

The logo for IGS, consisting of the letters 'IGS' in a bold, blue, sans-serif font.

INGENIEURGESELLSCHAFT
STOLZ mbH

Dezember 2023

A vertical blue bar on the left side of the title.

TRASSEN OPTIMIERUNG IM LANDKREIS ROSTOCK

Bericht

Projekt 22N056

Trassenoptimierung und Bestandserfassung von Radfernwegen und Radrundwegen im Landkreis Rostock

Erstellt im Auftrag des

Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern (TMV) e.V.

Konrad-Zuse-Straße 2
18057 Rostock

Bearbeitung

Uli Dürhager
Katrin Galka
Andrea Tiffe

Projektdaten

Laufzeit: DEZ 2022 – DEZ 2023
Stand: 29.12.2023

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
1.1	Ausgangslage und Hintergrund	1
1.2	Untersuchungsgebiet	2
1.3	Das Trassenänderungsverfahren in Mecklenburg-Vorpommern	3
1.4	Fachbeirat	4
2	Bestandserfassungen.....	6
2.1	Methodik der Bestandserfassungen.....	6
2.2	Regelwerke.....	7
2.3	Datenblätter zum IST-Zustand der Radrouten und den Maßnahmenableitungen.....	8
3	Bewertung der bestehenden Trassenführungen der zwei Radfernwege und elf Radrundwege im Landkreis Rostock.....	11
3.1	Vorgehensweise bei der Bewertung der Radrouten.....	11
3.2	Trassenoptimierungen	12
3.3	Radfernweg Berlin – Kopenhagen.....	16
3.4	Änderungen im touristischen Wegenetz	17
4	Beteiligungsverfahren	18
4.1	Methodik und Umsetzung.....	18
4.1.1	Auftaktveranstaltungen und Beteiligungsprozess	19
4.1.2	Conceptboard (CB).....	19
4.1.3	Fragebogen.....	21
4.2	Auswertung der Stellungnahmen.....	21
5	Ergebnisse der Beteiligung	23
5.1	Teilraum 1+2.....	23
5.1.1	Erste Stellungnahme (04.09. bis 22.09.2023).....	25
5.1.2	Zweite Stellungnahme (16.10. bis 03.11.2023)	28
5.1.3	Trassenfestlegung für Teilraum 1+2.....	30
5.1.4	Ostseeküsten-Radweg.....	32

5.1.5	Westlicher Backstein-Rundweg.....	33
5.1.6	Östlicher Backstein-Rundweg.....	34
5.2	Teilraum 3+4.....	35
5.2.1	Erste Stellungnahme (25.09. bis 13.10.2023).....	36
5.2.2	Zweite Stellungnahme (06.11. bis 24.11.2023).....	37
5.2.3	Trassenfestlegung für Teilraum 3+4.....	38
5.2.4	Residenzstädte-Rundweg.....	39
5.2.5	Schlösser-Rundweg.....	40
6	Handlungsempfehlung für die Radverkehrsführung im Mischverkehr außerorts.....	41
6.1	Einordnung in die RAL 2012.....	41
6.2	Einordnung in die RPS 2009.....	43
6.3	Einordnung in die StVO.....	45
6.4	Empfehlungen für Straßen der EKL 4, auf denen touristische Radrouten im Mischverkehr geführt werden.....	46
7	Allgemeine Hinweise zur Entwicklung und zum Betreiben von touristischen Radwegen.....	49
7.1	Idealtypisches Qualitätsmanagementsystem.....	49
7.2	Zentrale Koordinierung und Aufgaben für Infrastruktur und Marketing.....	49
7.3	Kooperationsvereinbarung.....	51
7.4	Empfehlungen für die Vermarktung.....	52
7.5	Einführung der neuen Trassenführungen.....	53
8	Zusammenfassung und Ausblick.....	56
	Abbildungsverzeichnis.....	59
	Tabellenverzeichnis.....	61
	Anlage	

