

Amt Neverin

- Der Amtsvorsteher –

Gemeinde: Amt Neverin

Beschlussvorlage	Vorlage-Nr: VO-50-BO-2019-208		
Federführend:	Status: öffentlich		
Fachbereich Bau und Ordnung	Datum: 19.08.2019		
	Verfasser: Christin Niestaedt		
Bestätigung des aktualisierten Radwegekonzeptes Stand 2019			
Beratungsfolge:			
Status	Datum	Gremium	Zuständigkeit
Öffentlich	05.09.2019	Amtsausschuss des Amtes Neverin	Entscheidung

Sachverhalt:

Der Amtsausschuss fasste den Beschluss zur Aktualisierung des Radwegekonzeptes aus dem Jahre 2004 und beauftragte das Planungsbüro UWT GmbH mit der Überarbeitung. Die seitens der Gemeinden zugearbeiteten Radwege wurden entsprechend berücksichtigt.

Nach Bestätigung des Konzeptes erfolgt die Übergabe an den Landkreis MSE zur Einarbeitung in das Radwegekonzept des Landkreises. Zur Umsetzung der erforderlichen Radwege, insbesondere der straßenbegleitenden Radwege, sollten die Gemeinden entsprechend Kontakt mit den Straßenbauasträgern aufnehmen und Gespräche zur Umsetzung und Beantragung von Fördermitteln entsprechend der Kommunalen Radbaurichtlinie – KommRadbauRL M-V) führen. Das Amt steht dazu unterstützend zur Seite. Weiterhin bedarf die Umsetzung der Vorhaben eines entsprechenden Beschlusses der Gemeindevertretungen.

Mitwirkungsverbot:

Aufgrund des § 24 (1) Kommunalverfassung ist kein Mitglied des Gremiums von der Beratung und Abstimmung ausgeschlossen.

Beschlussvorschlag:

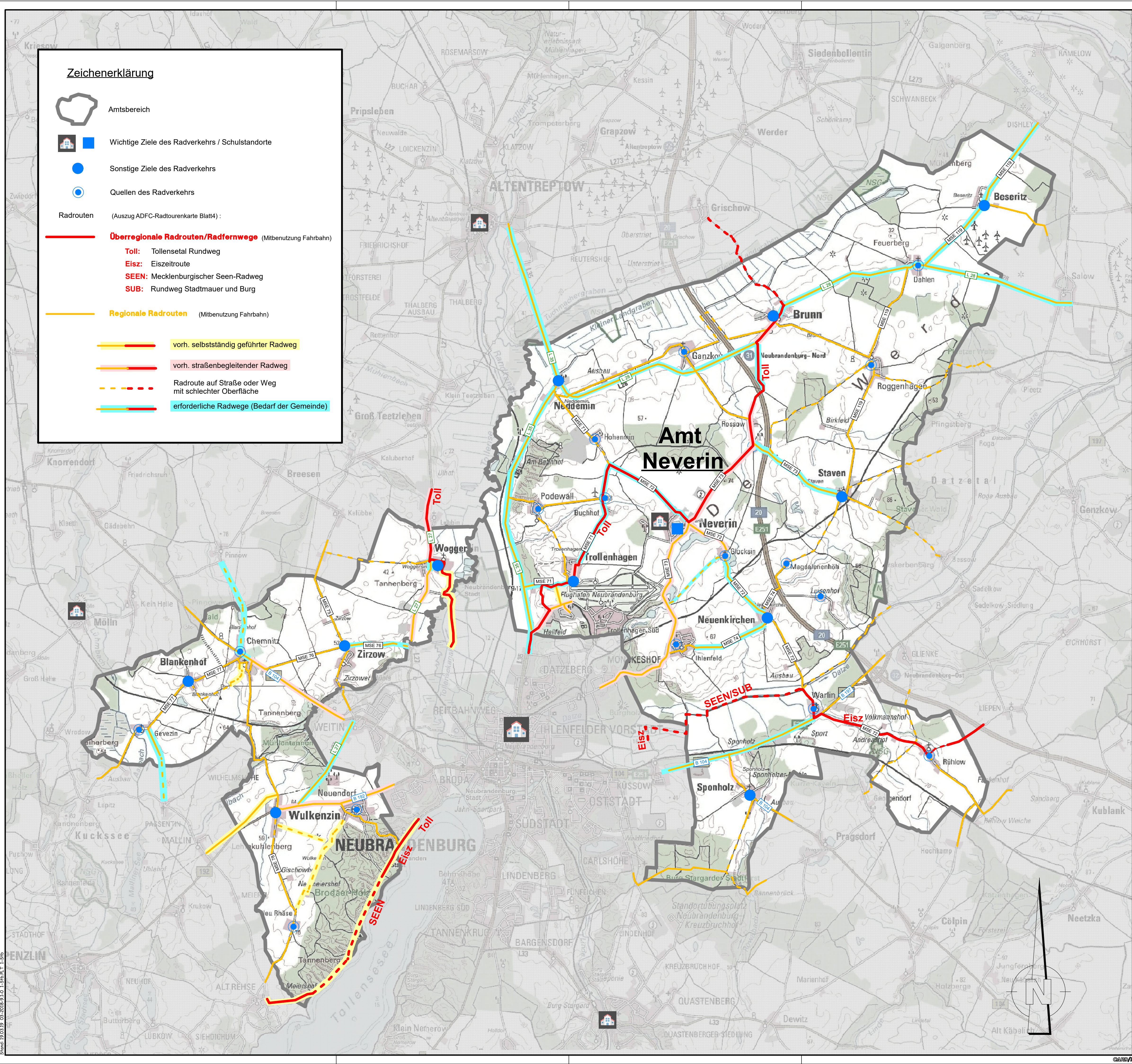
Der Amtsausschuss bestätigt in seiner heutigen Sitzung das überarbeitete Radwegekonzept in der ihm vorgelegten Fassung.

Finanzielle Auswirkungen:

☒ Nein	
--	--

Anlagen:

Radwegkonzept, Stand 2019



Planungsbüro UWT für Umweltschutz, Wasserwirtschaft und Tiefbau GmbH Platanenstraße 9, 17033 Neubrandenburg Tel.: (0395) 36760-0/16, 15, Telefax: (0395) 36760-22	Aufsteller:	Datum	Name
	bearbeitet	2018-11-05	gez. Khali
	gezeichnet	2018-11-05	gez. Khali
	geprüft		
	Projektnr:	03/2018	

01			gez. Khali
Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

Radwegekonzept im Amt Neverin

Auftraggeber: Amt Neverin	Unterlage / Blatt-Nr.: 5 / 1
Straße / Abschn.-Nr. / Station:	Lageplan - Stand 2019
PROJIS-Nr.:	Maßstab: 1 : 50 000
aufgestellt:	
Neubrandenburg, den	



Unterlage 1:

Erläuterungsbericht

1. Einleitung	2
2. Ausgangssituation	3
2.1. Gebietscharakteristik.....	3
2.1.1. Landschaft	3
2.1.2. Besiedlung und Infrastruktur.....	3
2.2. Planerische Grundlagen	4
3. Zielstellung und Herangehensweise	5
4. Konstruktive Aspekte	6
4.1. Entwurfsgrundlagen	6
4.2. Vorschlag zum konstruktiven Aufbau	7
4.3. Querschnittgestaltung der Radwege	8
4.4. Kosten der einzelnen Bauweisen	9
4.5. Beleuchtung.....	10
4.6. Ausschilderung und Unterhaltung von Radwegen	10
5. Bestandsaufnahme	11
5.1. Regionaler Bestand im Amtsbereich Neverin	11
5.2. Regionaler Bedarf im Amtsbereich Neverin	14
5.3. Überregionale Betrachtung	16
5.3.1. Betrachtung angrenzender Amtsbereiche	17
5.3.2. Standpunkt des SBA zu Straßen begleitenden Radwegen an Bundes- und Landesstraßen	18
5.3.3. Standpunkt des Lkrs. MSE zu Straßen begleitenden Radwegen an Kreisstraßen	18
6. Konzept für ein Radwegenetz für den Amtsbereich Neverin.....	19
6.1. Kapazitätsermittlung für den Amtsbereich	20
6.2. Kosten	20
6.3. Diskussion und Prioritätenliste.....	21



1. Einleitung

Der Radverkehr hat in vielen Gegenden Deutschlands einen wachsenden Anteil am mobilen Leben. Die Gründe dafür können im gestiegenen Umweltbewusstsein oder auch im generellen Gesundheitstrend liegen. Um eine weitere Steigerung des Radverkehrsanteils zu erreichen, sind mehr infrastrukturelle Angebote für den Radfahrer von großer Bedeutung. Der Alltagsverkehr findet zumeist auf direktem Wege zwischen den einzelnen Orten statt. Landschaftlich reizvolle Strecken spielen hierbei eher eine untergeordnete Rolle, sondern sind bedeutsam für Urlaub und Freizeit.

