

**Konzept zur Verdichtung des Radwegenetzes an
Bundes-, Landes- und Kreisstraßen
im Landkreis Vorpommern-Rügen**

Stand: 09.12.2021

Inhalt

1. ZIEL UND ZWECK DES KONZEPTE	3
2. AUSGANGSSITUATION	3
3. ZIELSTELLUNG UND METHODIK ZUR ERMITTLUNG DER EINZELNEN ABSCHNITTE	5
3.1. ERGEBNIS DER BETRACHTUNGEN	5
3.2. OBERZENTRUM	8
3.3. MITTELZENTREN	9
3.4. GRUNDZENTREN	12
3.5. SIEDLUNGSSCHWERPUNKTE	27
4. METHODIK ZUR PRIORISIERUNG DER ERMITTELTEN ABSCHNITTE	42
5. ABSTIMMUNG UND ENTSCHEIDUNG	44
6. FINANZIERUNG UND HAUSHALTSPLANUNG	45

1. Ziel und Zweck des Konzeptes

Im Landkreis Vorpommern-Rügen (LK VR) liegen ca. 230 km Bundes-, 658 km Landes- und 323,5 km Kreisstraßen. Dem gegenüber stehen ca. 86,5 km Radwege an Bundes-, 272 km Radwege an Landes- und 58 km Radwege an Kreisstraßen.

Eine sinnvolle Erschließung des Landkreises mit Radwegen kann nur über eine flächendeckende Infrastruktur von Radwegen an Bundes- und Landes-, ergänzend an Kreisstraßen, erfolgen.

Dabei ist vor allem der Alltagsradverkehr in den Mittelpunkt der Überlegungen zu stellen, um den Bürgerinnen und Bürgern im Landkreis Vorpommern-Rügen trotz der starken ländlichen Prägung den Umstieg aufs Rad und damit eine Partizipation an der Verkehrswende zu ermöglichen. Alltagsradverkehr zeichnet sich durch folgende Merkmale aus:

- Er findet nahezu täglich auf wiederkehrenden Strecken statt.
- Er ist räumlich begrenzt.
- Er findet bei fast jedem Wetter statt.
- Er wird auch von minderjährigen Verkehrsteilnehmer/innen selbständig realisiert.
- Bürgerinnen und Bürger, die Alltagsradverkehr realisieren, sind auf die Verlässlichkeit der Strukturen angewiesen.
- Es wird in der Regel die kürzeste Verbindung zwischen Start- und Zielpunkt gewählt. Je weiter ein Umweg ausfällt, desto mehr sinkt die Akzeptanz zusätzliche Strecken (ggf. zugunsten einer höheren Sicherheit) in Kauf zu nehmen.

Daraus ergeben sich folgende Anforderungen, die Radwege für den Alltagsradverkehr erfüllen müssen:

- Sie müssen eine gewisse Sicherheit bieten, d. h. sie müssen von der Öffentlichkeit wahrnehmbar platziert sein (einsame, schlecht einsehbare Strecken werden eher gemieden).
- Sie müssen befestigt sein (mind. wassergebundene Decke).
- Sie müssen ausreichend breit sein (mind. 2,50 m).
- Sie müssen gepflegt werden (Laub, Winterdienst).
- Sie müssen bei Dunkelheit sicher befahrbar sein.

Das Konzept zur Verdichtung des Radwegenetzes an Bundes-, Landes und Kreisstraßen im Landkreis Vorpommern-Rügen soll den Prozess der Entscheidungsfindung, welche Radwegabschnitte konkret gebaut werden sollen, durch objektivierbare Kriterien unterstützen und so eine echte Priorisierung der knappen Ressourcen zu Umsetzung des Ziels ermöglichen.

2. Ausgangssituation

Die Ausgangssituation im LK VR wird auf der nachfolgenden Karte dargestellt.



Auf der **Abbildung 1** sind die übergeordneten Straßen abgebildet.

Zu diesen zählen die Autobahnen, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen. Während die Autobahnen und deren Zubringer für den Radverkehr irrelevant sind, bilden die anderen Kategorien das Grundgerüst des Alltagsradwegenetzes. Bundesstraßen sind in blau, Landesstraßen in grün und Kreisstraßen in orange abgebildet. Die breiten eingezeichneten Linien stellen die aktuellen Situationen mit straßenbegleitenden Radwegen dar, bei den feinen Linien ist daher kein straßenbegleitender Radweg vorhanden.

3. Zielstellung und Methodik zur Ermittlung der einzelnen Abschnitte

Da die Verdichtung des Radwegenetzes an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen nur sinnvoll möglich ist, wenn Schwerpunkte gesetzt werden, ist für die 1. Phase ein klares Ziel zu definieren, was ein möglicher Ausgangspunkt bzw. was mögliche Ausgangspunkte für eine Verdichtung sein können.

Eine Verdichtung des Radwegenetzes unter dem Gesichtspunkt des Alltagsverkehrs kann sinnigerweise nur von Städten bzw. zentralen Orten aus in die Fläche erfolgen. Die Städte bzw. zentralen Orte sind sowohl Ausgangs- als auch Endpunkt für radbezogenen Alltagsverkehr, da sie neben Einkaufsmöglichkeiten, der Möglichkeit zum Arzt oder zur Apotheke zu gehen oder eine Schule zu besuchen auch häufig Sitz des Arbeitsplatzes oder Verkehrsumstiegspunkte sind. Hierzu wurde die Kategorisierung der Regionalplanung, ergänzt um die Siedlungsschwerpunkte aus dem Regionalen Raumentwicklungsprogramm Vorpommern, aus dem Jahr 2010 als Grundlage genommen, um eine gute Abdeckung in die Fläche des Landkreises zu erhalten.

In der 1. Phase muss der Fokus auf die Realisierung der überörtlichen Verbindungen von Ortsausgangsschild bis Ortseingangsschild liegen, da

- innerörtliche Verbindungen aufgrund des vorhandenen Platzes und eines notwendigen Grunderwerbs nur sehr langsam, personal- und kostenintensiv realisiert werden können,
- für innörtliche Radwegeverbindungen ein entsprechendes Radwegekonzept der jeweiligen Gemeinde vorliegen muss, um Fehl- bzw. Parallelplanungen zu verhindern,
- bei innerörtlichen Verbindungen geklärt sein muss, ob ein reiner Radweg oder ein gemeinsamer Rad- und Gehweg erstellt werden soll.

Da radbezogener Alltagsverkehr für den Normalbürger aber auch physische Grenzen hat, ist es sinnvoll um die o. g. Städte bzw. zentralen Orte einen Radius von ca. 5 km, beginnend ab der Stadt- bzw. Ortsgrenze, zu ziehen und sich in der 1. Phase auf die Verdichtung des Radwegenetzes an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen in diesem Umkreis zu konzentrieren, wobei Alternativrouten zu den straßenbegleitenden Radwegen in die Überlegungen einzubeziehen sind, wenn diese die unter 1. genannten Bedingungen erfüllen.

In einer 2. Phase kann dann konzeptionell überlegt werden, wie die so entstandenen „Radwegeenden“ sinnvoll miteinander verknüpft werden können.

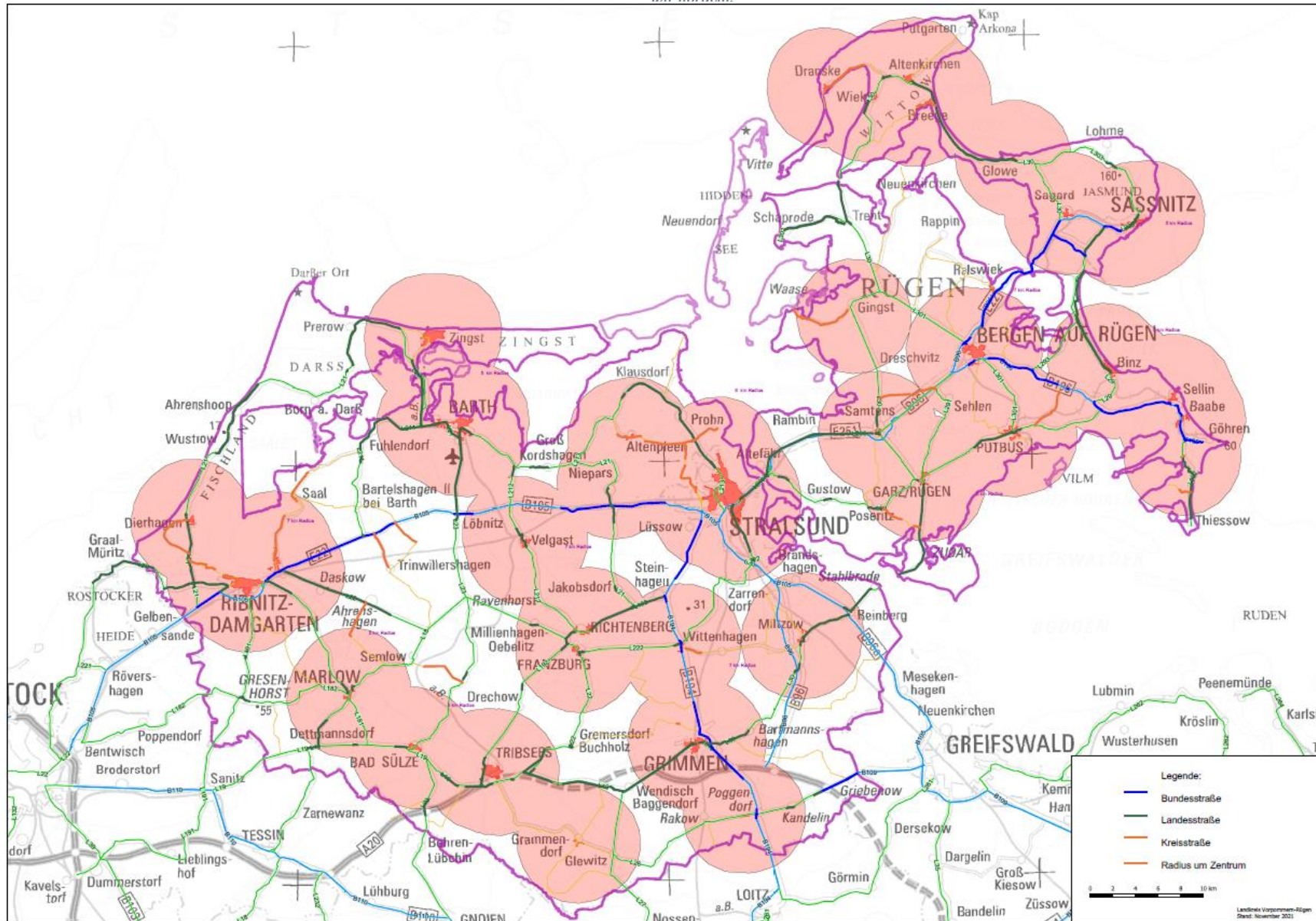
3.1. Ergebnis der Betrachtungen

Als Städte bzw. zentrale Orte und Siedlungsschwerpunkte wurden folgende ermittelt:

Oberzentrum:	Stralsund
Mittelzentren:	Bergen auf Rügen, Grimmen, Ribnitz-Damgarten
Grundzentren:	Baabe, Bad Sülze, Barth, Binz, Franzburg, Garz/Rügen, Marlow, Putbus, Richtenberg, Sagard, Samtens, Sassnitz, Sellin, Tribsees, Zingst

Siedlungsschwerpunkte	Abtshagen, Altenkirchen, Altenpleen, Breege, Dierhagen, Dranske, Gingst, Glowe, Grammendorf, Middelhagen, Niepars, Poggendorf, Reinkenhagen, Velgast, Wiek
-----------------------	--

Für die o. g. Orte ergibt sich dann folgendes Gesamtbild unter Berücksichtigung des 5 km Radius. Wie zu erkennen ist, sind nach den zentralen Orten noch einige Bereiche zu finden, in denen die nächsten Versorgungsmöglichkeiten weiter entfernt sind, weshalb ebenfalls Siedlungsschwerpunkte in die Auswertung mit eingeflossen sind.



Auf **Abbildung 2** sind die ermittelten Orte mit den jeweiligen Radien abgebildet. Die Linien stellen jeweils eine Kategorie der Straßen dar. Die Unterschiede zwischen feinen und breiteren Linien hängen mit aktuell vorhandenen straßenbegleitenden Radwegen zusammen. So fehlt an einer feinen Linie aktuell ein straßenbegleitender Radweg, wohingegen an breiteren Linien ein Radweg vorhanden ist.

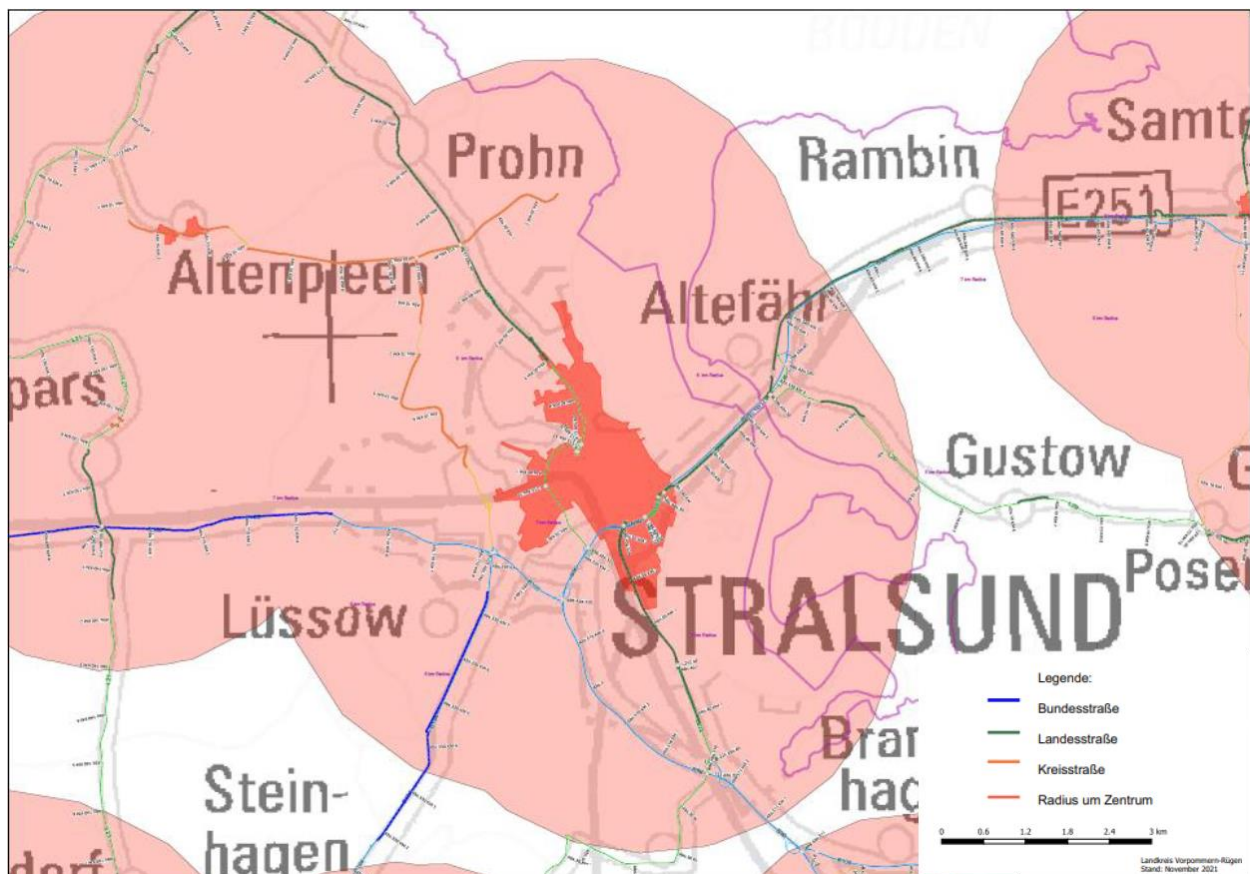
Für die o. g. Orte ergibt sich dann jeweils eines der nachfolgenden Bilder unter Berücksichtigung des 5 km Radius.

3.2. Oberzentrum

Stralsund

Für die erste Karte wird eine etwas längere Erklärung gemacht. So sind die dunkelroten Bereiche jeweils die Siedlungsflächen der Zentren, die etwas hellere Farbe stellt die 5 Kilometer Pufferzone dar, um einen Überblick zu bekommen, welche Abschnitte in Frage kommen. Blaue Linien stehen für Bundesstraßen, grün steht für Landesstraßen und orange für Kreisstraßen. Die jeweils breiteren Linien bedeuten einen vorhandenen straßenbegleitenden Radweg, die feinen Linien stehen für eine Straße ohne straßenbegleitenden Radweg. Etwaige Alternativrouten sind nicht eingezeichnet. Neben den Straßen sind im Abstand von einem Kilometer Markierungen (offizielle Kilometrierung der Straßen) zu finden, die jeweils zwischen Knotenpunkten gemacht wurden. Somit lässt sich die Länge des fehlenden Abschnittes besser einschätzen.

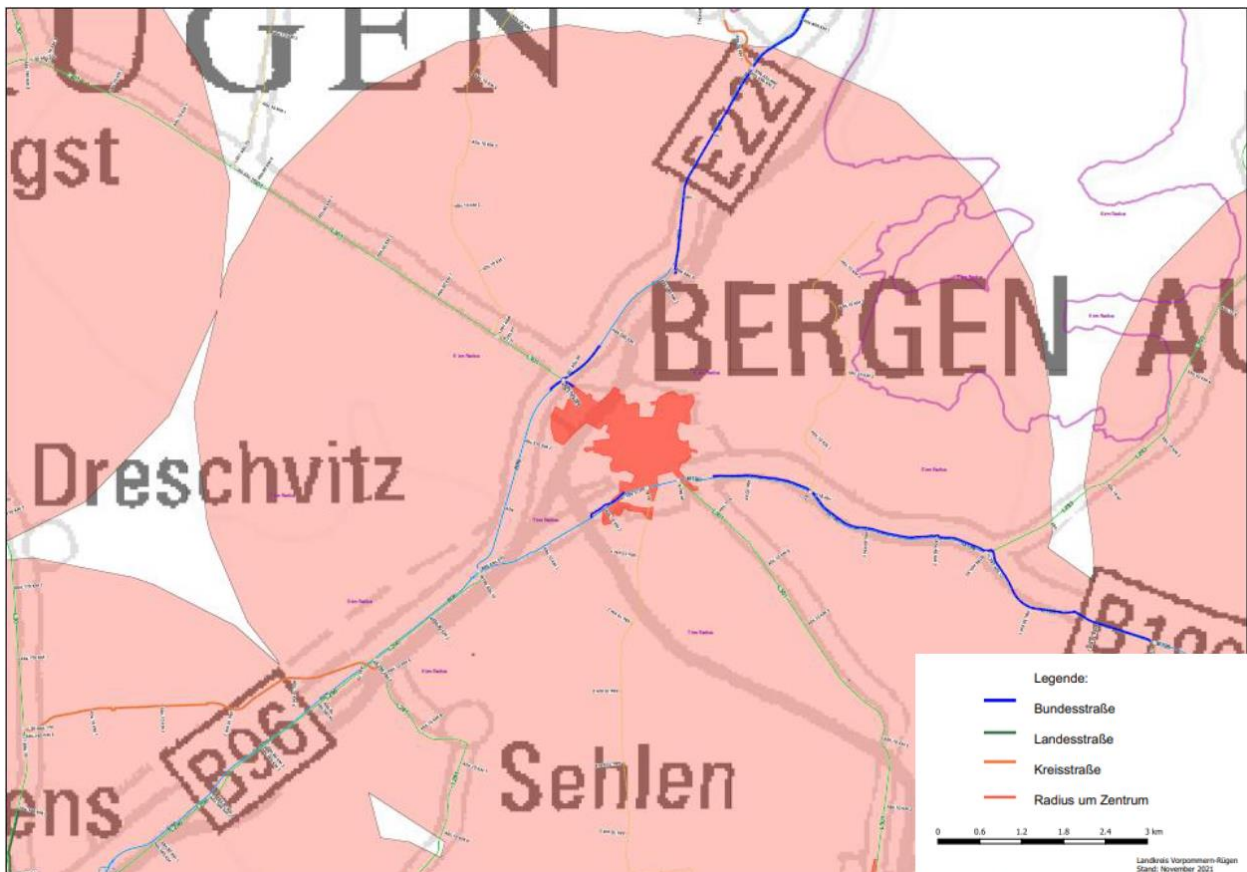
Für Stralsund lässt sich feststellen, dass nahezu alle Abschnitte bereits über einen straßenbegleitenden Radweg verfügen. Lediglich zwei Abschnitte fehlen momentan. Zum einen ist auf Rügen in Richtung Gustow (nicht im 5 km-Radius) im Osten noch ein kleiner Abschnitt nicht mit einem straßenbegleitenden Radweg versehen. Dieser Abschnitt findet sich jedoch auf der Prioritätenliste wieder. Zum anderen fehlt der Radweg an einem Abschnitt entlang der L 222 nach Zarrendorf.



