, Klöster und nicht zuletzt über neunzig Seen allein im Naturpark Sternberger Seenland.

Quelle: Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern e.V.

Typ: Überregionale Radroute
Länge: 265 km gesamt
183 km Westmecklenburg



11. Überreg. Radroute „Mecklenburgischer Seen-Rundweg“



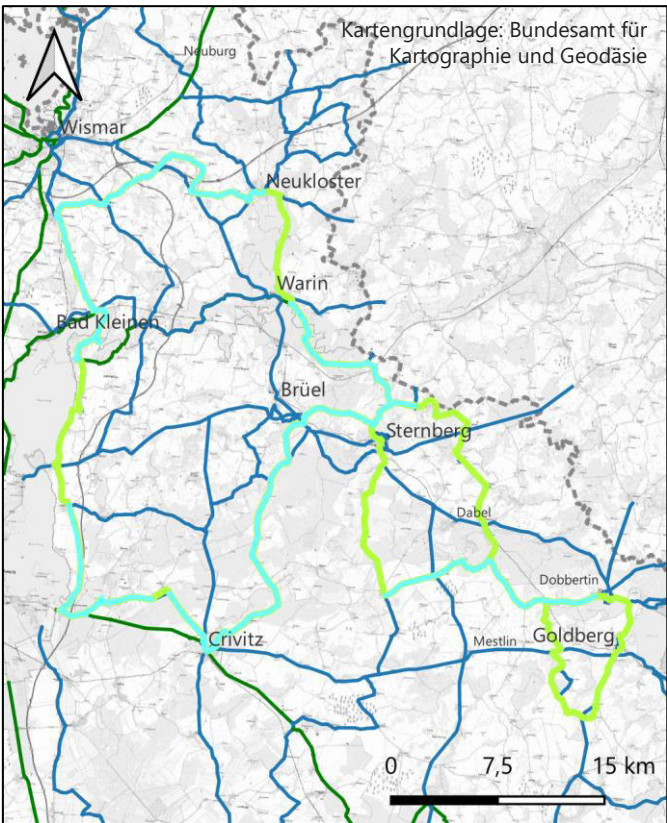
**Netzzuordnung:
Vorrang- und Basisrouten**

Netzzuordnung: Basisroute

Dargestellt wird die Netzzuordnung der Trasse, auf der die touristische Route verläuft (einschließlich Überlagerungen mit Vorrangrouten des touristischen und des Alltagsradverkehrs).

Bei Überlagerungen mit Vorrangrouten (Alltag oder touristisch) ist auf diesen Streckenabschnitten der höhere Ausbaustandard vorzuziehen.

	Vorrangroute
	Basisroute
	Keine Netzzuordnung
	Wegeführung/nicht erhoben



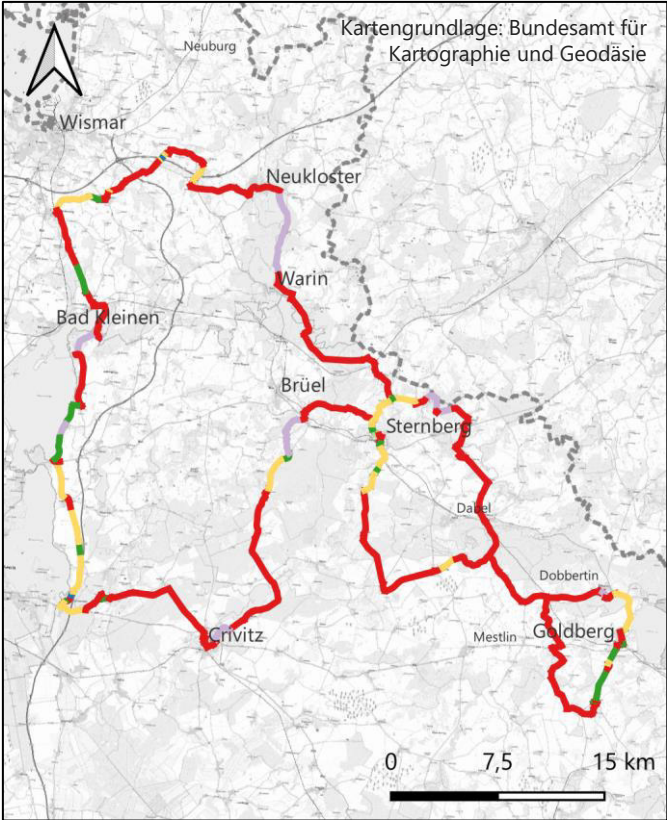
**Verortung der Route im
umliegenden Netz**

Dargestellt werden trassengleiche Führungen (Routenüberlagerungen) mit anderen Routen des touristischen und des Alltagsradverkehrs.

Zusätzlich werden die umliegenden Radrouten zur Verortung im Gesamtnetz gezeigt, um die Findung alternativer Trassenführungen (aufgrund eines unzureichenden Ausbaustandards / -zustands oder zu Entflechtungszwecken) zu erleichtern.

	Wegeführung
	Routenüberlagerungen
	Vorrangroute (Gesamtnetz)
	Basisroute (Gesamtnetz)

11. Überreg. Radroute „Mecklenburgischer Seen-Rundweg“

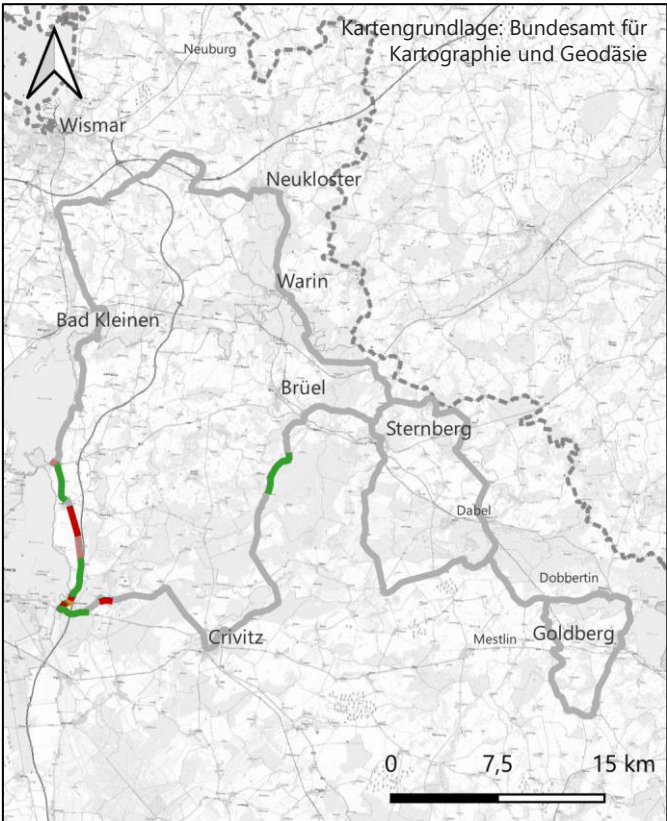


Führungsform

Dargestellt wird die Führung des Radverkehrs auf dem Weg, auf dem die Touristische Route verläuft.

Dabei werden die nachstehenden 10 Kategorien unterschieden:

	eigenständiger Radweg
	Gemeinsamer Geh-/Radweg
	Getrennter Geh-/Radweg
	Straßenbegleitender Radweg
	Straßennutzung
	sonstiges
	Fahrradstraße
	Wegeführung/nicht erhoben
	Landwirtschaftlicher Weg
	Forstweg/Waldweg



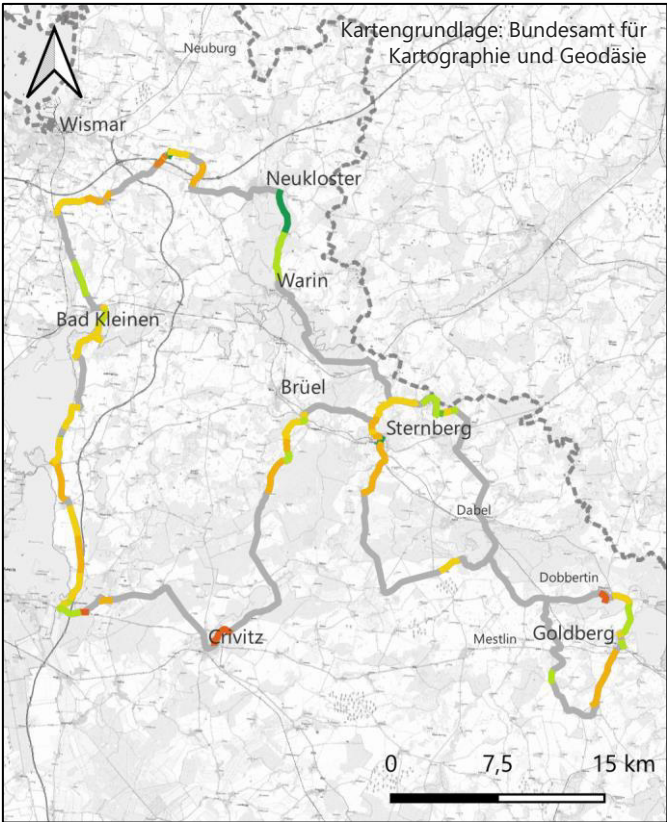
Benutzungspflicht

Dargestellt werden die Angaben zur Benutzungspflicht des Weges, auf dem die Touristische Route verläuft.