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage und Hintergrund

Die Radfernwege und Radrundwege Mecklenburg-Vorpommerns und im Landkreis Rostock sowie in der Universitäts- und Hansestadt Rostock wurden zum Teil vor weit mehr als 20 Jahren ins Leben gerufen und entsprechen teilweise nicht mehr dem heutigem Qualitätsstandard. So ist es sinnvoll, diese 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 Koordination und Vermarktung der Radrouten. Das Ergebnis ist die Schärfung des fahrradtouristischen Angebotes hinsichtlich der Streckenlänge, Routenführung und Attraktivität des touristischen Routenthemas für verschiedene Zielgruppen mit dem Ziel der Qualitätssteigerung der Radfernwege und Radrundwege.

Der Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern (TMV e.V.) verfolgt das langfristige Ziel, ein landesweites touristisches Radwegenetz zu entwickeln. Für den Landkreis Mecklenburgische Seenplatte und die Region des Planungsverbandes Westmecklenburg wurden seit 2020 bzw. 2021 bereits Trassenoptimierungsverfahren durchgeführt. Mit dem Projekt „Trassenoptimierung und Bestandserfassung von Radfernwegen und Radrundwegen im Landkreis Rostock, bzw. in der Region des Verbandes Mecklenburgischer Ostseebäder e.V.“ wird hierzu eine weitere Teilaufgabe erbracht.

Um eine konsistente vollständige Datengrundlage verwenden zu können, wurden vor Ort auf den Radwegen Bestandserfassungen durchgeführt. Auf der Grundlage der Bestandsanalyse wurden umfangreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur abgeleitet und konkrete Handlungsempfehlungen zu baulichen Verbesserungen erarbeitet. Diese Ergebnisse wurden in Datenblätter übertragen und dienten als Basis für die darauf folgenden Trassenoptimierungen. Als Grundlage für die datentechnische Herangehensweise dienten festgelegte Ausbaustandards.

Die Maßnahmenableitung für eine allgemeine nachhaltige Angebotsplanung für den Radverkehr erfolgte analog der „Hinweise zur Weiterentwicklung touristischer Radrouten“ (08/2022) des TMV. Mit dem Trassenoptimierungsverfahren in der Hanse- und Universitätsstadt sowie im Landkreis Rostock, bzw. in der Region des Verbandes Mecklenburgischer Ostseebäder e.V. findet das

Hinweispapier zur Weiterentwicklung touristischer Radrouten in Mecklenburg-Vorpommern nun in enger Kooperation mit dem Landkreis Rostock sowie der Hanse- und Universitätsstadt Rostock in einer weiteren radtouristischen Destination Anwendung.

1.2 Untersuchungsgebiet

Gegenstand der vorliegenden Untersuchung waren die insgesamt 13 Radfernwege und Radrundwege, die ganz oder abschnittsweise durch den Landkreis Rostock verlaufen.

Betrachtet wurden folgende zwei Radfernwege:

- Ostseeküsten-Radweg
- Radweg Hamburg – Rügen

und die nachfolgenden 11 überregionalen Radrundwege:

- Westlicher Backstein-Rundweg
- Residenzstädte-Rundweg
- Warnowtal-Rundweg
- Mecklenburgischer Seen-Rundweg
- Eiszeit-Route (Radrundweg)
- Gutshaus-Rundweg
- Herrenhaus-Rundweg
- Östlicher Backstein-Rundweg
- Recknitztal-Rundweg
- Schlösser-Rundweg
- Trebetal-Rundweg

Als Grundlage für das Trassenoptimierungsverfahren wurde auf dem gesamten Wegenetz eine Bestandserfassung mit dem Fahrrad durchgeführt (vgl. **Kapitel 0**). Das erhobene Wegenetz mit allen aufgeführten Radrouten ist auf nachfolgender Karte dargestellt (vgl. **Bild 1**).