3.3. Mittelzentren

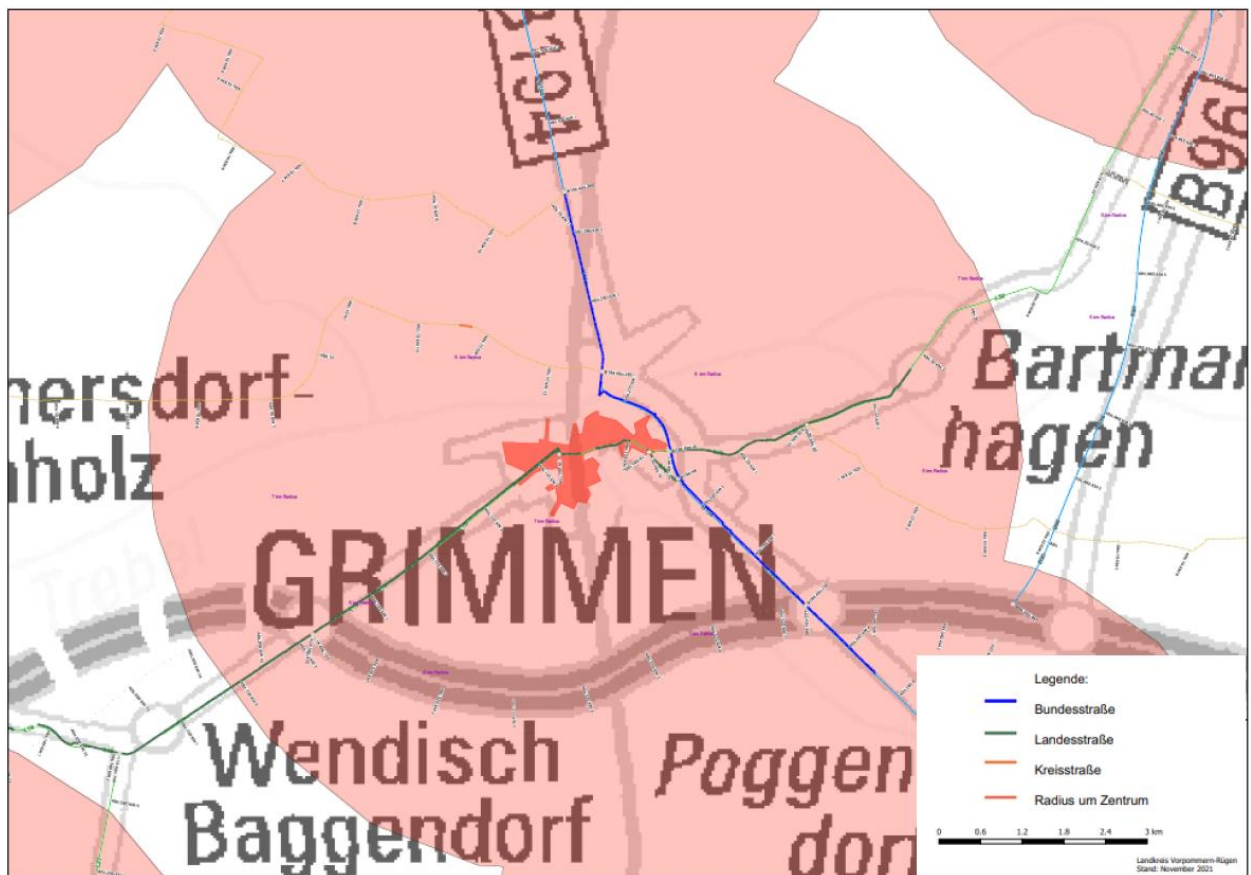
Bergen auf Rügen

Rund um Bergen auf Rügen gibt es ein engmaschiges Netz aus verschiedenen Straßentypen. So gibt es Bundes-, Landes- und Kreisstraßen. In Bezug auf Bundesstraßen fehlt hierbei eine Verbindung von Süden kommend entlang der B 196. Nach Osten gibt es eine solche Verbindung, genauso wie in Richtung Norden entlang der B 96. Bei den Landesstraßen fehlt eine solche Verbindung sowohl nach Nord-Westen, als auch nach Süd-Osten an der L 301, in welcher allerdings aktuell ein Teilstück zwischen Neklade und Siggermow geplant wird. Gleiches gilt für die RÜG 15 aus Richtung Tilzow kommend, auch dieser Abschnitt ist im Moment in Planung. Abschnitte, die aktuell an Kreisstraßen noch nicht in Planung sind und auch noch nicht im Bestand, sind entlang der RÜG 7 im Westen und RÜG 18 im Nord-Osten.



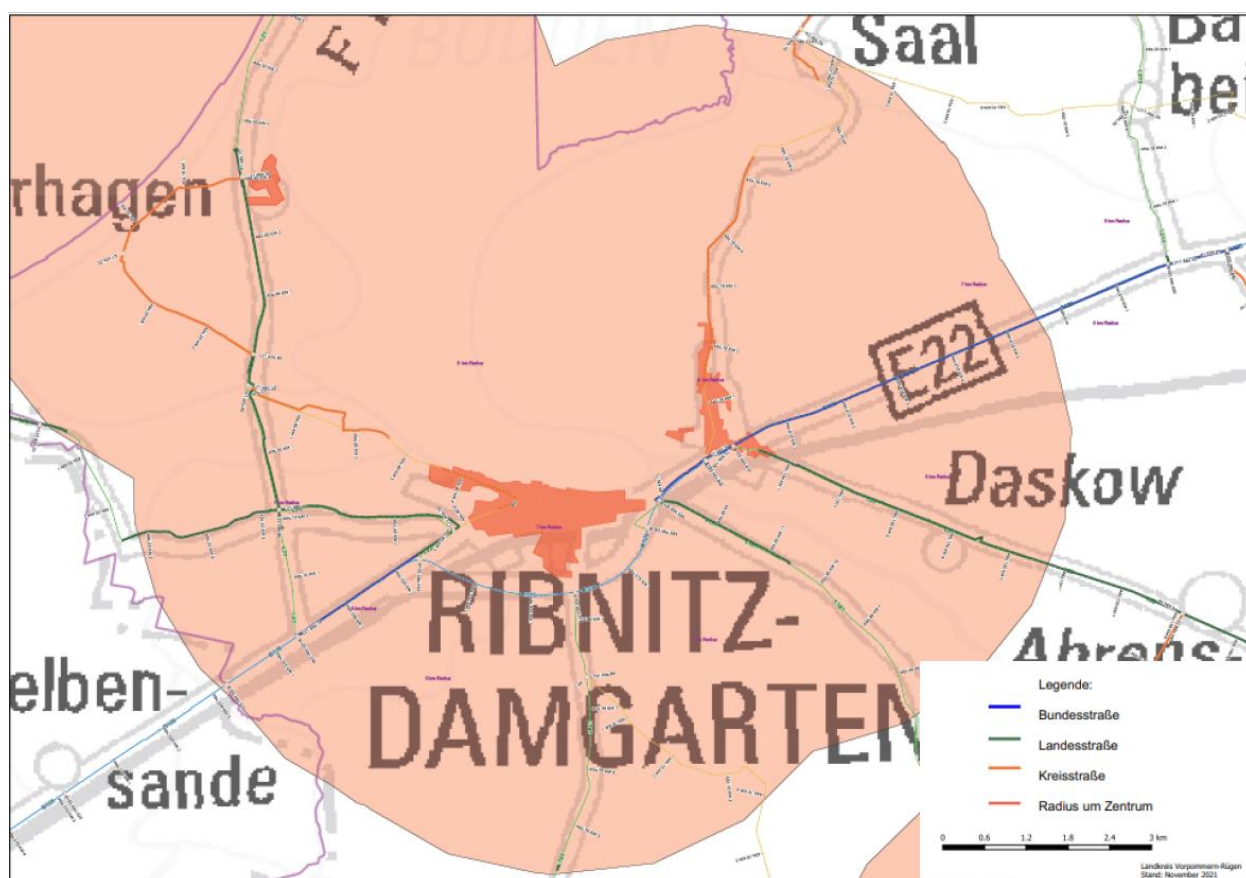
Grimmen

Grimmen ist an den Bundes- und Landesstraßen bereits gut erschlossen. So fehlen lediglich Bereiche in Norden der B 194 und im Süden bis Poggenendorf (allerdings ohne Siedlung im 5 km-Radius). Die Landesstraßen sind ebenfalls gut erschlossen, sodass der einzige noch fehlende Abschnitt entlang der L 30 ab Bartmannshagen sich aktuell auf der Prioritätenliste wiederfindet. An den Kreisstraßen sieht die Situation hingegen anders aus. Es ist zu sehen, dass keine der drei Kreisstraßen NVP 12, NVP 15 oder NVP 20 über einen straßenbegleitenden Radweg verfügt.



Ribnitz-Damgarten

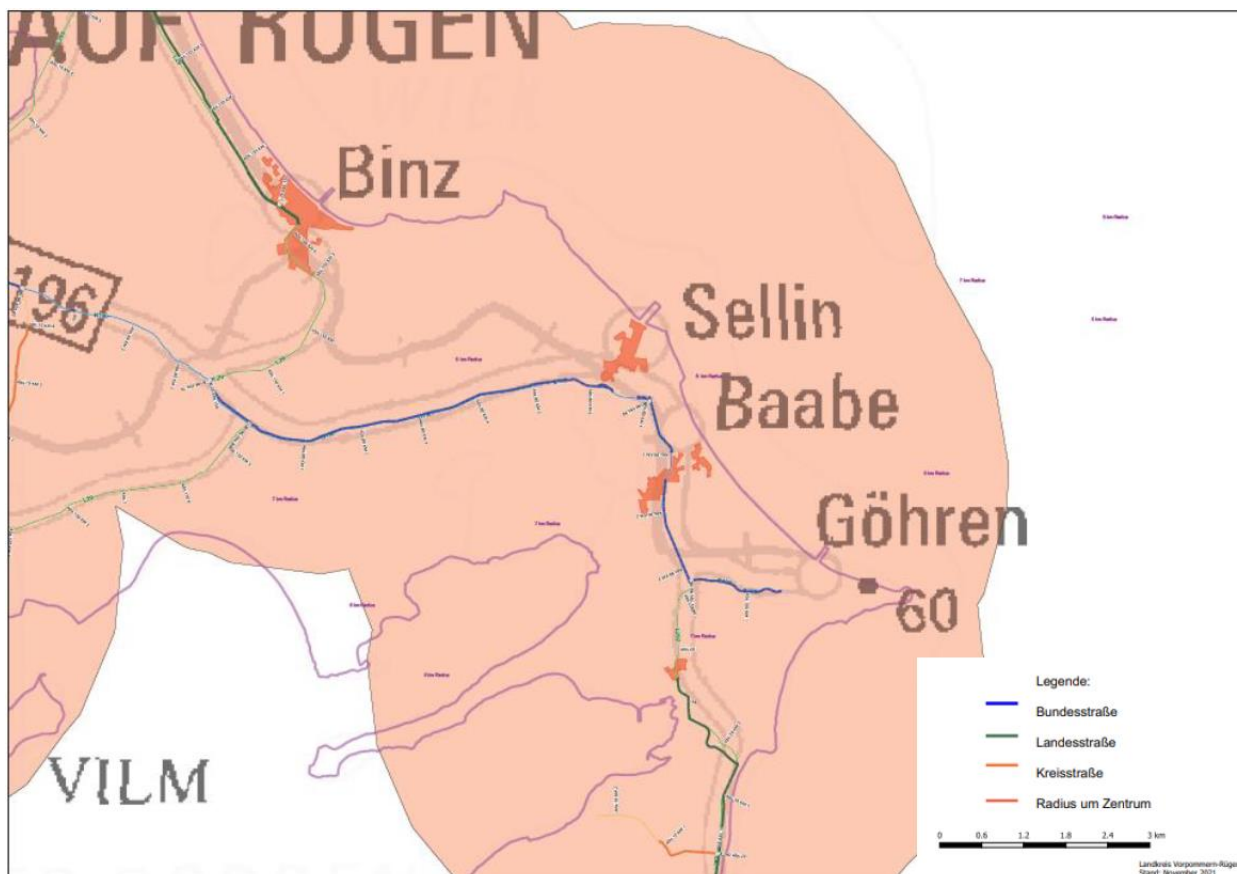
Ribnitz-Damgarten ist für den nördlichen Bereich bereits relativ gut versorgt mit straßenbegleitenden Radwegen. In diesem Bereich sind nahezu alle übergeordneten Straßen mit straßenbegleitenden Radwegen versorgt. Lediglich ein Abschnitt entlang der L 21 fällt aus, für diese Verbindung wurde allerdings eine Vereinbarung mit dem Land getroffen, sodass hier ein sogenannter „Ziffer 6 Radweg“ abseits der Straßen vom Land finanziert wurde, der diese Verbindung abdeckt und für den ein straßenbegleitender Radweg somit entfällt. Größere Lücken sind im südlichen Bereich zu finden. Die L 181 befindet sich aktuell in Planung und Bau über die Prioritätenliste. Bei den Landesstraßen fehlt somit noch der Abschnitt entlang der L 191 in Richtung Bartelshagen I. Ebenfalls fehlend ist ein Radweg entlang der NVP 5. Hierfür wäre allerdings auch ein straßenbegleitender Radweg entlang der L 191 erforderlich.



3.4. Grundzentren

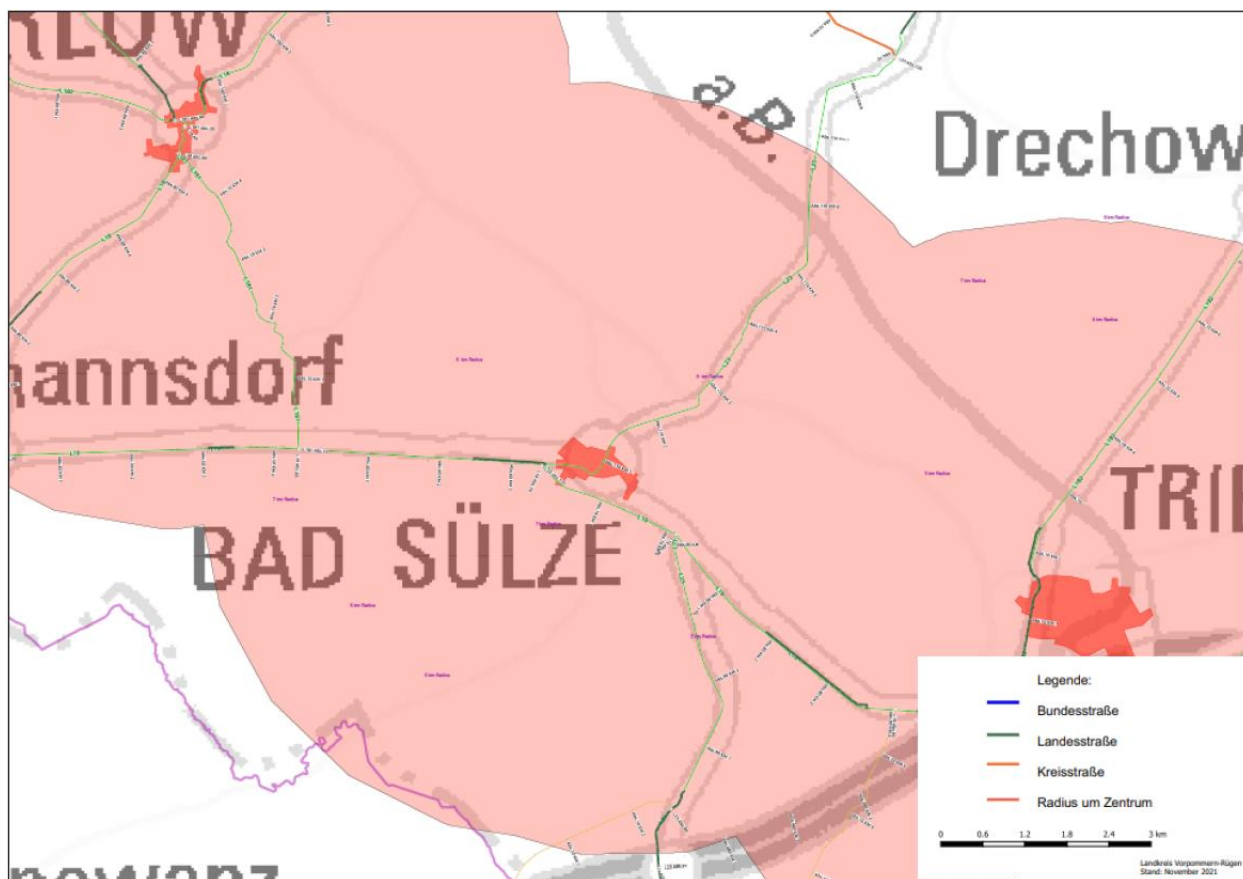
Baabe

Im Bereich um das Grundzentrum Baabe sind nahezu alle straßenbegleitenden Radwege vorhanden. Es fehlt lediglich ein kurzer Abschnitt entlang der L 192. Für alle anderen Abschnitte gibt es bereits straßenbegleitende Radwege. Zudem sind Alternativrouten vorhanden, die die fehlende Verbindung ersetzen können.



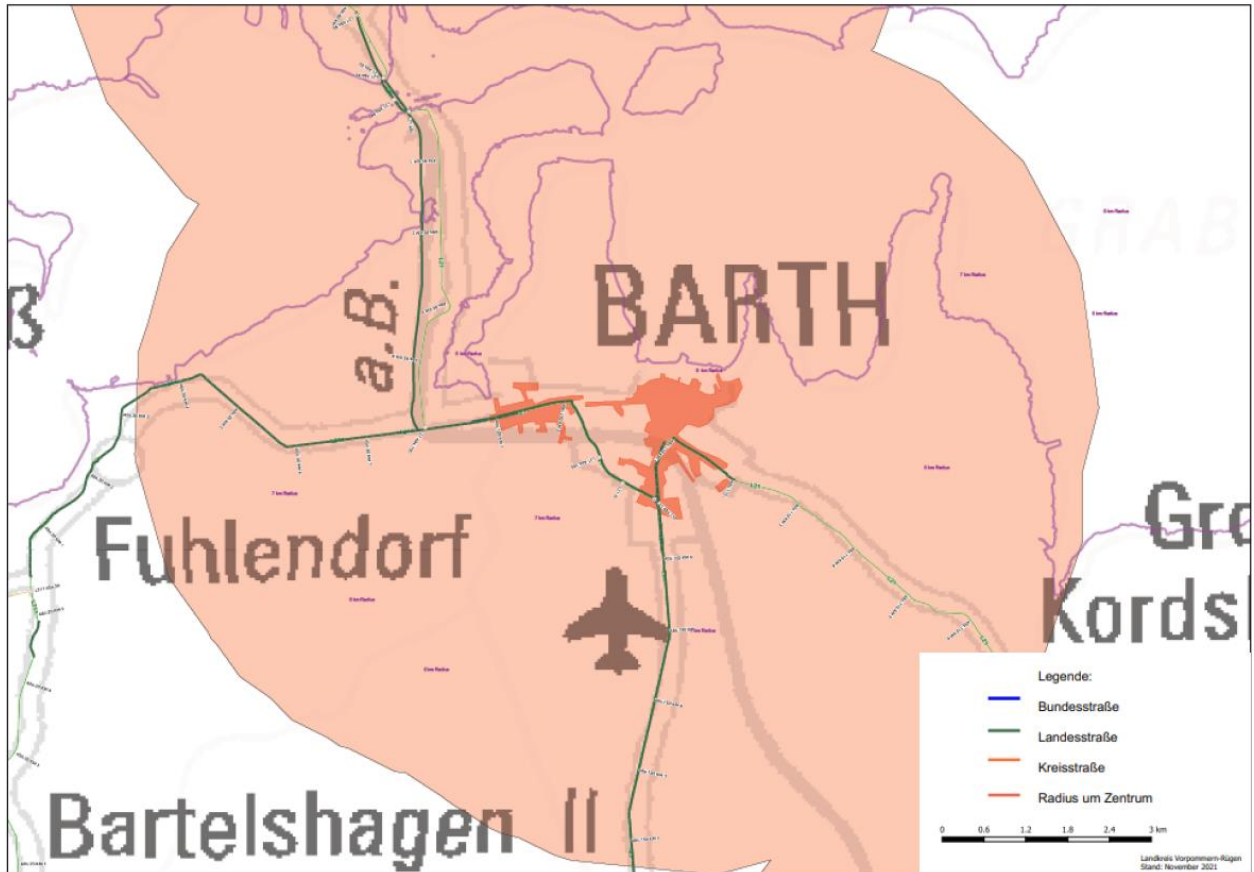
Bad Sülze

Bad Sülze verfügt aktuell über einen straßenbegleitenden Radweg in Richtung Langsdorf (Tribsees) entlang der L 19. Entlang der L 23 in Richtung Böhlendorf laufen aktuell Planungen. Die restlichen Abschnitte entlang der L 23 in Richtung Eixen und der L 19 in Richtung Marlow/Dettmannsdorf-Kölsow haben aktuell keinen straßenbegleitenden Radweg.