Dabei werden die nachfolgenden 8 Kategorien unterschieden.

	eigenständiger Radweg
	Gemeinsamer Geh-/Radweg
	Getrennter Geh-/Radweg
	Gehweg, Radfahrer frei
	Keine Angaben zur Benutzungspflicht herleitbar
	Ohne Benutzungspflicht, Schild fehlt
	Fahrradstraße
	Wegeführung/nicht erhoben

11. Überreg. Radroute „Mecklenburgischer Seen-Rundweg“

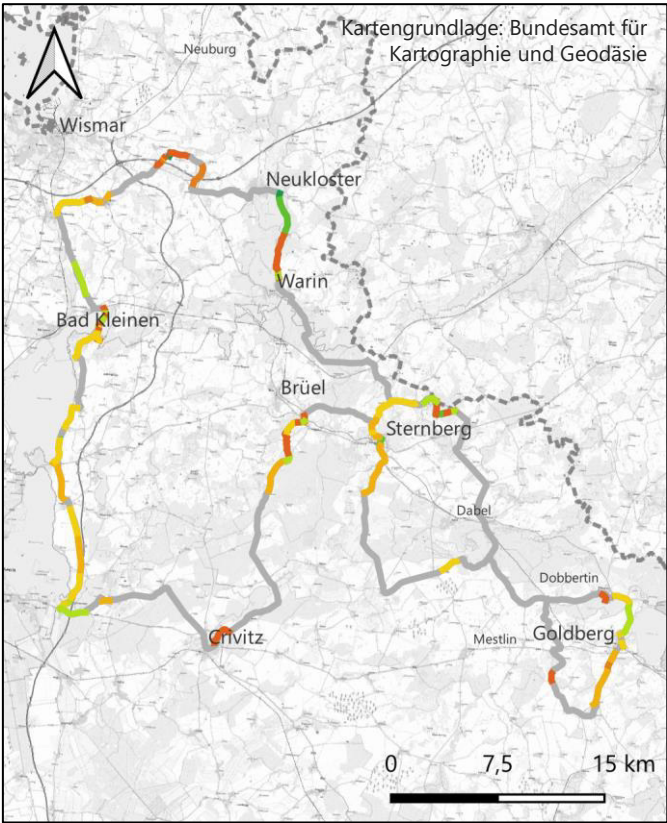


Wegebreite (baulich)

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



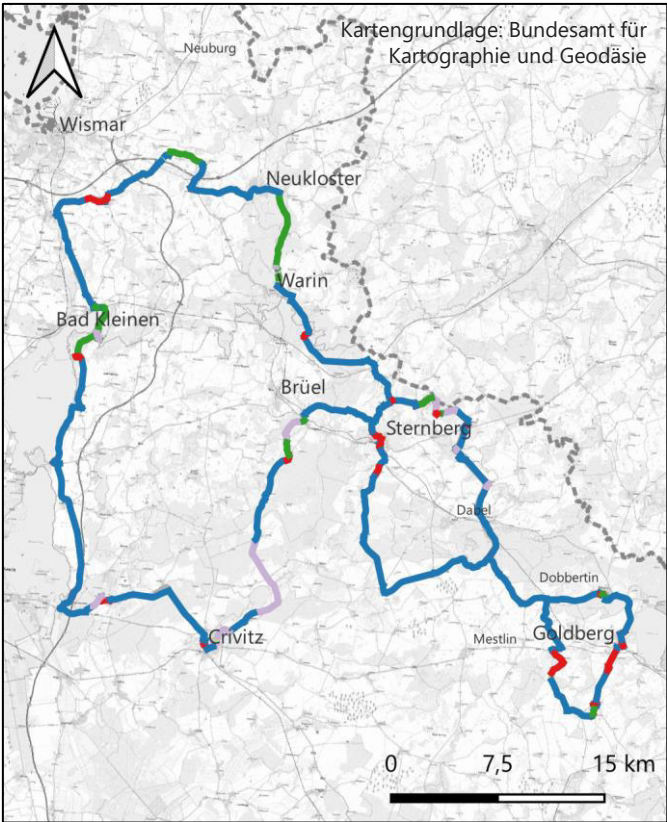
Wegebreite (nutzbar)

Dargestellt wird die tatsächlich nutzbare Breite des Weges, auf dem die Touristische Route verläuft. Die nutzbare Breite kann durch Hindernisse, Bewuchs etc. von der baulichen Breite abweichen.

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

11. Überreg. Radroute „Mecklenburgischer Seen-Rundweg“

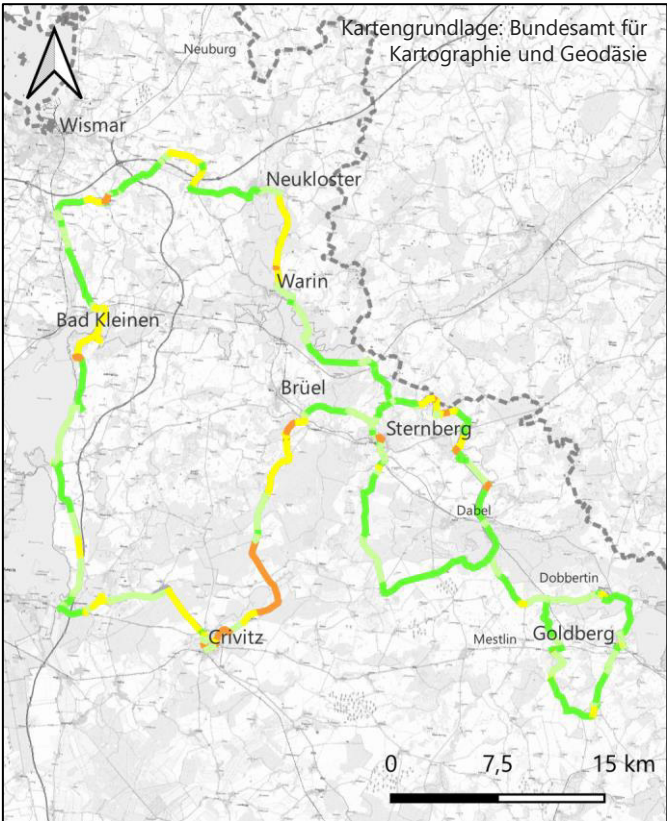


Wegeoberfläche

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

Dabei werden die 7 nachstehenden Kategorien unterschieden:

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



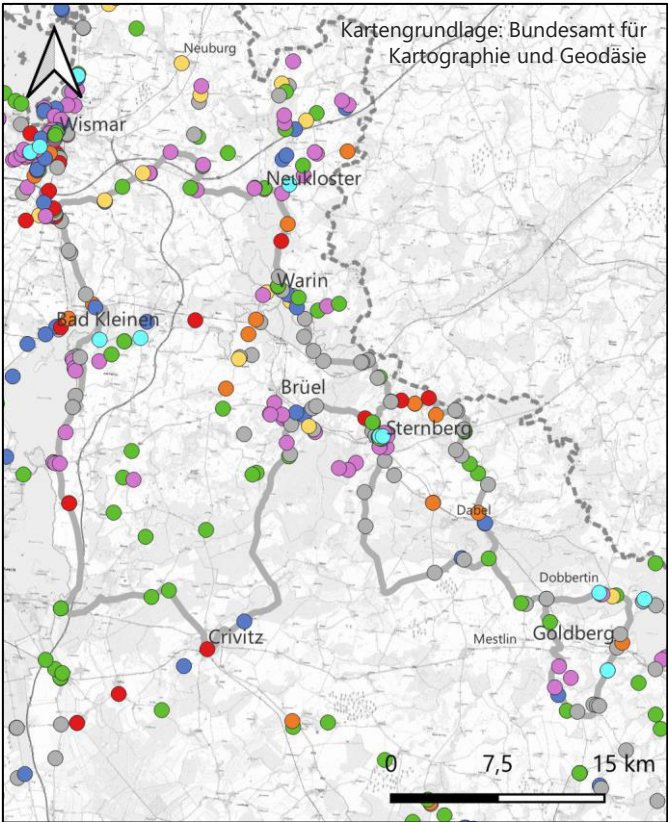
Befahrbarkeit

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

Dabei werden die nachstehenden 6 Kategorien unterschieden:

	sehr gut
	gut
	mäßig
	schlecht
	Unbefahrbar
	Wegeführung/nicht erhoben

11. Überreg. Radroute „Mecklenburgischer Seen-Rundweg“

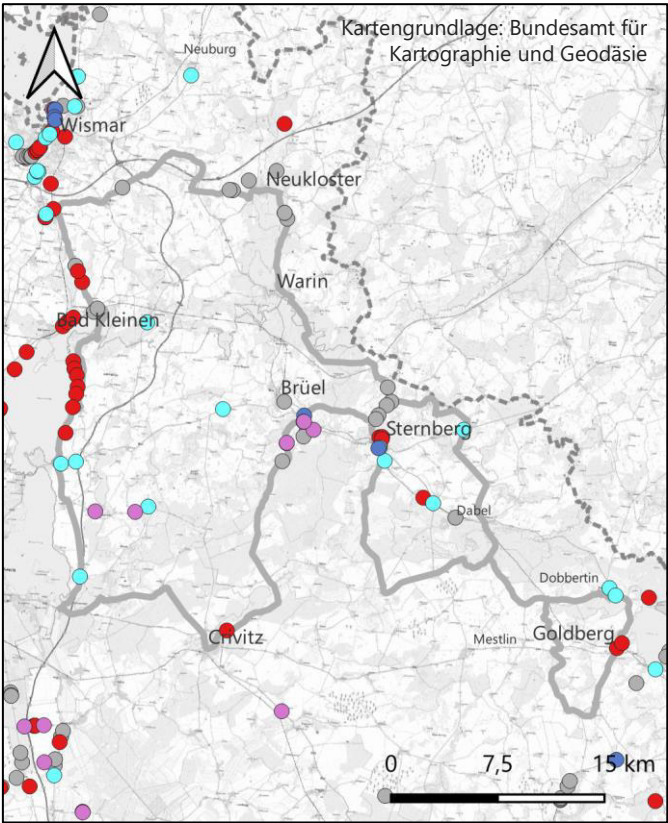


Unklare Wegeführung und Wegweisungsmängel

Dargestellt werden unklare Wegeführungen und Mängel an der Wegweisung auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 8 nachstehenden Elemente unterschieden:

	Mangel an Schild/Pfosten
	Falsche Richtung ausgeschildert
	Falscher Schilderstandort
	Vandalismus an Schild/Pfosten
	Fehlender Schilderstandort
	Auffälligkeiten an der amtlichen Beschilderung
	Unklare Wegeführung
	sonstiges



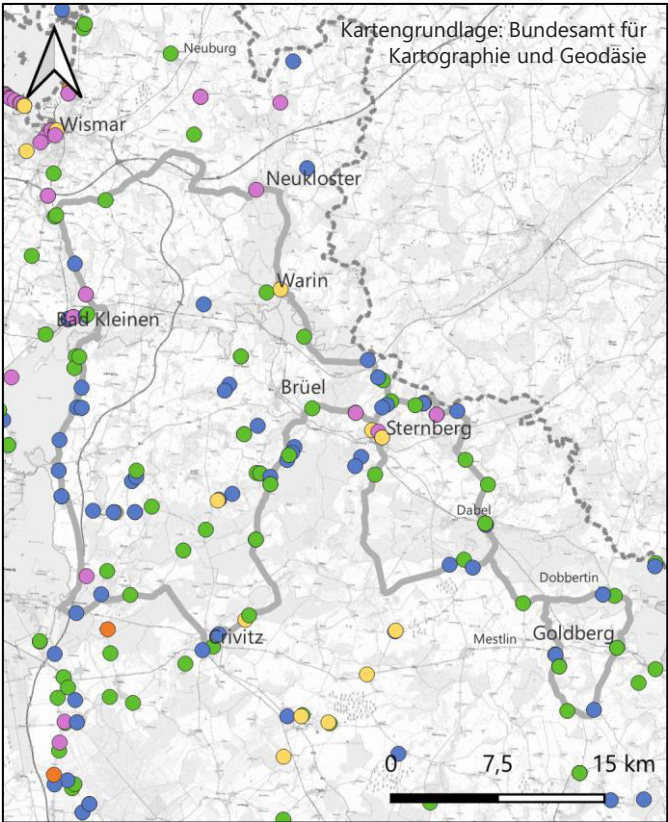
Eng- und Gefahrenstellen

Dargestellt werden Eng- und Gefahrenstellen auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 8 nachstehenden Elemente unterschieden:

	Poller < 1,3 m Durchfahrtsbreite
	Poller < 1,5 m Durchfahrtsbreite
	Umlaufschranke < 1,5 m Durchfahrtsbreite
	Sonstige Engstelle
	Sonstige Gefahrenstelle
	Unsichere Querung an Bahngleisen
	Unsichere Straßenquerung
	Oberflächenmangel

11. Überreg. Radroute „Mecklenburgischer Seen-Rundweg“

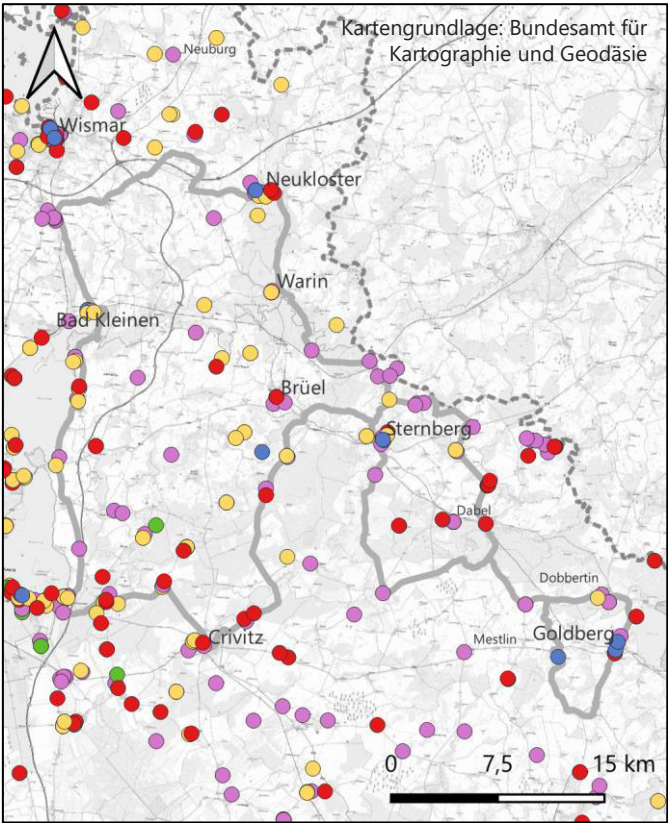


Touristische Begleitinfrastruktur

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

Dabei werden die 7 nachstehenden Elemente unterschieden:

	Infotafeln
	Spielflächen
	Schutzhütten
	Infrastruktur für Fahrrad-E-Mobilität, Schlauchomat
	Abstellanlagen für Fahrräder
	Rastplätze
	Sonstiges



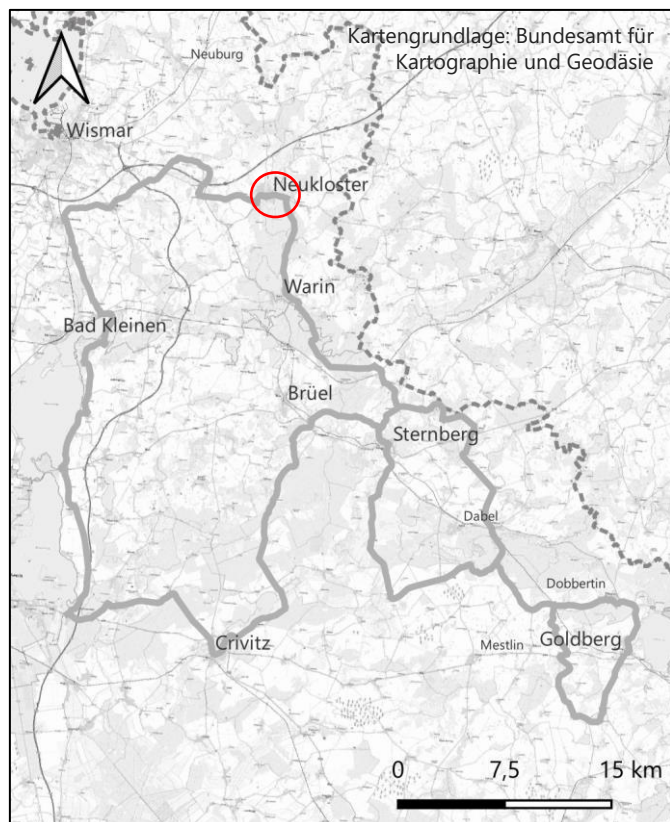
POI touristisch

Dargestellt werden verschiedene touristisch interessante Orte (Points of Interest, POI) auf dem Weg und im Umfeld der Touristischen Route.

Dabei werden die 5 nachstehenden Elemente unterschieden:

	Gastronomie
	Übernachtung
	Freizeit
	Sehenswürdigkeiten
	Information

11. Überreg. Radroute „Mecklenburgischer Seen-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: L101 in Neukloster

Länge: ca. 360 m

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: k.A.

Nutzbare Breite: k.A.

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Basisroute

Lage: innerorts

DTV: 1000

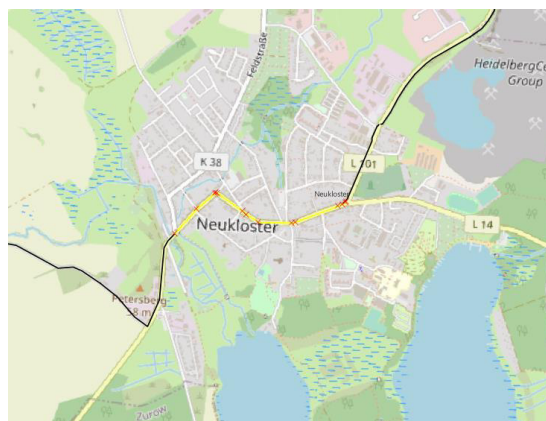
Geschwindigkeit: 30 km/h

Priorität: hoch

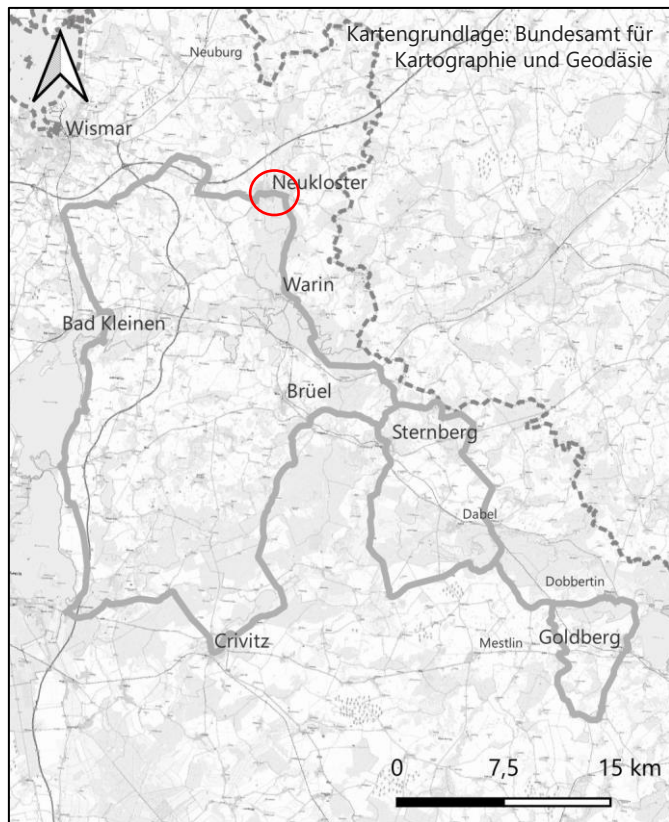
Kostenschätzung: € 2.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Markierung von Piktogrammen



11. Überreg. Radroute „Mecklenburgischer Seen-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Reinsdorfer Straße in Neukloster

Länge: ca. 870 m

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: sehr gut

Bauliche Breite: k.A.