Ein lückenloses Netz der Radwege an klassifizierten Straßen ist vor allem deshalb erstrebenswert, da sie häufig die kürzesten Verbindungen zwischen Ortschaften herstellen.

Bereits im Jahr 2005 wurde durch das Planungsbüro UWT GmbH Nbg. im Auftrag des Amtes Neverin ein erstes Radwegkonzept für den Amtsbereich erarbeitet. In dem vergangenen Zeitraum von mehr als einem Jahrzehnt sind zwischenzeitlich doch einige Veränderungen in der Radwegestruktur eingetreten, so dass sich eine Aktualisierung und Ergänzung des Radwegekonzeptes erforderlich macht. Damit soll einerseits der vorhandene Bestand an straßenbegleitenden bzw. eigenständigen Radwegen aufgezeigt und analysiert werden sowie an Straßen und ländlichen Wegen, welche als Radwege genutzt werden können. Andererseits sollen mit dem aktualisierten Radwegekonzept auch die Wünsche der einzelnen Gemeinden berücksichtigt und hieraus Bedürfnisse und Notwendigkeiten abgeleitet werden, die zu einer Optimierung der Radwegestruktur im Amtsbereich Neverin und der erheblichen Erhöhung der Sicherheit der Radfahrer beitragen. Die Vernetzung bzw. der Lückenschluss der vorhandenen Radwege und Straßen, die als Radwege genutzt werden können, dient zur Schaffung der Voraussetzung für vielfältige Möglichkeiten zur Routenführung zwischen Alltagszielen und den touristischen Nah- und Fernzielen.

Das Kernstück dieses Konzeptes ist die Wichtung der Strecken nach ihrer Bedeutung für den Radverkehr. Dazu wird der Radverkehr differenziert für den Alltagsverkehr, Schulverkehr, und Freizeitradverkehr betrachtet. Je mehr Attribute auf einem Straßenabschnitt zu erwarten sind, desto höher ist die Priorität für bauliche Maßnahmen. Ist ein Straßenabschnitt von keinem dieser Attribute betroffen, so erhält er die geringste Priorität.

Es besteht die Notwendigkeit, das vorhandene Radwegenetz im Amtsbereich Neverin hinsichtlich seines Bestandes und seiner Ausbaufähigkeit zu analysieren und auf einem Lageplan darzustellen. Des Weiteren dient das Konzept zur lang- und mittelfristigen Planung neuer Radwege in den Gemeinden hinsichtlich ihrer Bedeutung als Amts- und Schulstandort (Neverin). So soll dem zunehmenden Radverkehr Rechnung getragen werden, der auch als wirtschaftliche Komponente nicht zu unterschätzen ist. Dies betrifft sowohl das Hotel- und Gaststättengewerbe als auch die Radfahrbranche selbst. Diesen Faktor zu erhalten und weiter auszubauen ist und muss Ziel der Anstrengungen sein, ein funktionierendes Radwegenetz zu erstellen.



Um den Anteil der Rad fahrenden Bürger noch weiter zu erhöhen, muss für die Radfahrer ein entsprechendes Radwegenetz zur Verfügung stehen, auf dem sie bevorzugt und geschützt ohne große Unterbrechungen und Umwege von A nach B kommen. Die Mittel dazu sind Fahrradstraßen, Fahrradzonen, neue Radwege, Umwidmung von Straßen, Fahrradstreifen und Fahrradschutzzonen.

2. Ausgangssituation

2.1. Gebietscharakteristik

2.1.1. Landschaft

Das vorherrschende Landschaftsbild ist eine weitgehende offene ackerbaulich geprägte Kulturlandschaft mit vielen Alleen und kleineren zusammenhängenden Waldgebieten.

Es sind kleine Orte mit Dorfcharakteristik typisch, immer wieder findet man das klassische Angerdorf mit Bauernhäusern aus der Gründerzeit und einem Dorfteich, der mehr oder minder funktionstüchtig ist. Insbesondere die Kirchen hier sind vielgestaltig und in ihrer Feldsteincharakteristik sehenswert. Die Orte sind gut vernetzt durch Landstraßen sowie landwirtschaftlich bzw. forstwirtschaftlich genutzte Wege.

2.1.2. Besiedlung und Infrastruktur

Der durch das Amt Neverin zu verwaltenden Bereich erstreckt sich über eine Fläche von 221,79 km² und liegt östlich, nördlich und westlich Neubrandenburgs im Landkreis Mecklenburgische Seenplatte. Am 01.05.1992 haben sich die Gemeinden Biseritz, Brunn, Neddemin, Neuenkirchen, Neverin, Sponholz, Staven, Trollenhagen und Warlin zum Amt Neverin zusammengeschlossen. Die Gemeinden Blankenhof, Woggersin, Wulkenzin und Zirzow bildeten zu dieser Zeit ihr eigenes Amt. Mit dem Erlass des Innenministeriums vom 12.10.1992 schlossen sich beide Ämter zusammen und bilden seitdem das Amt Neverin mit Sitz in 17039 Neverin. Laut der Einwohnerzahlenstatistik hat das Amt Neverin im Jahr 2018 ca. 8764 Einwohner. Der öffentliche Nahverkehr erfolgt durch führende Buslinien der Mecklenburg-Vorpommersche-Verkehrsgesellschaft (MVVG).

Bemerkenswert ist in Bezug auf das Radfahren die größere Häufigkeit von Ausweichwegen abseits der Landstraßen, je näher man den Siedlungsachsen/-kernen kommt. Im Amt Neverin stehen dem Radfahrer vorwiegend die Kreis- und Gemeindestraßen sowie einige Bundes- und Landesstraßen zur Verfügung.



- Entwicklung des Radverkehrs

a) Gerade in der heutigen Zeit, in der der öffentliche Linien- und Regionalverkehr im ländlichen Raum immer weiter reduziert wird und viele Menschen körper- und gesundheitsbewusster leben, gewinnt ein gut ausgebautes Radwegenetz an immer größerer Bedeutung für die Nutzung als Arbeits-/Alltagsweg in Richtung Regionalzentrum Neubrandenburg.

b) Auch für die Schulkinder, die zur Erreichung der Schulstandorte Neverin bzw. Neubrandenburg mit dem Rad fahren, besteht das Erfordernis nach einem sicheren Schulweg.

c) Als bedeutendes Urlaubsland mit einer radfahrfreundlichen Topografie stellt sich das Land Mecklenburg-Vorpommern der raschen Entwicklung des Tourismus insbesondere des Radtourismus. Radreisen und Radwandern ist in den letzten Jahren immer beliebter geworden. Ein Großteil der Menschen versucht in der Natur Erholung und Entspannung zu finden. Es ist auch der Wunsch in kurzer Zeit viel zu erleben und zu sehen. Die Flexibilität mit dem Rad spielt hier eine große Rolle. Das Radfahren und das Wandern erfüllen die Voraussetzungen für einen „Sanften Tourismus“ in einer Gegend, die territorial geprägt ist von Naturparks, FHH-Gebieten (Fauna-Flora-Habitat-Gebiet) und zahlreichen anderen Sehenswürdigkeiten. Diese so gut und effizient für den Radfahrer zu erschließen ist Ziel des Konzeptes.