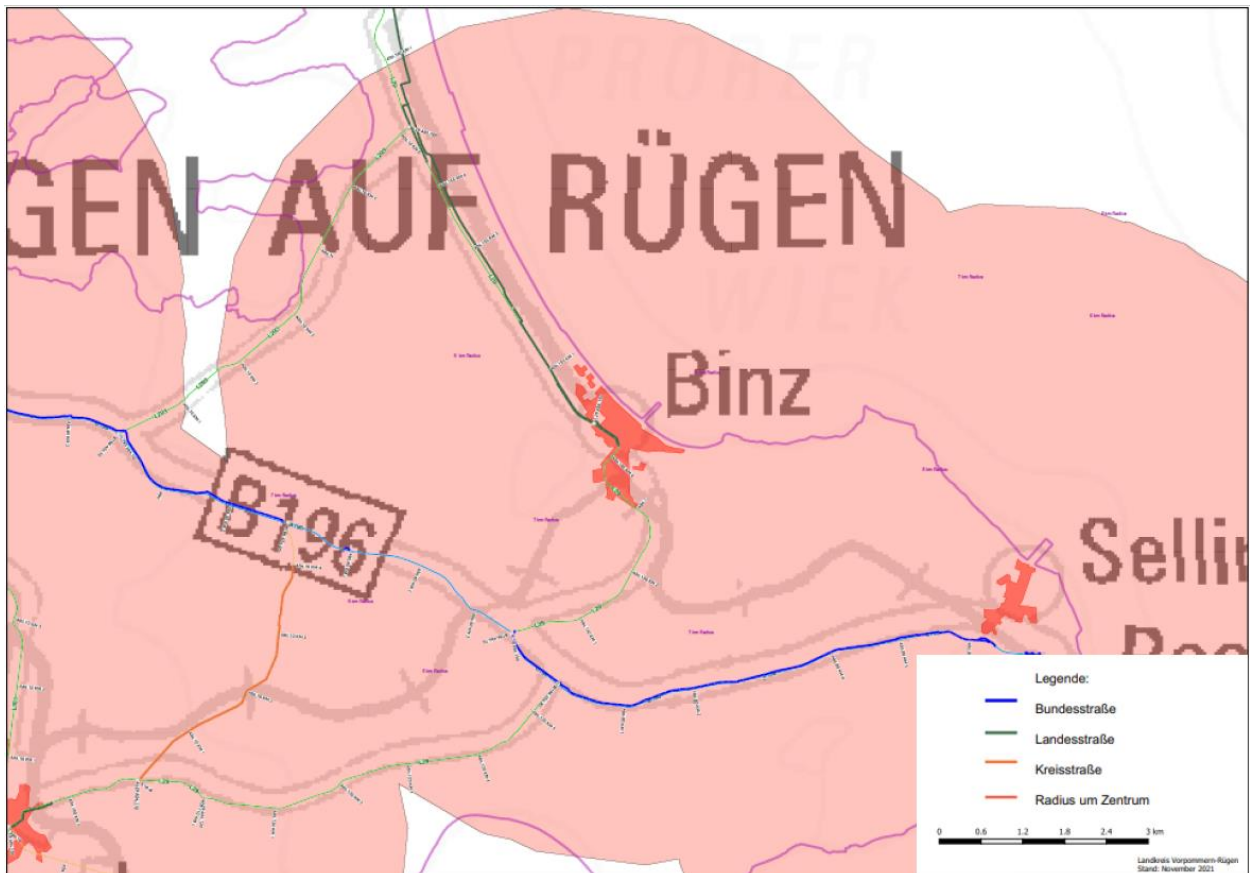
Barth

Das Grundzentrum Barth hat durch seine bedeutende Stellung für die umliegenden Gemeinden bereits viele straßenbegleitende Radwege. Lediglich entlang der L 21 in Richtung Groß Kordshagen fehlt aktuell noch ein straßenbegleitender Radweg.



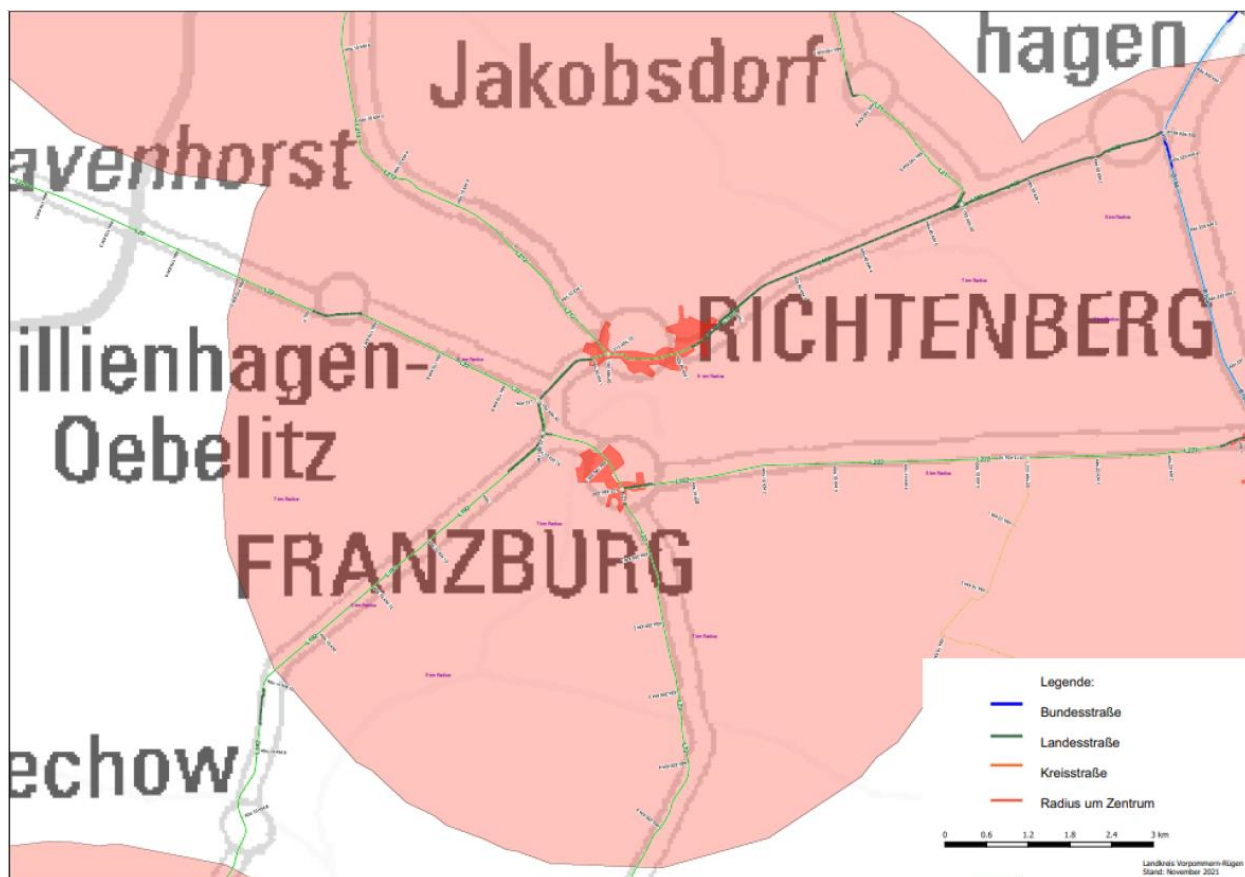
Binz

Für den Bereich um das Grundzentrum Binz fehlt aktuell die Verbindung Richtung Bergen auf Rügen entlang der L 293 (die wie bereits erwähnt geplant wird). Ebenfalls fehlend ist eine Verbindung entlang der L 29 in Richtung Serams südlich von Binz, wobei hier eine Alternativroute vorhanden ist.



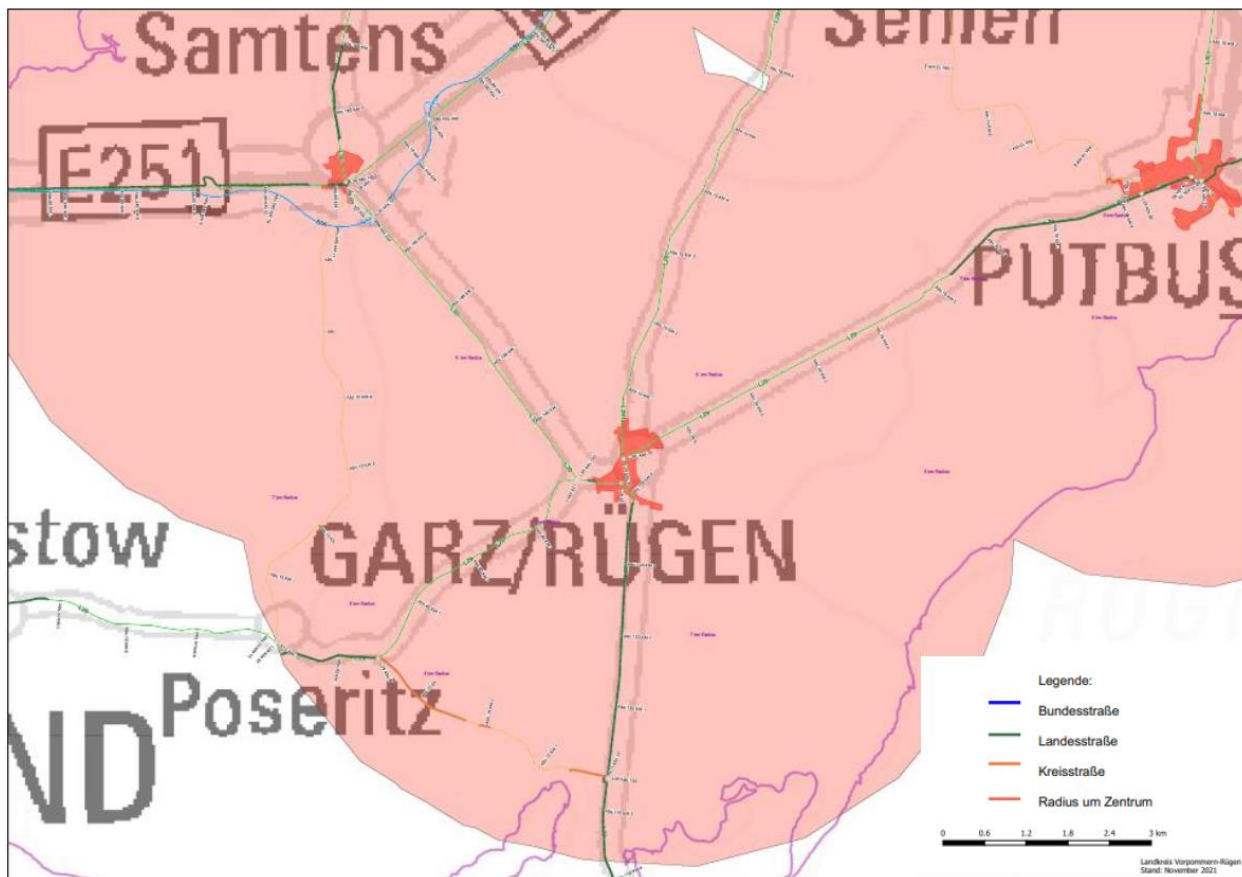
Franzburg

Für das Grundzentrum Franzburg fehlen einige straßenbegleitende Radwege. So gibt es lediglich eine kurze Verbindung entlang der L 22 bis zum Kreisverkehr in Müggenthal und von dort anschließend in Richtung Richtenberg. Für die weiteren Abschnitte in Richtung Millienhagen-Oebelitz, Drechow, Hohenbarnekow und - auch wenn die Distanz zu groß ist - Abtshagen sind aktuell keine straßenbegleitenden Radwege vorhanden. Weitere Verbindungen werden bei Richtenberg, dem zweiten Teil des zusammengehörigen Grundzentrums erwähnt.



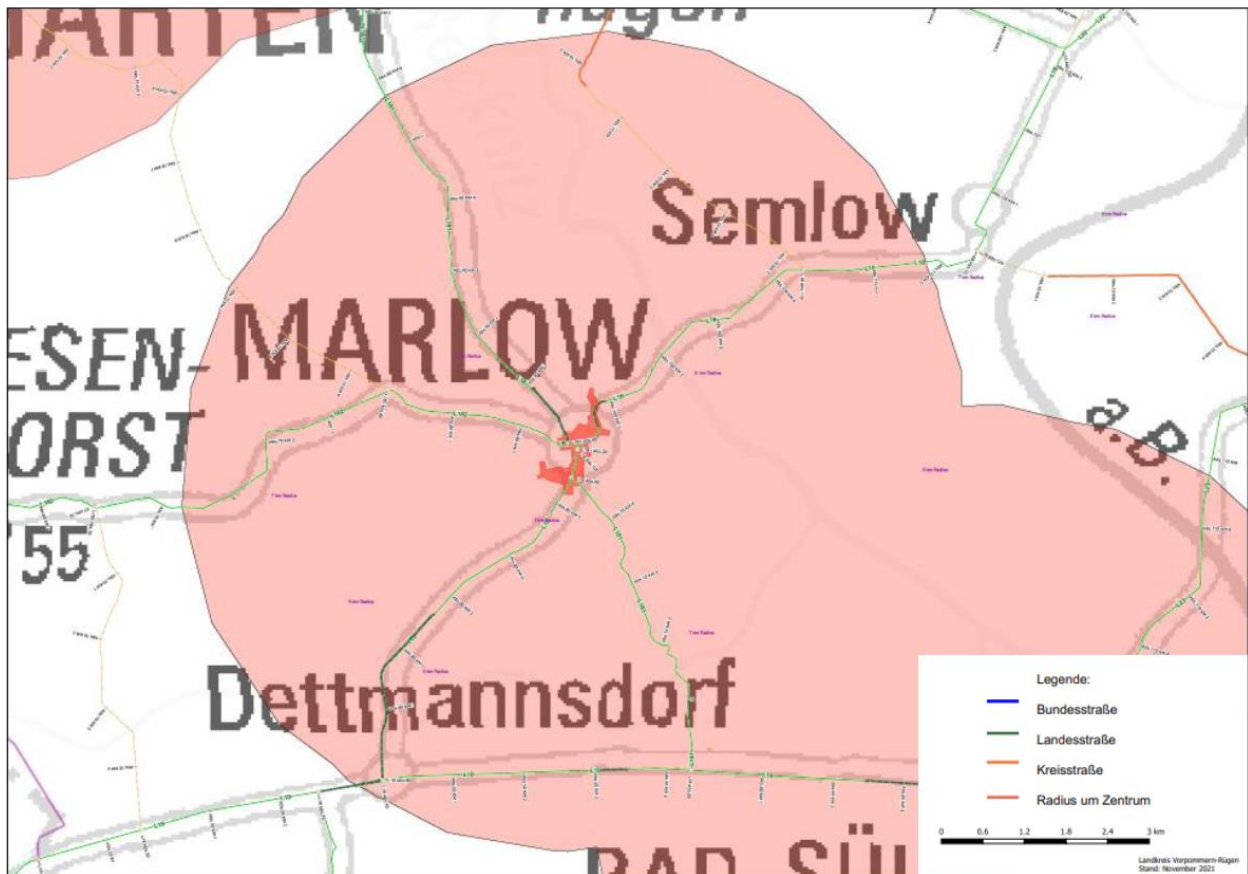
Garz/Rügen

Garz hat zwar eine straßenbegleitende Radwegeverbindung in Richtung Süden zur Fähre Glewitz, ebenso ist entlang der L 30 Richtung Samtens der Abschnitt auf der Prioritätenliste, es fehlen allerdings Abschnitte sowohl an der L 29 Richtung Poseritz und in Richtung Putbus, als auch entlang der L 291 in Richtung Sehlen. Aktuell wird ein Lückenschluss entlang des Ostseeküstenradweges an der RÜG 13 geplant und gebaut. Der Lückenschluss hilft auch dabei, die Verbindung Puddemin Garz herzustellen.



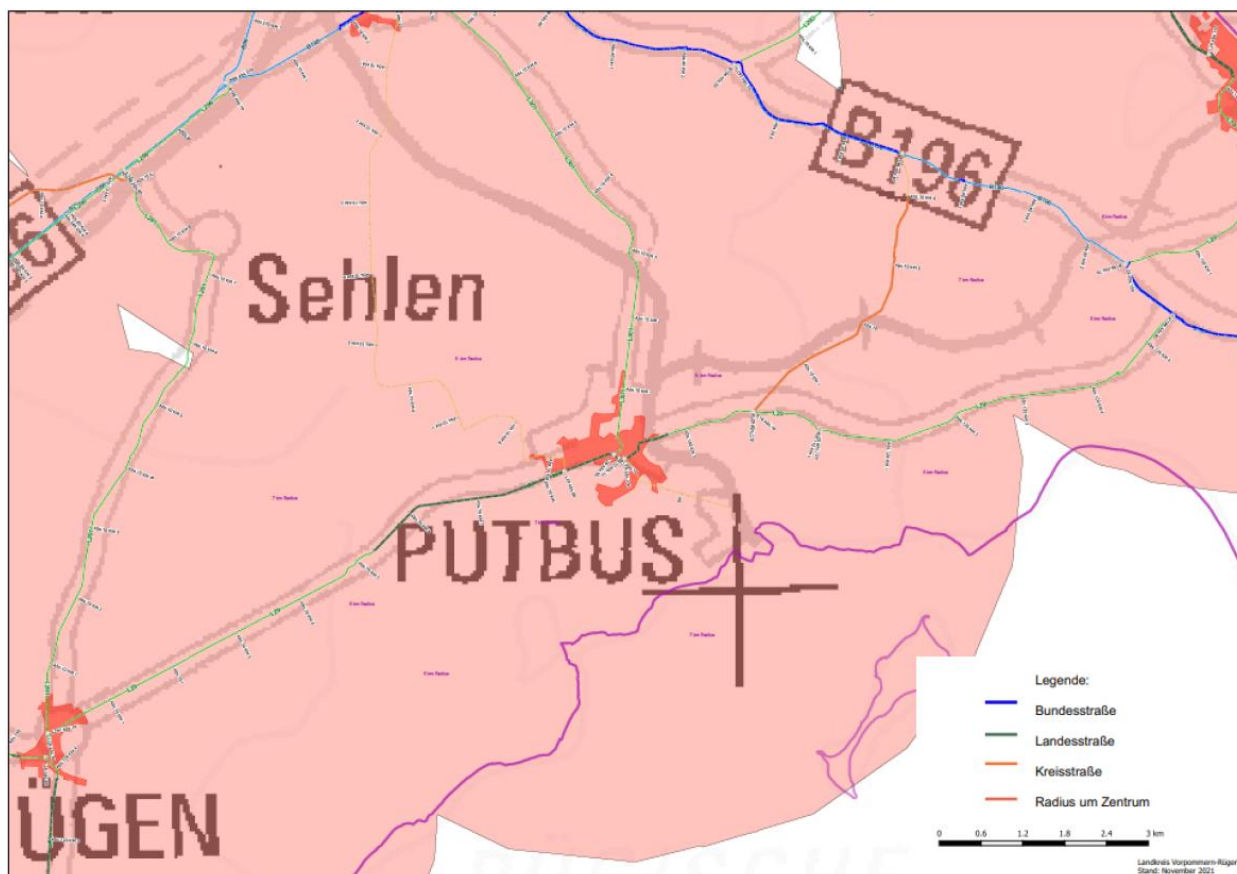
Marlow

Für Marlow lässt sich ähnliches sagen wie für Franzburg-Richtenberg, auch hier gibt es außerhalb von Marlow nur einen straßenbegleitenden Radweg entlang der L 18, in Richtung Dettmannsdorf-Kölzow (die Lücke ist aktuell in Planung), der zweite Abschnitt in Richtung Plennin wird aktuell geplant. Für die anderen Landesstraßen, L 181 in Richtung Bad Sülze und Allerstorf sowie der L 182 in Richtung Alt Guthendorf lässt sich dies nicht sagen. Für die NVP 6 von Camitz bis zur L 18 findet sich eine alternative Wegeföhrung (die nebenbei kürzer ist, als die Verbindung über die Kreisstraße). Für die NVP 5 von Brünkendorf bis Marlow fehlt ein anschließender Radweg entlang der L 182 bis Marlow.