Nutzbare Breite: k.A.

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Basisroute

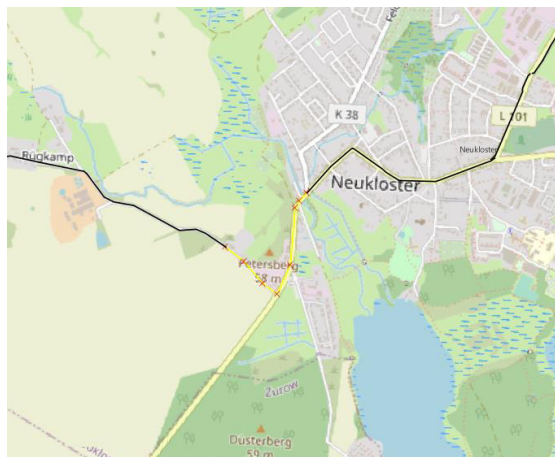
Lage: innerorts

Priorität: hoch

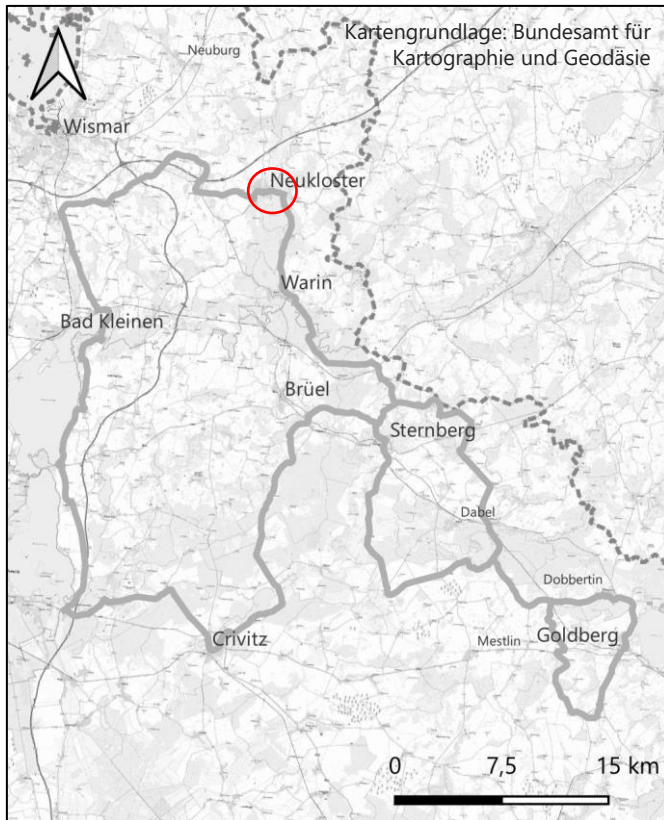
Kostenschätzung: € 326.250,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Einrichtung eines Zweirichtungsradwegs mit 2,50 m Breite



11. Überreg. Radroute „Mecklenburgischer Seen-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: K 31 zwischen Neukloster und Zurow

Länge: ca. 3700 m

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: sehr gut

Bauliche Breite: k.A.

Nutzbare Breite: k.A.

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Basisroute

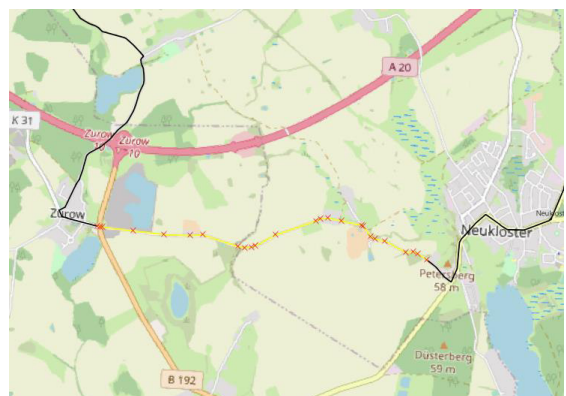
Lage: außerorts

Priorität: hoch

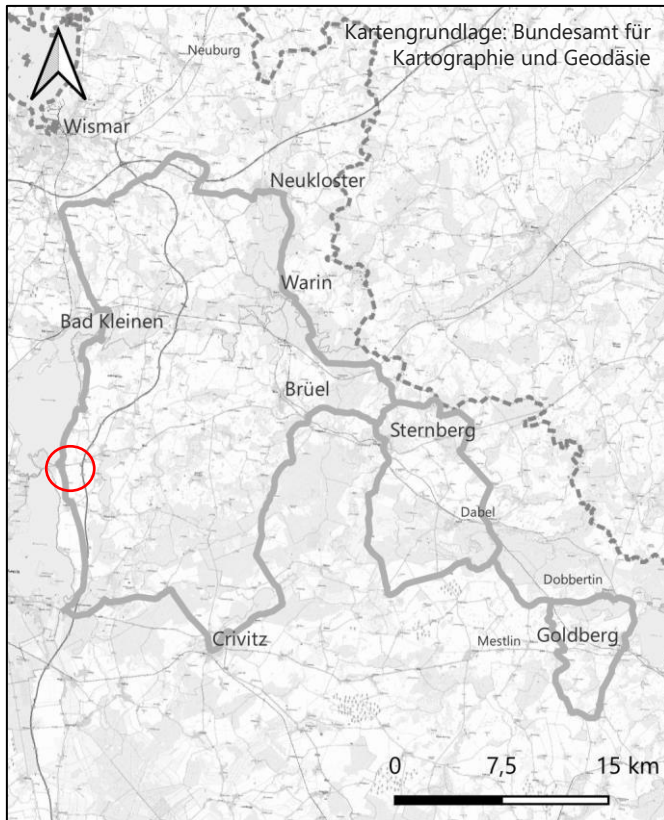
Kostenschätzung: € 1.387.500,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Einrichtung eines Zweirichtungsradwegs mit 2,50 m Breite



11. Überreg. Radroute „Mecklenburgischer Seen-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Cambser Straße in Rampe

Länge: ca. 330 m

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: sehr gut

Bauliche Breite: k.A.

Nutzbare Breite: k.A.

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Basisroute

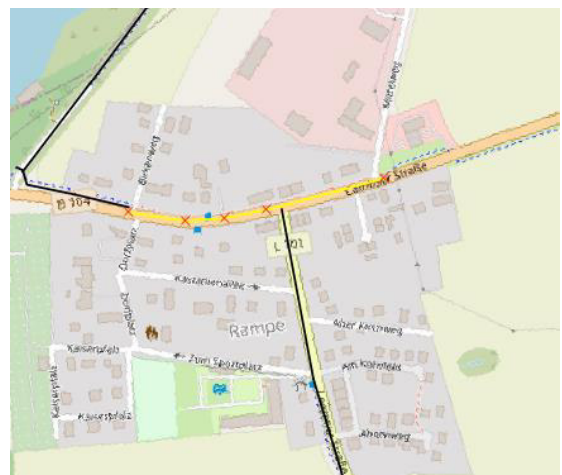
Lage: außerorts

Priorität: hoch

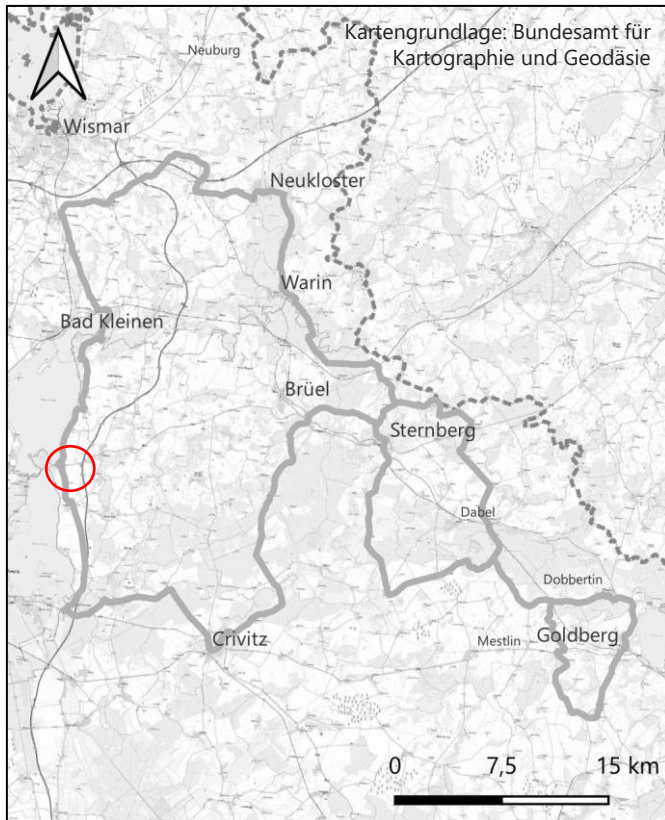
Kostenschätzung: € 544.500,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Einrichtung eines Zweirichtungsradwegs, Getrennte Führung in 2,00 m Breite



11. Überreg. Radroute „Mecklenburgischer Seen-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Cambser Straße in Rampe