- Die Radwege unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Funktion:

a) Genutzte überregionale Radrouten / Radfernwege

Toll: Tollensetal Rundweg

Eisz: Eiszeitroute

Seen: Mecklenburgischer Seen-Radweg

SUB: Rundweg Stadtmauer und Burg

b) Regionale Radwege

c) Alltagsrouten/Ortsverbindungen

Aus der Bedeutung der einzelnen Radwege muss ein guter Kompromiss geschaffen werden, um allen Anforderungen gerecht zu werden. So kann es vorkommen, dass Wege doppelt und dreifach belegt sind, d.h. unterschiedliche Funktionen erfüllen. Auf Grund der strukturschwachen Region werden hauptsächlich Alltagsrouten notwendig, die gleichzeitig regionale Radwege und Netzergänzungsrouten zu den bereits bestehenden Wegen darstellen.

2.2. Planerische Grundlagen

Das bisherige Radwegkonzept des Amtes Neverin weist Radwege von ca. 38,84 km aus. Einige dieser Radwege sind jedoch nicht alltagstauglich oder touristisch zu nutzen.



- Touristische Anforderung

Die generelle Einordnung in touristischen Routen, d. h. die Wege sind autofrei und verlaufen entfernt von emissionsbelasteten Straßen, lassen sich in der dünn besiedelten Region aus Kostengründen schwer realisieren. Die Wege sollten nach Möglichkeit ganzjährig befahrbar sein. Eine aussagekräftige Beschilderung sowie Rast- und Unterstellmöglichkeiten (Schutzhütten) gehören ebenso zur Ausstattung wie eine Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel. Hier ist auf Grund der Größe des Amtsbereiches sowie der Autobahn A20, die den oberen Teil des Amtsbereiches teilt, und der Bundesstraßen kein großer Spielraum vorhanden, so dass sich die Schwerpunkte der Netzstruktur auf Alltagsrouten mit teilweiser touristischer Funktion beschränken.

- Kommunale Anforderung

Hier stehen Aspekte im Vordergrund, die hauptsächlich den einheimischen Radfahrer betreffen. Alltagsrouten haben neben ortsverbindendem Charakter auch die Aufgabe Amtswege darzustellen, wie z.B. Schulwege, Arbeitsweg bzw. Alltagsrouten verlaufen vielfach Straßen begleitend. Die generelle Trennung von touristischen und Alltagsrouten ist konstruktiv nicht immer möglich und wirtschaftlich. Neverin als Amtssitz und Schulstandort nimmt hier eine wichtige Position ein. Im Vordergrund steht hier die Sicherheit der Kinder und Jugendlichen.

Mit konventionellen Fahrrädern wird eine durchschnittliche Distanz von 6 km zurückgelegt (Arbeits- bzw. Schulweg). Durch die Nutzung von Elektrofahrrädern, die stark im Kommen sind und deren Absatz sich im Vergleich zwischen 2007 und 2017 verzehnfacht hat, verändern sich auch die Nutzerdistanzen auf bis zu 15 oder 20 km (DIFU 2016). Das bedeutet, dass mehr Fahrradverkehr entsteht, was sich wiederum auf die Fahrradinfrastruktur auswirkt.

Das Deutsche Institut für Urbanistik benennt Optimierungsvorschläge für Radverkehrsanlagen, begründet auf der höheren Fahrgeschwindigkeit von Elektrofahrrädern:

- „ausreichende Kurvenradien und Sichtbeziehungen an Knoten u. Einmündungen“
- „Überholmöglichkeiten für Fahrrad zu Fahrrad“
- „ebene Radwegeoberflächen“
- „diebstahlsichere Parkmöglichkeiten“
- „wettergeschützte Lademöglichkeiten“

3. Zielstellung und Herangehensweise

Bei der Weiterentwicklung und Fortschreibung des Radwegekonzeptes wurde die Zielsetzung verfolgt:

- Die Gemeinden im Amt Neverin in einem Netz zu verbinden



- Alltagsradverkehr, Freizeitradverkehr und Tourismus auf diesem Netz möglichst zu vereinen und die Grundlage dafür zu verbessern.
- bereits ausgewiesene Radwege in einer gemeinsamen Wegweisung zu verbinden und ein zu dichtes Netz zu entzerren.

Die immer größer werdende Zahl an Radwanderern, Sportlern und natürlich auch den Anwohnern verlangt nach einem sicheren und allen Bedürfnissen gerecht werdendes Wegenetz. Hier einen gesunden Kompromiss aus Straßen begleitenden Radwegen und touristischen Routen zu finden, soll Aufgabe dieses Radwegkonzeptes sein.

Für die Erfassung der Radwege wurden

- a) Ortsbesichtigungen durchgeführt, die Wege größtenteils abgefahren, aber auch vorhandenes Wissen Einheimischer genutzt.
- b) Ziel- und Quellgebiete anhand von aktuellem Kartenmaterial und Erfahrungen analysiert.
- c) alle Gemeinden des Amtsbereiches per Post angeschrieben mit der Bitte, auf vorbereitetem Kartenmaterial eigene Projektwünsche hinsichtlich möglicher Radwegtrassen zu äußern. Der gemeldete Bedarf an Radwegen wurde gesichtet und im Radwegkonzept integriert.

Bis auf die Gemeinde Sponholz kamen alle anderen Gemeinden der Bitte nach.

4. Konstruktive Aspekte

4.1. Entwurfsgrundlagen

Grundlage der Entwurfselemente für Radwege sind im Wesentlichen die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) unter der Berücksichtigung der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) und der Verwaltungsvorschrift –StVO 98, Fassung 22. 05. 2017. Radwege werden nach folgenden Funktionen unterschieden:

Radfahrstreifen:	- meist zwischen Fahrbahn und Gehweg
Straßen begleitender Radweg:	- außerhalb bebauter Gebiete mit Abstand zur Straße
Selbständige Radwege:	- ausschließlich für Radfahrer
Gemeinsamer Geh- und Radweg	- Benutzung durch Fußgänger und Radfahrer
Mischverkehr m. Kraftfahrzeugen:	- Mitbenutzung der Fahrbahn durch Radfahrer (wenn keine benutzungspflichtigen Radwege vorhanden sind)



Gemäß ERA 2010 sind mehrere Anlagentypen zulässig mit unterschiedlichen Breiten (nähere Ausführung dazu unter Punkt 4.3 – Querschnitt der Radwege). Unter lokalen Gesichtspunkten sind außerorts Anlagen als gemeinsamer Geh- und Radweg empfehlenswert, deren Regelmaß 2,50 m beträgt, um Überhol- und Begegnungsfälle zuzulassen und Fußgänger und Radfahrer gleichermaßen zu bedienen. Dabei ist ein Abstand zu den angrenzenden Verkehrsflächen von 1,75 m bei Landstraßen einzuhalten. Bedenken sollte man bei der vorgenannten Regelbreite auch die Unterhaltung der Anlage mit den dafür notwendigen Fahrzeugen, wie z. B. Mähmaschinen, Kehrmaschinen, Winterdienst usw.

Hinsichtlich der Trassierung sollten längere Steigungen vermieden werden, wobei nur in Einzelfällen Steigungen mit höheren %-Zahlen zugelassen sind. Eine Übersicht zeigt hier die Verhältnisse auf. Es ist zu beachten das bei starken Steigungen (max. 12 %) Asphaltfertiger Probleme bei der Einbringung des Belages bekommen. In diesem Fall ist die Kombination Asphalt / Pflasterbauweise sinnvoll.