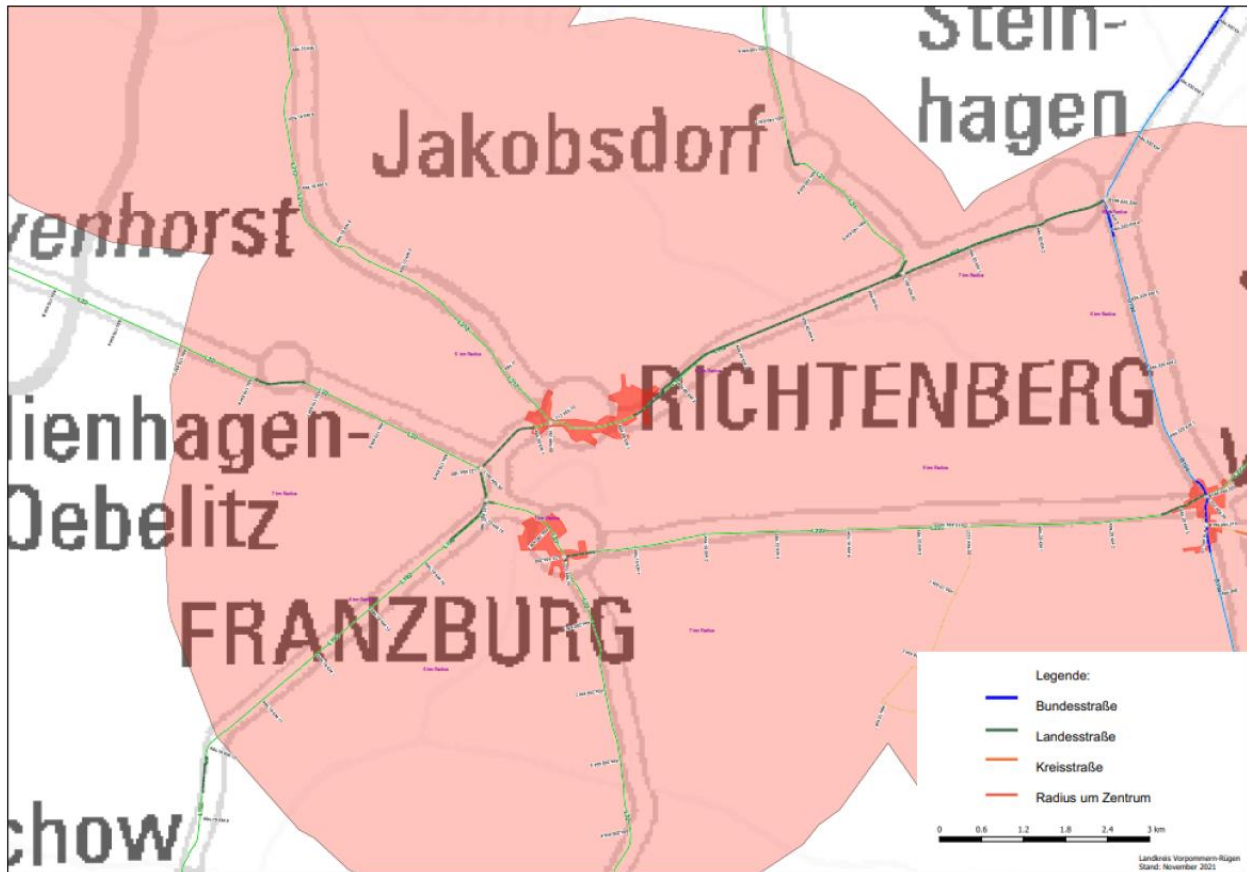
Putbus

Für Putbus lässt sich feststellen, dass aktuell noch recht wenige straßenbegleitende Radwege zur Verfügung stehen. So gibt es wie bereits erwähnt entlang der L 301 keine Verbindung Richtung Bergen auf Rügen im Norden. Ebenfalls ist entlang der L 29 Richtung Lonvitz und in Verlängerung (außerhalb des 5 km-Radius) Richtung Binz kein straßenbegleitender Radweg vorhanden. In Richtung Garz im Westen erstreckt sich der straßenbegleitende Radweg ebenfalls nicht auf die komplette Strecke, auch wenn Garz außerhalb des definierten Abstandes liegt und es eine touristische Wegeführung abseits der L 29 gibt.



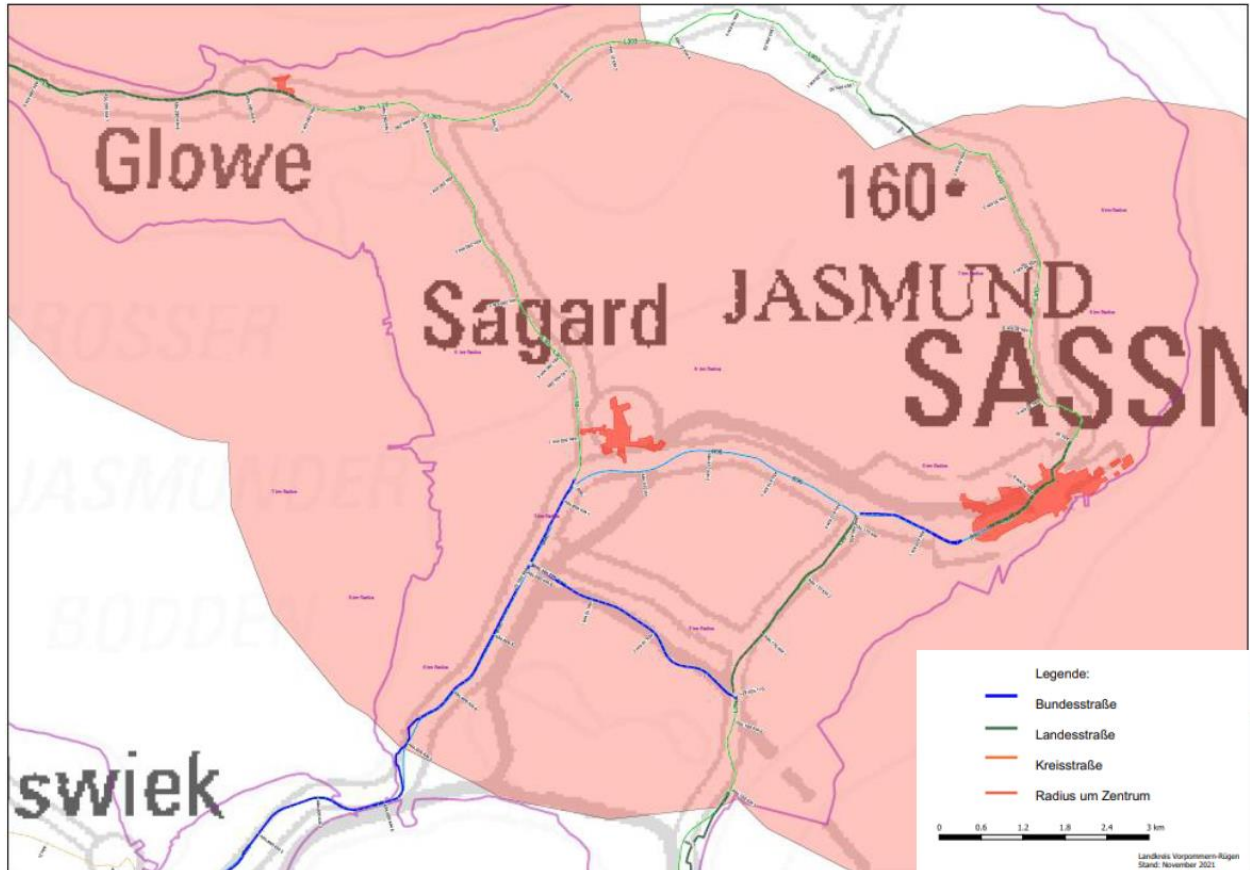
Richtenberg

Richtenberg gilt zusammen mit Franzburg als Grundzentrum. Somit sind die vorhandenen Radwege ähnlich zu beurteilen. Der Unterschied hierbei ist, dass es in Richtenberg einen vorhandenen straßenbegleitenden Radweg in Richtung Steinhagen gibt. Allerdings sind keine zusätzlichen Radwege vorhanden. So fehlt das letzte Stück nach Jakobsdorf entlang der L 21, ebenfalls wie der straßenbegleitende Radweg entlang der L 212 in Richtung Wolfshagen/Schuenhagen.



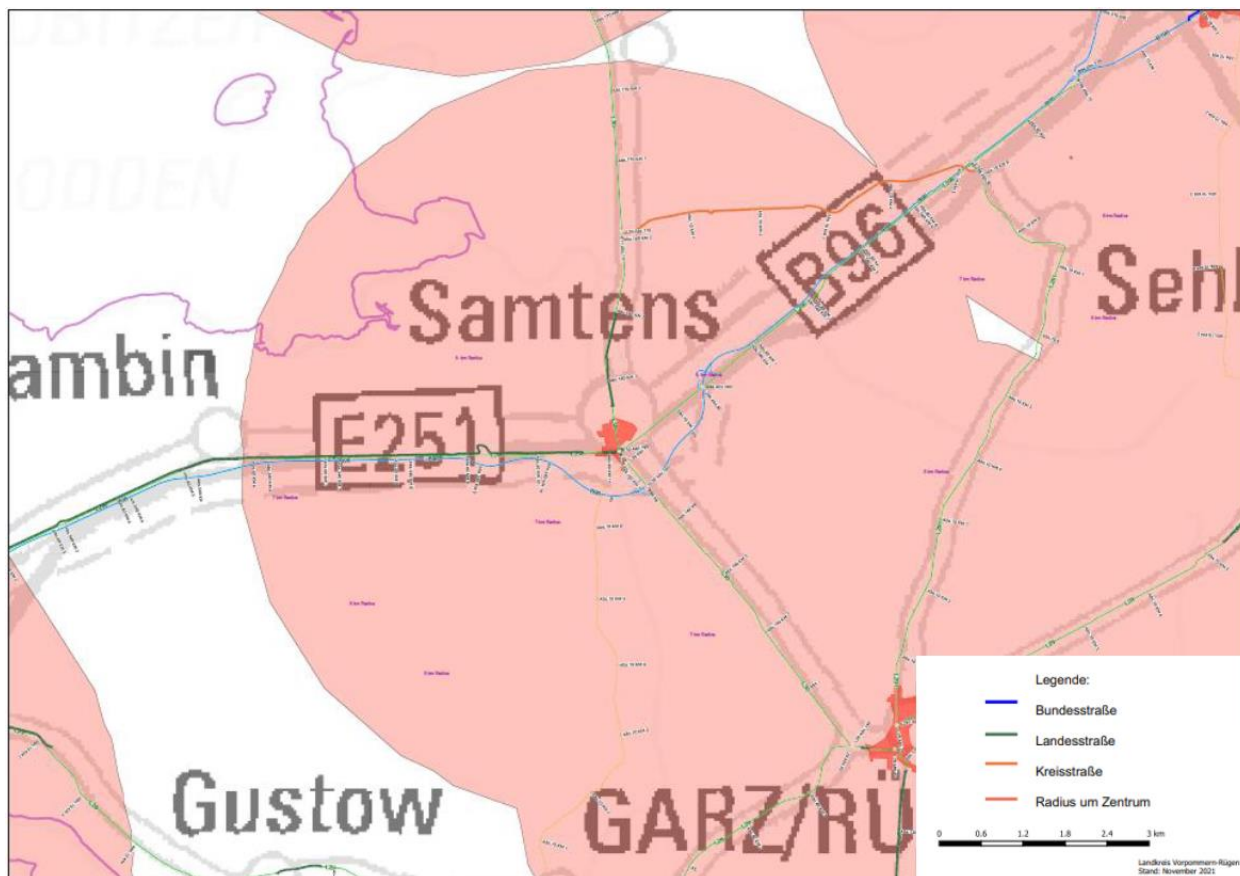
Sagard

Für das Grundzentrum Sagard lässt sich feststellen, dass zum einen die Verbindung Richtung Sassnitz entlang der B 96 fehlt (wird allerdings bereits vom Straßenbauamt geplant) und zum anderen die Verbindung in Richtung Glowe im Norden entlang der L 30.



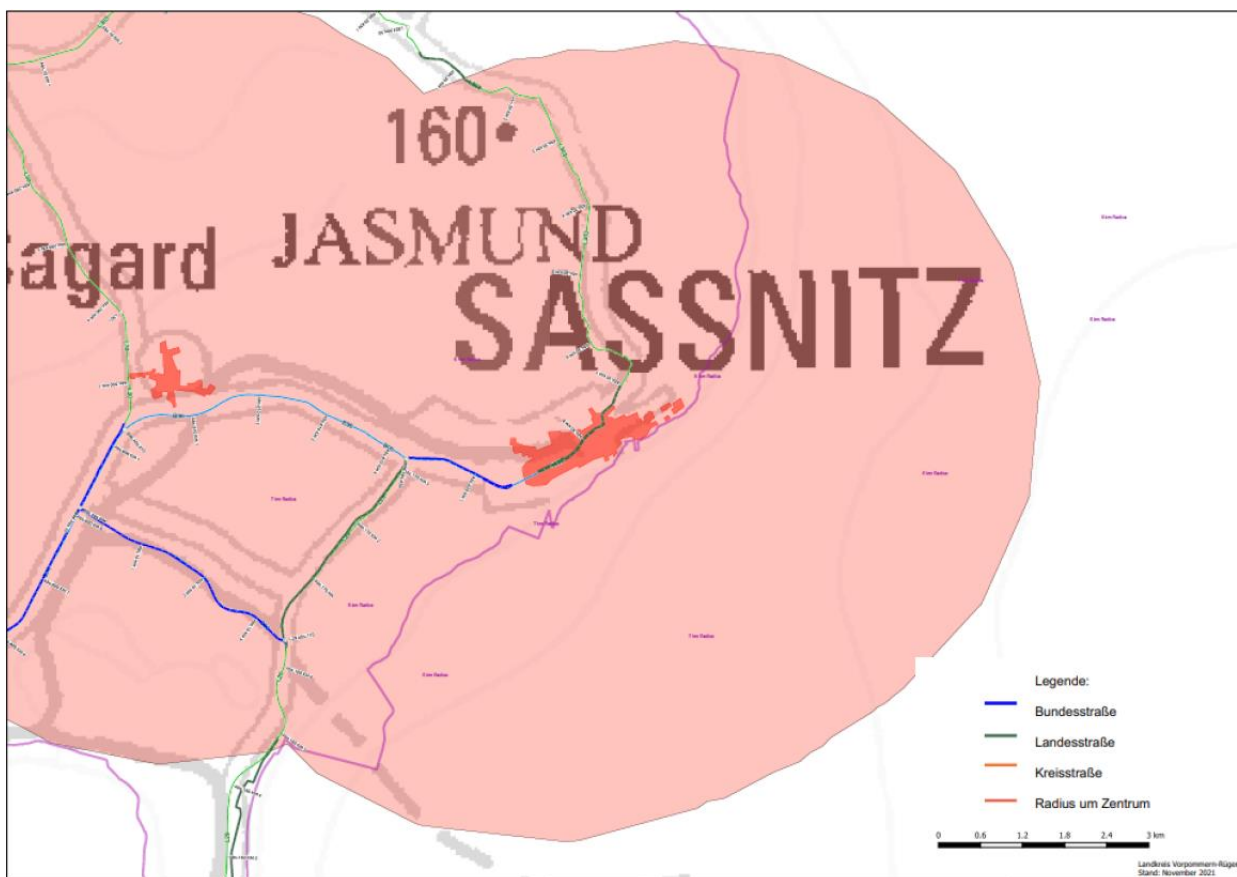
Samtens

Auch bei Samtens lassen sich noch einige fehlende Abschnitte feststellen. So ist zwar der Abschnitt zwischen Samtens und Garz auf der Prioritätenliste des Landkreises und wird aktuell vom Straßenbauamt geplant, in Richtung Dreschwitz auf der L 30 fehlt allerdings noch ein straßenbegleitender Radweg, ebenso wie in Richtung Nord-Osten parallel zur B 96/L 296. In Richtung Süden verfügt die RÜG 12 ebenfalls über keinen straßenbegleitenden Radweg.



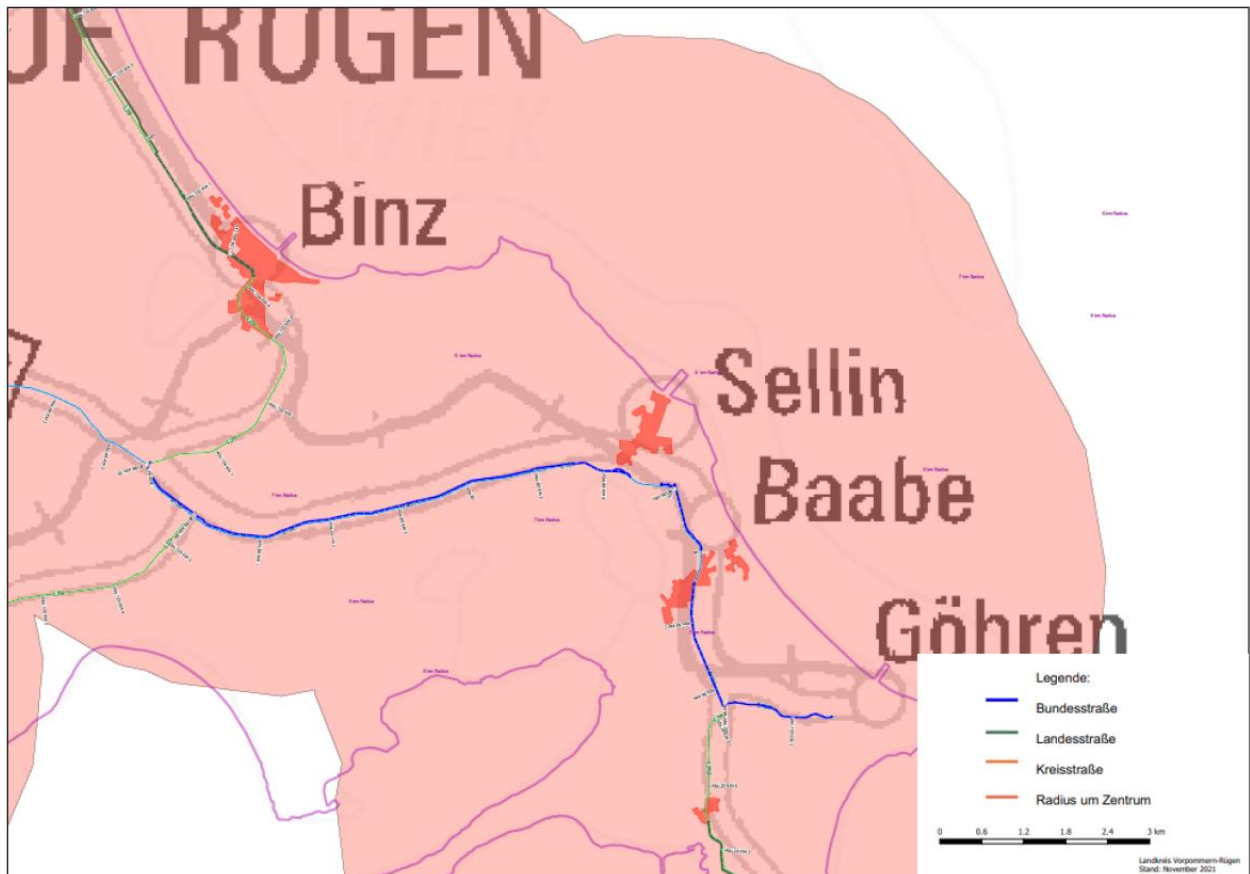
Sassnitz

Für den Bereich Sassnitz fehlt analog zu Sagard die bereits geplante Verbindung entlang der B 96. Ebenfalls fehlend ist die Verbindung durch den Nationalpark Jasmund in Richtung Norden entlang der L 303. Der Radweg entlang der Brücke bei Mukran ist aktuell im Lückenschlussprogramm zu finden und in Planung.