Länge: ca. 160 m

Führung: Gemeinsamer Geh- und Radweg,
Zweirichtungsverkehr

Befahrbarkeit: mäßig

Bauliche Breite: ca. 240 cm

Nutzbare Breite: ca. 240 cm

Wegoberfläche: Platten, (Beton-) Pflaster geschnitten

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Basisroute

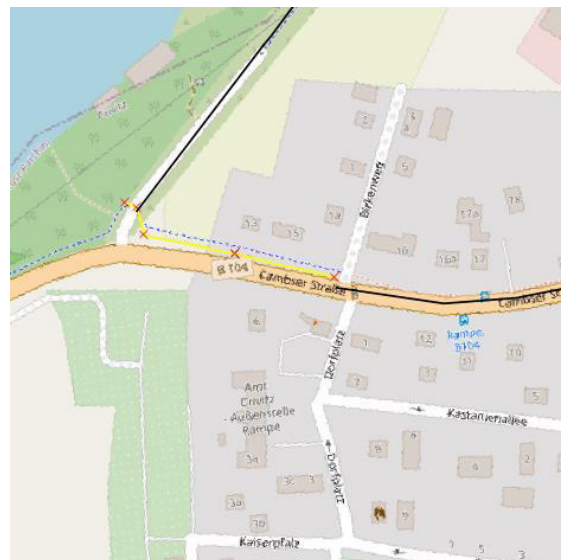
Lage: innerorts

Priorität: gering

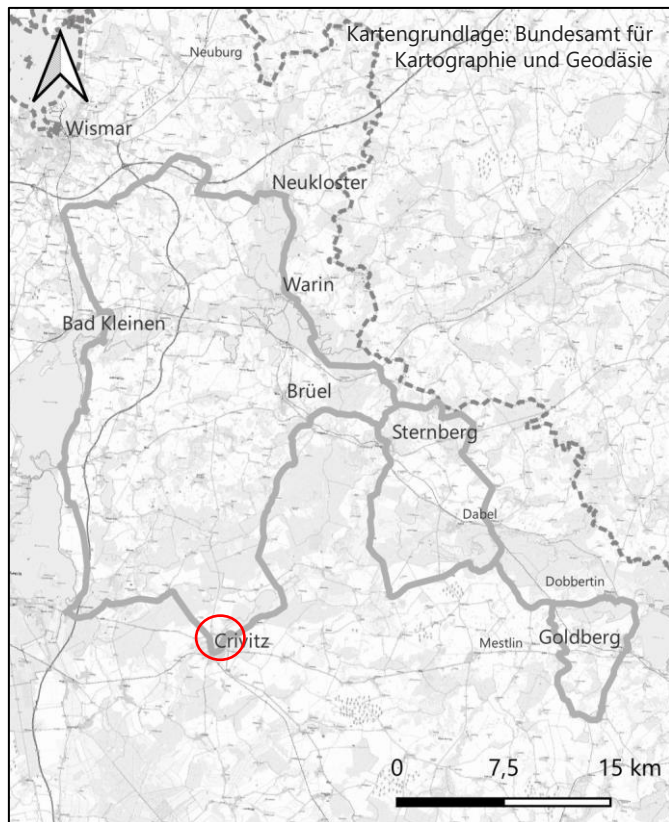
Kostenschätzung: € 93.600,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Einrichtung eines Zweirichtungsradwegs, Getrennte Führung in 2,00 m Breite,
Sanierung der Oberfläche



11. Überreg. Radroute „Mecklenburgischer Seen-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Mauerstraße in Crivitz

Länge: ca. 260 m

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: schlecht

Bauliche Breite: k. A.

Nutzbare Breite: k. A.

Wegoberfläche: Pflaster/Naturstein
groß (geschlagen)

Alltagsnetz: Vorrangroute

Touristisch: Basisroute

Lage: innerorts

DTV: 1.000

Geschwindigkeit: 50 km/h

Priorität: hoch

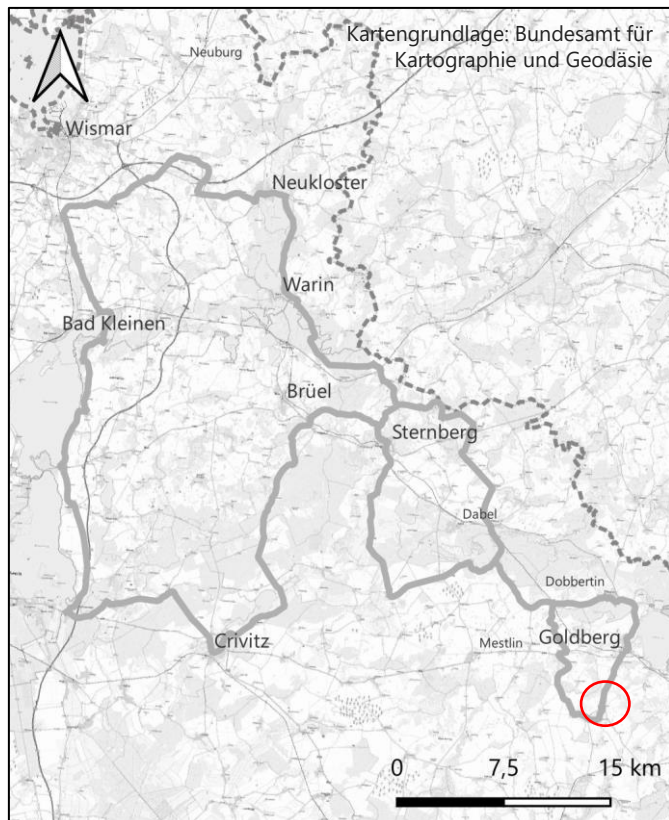
Kostenschätzung: € 109.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Geschwindigkeit reduzieren, Oberfläche verbessern



11. Überreg. Radroute „Mecklenburgischer Seen-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Goldberger Chaussee in Distelow

Länge: ca. 400 m

Führung: Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: ca. 170 cm

Nutzbare Breite: ca. 170 cm

Wegoberfläche: Platten, (Beton-) Pflaster geschnitten

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Basisroute

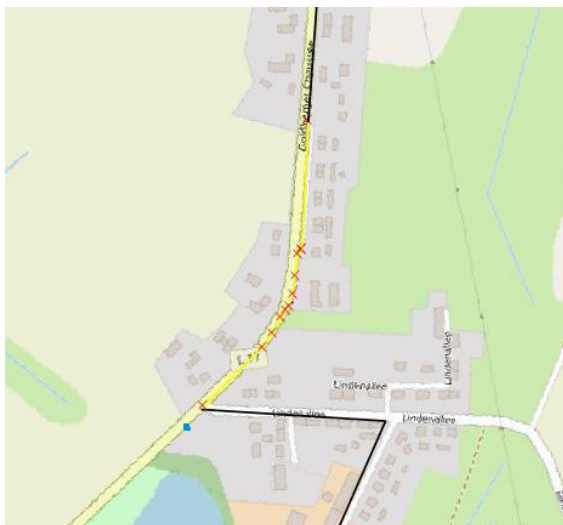
Lage: innerorts

Priorität: mittel

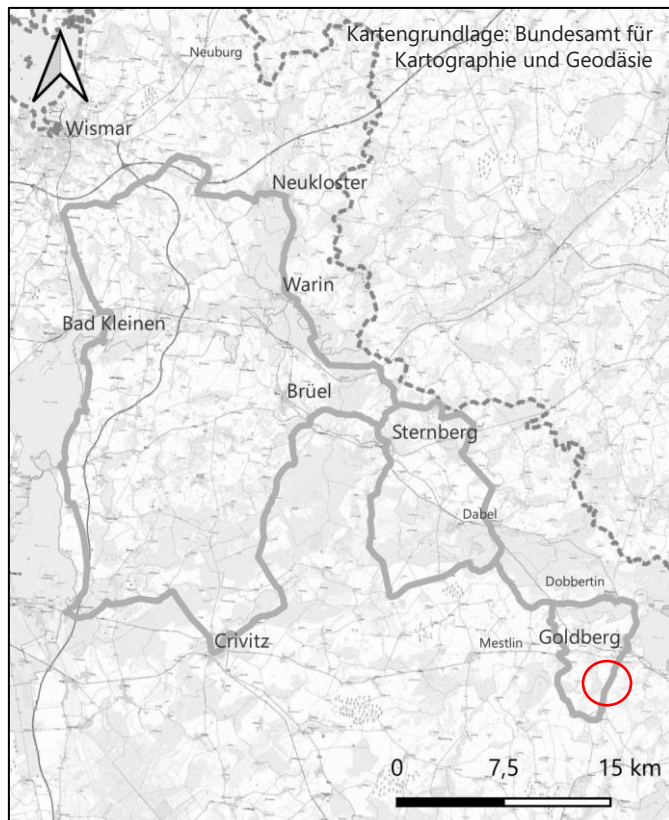
Kostenschätzung: € 48.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf 2,50 m Breite



11. Überreg. Radroute „Mecklenburgischer Seen-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Zwischen Distelow und Medow

Länge: ca. 2.200 m

Führung: Gemeinsamer Geh- und Radweg,
Zweirichtungsverkehr

Befahrbarkeit: sehr gut

Bauliche Breite: ca. 200 cm

Nutzbare Breite: ca. 200 cm

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Basisroute

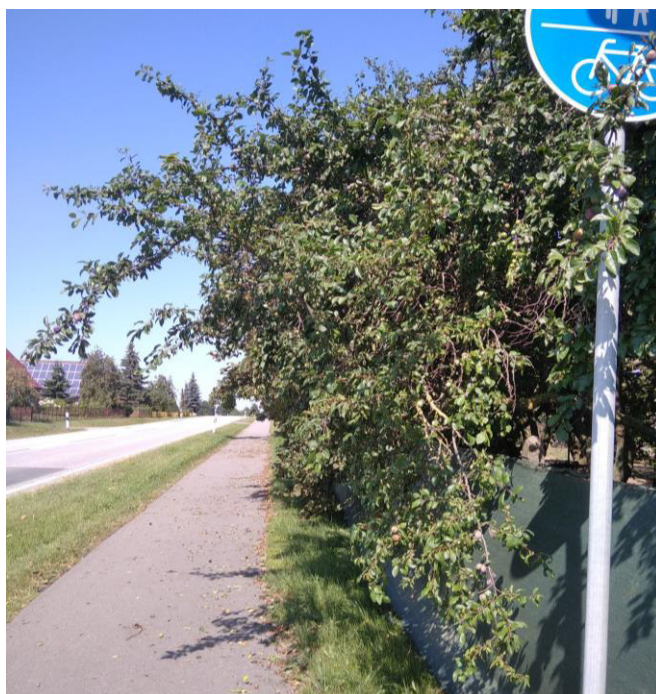
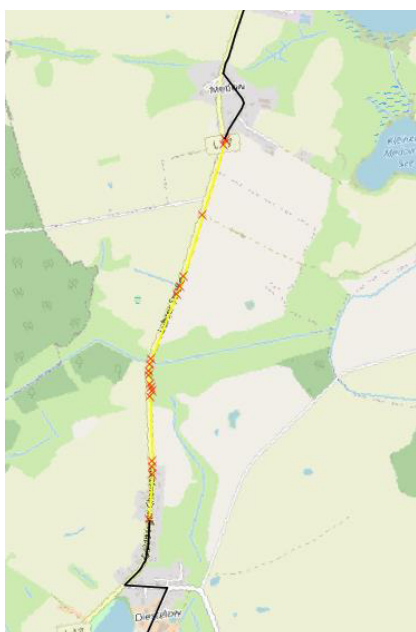
Lage: innerorts