Krümmungsradien und Querneigung spielen ebenfalls eine wichtige Rolle. Um Stürze zu vermeiden sind Radien 20m erforderlich oder sollten zumindest nicht unterschritten werden. Die Querneigung sollte wenigstens 2,5 % bis 3% betragen, um das Niederschlagswasser schnellstmöglich abzuleiten und den Selbstreinigungseffekt zu erhalten.

Steigung %	Max. Länge der Steigungsstrecke (m)
10	20
6	65
5	120
4	250
3	> 250

4.2. Vorschlag zum konstruktiven Aufbau

Die Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen (RStO 12) enthalten Empfehlungen für Bauweisen bei Rad- und Gehwegen. Dabei sind die Bauweisen und Schichtdicken so gewählt, dass ein Befahren mit Unterhaltungsfahrzeugen möglich ist. Das Befahren mit schweren Kraftfahrzeugen ist dabei aber nicht berücksichtigt.

Es sind nachfolgend genannten wesentlichen Befestigungsarten möglich:

- wassergebundene Bauweise
- Verbundpflaster, Betonplatten, Rasengittersteine
- Asphaltbauweise

Die einzelnen Vor und Nachteile dargestellt in einer Übersicht:

Ausbauart	Vorteile	Nachteile
Wassergebundene Bauweisen	umweltverträglich geringe Versieglung Kostengünstig bei der	Kostenintensiver hoher jährlicher Pflegeaufwand sehr empfindlich gegen



	Herstellung niedrigen Abflussbeiwert	missbräuchliche Benutzung (Reiter, KFZ) pflegebedürftige Bankette (Einwüchse) stark erosionsgefährdet Fahrkomfort gering
Verbundpflaster, Betonplatten, Rasengitter	geeignet zum Überbauen von Leitungen geringer Pflegeaufwand optisch ansprechend	Stoßkanten, Querrillen Hohe Herstellungskosten empfindlich gegen missbräuchliche Benutzung (Reiter, KFZ)
Asphalt	hoher Fahrkomfort hohe Akzeptanz geringer Unterhaltungsaufwand hoher Selbstreinigungseffekt optische Anpassung durch Farbeinbringung (Aufhellen, Absplitten usw.)	hoher Versiegelungsgrad Umweltverträglichkeit stark eingeschränkt hohe Herstellungskosten

Nach zahlreichen Befragungen in den Ämtern und den Landkreisen, gibt es eine eindeutige Tendenz zur Asphaltbauweise trotz der höheren Herstellungskosten. Grund hierfür ist der geringe Unterhaltungsaufwand und die hohe Akzeptanz durch den Radfahrer selbst.

4.3. Querschnittgestaltung der Radwege

Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und sicherheitstrennstreifen gemäß ERA , Ausgabe 2010

Anlagetyp	Breite der Radverkehrsanlage	Breite des Sicherheitstrennstreifens		
		zur Fahrbahn	zu Längspark- ständen	zu Schräg-/ Senkrechtpark- ständen
Schutzstreifen	Regelmaß 1,50 m Mindestmaß 1,25 m	-	Sicherheits- raum 0,25 – 0,50 m	0,75 m
Radfahrstreifen	Regelmaß (einschl. Markierung) 1,85 m	-	0,50 – 0,75 m	0,75 m



Einrichtungsradweg	Regelmaß (bei geringer Radverkehrsstärke)	2,00 m (1,60 m)	0,50 – 0,75 m (bei festen Einbauten bzw. hoher Verkehrs- dichte	0,75 m	1,10 m (Überhangstreifen kann darauf angerechnet werden)
beidseitiger Zweirichtungsradweg	Regelmaß (bei geringer Radverkehrsstärke)	2,50 m (2,00 m)			
einseitiger Zweirichtungsradweg	Regelmaß (bei geringer Radverkehrsstärke)	3,00 m (2,50 m)			
gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	abhängig von Fußgänger und Radverkehrsstärke	> = 2,50 m			
gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)	Regelmaß	2,50 m	1,75 m bei Landstraßen (Regelmaß)		

4.4. Kosten der einzelnen Bauweisen

- **Asphaltbauweise** (Radwege in der Regel 30 cm Gesamtoberbau)

Diese Bauweise wird in den letzten Jahren vorwiegend außerörtlich angewandt und ist in jedem Fall zu favorisieren.

Im Ergebnis der Ausschreibungsergebnisse aus dem Jahr 2018 für Radwege in Asphaltbauweise und einer Ausbaubreite entsprechend Regelmaß von 2,50 m belaufen sich die durchschnittlichen Bruttobaukosten auf rund 180.000,00 €/km. Zuzüglich der Baunebenkosten (ca. 15 %) ergeben sich Gesamtkosten von 207.000,00 €/km in Abhängigkeit von der Örtlichkeit. Besondere konstruktive Vorkehrungen, die im Ergebnis der Baugrunduntersuchung oder aus ökologischen Gründen notwendig werden, können einen weiteren Anstieg der vorgenannten Gesamtkosten bewirken.

- **Pflasterbauweise** (Radwege in der Regel 30 cm Gesamtoberbau)

Sie wird überwiegend in Ortslagen angewandt, um den dörflichen Charakter zu wahren. Auf der Grundlage der Durchschnittspreise aus dem Jahr 2018 betragen hierbei die Bruttobaukosten ca. 220.000,00 €/km. Zuzüglich der Baunebenkosten



(rd. 15 %) ergeben sich für die Pflasterbauweise einschl. Bordeinfassung Gesamtkosten in Höhe von rund 250.000,00 €/km.

Auf Grund der notwendigen Anpassung in den Seitenbereichen (Grundstückszufahrten, Nebenanlagen usw.) können die Kosten je nach örtlichen Verhältnissen auch über diesem Wert liegen.

▪ **Wassergebundene Decken** (sandgeschleimte Schotterdecke, 30 cm Oberbau)

Diese Bauweise wurde überwiegend in den 1990iger Jahren aus förderrechtlichen Gründen gewählt. Die durchschnittlichen Kosten mit einem kalkulierten Oberbau von 30 cm Gesamtdicke für Radwege betragen auf der Grundlage aktueller Mittelpreise aus 2018 rund 145.000,-- €/km ohne Bordeinfassung und 165.000,-- €/km mit Bordeinfassung. Hinzu kommt bei dieser Bauweise, dass jährlich steigende Unterhaltungskosten anfallen für mehrfache Profilierung des Weges, Materialergänzung (Verfüllung von entstandenen Unebenheiten) bis hin zum kompletten Neubau, entstanden durch missbräuchliche Nutzung z. B. Reitsportler sowie land- und forstwirtschaftliche Maschinen und Geräte. In der Aufsummierung von Herstellungs- und Unterhaltungskosten ist diese Bauweise die Teuerste. Daher sollte aus wirtschaftlicher Sicht der Einsatz wassergebundener Decken nur begrenzt Anwendung finden.

Anzumerken ist, dass die vorgenannten Kosten pro km sich durch den Einbau besonderer Anlagen, die auf Forderung der Umweltverbände zurückzuführen sind, wie z. B. in Waldbereichen der Einsatz von Wurzelschutzplatten, in Wiesentrassen der Einbau von Nagersperren (gegen Maulwurf etc.) oder Froschfangzäune usw. weiter erhöhen können.

4.5. Beleuchtung

Mit dem Ausbau von Radwegen wächst der Wunsch nach deren Beleuchtung. Eine allgemeine Straßenbeleuchtungspflicht besteht nicht; sie beschränkt sich vielmehr auf gefährliche Fahrbahnstrecken. Streckenabschnitte die durch Waldgebiete verlaufen, sollten generell beleuchtet werden, allein um ein Sicherheitsgefühl zu vermitteln. Bei einem Verzicht auf eine Beleuchtung obliegt der Gemeinde aus rechtlicher Sicht die Verkehrssicherungspflicht.