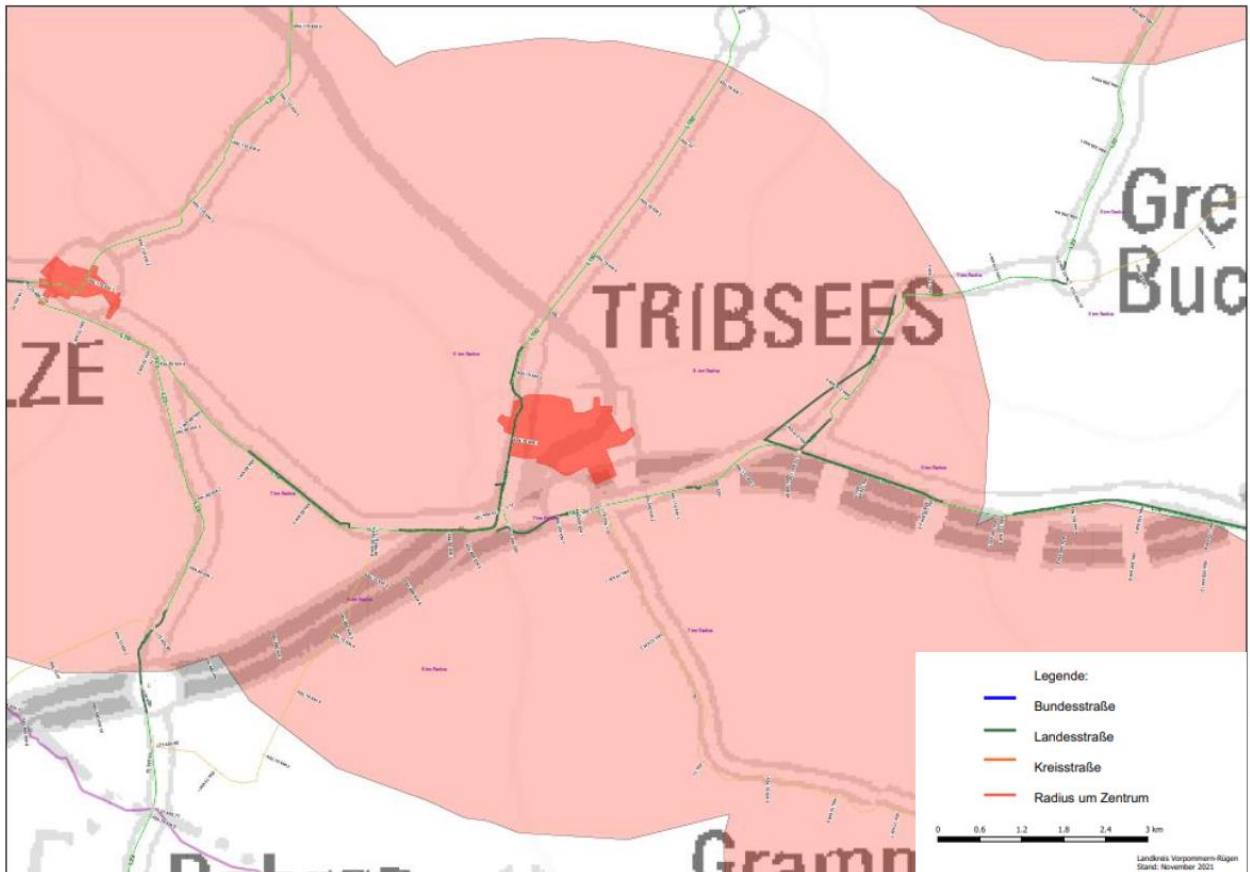
Sellin

Das gemeinsame Grundzentrum mit Baabe hat eine ähnliche Ausstattung mit straßenbegleitenden Radwegen. So fehlt auch bei Sellin lediglich ein Abschnitt entlang der L 292, für den jedoch eine Alternativroute vorhanden ist. Dabei muss allerdings auch erwähnt werden, dass die nächste betreffende Siedlung mit Middelhagen weiter entfernt ist als die 5 Kilometer. Diese fällt in den Einflussbereich von Baabe.



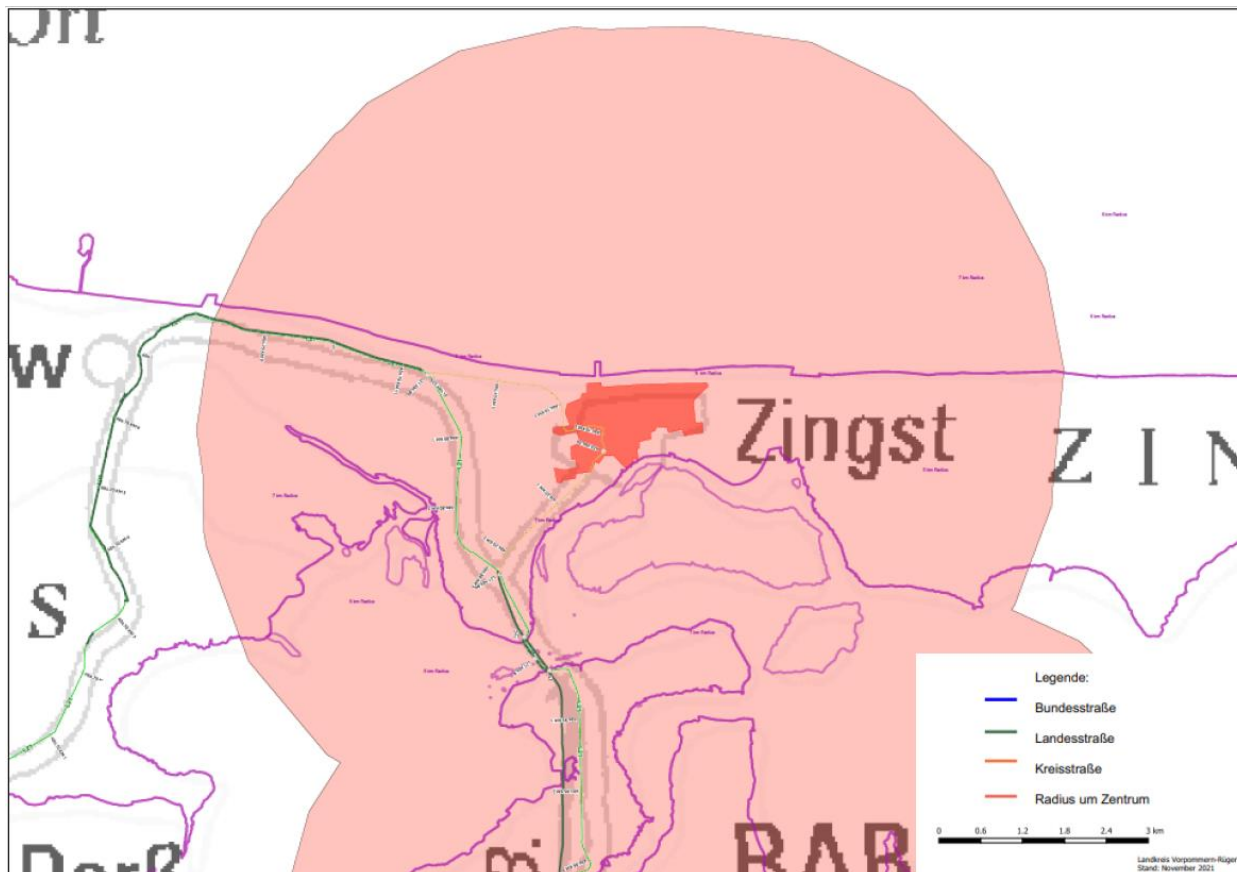
Tribsees

Tribsees verfügt über den bereits erwähnten straßenbegleitenden Radweg in Richtung Bad Sülze. Des Weiteren kommt ein Abschnitt entlang der L 19 in Richtung Zarrentin und der L 22 in Richtung Reckentin hinzu. Es fehlt aktuell ein Abschnitt entlang der L 192 in Richtung Drechow sowie ein Verbindungsstück südlich der Autobahn entlang der L 19. Die Kreisstraßen NVP 13 und NVP 9 haben ebenfalls keinen straßenbegleitenden Radweg.



Zingst

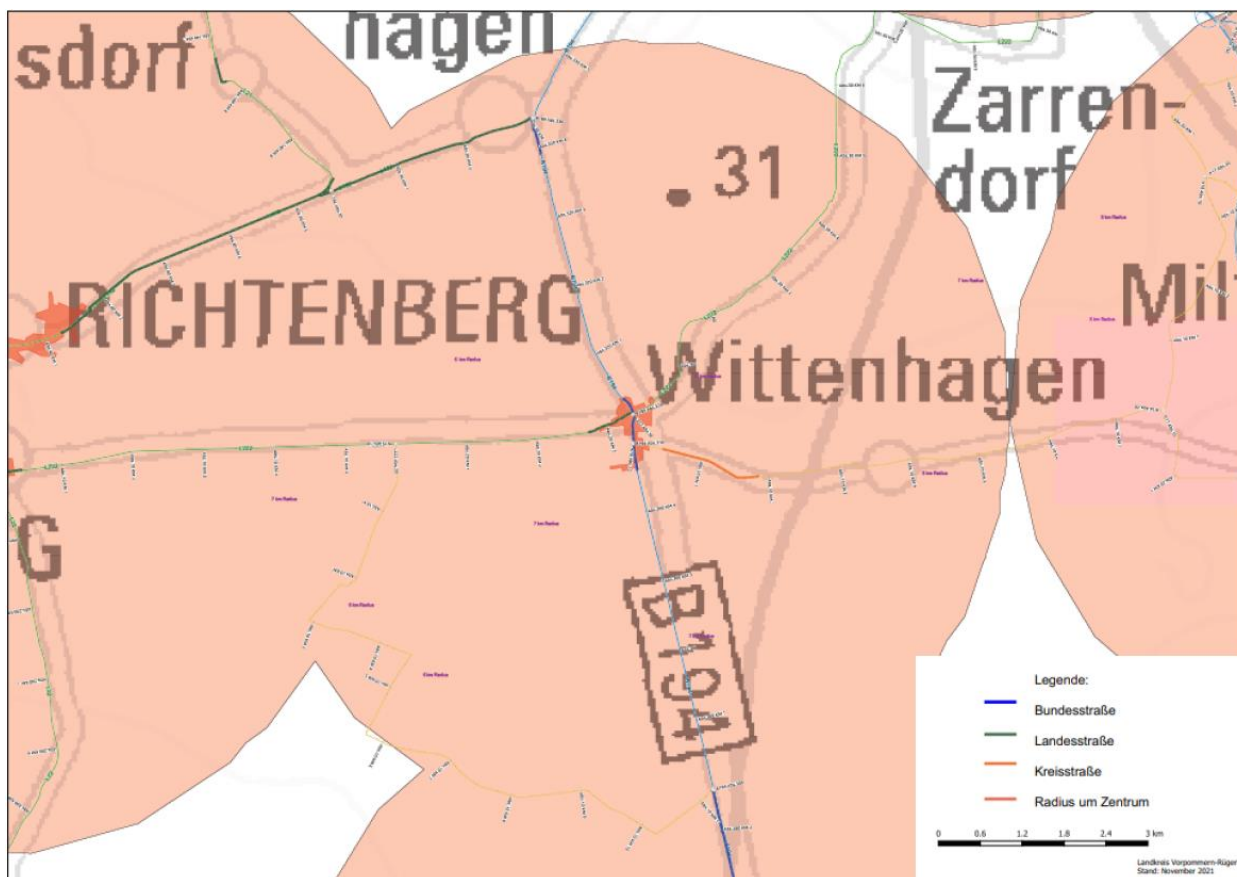
Da Zingst stark touristisch geprägt ist, gibt es in diesem Bereich viele Radwege. Dadurch können die fehlenden straßenbegleitenden Radwege entlang der L 21 und der NVP 25 durch alternative Verbindungen ausgeglichen werden.



3.5. Siedlungsschwerpunkte

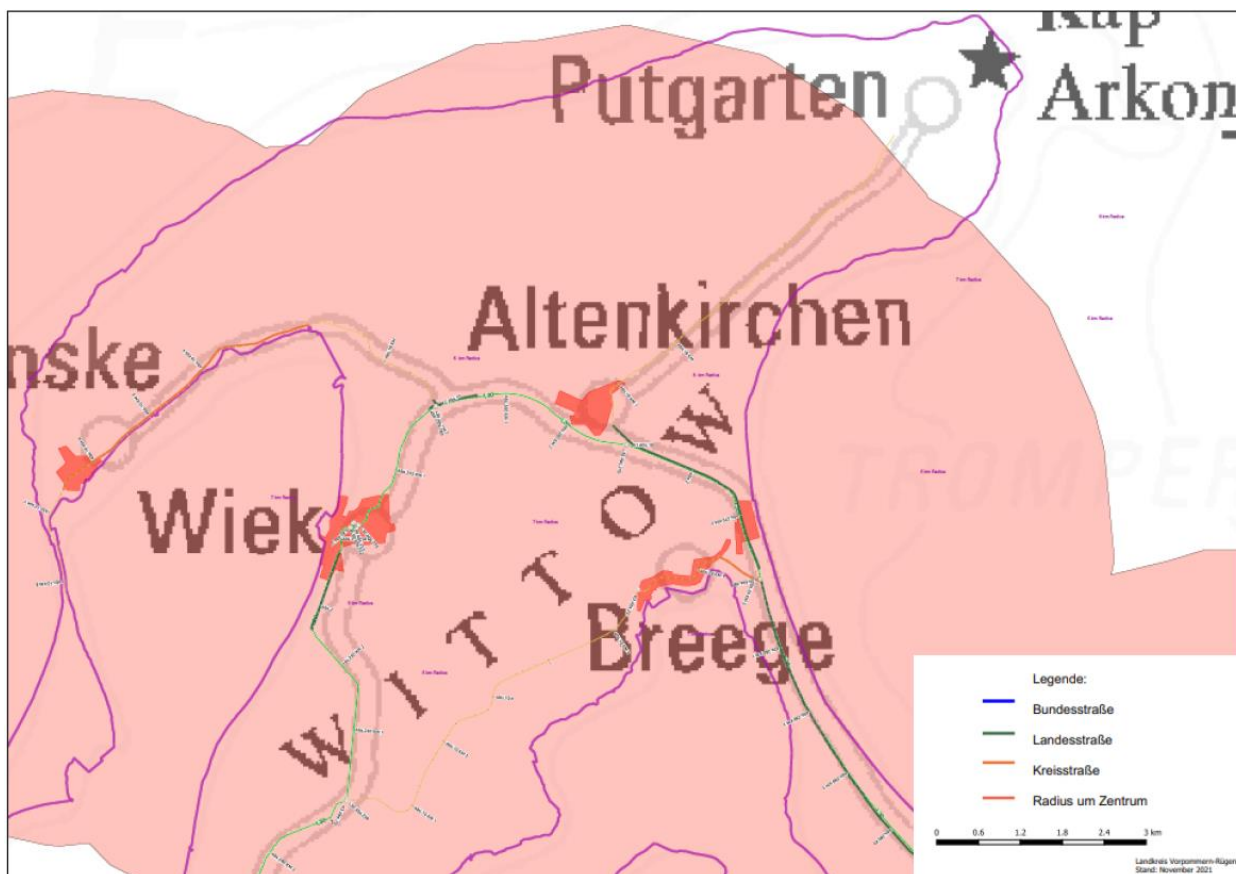
Abtshagen

Für den Bereich von Abtshagen sind keine straßenbegleitenden Radwege vorhanden. Im Nahbereich von 5 Kilometern fehlen Radwege entlang der B 194 nach Norden in Richtung Steinhagen und nach Süden in Richtung Schönewalde. Entlang der L 222 fehlt der vorhin bereits erwähnte Abschnitt in Richtung Franzburg. Hinzu kommt ein weiterer Abschnitt in Richtung Nord-Osten nach Elmenhorst. Bei der Kreisstraße 16 ist in Richtung Wittenhagen ebenfalls kein straßenbegleitender Radweg vorhanden.



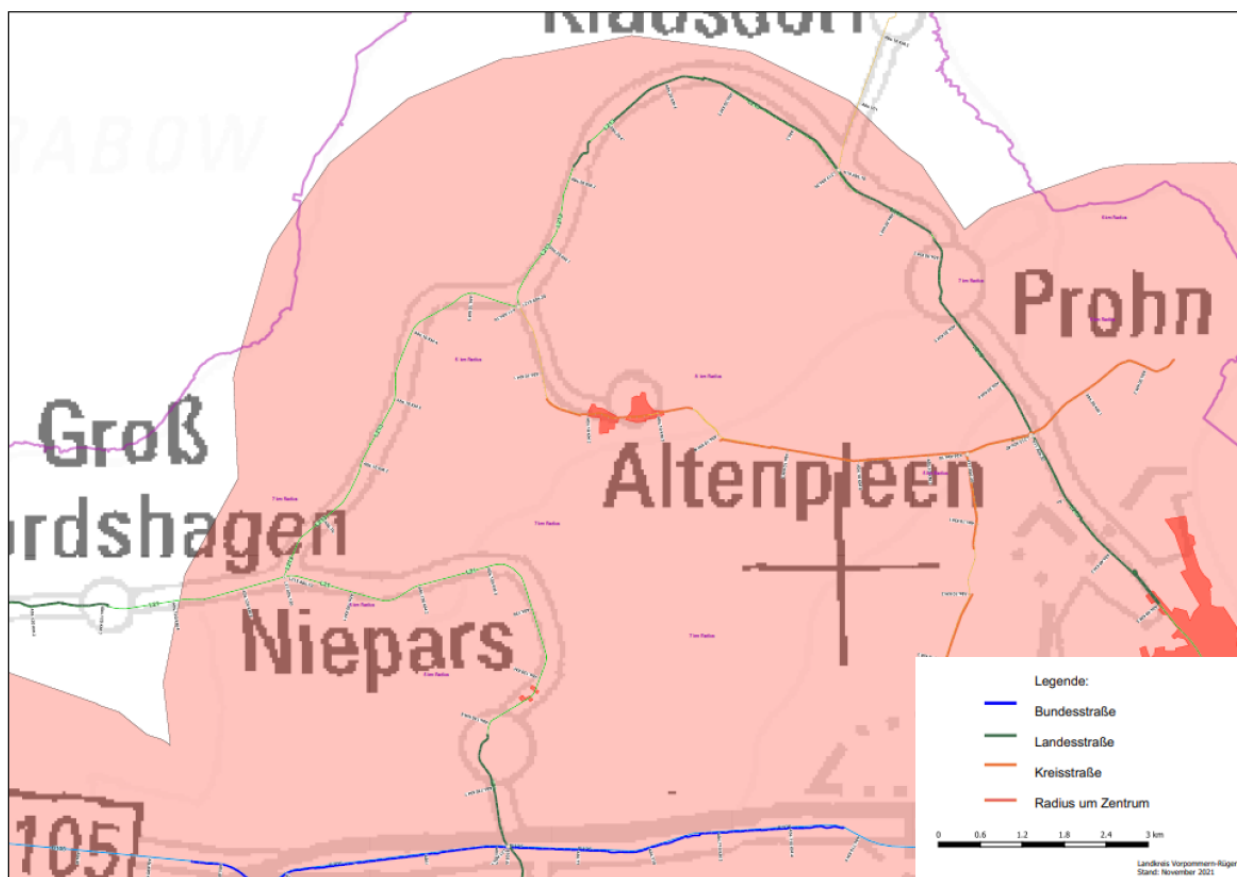
Altenkirchen

Im Bereich um Altenkirchen ist ein straßenbegleitender Radweg entlang der L 30 in Richtung Breege vorhanden. In Richtung L 30 nach Wiek fehlt hingegen ein straßenbegleitender Radweg. Ähnlich verhält es sich entlang der RÜG 1 in Richtung Putgarten und der RÜG 2 in Richtung Dranske/Kuhle, für die es jedoch jeweils alternative Wegeverbindungen gibt.