Priorität: gering

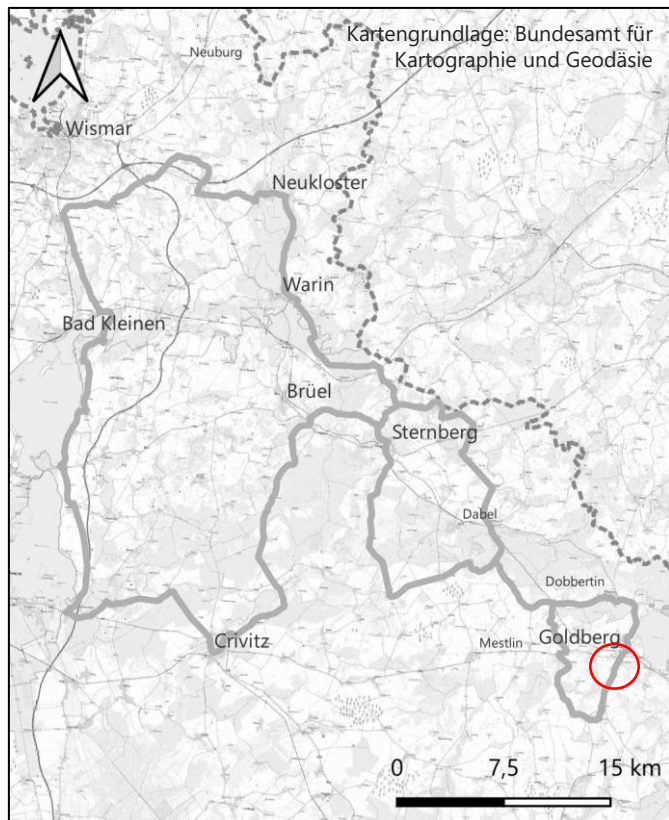
Kostenschätzung: € 165.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf 2,50 m Breite



11. Überreg. Radroute „Mecklenburgischer Seen-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Zwischen Medow und Goldberg

Länge: ca. 1.000 m

Führung: Gemeinsamer Geh- und Radweg,
Zweirichtungsverkehr

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: ca. 200 cm

Nutzbare Breite: ca. 180 cm

Wegoberfläche: Platten, (Beton-) Pflaster geschnitten

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Basisroute

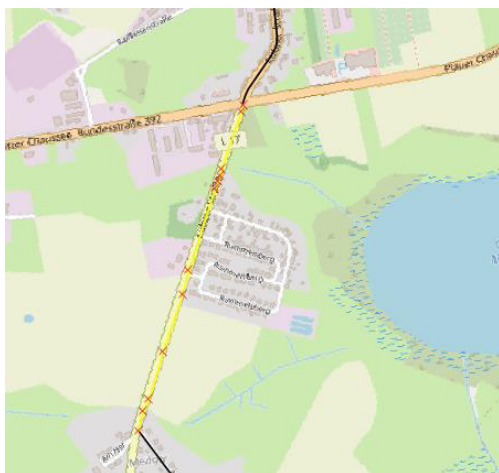
Lage: außerorts

Priorität: hoch

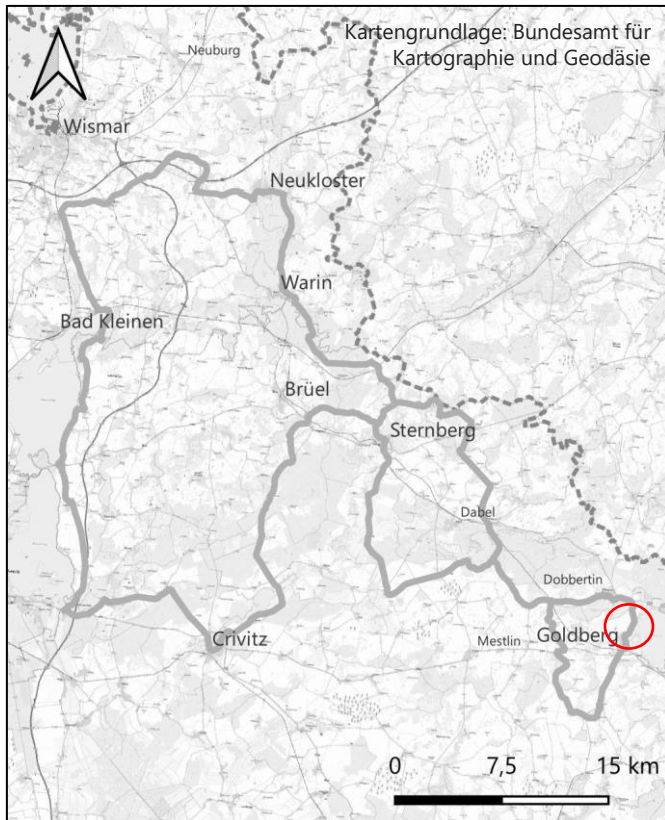
Kostenschätzung: € 90.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf 2,50 m Breite



11. Überreg. Radroute „Mecklenburgischer Seen-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Lübzer Straße in Goldberg

Länge: ca. 430 m

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: sehr gut

Bauliche Breite: k. A.

Nutzbare Breite: k. A.

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Basisroute

Lage: innerorts

Priorität: hoch

Kostenschätzung: € 197.800,-

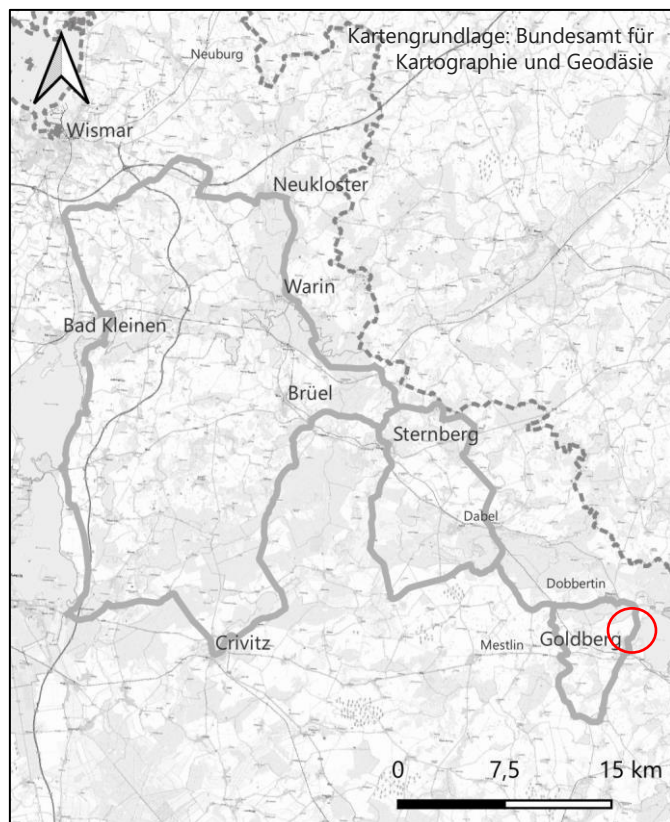
Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau der vorh. Gehwege auf 2,50 m Breite,

Ändern der Führungsform in Gemeinsamer Geh- und Radweg, Einrichtungsradverkehr



11. Überreg. Radroute „Mecklenburgischer Seen-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Güstrower Straße in Goldberg

Länge: ca. 360 m

Führung: Gemeinsamer Geh- und Radweg, Einrichtungsverkehr

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: ca. 230 cm

Nutzbare Breite: ca. 230 cm

Wegoberfläche: Platten, (Beton-) Pflaster geschnitten

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Basisroute

Lage: innerorts

Priorität: gering

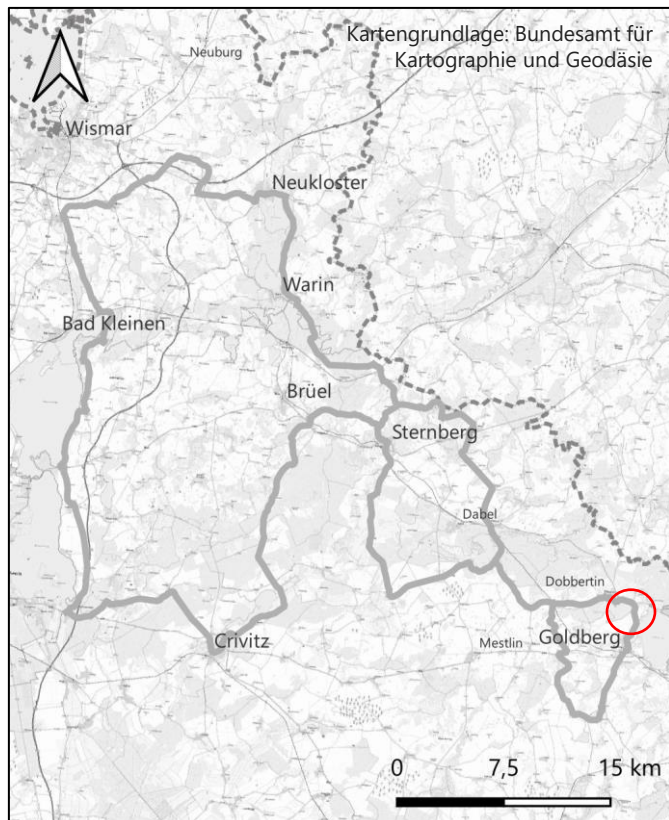
Kostenschätzung: € 22.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf 2,50 m Breite