4.6. Ausschilderung und Unterhaltung von Radwegen

Bei der Gestaltung eines zusammenhängenden Radwegenetzes ist eine gut sichtbare, verständliche, logisch zusammenhängende und einheitliche Beschilderung durch Wegweiser



eine wesentliche Voraussetzung. Die Funktion der Wegweisung soll sein, den meist ortsunkundigen Radfahrer von verkehrsreichen Straßen wegzuführen und auf sichere Radwege zu lenken. Touristische Beschilderungen sollen den Radfahrer möglichst ohne weitere Hilfsmittel an sein Ziel führen. Die Situation der Beschilderung auf den vorhandenen Routen reicht von eher genügend bis gut und ist in den verschiedenen zuständigen Amtsbereichen materialseitig und gestalterisch sehr unterschiedlich. Ziel sollte eine einheitliche Beschilderung innerhalb des Landkreises MSE für die Radwege sein.

Fachliche Grundlage bilden die „Hinweise zur Beschilderung von Radverkehrsanlagen nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung“

Teils durch Vandalismus aber auch durch den „Zahn der Zeit“ beschädigte Beschilderung und Hinweistafeln sind keine optimale Einladung zum Radwandern. Die Ausschilderung in den touristisch erschlossenen Gebieten um den Tollensesee und auch im Bereich des Malliner Bachtals ist verständlich und gut organisiert.

Im Ganzen muss die regionale/überregionale Beschilderung separat und gesondert betrachtet werden und ist nicht Bestandteil des Radwegkonzeptes.

Grundsätzlich sind die Baulastträger der Rad- und Wanderwege auch in der Unterhaltungspflicht. Mit der Schaffung neuer Wege steigt gleichzeitig der Unterhaltungsaufwand. Diesem kann durch eine effektive und unterhaltungsarme Bauweise bereits bei der Planung begegnet werden. Noch effektiver ist die Nutzung bzw. die Unterhaltung der vorhandenen Wege. Einzig und allein dem Vandalismus ist nur mit Courage und Eigenverantwortung zu begegnen.

5. Bestandsaufnahme

5.1. Regionaler Bestand im Amtsbereich Neverin

Die geografische Struktur des Amtsbereiches Neverin ist geprägt durch eine weitläufige territoriale Ausdehnung und dünner Besiedlungsstruktur sowie Zerteilung durch die Stadt Neubrandenburg. Die NO-SW-Ausdehnung beträgt über 30 km und die O-W-Ausdehnung ca. 25 km. Hieraus resultiert eine sehr unterschiedliche Anordnung an vorhandenen und bereits ausgebauten Rad- und Wanderwegen sowie landwirtschaftlich genutzten Wegen. Vergleicht man die Lage zu touristisch erschlossenen Gebieten wie dem Tollensesee, hebt sich hier eine wesentliche höhere Dichte an Wegen heraus als beispielsweise im Bereich Brunn oder Biseritz. Der Bestand an vorhandenen Rad- und Wanderwegen sowie der Bedarf wird durch eine Übersichtstabelle dargestellt, welche gleichzeitig die derzeitigen Kapazitäten aufzeigt. (siehe Unterlage 2 „Bestandsanalyse“)



Im Amtsbereich ist die Zahl der eigenständigen bzw. Straßen begleitenden Radwege begrenzt:

Gemeinde	Strecke	Kategorie/Baulast-träger	Befestigungsart/Zustand
Brunn	Brunn – Rossow (Teilstück L28 bis Krzg. MSE 73)	L 28 (SBA), Straßen begl.RW	Asphalt/gut
Chemnitz	Chemnitz – Weitin-NB	B 104 (SBA) Straßen begl.RW	Asphalt/gut
Neverin	Neverin – Rossow Neverin – Glocksinn Neverin – Ihlenfeld- NB	MSE 73 (Lkrs.) MSE 72 (Lkrs.) MSE 73 (Lkrs.) alle Straßen begl. RW	Asphalt/gut Asphalt/gut Asphalt/gut
Woggersin	Woggersin – NB Teilstück: Woggersin bis Krzg. MSE 73 nach Zirzow Woggersin – NB	L 27 (SBA) Straßen begl.RW Eigenständ. RW durch Tollense- wiesen (Gemeinde/Stadt)	Asphalt/gut Wassergeb./Asphalt befriedigend
Wulkenzin	Wulkenzin – Ri. NB Wulkenzin – Ri Penzlin (Alter Bahndamm)	B 192 (SBA) Straßen begl.RW Eigenständiger Radweg (Gemeinde)	Asphalt/gut Asphalt/gut



Radweg: Nbg. – Neverin



Radweg: Neverin - Rossow



Radweg: Nbg. – Woggersin



Radweg: Nbg. – Woggersin



Radweg: Nbg. – Wulkenzin



Radweg: Wulkenzin – Mallin

Diese Wege als Bestandteil des Radwegenetzes tragen wesentlich zur Absicherung der Alltagsrouten zu den o.g. Schul- bzw. Arbeitsstandorten bei. Da der Amtsbereich überwiegend von einer ländlichen Struktur geprägt ist, deren Bevölkerungsdichte als gering eingeschätzt werden kann und die demografische Tendenz als abnehmend einzustufen ist, kann und muss auf das bereits gut ausgebaute Straßen- und ländliche Wegenetz zurückgegriffen werden.

Bestandteile des vorhandenen Netzes sind die bereits ausgewiesenen Rad- und Wanderwege wie z.B. der E9a bei Beseritz, der Mecklenburgische Seen-Radweg, der Radweg Neubrandenburg -Tollensetal und der Tollense-Radrundweg. Ein wesentlicher Bestandteil des vorhandenen Radwegenetzes ist die thematische Eiszeitroute. Die aus Richtung Altentreptow kommende und durch Neubrandenburg verlaufende Route, durchzieht im Amt Nevern den Bereich bei Woggersin, Warlin in Richtung Rühlow und verläuft amtsübergreifend bis zum Galenbecker See. Ein weiterer Abschnitt der Eiszeitroute verläuft in der Nähe des Tollensesees. Die insgesamt 666 km lange Gesamtstrecke der Eiszeitroute bietet auch im Amtsbereich Nevern Interessantes zur eiszeitlichen Geschichte.

Einzelne Abschnitte dieser Trasse sind als Radweg unzumutbar, z. B. die Strecke zwischen Buchort und Gatscheck am Tollensesee. Hier befindet sich eine von Neuendorf kommende,



mit Natursteinpflaster befestigte Gemeindestraße in einem äußerst schlechtem Zustand, die nicht nur von den Campern auf dem Zeltplatz genutzt wird, sondern auch von der Forstwirtschaft mit schweren Maschinen und Geräten. Für die Radfahrer bleibt nur ein Ausweichen auf den schmalen unbefestigten Seitenbereich der Straße. Eine Separierung beider Wege oder ein Ausbau der Verkehrsfläche in Asphaltbauweise unter Berücksichtigung der forstwirtschaftlichen Schwertransporte wäre hier für diesen Abschnitt ein Kompromiss.

Diese auch international bekannten und in einschlägigem Kartenmaterial aufgeführten Wege sind überwiegend nur mit einer wassergebundenen Decke stabilisiert. Hier zeigt sich der unterschiedliche Unterhaltungsaufwand auf, den diese Wege erfordern. Regelmäßiges Befahren hält die Wege von Einwuchs frei und auch das Lichtraumprofil bleibt weitestgehend erhalten. Bleiben die intensive Nutzung und Wartung von Radwegen aus, führt dies zu Einwüchsen gerade aus den Randbereichen. das Lichtraumprofil verkleinert sich durch Ast- und Straucheinwüchse. Der hieraus resultierende Unterhaltungsaufwand der sich bei fehlender Pflege eher exponentiell als geradlinig erhöht, ist im Nachhinein nur mit sehr hohen finanziellen Kosten verbunden und kann bei auftretender missbräuchlicher Verwendung (Reitsport, land- und forstwirtschaftlicher Betrieb) bis zum Neubau führen. An dieser Stelle sei der „Weg an der Hecke“ bei Wulkenzin und ganz besonders der Mecklenburgische Seen-Radrundweg (SEEN) in der Datzeniederung zwischen Friedland und Neubrandenburg erwähnt, der selbst als Wanderweg sehr unterhaltungsaufwendig ist.