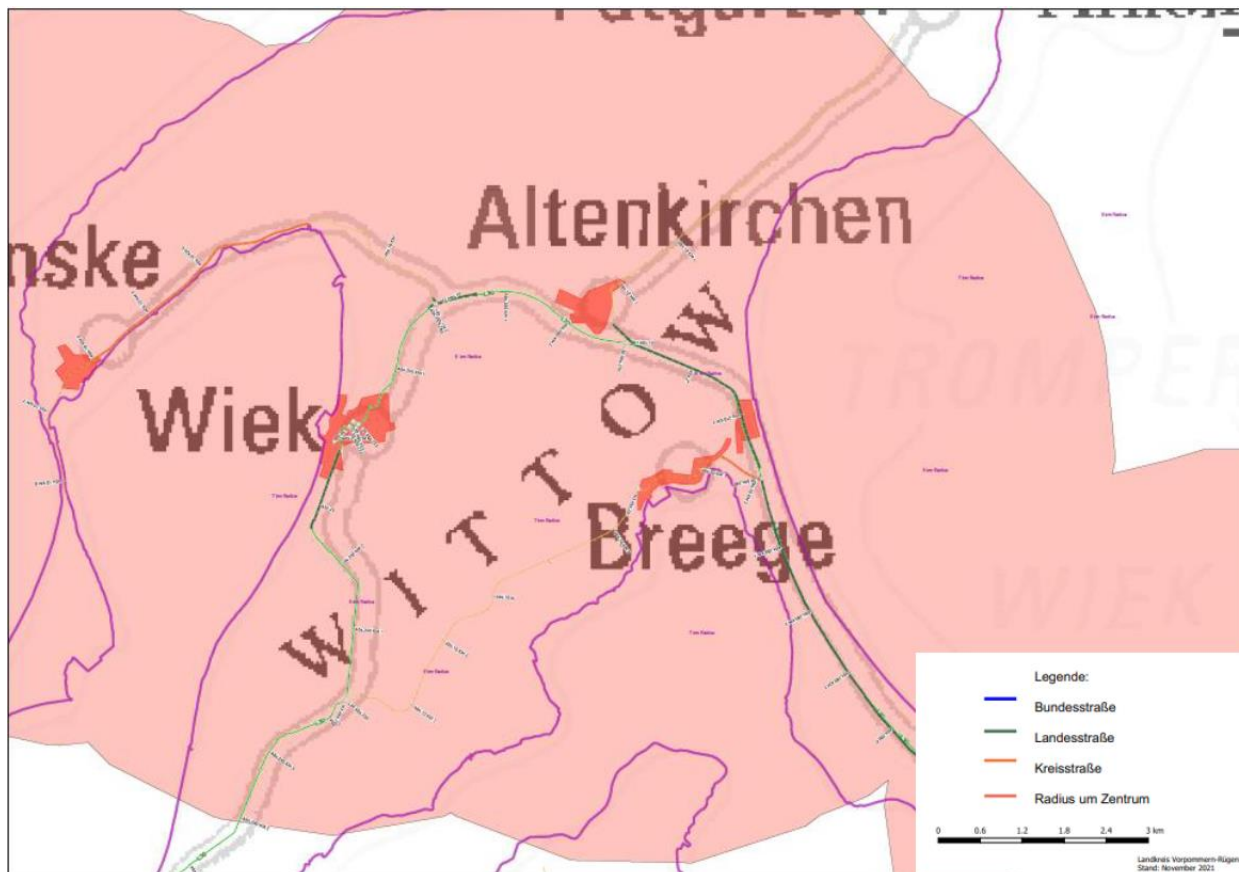
Altenpleen

Für den Bereich um Altenpleen lässt sich sagen, dass es in Richtung Prohn bis auf einen kurzen Abschnitt einen straßenbegleitenden Radweg entlang der NVP 11 gibt. In Richtung Groß Mohrdorf und Günz fehlt jeweils der Radweg entlang der NVP 11 aus Altenpleen heraus und im Anschluss daran auf der L 213.



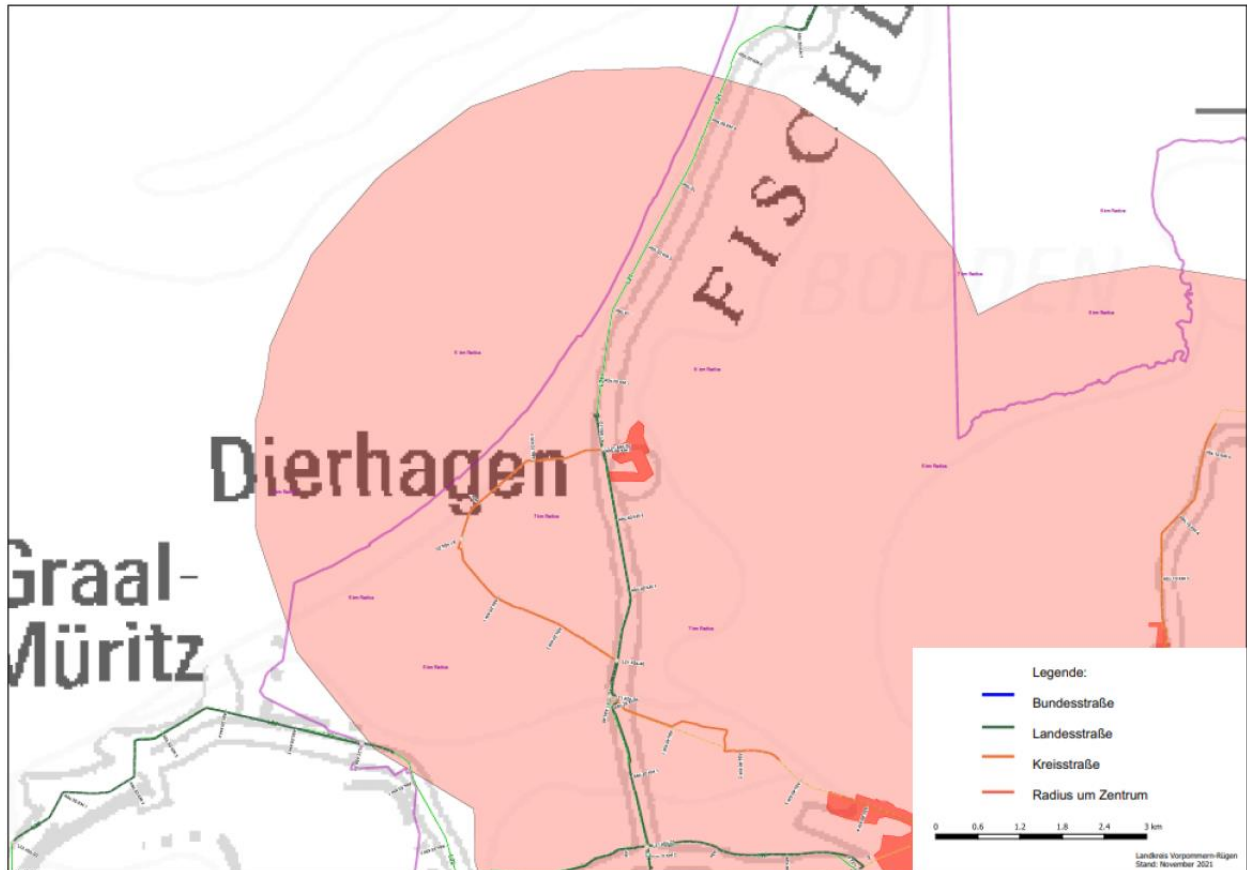
Breege

Für den Bereich Breege bestehen sowohl Verbindungen entlang der L 30 in Richtung Glowe, als auch in Richtung Altenkirchen. Die RÜG 3 in Richtung Lobkevitz verfügt hingegen über keinen straßenbegleitenden Radweg.



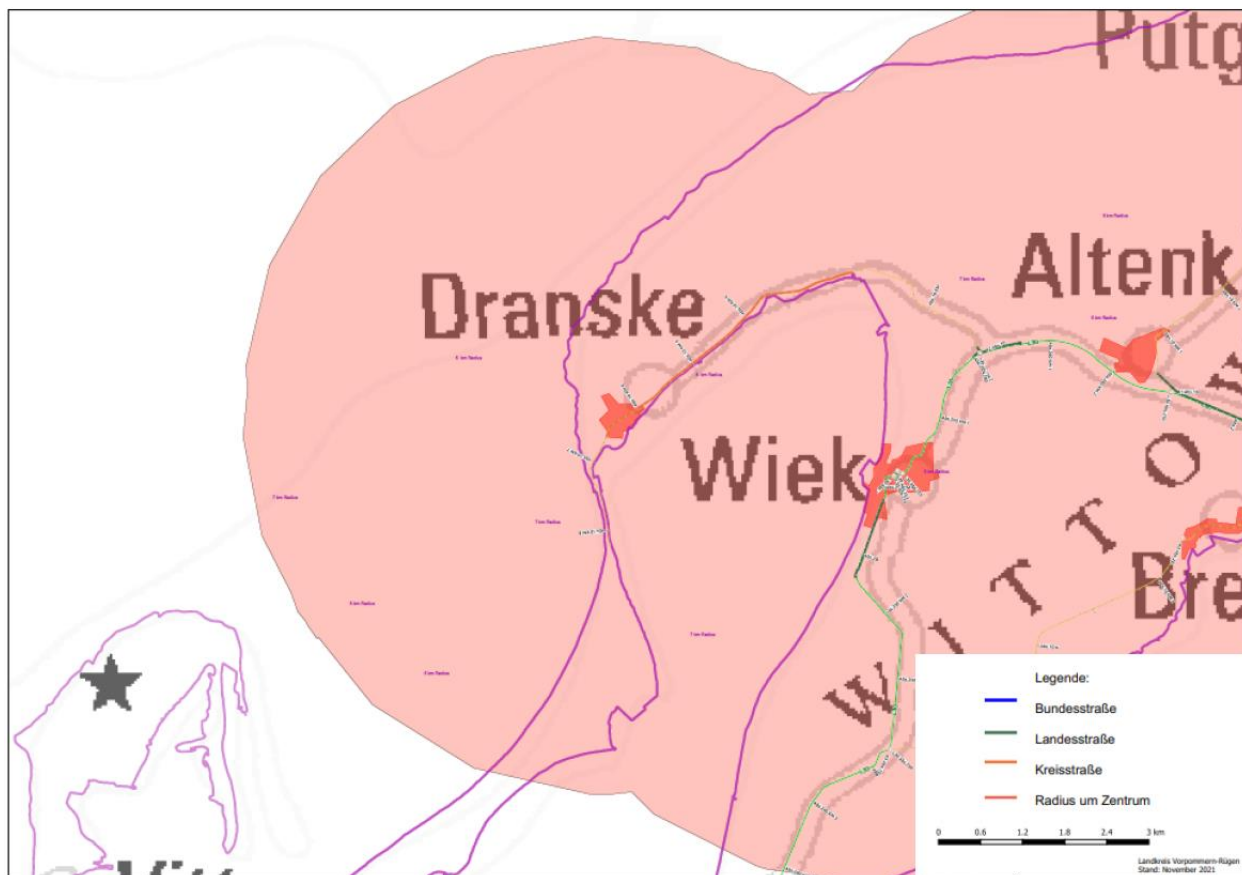
Dierhagen

Der Bereich um Dierhagen hat bereits straßenbegleitende Radwege entlang der L 21 in Richtung Süden. In Richtung Norden nach Wustrow fehlt für diese Straße ein straßenbegleitender Radweg. Ebenfalls vorhanden ist ein Radweg entlang der NVP 1.



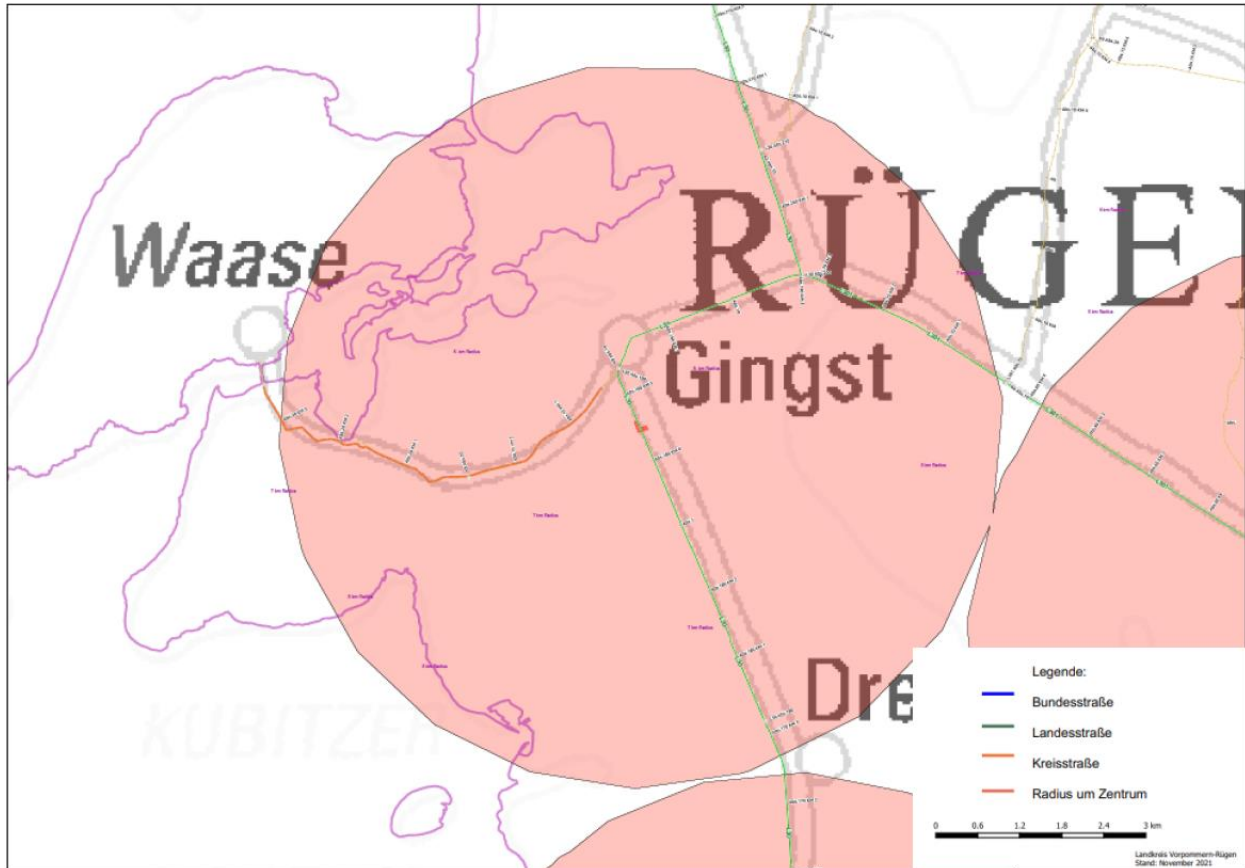
Dranske

Für Dranske ist lediglich die RÜG 2 von Interesse, da alle anderen Abschnitte außerhalb des 5 km-Radius liegen. Bis Kuhle verfügt diese Straße über einen straßenbegleitenden Radweg. Im Anschluss fehlt ein Abschnitt bis zum Abzweig L 30, der allerdings auch keine Verbindung innerhalb des 5 km-Radius ermöglichen würde.



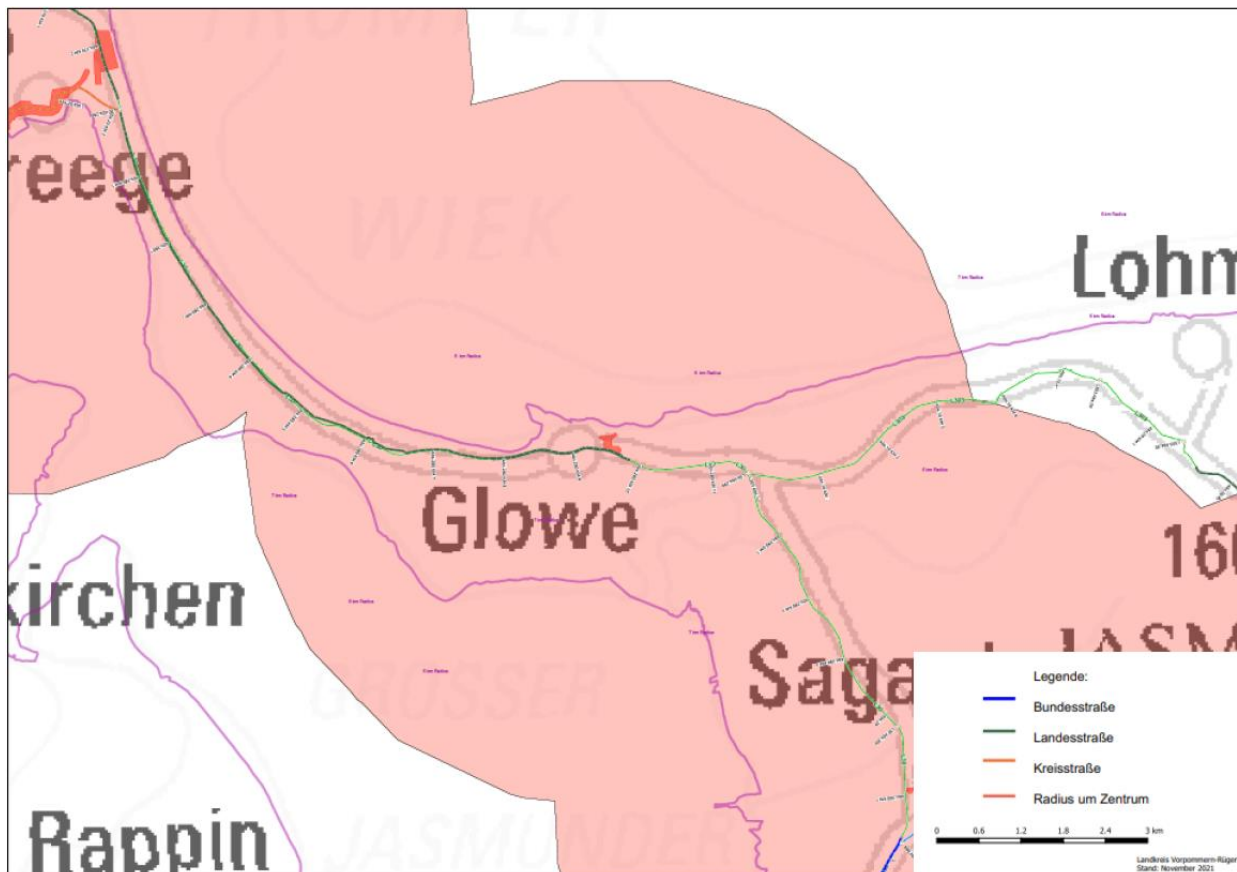
Gingst

Im Gebiet um Gingst ist kein straßenbegleitender Radweg entlang der L 30 sowohl in Richtung Dreschwitz, als auch in Richtung dem Abzweig L 301 bis Kluis zu finden. Im Gegensatz dazu verfügt die RÜG 9 in Richtung Ummanz über einen straßenbegleitenden Radweg.