11. Überreg. Radroute „Mecklenburgischer Seen-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Güstrower Straße zwischen Goldberg und Dobbertin

Länge: ca. 2.300 m

Führung: Gemeinsamer Geh- und Radweg,
Zweirichtungsverkehr

Befahrbarkeit: sehr gut

Bauliche Breite: ca. 260 cm

Nutzbare Breite: ca. 260 cm

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Basisroute

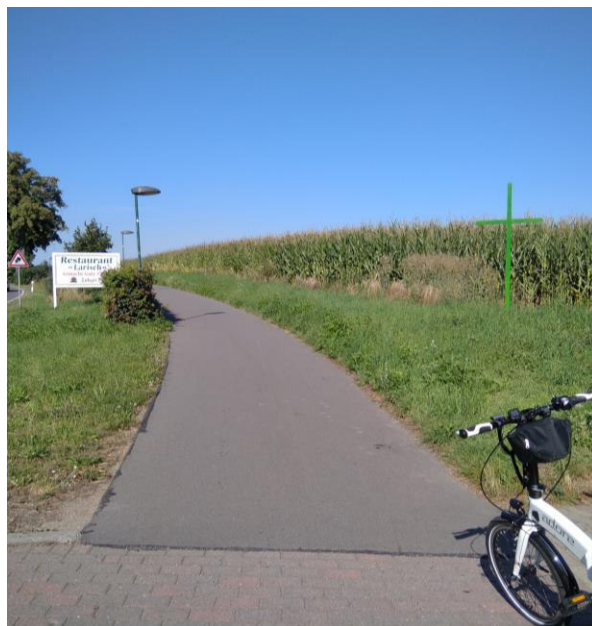
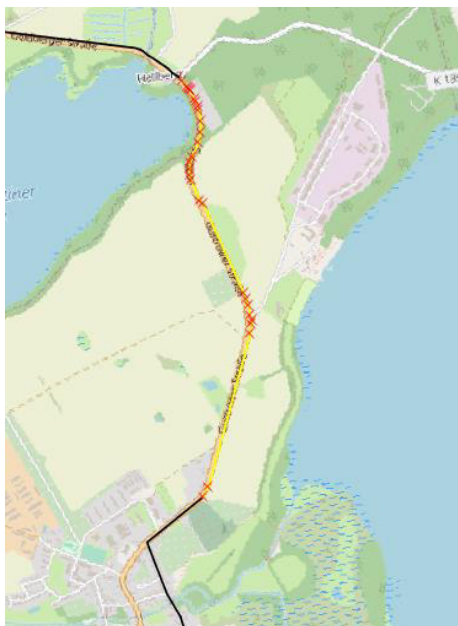
Lage: außerorts

Priorität: hoch

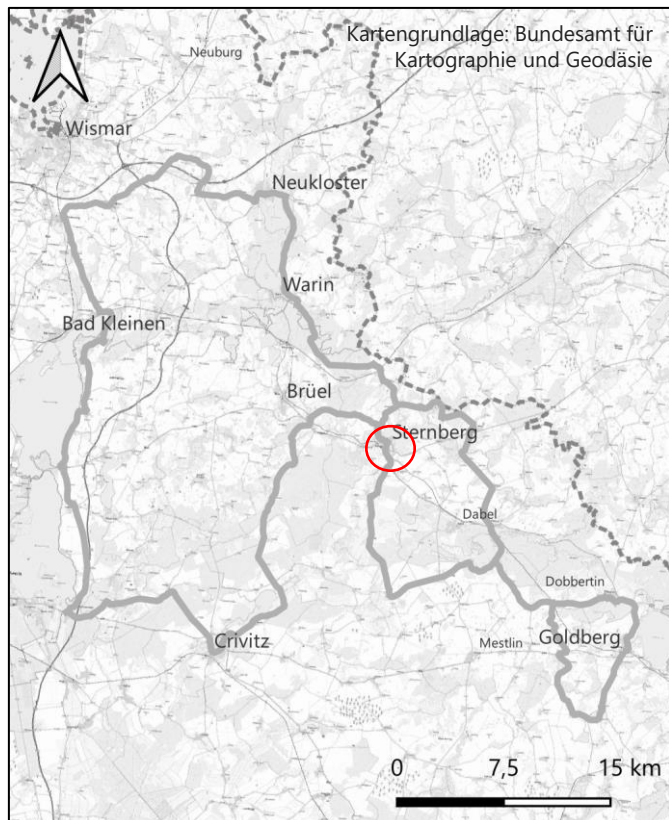
Kostenschätzung: € 11.500,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

„Verkehrsrechtliche Anordnung“ (amtliche Kennzeichnung) überprüfen



11. Überreg. Radroute „Mecklenburgischer Seen-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: B 192 Parchimer Chaussee bei Sternberg

Länge: ca. 760 m

Führung: Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: ca. 200 cm

Nutzbare Breite: ca. 200 cm

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Basisroute

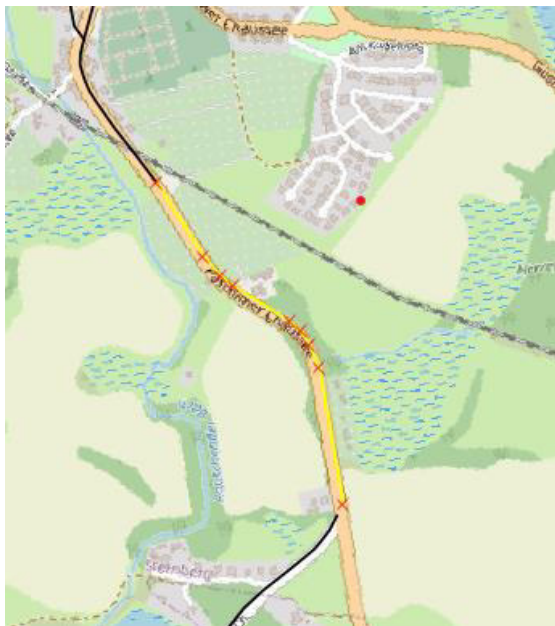
Lage: außerorts

Priorität: mittel

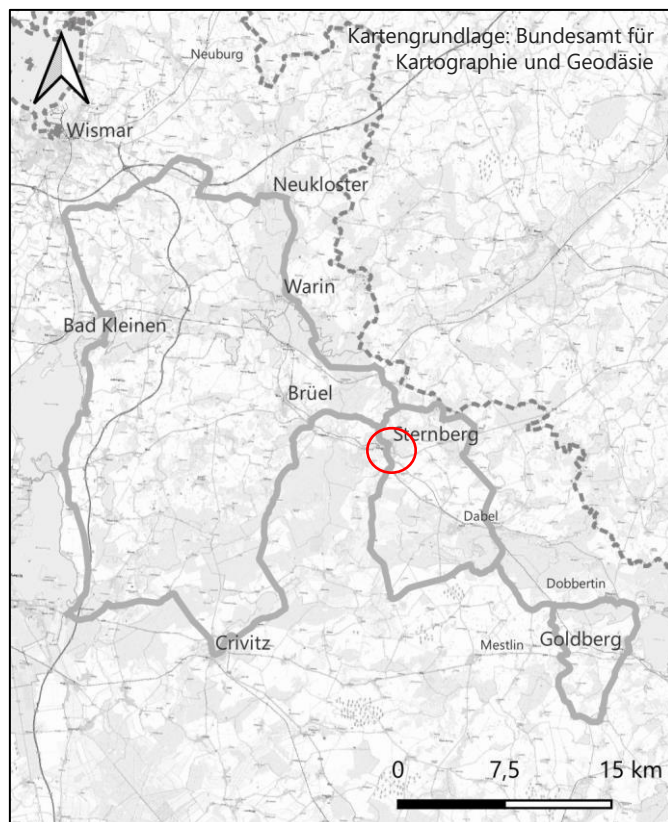
Kostenschätzung: € 57.000,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf 2,50 m Breite



11. Überreg. Radroute „Mecklenburgischer Seen-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: B 192 Parchimer Chaussee bei Sternberg