5.2. Regionaler Bedarf im Amtsbereich Neverin

Hauptaugenmerk muss auf den Schulstandort Neverin gelegt werden, der ein sternförmiges Einzugsgebiet hat. Beeinflusst werden vor allem die Alltagsrouten in Richtung Neverin. Durch die Fertigstellung der Autobahn A 20 und deren Zubringer bei Brunn und Warlin ergeben sich dringende Erfordernisse Straßen begleitende Radwege anzulegen, da sich eine Verlagerung der Verkehrsdichte auf die Zubringerstraßen ergeben hat. An der MSE 73 von Neubrandenburg über Neverin bis hin zur Autobahnbrücke bei Rossow wurde zwischenzeitlich bereits ein straßenbegleitender Radweg angelegt. Hier wird die Ergänzung des Teilstückes ab Autobahnbrücke bis zur Kreuzung mit der L 28 in Richtung Brunn als dringend notwendig erachtet. Ein weiterer Radweg wurde durch das Straßenbauamt Neustrelitz an der Bundesstraße B 104 vom Ortsausgang Nbg. bis zum Ortseingang Chemnitz fertiggestellt. Hier fehlt die Weiterführung auf rund 200 m an der B 104 im Ort Chemnitz selbst. Auch an der B 192 besteht jetzt eine durchgängige Radwegverbindung bis nach Penzlin. Ab Neubrandenburg bis zum Ortseingang Wulkenzin benutzt der Radfahrer den Straßen begleitenden Radweg und wird dann über die Bundesstraße und die Mühlenstraße als Gemeindestr. auf einen separaten Radweg in Richtung Penzlin geleitet.



An der B 104 von Sponholz nach Pragsdorf ist ebenfalls ein Straßen begleitender Radweg gebaut fertiggestellt worden, dessen Weiterführung über Cölpin in Richtung Woldegk bereits in der Vorbereitung befindet.

Notwendig und von den anliegenden Gemeinden sehr gewünscht sind nachfolgend genannte Straßen begleitende Radwege:

Gemeinde	Strecke	Kategorie/Baulast	Länge
Beseritz	Beseritz – Dishley (bis Gemeindegrenze)	MSE 119 (Lkrs.)	2,30 km
Brunn	Brunn–Dahlen–Salow (weiter bis Friedland)	L 28 (SBA)	rd. 11,00 km
	Dahlen – Beseritz	MSE 119 (Lkrs.)	2,50 km
	Brunn – Rossow (Teil- strecke ab Krzg. L28/MSE 73 bis Autobahnbrücke	MSE 73 (Lkrs.)	1,50 km
Blankenhof	OD Chemnitz	B 104 (SBA)	0,20 km
	Gevezin – Passentin (Richt. Penzlin – Tollenseesee)	Ländl. Weg	2,20 km
	Chemnitz - Pinnow	Ländl. Weg unb.	2,70 km
Neddemin	Neddemin - Podewall	L 35 (SBA)	3,40 km
	Neddemin - Brunn	L 28 (SBA)	7,00 km
Neuenkirchen	Neuenkirchen- Glocksins	MSE 72 (Lkrs.)	1,60 km
	Neuenkirchen- Ihlenfeld	MSE 74 (Lkrs.)	2,20 km
	Ihlenfeld - Glocksins	LW	2,50 km
Neverin	Neverin – Richtung Hohenmin (Netzlücke „TOLL“)	MSE 72 (Lkrs.)	2,30 Km
Sponholz	NB-Abzw. Sponholz	B 109 (SBA)	6,0 km
	Abzw.Sponholz - Warlin	B 197 (SBA)	
Staven	Staven – Rossow	MSE 73 (Lkrs.)	2,40 km
Trollenhagen	Trollenhagen – L 35	MSE 71 (Lkrs.)	2,30 km
	NB – Abzw. Trollenhg.- Podewall	L 35 (SBA)	4,40 km
	Trollenhagen – Buchhof	MSE 71 (Lkrs.)	2,70 km
Woggersin	OD Woggersin		0,80 km
Wulkenzin	Wulkenzin – Weitin	L 27 (SBA)	3,00 km



--	--	--	--

- Landesstraße 35 vom Oberzentrum Neubrandenburg an den Abzweigen Trollenhagen und Podewall vorbei bis nach Neddemin und über die Amtsgrenze hinaus weiterführend bis Altentreptow;
- Landesstraße 28 Neddemin – Ganzkow – Brunn – Dahlen in Richtung Friedland
- B 104 von Neubrandenburg bis Abzweig Sponholz und weiter B 197 über Warlin bis nach Gliencke

Vor allem wird die Netzstruktur durch vorhandene und größtenteils noch notwendige Straßenbegleitende Radwege geprägt, deren Baulastträger das Straßenbauamt Neustrelitz bzw. der Landkreis Mecklenburg-Strelitz sind. Hieraus ergeben sich für den Amtsbereich wichtige Netzverbindungsrouen, die gleichzeitig den Amtsbereich finanziell entlasten. Auch wird der Bedarf bestimmt durch die in den folgenden Punkten beschriebenen Abstimmungen mit den Nachbarämtern und dem Straßenbauamt. Im Lageplan sind die wichtigsten übergreifenden Wege dargestellt, um die verbindende Funktion anzudeuten.



Strecke: Nbg. – Sponholz



Strecke: Rossow - Brunn



Strecke: Dahlen – Salow



Strecke: Zirzow – L 27



Strecke: Nbg. – Neddemin

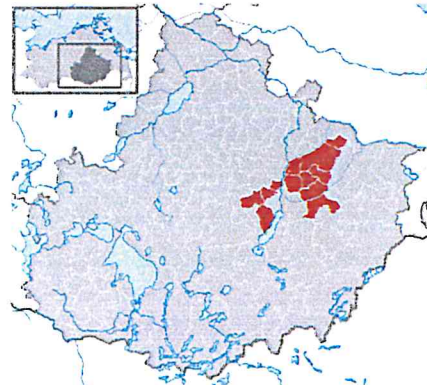
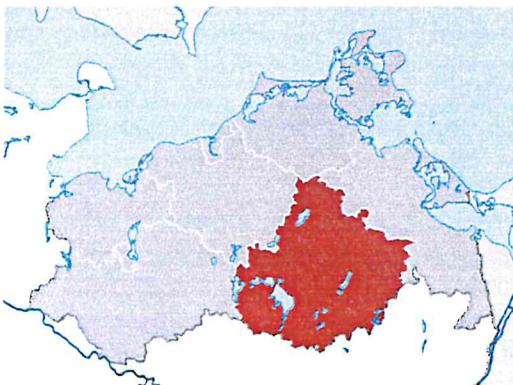
5.3. Überregionale Betrachtung

5.3.1. Betrachtung angrenzender Amtsbereiche

Der Amtsbereich Neverin wird von folgenden Amtsbereichen begrenzt:

Nördlich:	Amt Treptower Tollensewinkel	Sitz:	Burow
Nord-Östlich:	Amt Friedland	Sitz:	Friedland
Süd-Östlich:	Amt Stargarder Land	Sitz:	Burg Stargard
Süd-Westlich:	Amt Penzliner Land	Sitz:	Penzlin
Zentral.	Stadt Neubrandenburg	Sitz:	Neubrandenburg

Landkreis Mecklenburgische Seenplatte



Im Landkreis Mecklenburgische Seenplatte bildet Neubrandenburg das Oberzentrum und die leinstädte Waren, Neustrelitz und Demmin die Mittelzentren. Die Fortführung an amtsübergreifenden Radwegen beschränkt sich auf folgende:

1. Waldweg von Chemnitz nach Pinnow



2. Tollenseradrundweg als Gesamteinheit von den Ämtern Neverin, Neubrandenburg und Penzlin
3. ländlicher Weg von Brunn nach Grischow
4. Straßen begleitender Radweg von Dahlen nach Salow
5. Staven - Bassow
6. Woggersin – Kalübbe

5.3.2. Standpunkt des SBA zu Straßen begleitenden Radwegen an Bundes- und Landesstraßen

Zu dieser Problematik wurde das Straßenbauamt Neustrelitz schriftlich um eine Stellungnahme gebeten.