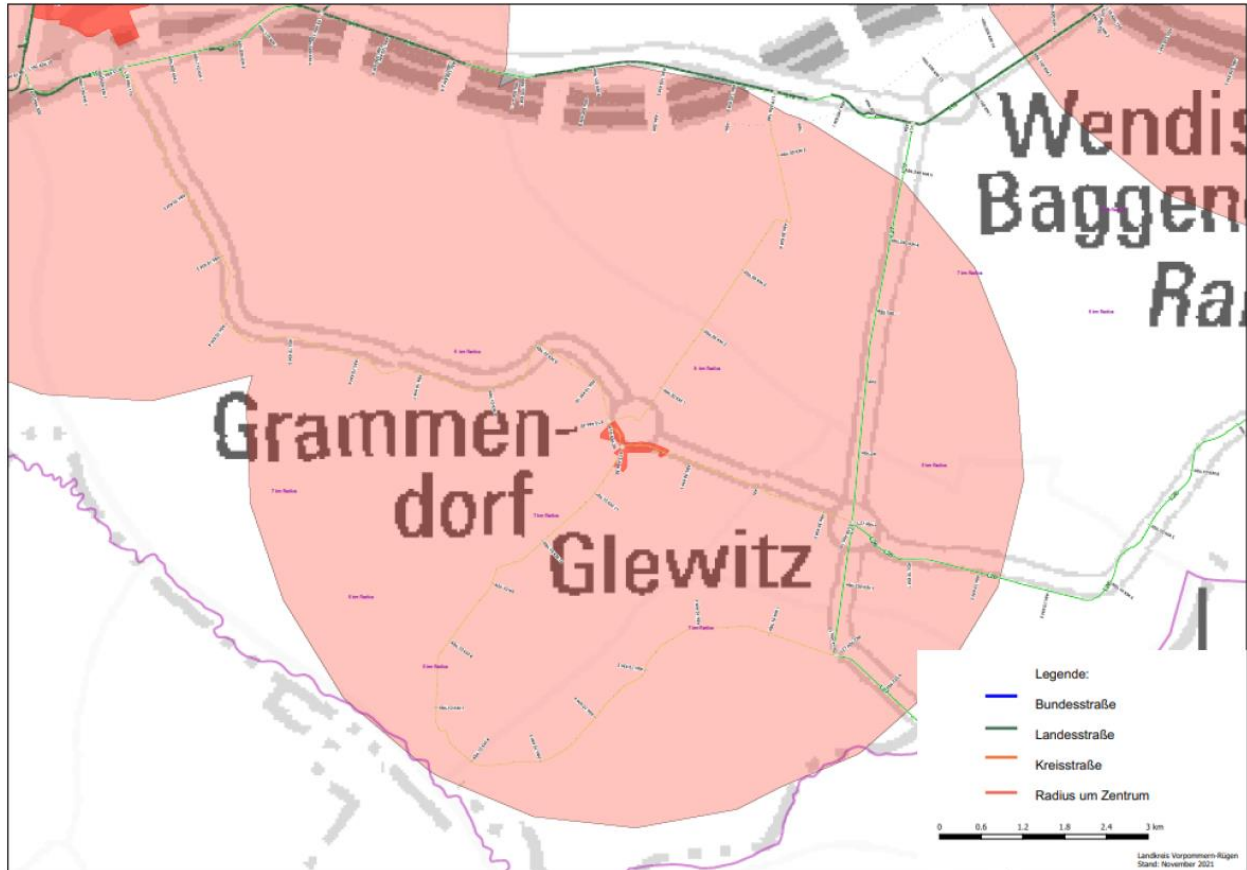
Glowe

Der Bereich um Glowe hat einen Radweg auf der Schaabe in Richtung Breege entlang der L 30. Fehlend sind hingegen Radwege entlang der L 30 in Richtung Sagard und der L 301 in der Verlängerung in Richtung Lohme, was jedoch außerhalb des 5 km-Radius liegt.



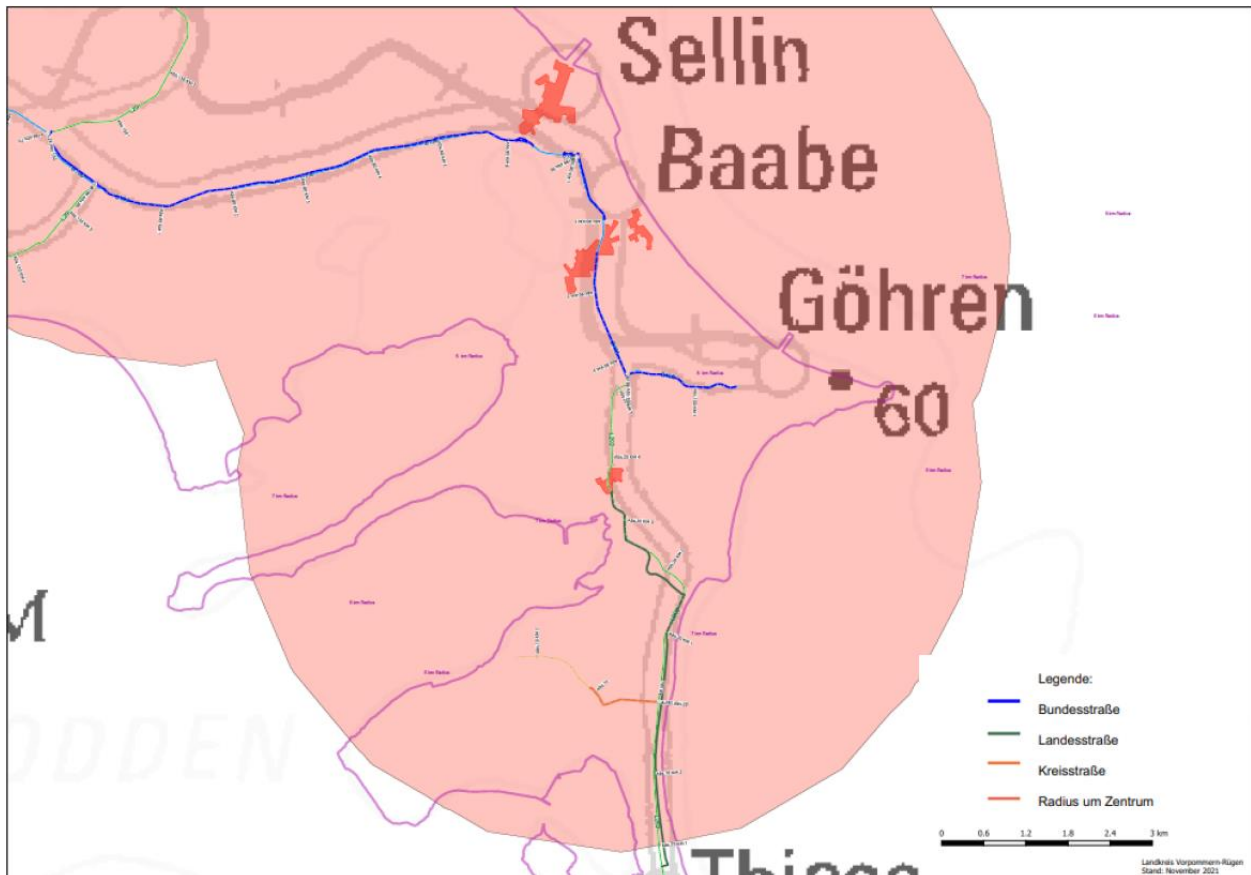
Grammendorf

Im Bereich um Grammendorf gibt es keinen straßenbegleitenden Radweg. Es gibt sowohl in der Verlängerung mit der L 26 und L 27 keinen straßenbegleitenden Radweg, als auch direkt angrenzend mit den Kreisstraßen NVP 13 und NVP 14.



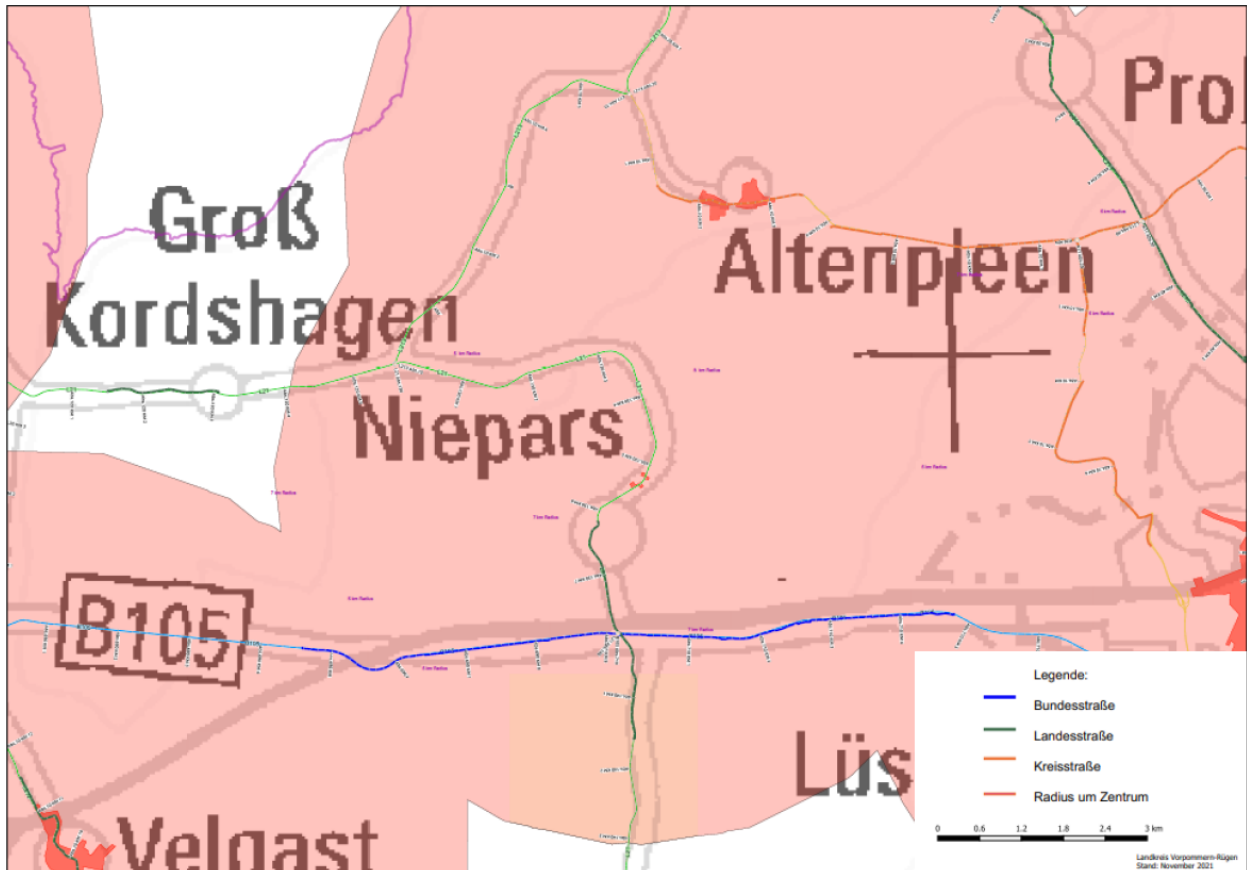
Middelhagen

Für den Bereich um Middelhagen ist entlang der L 292 lediglich ein Abschnitt fehlend, der bereits bei Baabe erwähnt wurde. Ansonsten ist in Richtung Süden bis Thiessow ein straßenbegleitender Radweg vorhanden. Entlang der RÜG 8 ist ein letzter Abschnitt in Richtung Gager ohne straßenbegleitenden Radweg, hier gibt es jedoch eine alternative Wegeführung.



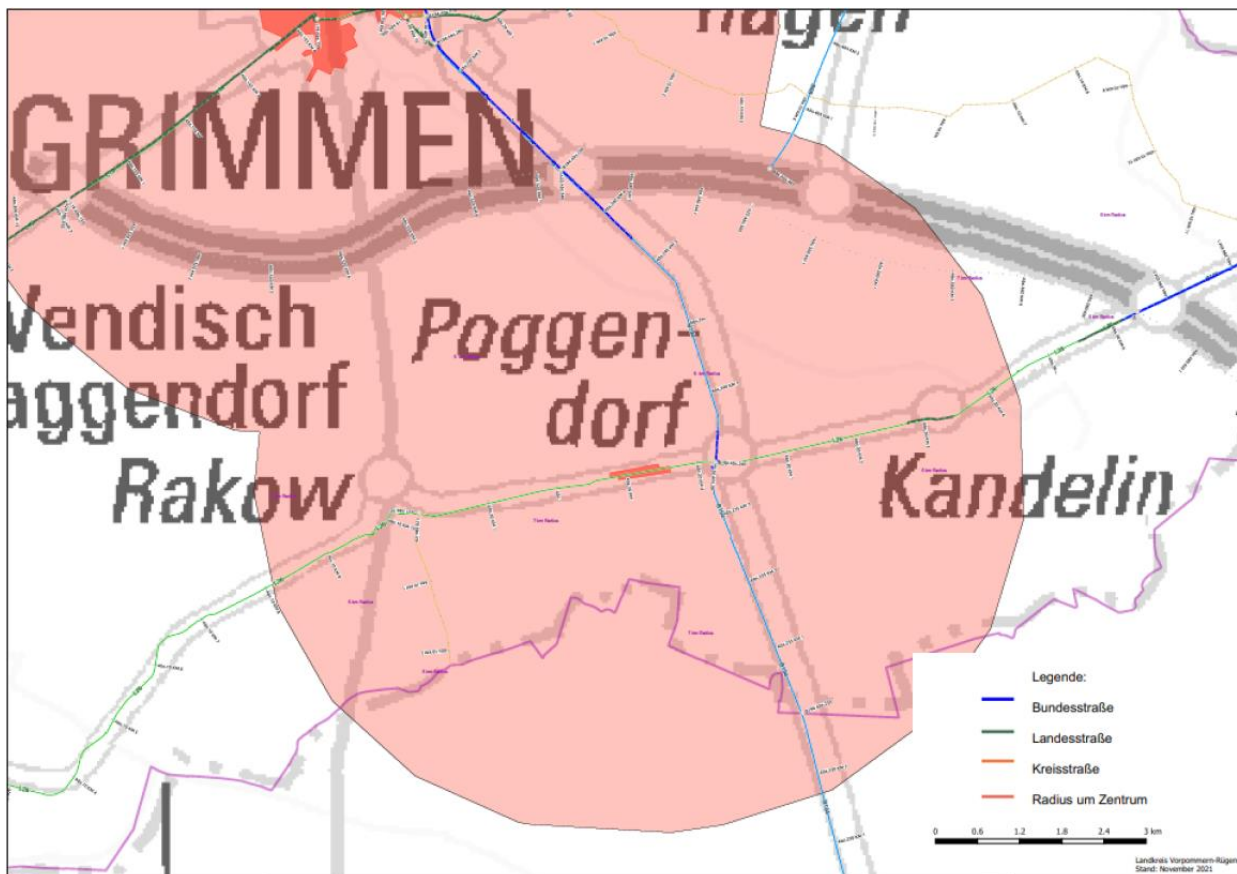
Niepars

Rund um Niepars ist an der B 105 in beiden Richtungen ein straßenbegleitender Radweg vorhanden. Entlang der L 21 nach Duvendiek ist ein Radweg in Planung. Fehlend ist die Verlängerung nach Lassentin im Norden und in Richtung Süden nach Obermützkow.



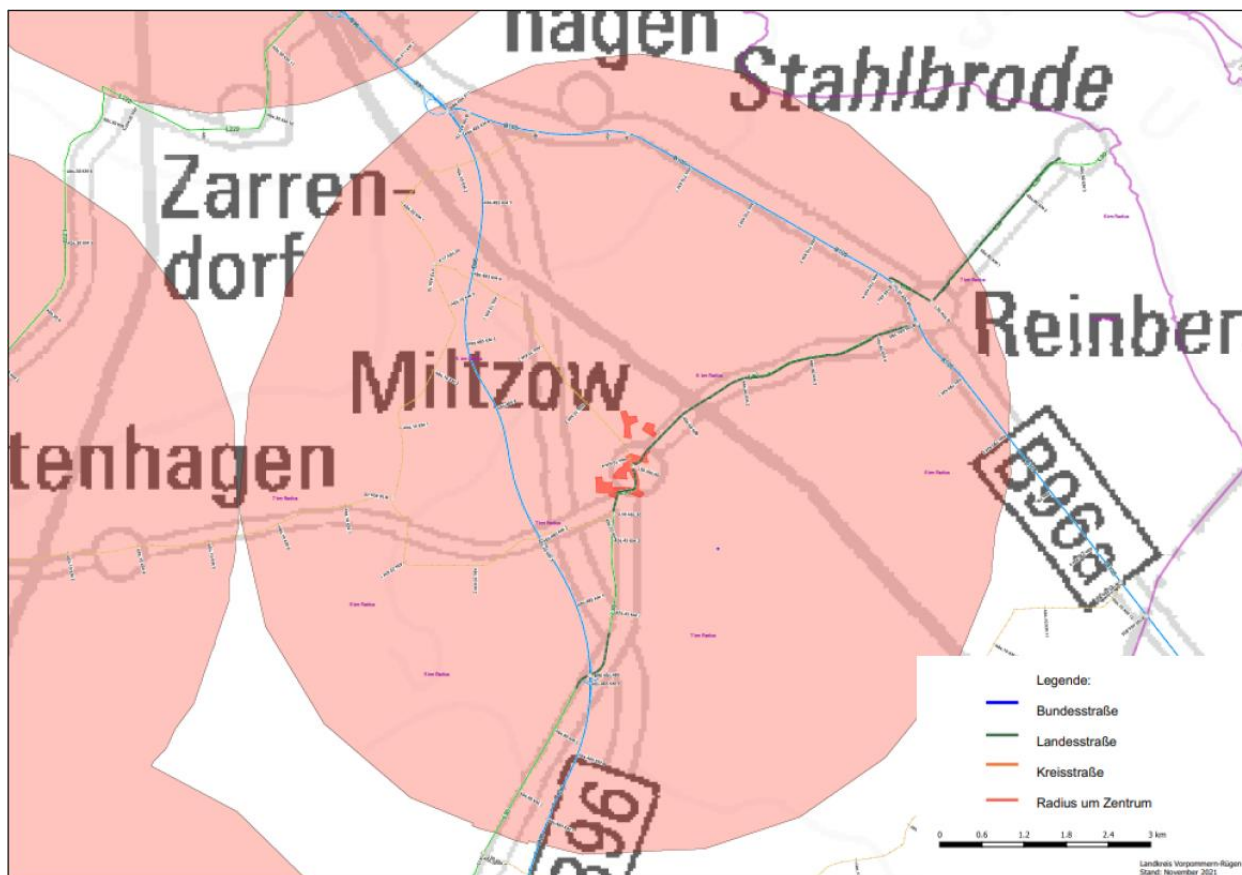
Poggendorf

Entlang der B 194 gibt es direkt um Poggendorf keinen straßenbegleitenden Radweg. Dieser endet aus Richtung Grimmen kommend in Barkow. Nach Süden gibt es keine Siedlung im relevanten Umkreis. Entlang der L 26 ist ebenfalls kein Radweg vorhanden. Weder in Richtung Rakow, noch in Richtung Kandelin gibt es einen straßenbegleitenden Radweg. In Richtung bzw. hinter Kandelin folgt jedoch ab dem Abzweig Groß Bisdorf/B 109 ein Radweg.