Länge: ca. 100 m

Führung: Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: ca. 200 cm

Nutzbare Breite: ca. 200 cm

Wegoberfläche: Platten, (Beton-) Pflaster geschnitten

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Basisroute

Lage: außerorts

Priorität: hoch

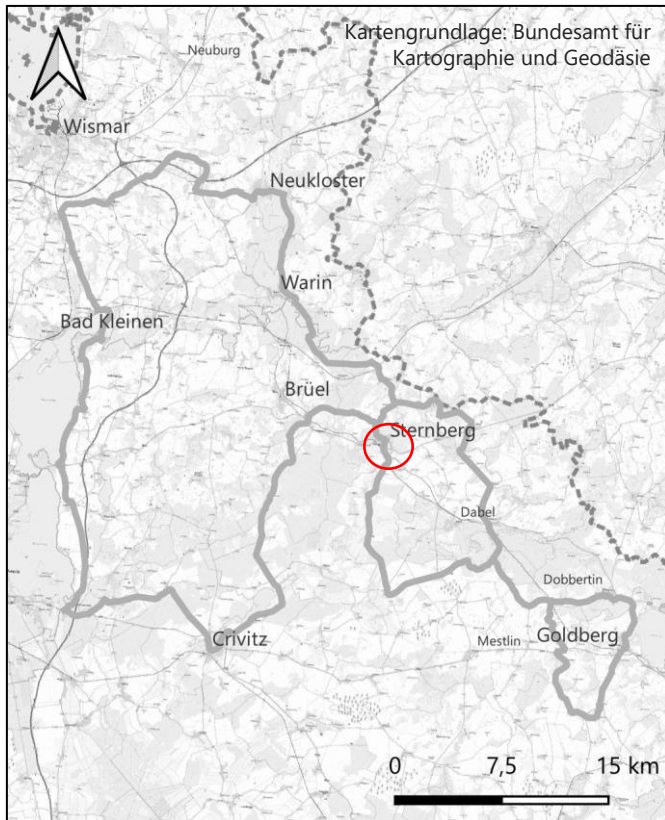
Kostenschätzung: € 7.500,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf 2,50 m Breite



11. Überreg. Radroute „Mecklenburgischer Seen-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: B 192 Parchimer Chaussee in Sternberg

Länge: ca. 250 m

Führung: Gemeinsamer Geh- und Radweg, Zweirichtungsverkehr

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: ca. 190 cm

Nutzbare Breite: ca. 190 cm

Wegoberfläche: Platten, (Beton-) Pflaster geschnitten

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Basisroute

Lage: innerorts

Priorität: hoch

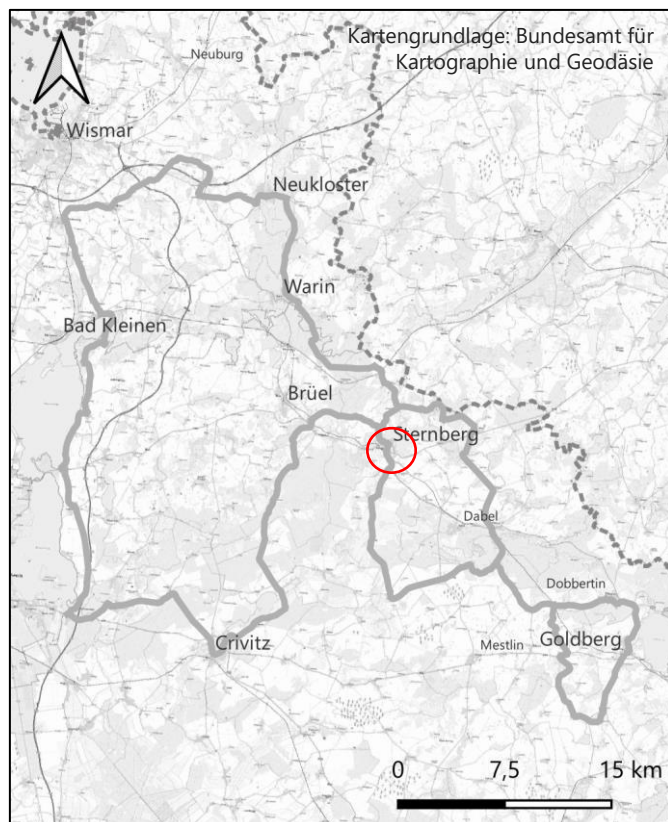
Kostenschätzung: € 112.500,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Ausbau auf 3,00 m Breite, Ändern der Führungsform in Zweirichtungsverkehr, getrennte Führung



11. Überreg. Radroute „Mecklenburgischer Seen-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Vor dem Kütiner Tor in Sternberg

Länge: ca. 270 m

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: sehr gut

Bauliche Breite: k. A.

Nutzbare Breite: k. A.

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Basisroute

Lage: innerorts

Priorität: hoch

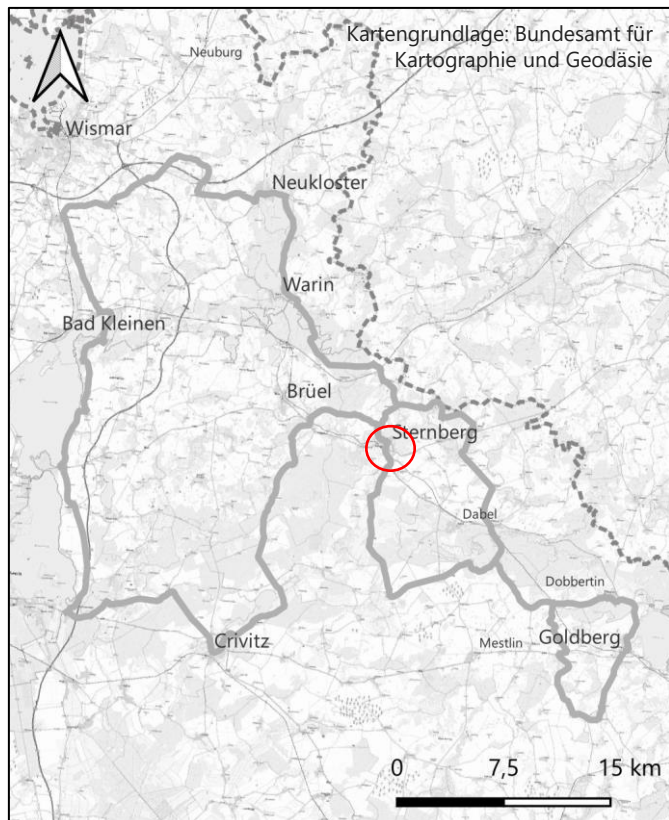
Kostenschätzung: € 1.350,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Einrichten einer Fahrradstraße



11. Überreg. Radroute „Mecklenburgischer Seen-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Luckower Straße in Sternberg

Länge: ca. 250 m

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: schlecht

Bauliche Breite: k. A.

Nutzbare Breite: k. A.

Wegoberfläche: Pflaster/Naturstein
groß (geschlagen)

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Basisroute

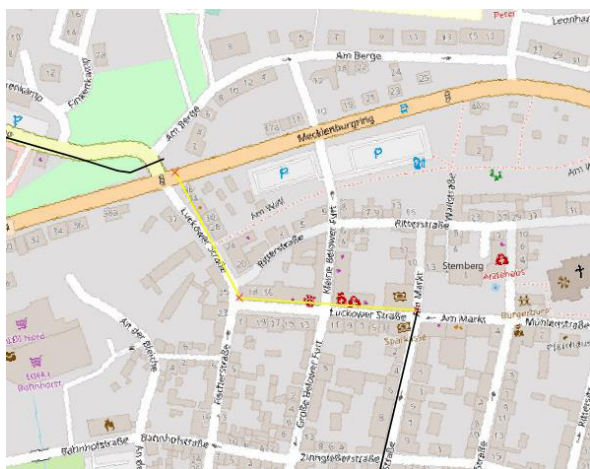
Lage: innerorts

Priorität: hoch

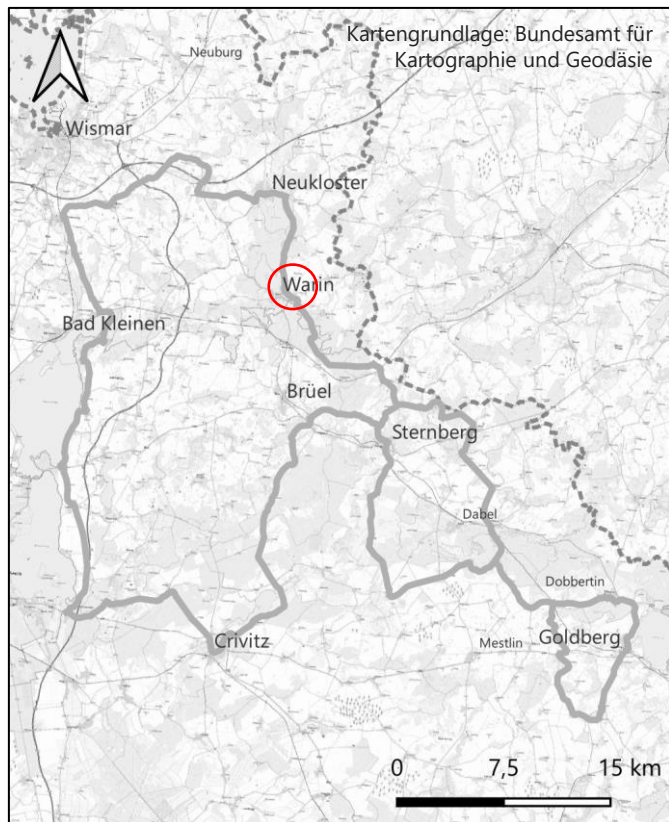
Kostenschätzung: € 46.300,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Einrichten einer Fahrradstraße, Sanierung der Oberfläche



11. Überreg. Radroute „Mecklenburgischer Seen-Rundweg“



Bestandsdaten

Ort: Ziegelberg in Warin

Länge: ca. 1.300 m

Führung: Fahrbahnnutzung

Befahrbarkeit: gut

Bauliche Breite: k. A.

Nutzbare Breite: k. A.

Wegoberfläche: Asphalt

Alltagsnetz: Basisroute

Touristisch: Basisroute

Lage: innerorts

Priorität: mittel

Kostenschätzung: € 6.500,-

Vorgeschlagene Maßnahmen

Einrichten einer Fahrradstraße



The IGS logo is located in the bottom left corner of the page. It consists of the letters "IGS" in a bold, blue, sans-serif font, preceded by a vertical white bar. The text "Ingenieurgesellschaft STOLZ mbH" is located to the right of the logo.

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) 439 7281 – 8
(030) 439 7281 – 6
www.igs-ing.de