Der Amtsbereich wird von folgenden Bundes- und Landesstraßen gequert, welche in Rechtsträgerschaft des SBA Neustrelitz liegen:

1.	B 197 Nbdg. Warlin (Friedland)	rd. 6,00	Km
2.	B 104 Nbdg. – Sponholz	rd. 3,00	Km
3.	L 35 Nbdg. – Neddemin	rd. 8,00	Km
4.	L 28 Neddemin-Brunn-Dahlen	rd. 12,00	Km
5.	L 27 Wulkenzin - Weitin	<u>rd. 3,00</u>	<u>km</u>
	Summe	Rd. 32,00	Km

Für den Amtsbereich Neverin sind beim Straßenbauamt Neustrelitz derzeit nur die zwei nachfolgend genannten Trassen in der Planung:

- B 104 – Neubrandenburg – Sponholz
- B 197 – Ortslage Warlin

Hinsichtlich der zeitlichen Einordnung für den Bau der genannten Radwege wurde keine abschließende Aussage getroffen.

5.3.3. Standpunkt des Lkrs. MSE zu Straßen begleitenden Radwegen an Kreisstraßen

Stellvertretend für den Landkreis MSE wurde die Wirtschaftsförderung Mecklenburgische Seenplatte GmbH bereits zweifach um Stellungnahme zu Straßen begleitenden Radwegen an Kreisstraßen gebeten, die den Amtsbereich Neverin betreffen. Bisher liegen noch keine grundlegenden Aussagen dazu von der Wirtschaftsförderung vor.



6. Konzept für ein Radwegenetz für den Amtsbereich Neverin

Betrachtet man den Amtsbereich als komplexe Einheit zeigen sich wesentliche Merkmale, die bei der Bewertung und der Planung eines geschlossenen Radwegenetzes Berücksichtigung finden müssen. (siehe Unterlage 5 - Lageplan)

Es befindet sich derzeit nur noch der Schulstandort Neverin im Amtsbereich. Der 2. Schulstandort ist Neubrandenburg. Für beide muss ein sicherer Schulweg für die Nutzer, d.h. eine sichere Alltagsroute, angeboten werden.

Die Autobahn A 20 teilt den oberen Bereich des Amtes und damit auch vorhandene Wege und Gebiete.

Ein zusammenhängendes Netz fehlt, so dass bestehende Einzelanlagen in ihrer Wirkung eingeschränkt sind.

Die Region ist strukturschwach und dünn besiedelt, so dass lokale Partnerschaften und regionale Identitäten gestärkt werden müssen.

In der Erstellung des Konzeptes und dem dazugehörigen Übersichtslageplan wird dies deutlich gemacht und findet in der Bestandsanalyse und Streckenführung Berücksichtigung. Da sich der Amtsbereich im ländlichen Raum befindet, ist die Grundlage für das Radwegenetz die Festlegung von Quelle und Zielen, die im Wesentlichen die Hauptverbindungen darstellen werden. Unter dem Aspekt des Freizeitverkehrs, werden vorhandene und ausgebaute Wege eingebunden und in der Bestandsanalyse mit der entsprechenden Beschaffenheit und sich hieraus ableitenden Maßnahmen verknüpft (Unterhaltung).

Ausgehend vom Bestand, den Anregungen der Gemeinden und planerischer Erfordernisse ergibt sich eine Netzstruktur, die eine geschlossene Einheit bildet und die wichtigsten Ziele des Amtsbereiches zusammenfasst. Ein weiterer Ansatzpunkt bei der Erstellung der Netzstruktur ist die Tatsache, dass der Amtsbereich über ein bereits gut ausgebautes ländliches Wegenetz verfügt. Grundsätzlich dürfen Radfahrer in Deutschland die land- und forstwirtschaftlichen Radwege nutzen (Betretungsrecht). Für die Radverkehrsnetze sind aber nur Wege geeignet, die einen festen Belag haben oder von der Land- und Forstwirtschaft nicht intensiv genutzt werden.

Hier gilt es zu überlegen, ob Wege wie z.B. der „Schwarze Weg“ von Woggersin nach Kalübe Ausbau befestigt werden sollten und als Kombination aus Ländlichen Wegebau mit anschließender Reitfunktion im verbreiterten Wegeseitengraben hergestellt werden könnte. Dieser Weg würde eine Netzergänzungsroute zum Amt Treptower Tollensewinkel herstellen. Attraktionen, wie das Indianermuseum in Gevezin, sind für Touristen ebenfalls interessant. Auch für touristische Stationen, wie der Schiffsanleger in Alt Rehse, sind Straßen begleitende Radwege im Bereich des Tollensesees wichtig. Damit könnte in der Kombination Schifffahrt/Radfahren für Touristen die Umgebung noch Attraktivität gewinnen.

Wichtig ist es auch amtsübergreifende Verbindungen zu schaffen, z. B. durch den Bau eines Radweges von Brunn (Amtsbereich Neverin) nach Grischow (Amt Treptower Tollensewinkel),



denn damit wird der Anschluss an den überregionalen Wanderweg E9A hergestellt, der vom Schweriner See kommend über die Mecklenburger Schweiz, die Städte Stavenhagen, Altentreptow, Friedland, Torgelow bis zum Naturpark Stettiner an der polnischen Grenze den Touristen die schöne Landschaft und die Sehenswürdigkeiten von Mecklenburg-Vorpommern erschließt.

Der Heckenweg ausgehend von Wulkenzin in Richtung Tollensesee wird derzeit als Nordic-Walking-Strecke benutzt und von den Mitgliedern der Sportgruppe gepflegt. Ein Ausbau als Radweg bzw. dessen Nutzung wird derzeit nicht angestrebt.

Eine Weiterführung des Wanderweges am Malliner Bachtal bedeutet eine Trassenführung durch ein Landschaftsschutzgebiet, was zwangsläufig mit enormen Auflagen durch die Naturschutzverbände verbunden ist. Als Alternative ist hier eine Befestigung mit einer wartungsintensiven wassergebundene Decke zu nennen.

Der Ort Zirzow selbst fungiert in der Konzeption als Quelle des Radverkehrs und bindet das Einzugsgebiet mit Zirzow Ausbau, Zirzow Mühle, Zirzow Woggersiner Straße. Ein Lückenschluss wäre hier die aufgeführte Verbindung von Zirzow über die MST 65 bis zum Radweg an der L 27 mit der Konsequenz, das von Neubrandenburg aus der Radweg an der L 27 weitergeführt wird.

6.1. Kapazitätsermittlung für den Amtsbereich

Die Gesamtkapazitäten sind aus der Unterlage 2 ersichtlich.

Die insgesamt als erforderlich eingestuften 65,7 km Radwege gliedern sich wie folgt:

- | | |
|---|------------|
| - Kostenträger SBA Neustrelitz(Bundes- u. Landesstraßen): | rund 36 km |
| - Kostenträger Landkreis MSE (Kreisstraßen): | rund 22 km |
| - Kostenträger StALU MS) (ländlicher Wegebau): | rund 7 km |
| - Kostenträger Gemeinde über Amt Neverin: | rund 1 Km |

6.2. Kosten

Ausgehend von Punkt 4.4., wo die Kosten der unterschiedlichen Bauweisen aufgeführt wurden, favorisiert der Planer die Asphaltbauweise. Als grobe Orientierung sind hier Bruttobaukosten in Höhe von rund 180 T€/km bei einer Ausbaubreite von 2,50 m aktuell definiert (Durchschnittswerte aus 2018).