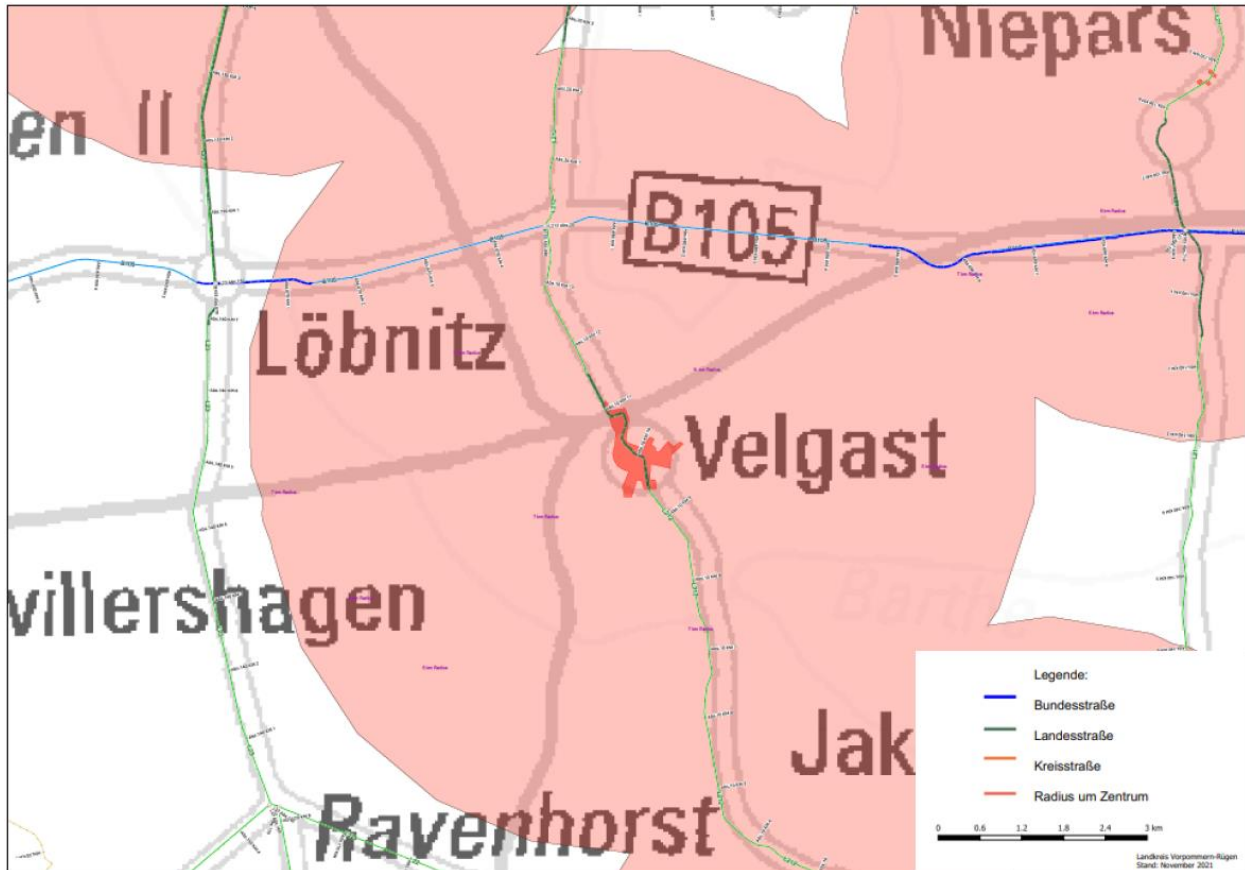
Miltzow

Um Reinkenhausen/Miltzow gibt es einen straßenbegleitenden Radweg entlang der L 30 nach Reinberg, in Richtung Bartmannshagen wird ein Radweg geplant. Fehlend sind noch Abschnitte entlang der NVP 16 nach Hildebrandshagen und der NVP 18 nach Ahrendsee.



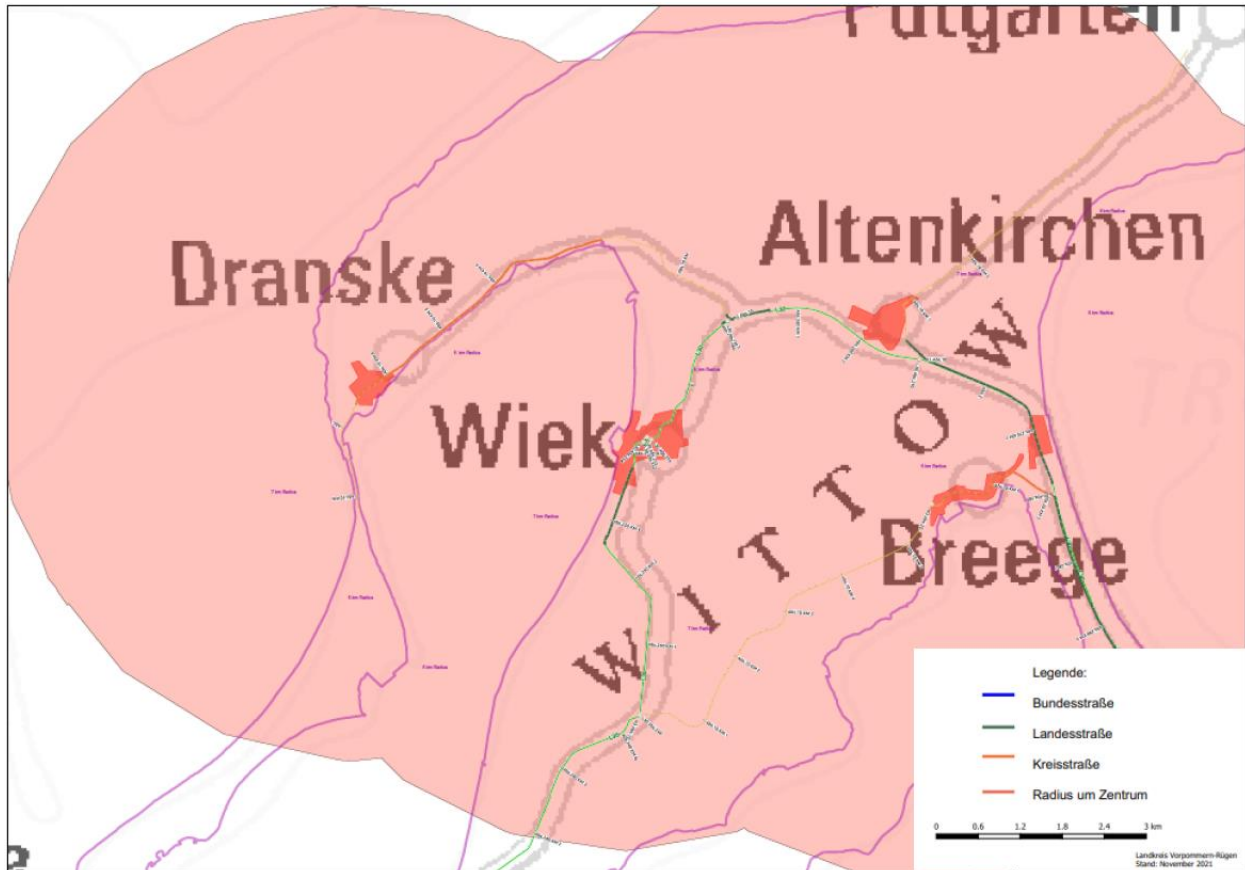
Velgast

Entlang der B 105 wird in beide Richtungen bereits ein straßenbegleitender Radweg geplant. Fehlend sind jedoch Abschnitte entlang der L 212 in Richtung Karnin im Norden, in der Verlängerung nach Groß Kordshagen sowie im Süden in Richtung Schuenhagen/Wolfshagen.



Wiek

Im Bereich um Wiek fehlen Radwege entlang der L 30 in Richtung Süden zur Wittower Fähre und Norden bis nach Altenkirchen. Im Anschluss daran ist zudem kein Radweg entlang der RÜG 2 nach Kuhle und der RÜG 3 nach Lobkevitz vorhanden.



In die untersuchten Nahbereiche der Zentralen Orte und Siedlungsschwerpunkte fallen insgesamt rund 94 km Bundes-, 383 km Landes- und 136 km Kreisstraßen. Aktuell sind dabei in diesen Bereichen Radwege an etwa 78 km der Bundes-, 170 km der Landes- und 48 km der Kreisstraßen zu finden. Die Differenz hierzu soll im ersten Schritt mit Hilfe dieses Konzeptes geschlossen werden.

4. Methodik zur Priorisierung der ermittelten Abschnitte

Die einzelnen zu bewertenden Radwegelücken an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen in den oben definierten räumlichen Bereichen sind nach einheitlichen, nachvollziehbaren Kriterien zu bewerten.

Für die Bewertung werden folgenden Kriterien herangezogen:

- Durchschnittlicher täglicher Verkehr (nur bei Bundes- und Landesstraßen)
- Alltagsverkehr (verschiedene Aktivitäten)
- Einschätzung des Gefahrenpotenzials
- Touristische Bedeutung

Die Bewertung der Kriterien erfolgt nach folgendem Muster:

Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV):

- Die Anzahl der Kfz die den Abschnitt im Schnitt jeden Tag befahren

Alltagsverkehr:

- Schulweg (Grundschule, Regionale Schule, Gymnasium)
- Weg zum Einkaufen (Supermarkt)
- Gesundheit (Weg zum Arzt/zur Apotheke)
- Amtsweg
- Weg zum nächsten Bahnhof

Einschätzung des Gefahrenpotenzials

- Ist die Straße breit genug (ist ein Mittelstreifen vorhanden)?
- Sichtbehinderungen durch Kurven/Bäume/...

Touristische Bedeutung

- In welcher Raumkategorie des Tourismus befindet sich der Abschnitt

Die Gesamtbewertung für eine Radwegelücke erfolgt indem der Wert des DTV mit den weiteren Aspekten des täglichen Lebens addiert wird.

So gibt es jeweils einen Punkt für Grundschule, Regionale Schule, Gymnasium, Einkaufen, Arzt, Apotheke, Amtsweg, Bahnhof, Breite der Straße und Sichtbehinderungen.

Für den Tourismus stellt sich eine etwas andere Situation dar. Hier werden die Punkte je nach Tourismusregion klassifiziert (maximal zwei Punkte) und zusätzlich für Fernradwege (Ostseeküsten- und Hamburg-Rügen Radweg mit zwei Punkten) und vom Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern beworbenen Rundwegen (ein Punkt) bewertet, die sich auf dem Abschnitt befinden.

Im Ergebnis erhalten die Radwegelücken einen Gesamtpunktwert, wobei die Abschnitte mit einem hohem Punktwert eine höhere Priorität besitzen.

Daraus ergibt sich folgendes Gesamtbild für die vorderen Platzierungen der zehn am höchsten eingestuften Abschnitte. Die komplette Tabelle ist im Anhang zu finden:

An Bundes- und Landesstraßen

Abschnitt	Straßenbezeichnung	Ergebnis	Streckenlänge
Binz - Serams (Alternativroute vorhanden)	L 29	17,1	3 km
Teschenhagen - Bergen	B 196 / L 296	13,9	3 km
Ramitz - Bergen	L 301	13,4	5 km
Zipke - Barth	L 21	12,6	3 km
Sagard - Glowe	L 30	12,4	6,3 km
Bartelshagen I - Ribnitz - Damgarten	L 191	12,3	5,5 km
Sagard - Sassnitz (in Planung)	B 96	12,1	3 km
Nadelitz - Putbus (Alternativroute vorhanden)	L 29	11,9	4,5 km
Wustrow - Dierhagen (Alternativroute vorhanden)	L 21	11,6	5 km
Poseritz - Garz (Alternativroute vorhanden)	L 29	11,4	4,3 km zu bauen (1,2 km Bestand)

An Kreisstraßen

Abschnitt	Straßenbezeichnung	Ergebnis	Streckenlänge	Kosten
Thesenvitz - Bergen	RÜG 7	11	2 km Kreis - 1 km Land	0,8 Mio. €
Stedar - Bergen	RÜG 18	11	5 km	2 Mio. €
Kaschow - Grimmen	NVP 20	10	1 km	0,4 Mio. €
Ketelshagen - Putbus	RÜG 15	10	3,3 km	1,3 Mio. €
Müggenwalde - Grimmen	NVP 12	9	3,2 km	1,3 Mio. €
Kuhlrade - Ribnitz-Damgarten	NVP 5	9	2,4 km Kreis - 1,5 km Land	1 Mio. €
Breesen - Tribsees	NVP 9	8	4 km	1,6 Mio. €
Fäsekow - Tribsees	NVP 13	8	4,3 km	1,7 Mio. €
Putgarten - Altenkirchen (Alternativroute vorhanden)	RÜG 1	8	5,5 km	2,2 Mio. €
Hoikenhagen - Grimmen (über Müggenwalde möglich)	NVP 12	7	2,2 km	0,9 Mio. €
Brünkendorf - Marlow	NVP 5	7	2,6 km Kreis - 2,3 km Land	1 Mio. €
Groß Stubben/Frankenthal - Samtens	RÜG 12	7	4 km	1,6 Mio. €

5. Abstimmung und Entscheidung

Die vorliegende Konzeption enthält alle Informationen, um eine Priorisierung der einzelnen Abschnitte vornehmen zu können.

Bundes- und Landesstraßen:

Die Ergebnisse dieser Konzeption dienen dazu, die Prioritätenliste fortzuschreiben. Dazu werden die Ergebnisse dieses Konzepts im Kreistag diskutiert und es wird eine Rangfolge der Maßnahmen festgelegt, welche in den nächsten 6 Jahren aus Sicht des Landkreises realisiert werden sollen.

Kreisstraßen:

Die Ergebnisse dieser Konzeption dienen dazu die Maßnahmen festzulegen, welche durch die Verwaltung in den nächsten 6 Jahren realisiert werden sollen. Dazu werden die Ergebnisse dieses Konzepts im Kreistag diskutiert und es werden die Maßnahmen bestimmt.

Die Verwaltung berichtet jährlich über die Umsetzung der Konzeption detailliert im Kreistag.

Nach Ablauf von 4 Jahren sind die Ergebnisse aus dem Konzept zu überprüfen und es ist anzupassen bzw. in Bezug auf die 2. Phase fortzuschreiben.

6. Finanzierung und Haushaltsplanung

Die Finanzierung von Radwegen an Bundes- und Landesstraßen erfolgt über den Bund bzw. das Land.

Die Finanzierung von Radwegen an Kreisstraßen soll vornehmlich über Fördermittel erfolgen. Dazu ist je zweijähriger Haushaltsperiode insgesamt ein Eigenanteil von 250.000 Euro im Kreishaushalt einzuplanen.

Anhang

Bundesstraßen

Abschnitt	Straße	DTV	Grundschule	Weiterführende Schule	Einkaufen	Arzt	Apotheke	Bahnhof	Amt	Tourismus	Breite	Sichtbehinderung	Ergebnis	Länge in km
Sagard - Sassnitz (In Planung)	B 96	8,1	1	1	0	0	0	0	0	2	0	0	12,1	3
Schönenwalde - Abtshagen	B 194	4,8	1	0	0	1	0	1	0	0	0	1	8,8	4
Steinhagen - Abts- hagen	B 194	4,2	0	0	0	1	0	1	0	1	0	1	8,2	4,7
Barkow - Poggen- dorf	B 194	3,1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3,1	3

Landesstraßen

Abschnitt	Straße	DTV	Grund- schule	Weiter- führende Schule	Einkaufen	Arzt	Apotheke	Bahnhof	Amt	Touris- mus	Breite	Sichtbe- hinderung	Ergebnis	Länge in km(ohne Planung)
Serams - Binz	L 29	9,1	1	1	1	1	1	1	0	2	0	0	17,1	3
Teschenhagen - Bergen	B 196/ L 296	7,9	0	1	1	1	1	0	1	1	0	0	13,9	3
Ramitz - Ber- gen	L 301	4,4	1	2	1	1	1	1	1	1	0	0	13,4	5
Zipke - Barth	L 21	1,6	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	12,6	3
Glowe - Sagard	L 30	6,4	1	0	0	0	1	1	1	2	0	0	12,4	6,3
Bartelshagen I - RDG	L 191	4,3	0	2	1	1	1	1	0	1	1	0	12,3	5,5
Nadelitz - Put- bus	L 29	3,9	1	0	1	1	1	1	1	1	0	1	11,9	4,5
Wustrow - Dierhagen	L 21	7,6	1	0	0	0	1	0	0	2	0	0	11,6	5

Poseritz - Garz	L 29	4,4	1	1	1	1	1	0	0	1	0	1	11,4	4,3
Kluis - Gingst	L 301	4,4	1	1	1	1	1	0	0	1	0	0	10,4	4
Putbus - Bergen	L 301	3,3	0	2	1	1	1	1	0	1	0	0	10,3	5,8
Jahnkendorf - Marlow	L 181	2,3	1	0	1	1	1	0	1	1	1	1	10,3	3,8
Dalgen - FR	L 192	3,1	1	1	1	1	1	0	1	1	0	0	10,1	4,4
Dreschwitz - Samtens	L 30	2,7	1	0	1	1	1	1	1	1	0	0	9,7	4
Kneese - Marlow	L 181	1,7	1	0	1	1	1	0	1	1	1	1	9,7	4,1
Neu Lassentin - Niepars	L 213	1,6	1	1	1	1	0	0	1	1	1	1	9,6	2,3
Hohenbarnekow - FR	L 22	1,1	1	1	1	1	1	0	1	1	0	1	9,1	4,6

Neu Guthendorf - Marlow	L 182	1,1	1	0	1	1	1	0	1	1	1	1	9,1	4
Drechow - Triebsees	L 192	3,1	1	0	1	1	1	0	1	1	0	0	9,1	6,1
Karnitz - Garz	L 291	2	1	1	1	1	1	0	0	1	0	1	9	3,5
Milienhagen - FR	L 22	1,7	1	1	1	1	1	0	1	1	0	0	8,7	2,8
Schuenhagen - FR	L 212	1,5	1	1	1	1	1	0	1	1	0	0	8,5	4,6
Kneese - Bad Sülze	L 19	3,1	1	0	1	1	1	0	0	1	0	0	8,1	3,5
Kasnevitz - Garz	L 29	4,4	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	7,4	4,4
Böhlendorf - Bad Sülze	L 23	1,3	1	0	1	1	1	0	0	1	0	1	7,3	3,2

Klein Bisdorf - Poggendorf	L 26	2	1	0	1	1	0	0	1	0	0	1	7	5,7
Kavelsdorf - Bad Sülze	L 23	0,6	1	0	1	1	1	0	0	1	1	0	6,6	4,3
Groß Mohrdorf - Altenpleen	L 213	1	1	0	0	1	0	0	1	1	1	0	6	2,4 + 2 Kreisstraße
Günz - Altenpleen	L 213	1	1	0	0	1	0	0	1	1	1	0	6	0,9 + 2 Kreisstraße
Wolfshagen - Velgast	L 212	1	0	0	0	1	1	0	1	1	0	1	6	5,4
Wiek - Altenkirchen	L 30	0,9	1	1	0	0	1	0	0	2	0	0	5,9	3,2
Jakobsdorf - FR	L 21	1,3	0	0	1	1	1	0	0	0	1	0	5,3	2,2
Zarrendorf - Stralsund	L 222	2,1	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	5,1	2

Karnin - Velgast	L 212	1	0	0	0	1	1	1	0	0	0	1	5	2,2
Dreschwitz - Gingst	L 30	2,7	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	4,7	6
Bischofsdorf - Wiek	L 30	0,9	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2,9	3,5
Rakow - Pogendorf	L 26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2,8	4,2

Kreisstraßen

Abschnitt	Straße	DTV	Grund- schule	Weiterfüh- rende Schule	Einkaufen	Arzt	Apotheke	Bahnhof	Amt	Tourismus	Breite	Sichtbehin- derung	Ergebnis	Länge in km
Stedar - Bergen	RÜG 18		1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	11	5
Thesenvitz - Bergen	RÜG 7		1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	11	2
Kaschow - Grimmen	NVP 20		0	2	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1
Ketelsha- gen - Put- bus	RÜG 15		0	2	1	1	1	1	1	1	1	1	10	3,3
Kuhlrade - RDG	NVP 5		0	2	1	1	1	1	0	1	1	1	9	2,4

Müggewalde - Grimmen	NVP 12	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	9	3,2
Fäsekow - Tribsees	NVP 13	0	1	1	1	1	0	1	2	1	0	0	8	4,3
Breesen - Tribsees	NVP 9	0	1	1	1	1	0	1	2	1	0	0	8	4
Putgarten - Altenkirchen	RÜG 1	0	1	0	0	1	0	0	2	1	1	1	8	5,5
Hoikenha- gen - Grimmen	NVP 15	0	1	1	1	1	1	0	0	1	1	1	7	2,2
Frankenthal - Garz	RÜG 12	1	0	1	1	1	1	1	1	0	0	0	7	4

Brünken- dorf - Mar- low	NVP 5	1	0	1	1	1	0	1	0	1	1	7	2,6
Lobkevitz - Breege	RÜG 3	0	0	1	1	0	0	0	2	1	0	5	2
Kreuzung L 213 - Al- tenpleen	NVP 11	1	0	0	1	0	0	1	1	1	0	5	2
Hilde- brandsha- gen - Rein- kenhagen	NVP 16	0	0	1	1	0	1	1	1	0	0	5	4
Ahrendsee - Reinken- hagen	NVP 18	0	0	1	1	0	1	1	1	0	0	5	4
Deyelsdorf - Gramm- endorf	NVP 13	1	0	0	1	0	0	0	1	0	1	4	4,2
Rodde - Grammen- dorf	NVP 14	1	0	0	1	0	0	0	1	0	1	4	7 (4,7 Neh- rin- gen)

Brönkow - Grammen- dorf	NVP 14	1	0	0	1	0	0	0	1	0	1	4	3,3
Lüttkevit - Dranske	RÜG 2	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	3	1,8
Glewitz - Grammen- dorf	NVP 13	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	3