Auf eine Kostenermittlung wird beim Radwegkonzept verzichtet, da die weiteren Kostenkomponenten, wie Grunderwerb, Baugrund und Vermessung sowie andere Besonderheiten etc. bei jeder Radwegstrecke unterschiedlich sind. Das würde den Rahmen eines Konzeptes übersteigen.



6.3. Diskussion und Prioritätenliste

Die Radwege im Amtsbereich weisen bezüglich des Vorhandenseins bzw. hinsichtlich des baulichen Zustandes, große Defizite auf. Es gibt Streckenabschnitte, die teilweise schwer befahrbar sind.

Noch zu viele Strecken führen auf öffentlichen Straßen ohne begleitenden Radweg.

Es besteht das Erfordernis, die Durchgängigkeit und die gefahrlose Benutzung, insbesondere der Radfernwege, zu gewährleisten.

Des Weiteren sind Radwege zu realisieren, wo ein besonders hohes Gefahrenpotential vorhanden ist (Bundes- und Landesstraßen, Autobahnzubringer).

Die Bewertung einer Rangfolge in Unterlage 3 erfolgt nach 3 hauptsächlichen Kriterien:

- a) **Verkehrssicherheit** mit den Teilkriterien
 - Unfallrisiko/Konfliktpunkte
 - Führung Radfahrer – Fahrbahn oder eigene Anlage
 - Sicherheitsrelevante Querungen
- b) **Einordnung im Netz** mit Erfordernis Radweg mit den Teilkriterien
 - Funktion (Schulstandort, Alltagsroute/Ortsverbindung, touristische Erschließung)
 - Netzlücke
- c) **Entwurfstechnische Beurteilung/Qualität** mit den Teilkriterien
 - Orientierung
 - Sichtfelder (Kurven/Gefällestrecken)
 - Fahrkomfort (Ausbauzustand, Neigung)

Die Bepunktung der einzelnen Teilkriterien erfolgt jeweils mit max. 5 Punkten:

5 Punkte – sehr hoher Bedarf

4 Punkte – hoher Bedarf

3 Punkte – mittlerer Bedarf

2 Punkte – geringer Bedarf

1 Punkt – sehr geringer Bedarf

Maximal können pro Trasse 40 Punkte erreicht werden, die dann 100 % darstellen.

Gemäß der erreichten Punktzahl ergibt sich dann die Priorität/angestrebte Realisierung wie folgt:

- | | |
|-------------------------------|------------------------------------|
| - kurzfristig (≤ 70 %), | Realisierungszeitraum 1 – 5 Jahre |
| - mittelfristig (< 60 %), | Realisierungszeitraum 5 – 10 Jahre |
| - langfristig (≤ 50 %), | Realisierungszeitraum > 10 Jahre |

Daraus abgeleitet ergeben sich gemäß der Bedarfsanalyse (Unterlage 3) Rangfolgen:

- **Rangliste A: kurzfristige Realisierung (1-5 Jahre) Begründung**





- | | |
|--|--|
| 1. Rossow – Brunn | Lückenschluss an der MSE 73
ab Brücke A 20 bis Krzg. MSE 73/L28 |
| 2. OD Chemnitz | Anschluss RW B 104 Nbg. – OE Chemnitz |
| 3. Nbg. – Podewall – Neddemin
(Weiterführung bis Altentreptow) | stark befahrene Landesstr. 35 (8407 Kfz/24h) |
| 4. Nbg. – Abzw. Sponholz – Warlin
(mögliche Weiterführung Sadelkow bis Friedland) | stark befahrene B 104/197 (10230 Kfz/24h) |
| 5. Neverin – Ri. Hohenmin | Netzlücke „Toll“ |
| 6. Trollenhagen-Buchhof-Hohenmin | Netzlücke |

• **Rangliste B: mittelfristige Realisierung (5 – 10 Jahre)**

Begründung

- | | |
|---|---|
| 7. Neddemin-Brunn-Dahlen
(perspektivisch Weiterführung Dahlen-Salow-Friedland) | Str.begleitender RW an der L 28 |
| 8. Dahlen – Baseritz (MSE 119) | Nordost-Verbindung z. Amt Friedland Land |
| 9. Trollenhagen – L 35 (MSE 71) | Anschluss an RW entlang der L 35 |
| 10. Wulkenzin – Weitin (L 27) | Anschluss an RW B104 Ri. NB u. Ri. Chemnitz |
| 11. Brunn Grischow | Nord-Südverbindung zum LK Demmin |
| 12. Neddemin - Gr. Teetzleben | Ost-Westverbindung |
| 13. Tollenseradrundweg | Bereich Gatscheck Kopfsteinpflaster, Plattenweg bei Altmeiershof (Unfallgefahr) |
| 14. MST 65 | Weiterführung zum Radweg an der L 27 |
| 15. Chemnitz Pinnow | Amtsübergreifende Verbindung |

• **Rangliste C: langfristige Realisierung (> 10 Jahre)**

- | | |
|---|---|
| 1. Baseritz – Dyshley | Amtsübergreifende Verbindung |
| 2. Gevezin – Passentin
(Ri. Penzlin – Tollensesee) | Amtsübergreifende Verbindung |
| 3. Chemnitz – Pinnow | Amtsübergreifende Verbindung |
| 4. Neuenkirchen – Glocksinn (MSE 72) | Anschluss an vorh. RW-Netz Ri. Neverin |
| 5. Neuenkirchen – Ihlenfeld (MSE 74) | Anschl. an vorh. RW-Netz Ri. Neverin/NB |
| 6. Staven – Rossow (MSE73) | Anschluss an vorh. RW-Netz Ri. Neverin |
| 7. Zirzow – L 27 | Anschluss an vorh. RW-Netz Ri. NB |

Der Neubau von Radwegen an Bundes- und Landesstraßen obliegt dem SBA und ist in der Prioritätenliste vom Amt nur wenig beeinflussbar.

Aus Sicht des Planers werden an Bundes- und Landesstraßen folgende Prioritäten gesetzt:



1. B 104/197 - Warlin - Sponholz – NB (OT Küssow) Autobahnzubringer
(mit Weiterführung Sadelkow – Friedland)
In Planung sind: B 104 NB – Sponholz
B 197 Ortslage Warlin
2. L 35 - Neddemin - Neubrandenburg Autobahnzubringer
(mit Weiterführung Neddemin – Altentreptow)
3. B 104 OD Chemnitz

Fazit:

Die Wichtigkeit der Alltagsrouten (Schulweg, Arbeitsweg) sind bereits in mehreren Diskussionen im Amt angesprochen worden und stehen an erster Stelle.

Die Rangliste B ergibt sich aus Sicht des Planers hinsichtlich der Bedeutung der amts-übergreifenden und touristischen Routen. Hiermit sollen gerade die Nord-Süd und die Ost-West Verbindung hergestellt werden. Die übrigen Wege der Rangliste C sind teilweise Wünsche aus den Abstimmungsrunden mit den Gemeinden und stellen Verbindungen zu Sehenswürdigkeiten als auch Lückenschlüsse dar. Von der Bedeutung sind sie in einer langfristigen Planung zu berücksichtigen. Abschließend kann festgestellt werden, dass die Errichtung von Rad- und Wanderwegen in dieser Region sicherlich eine notwendige Maßnahme zur Sicherung der Alltagsrouten darstellt. Gleichzeitig muss der Kompromiss eingegangen werden, Radwege in Verbindung mit dem ländlichen Wegebau zu kombinieren bzw. ausgebaute ländliche Wege mehr zu nutzen. Der Wunsch nach einem dichten und gut ausgebauten Netz darf nicht dazu führen, jeden Pfad zu asphaltieren, zumal finanzielle Grenzen gesteckt sind.

Aufgestellt:

Neubrandenburg, März 2019

i. A. Khalil

UWT GmbH