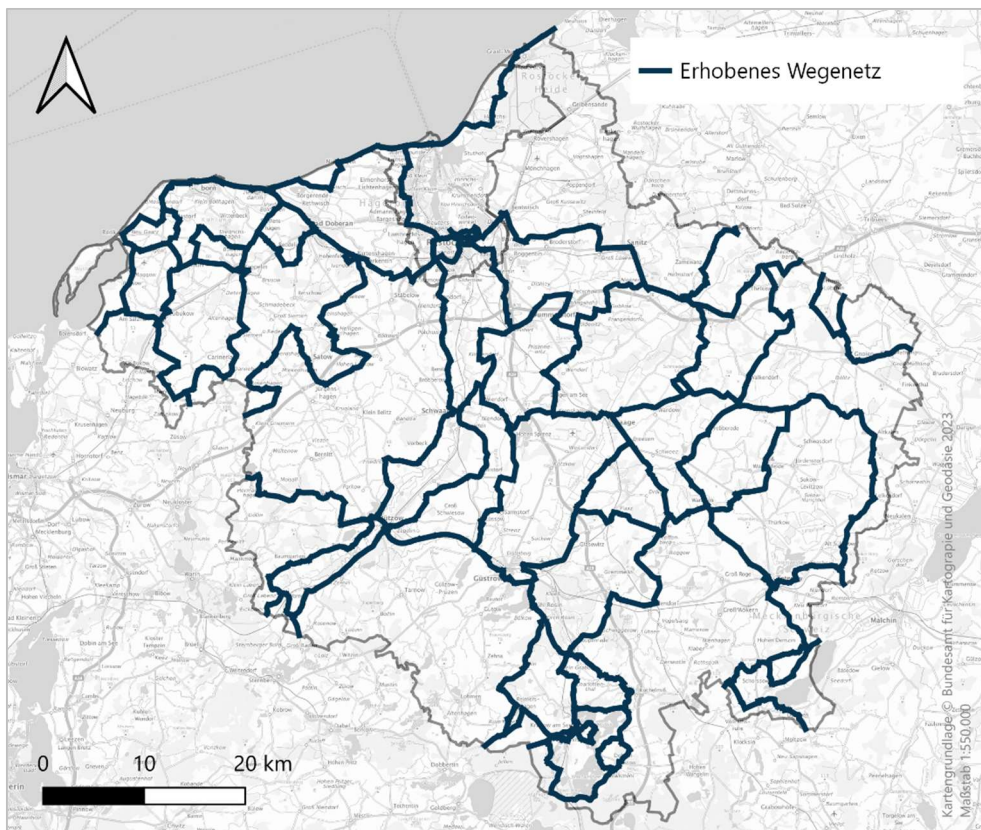


Bild 1: Erhobenes Wegenetz aller 13 Radfernwege und Radrundwege im Landkreis Rostock

1.3 Das Trassenänderungsverfahren in Mecklenburg-Vorpommern

Mit dem „Abstimmungsverfahren zur Änderung von Routenverläufen bei Radfernwegen in Mecklenburg-Vorpommern“ (Stand: 27.3.2023) des Ministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit Mecklenburg-Vorpommern ist ein einheitliches Vorgehen vorgeschlagen, das das Verfahren zur Änderung von Trassen der Radfernwege in Mecklenburg-Vorpommern regelt.

Die landesweite Koordinierungsgruppe Radfernwege stimmt nach einem informellen Antragsverfahren über Änderung von Routenverläufen im Rahmen eines transparenten und auf Kooperation ausgerichteten Vorgehens ab. Ziel ist es, alle relevanten Akteure einzubinden und somit auch der wirtschaftlichen Bedeutung der Radfernwege für Mecklenburg-Vorpommern nachzukommen.

Es empfiehlt sich, dass dieses informelle Verfahren für alle künftigen Trassenänderungen einheitlich angewendet wird und darüber hinaus auch für die Radrundwege Anwendung findet.

1.4 Fachbeirat

Für die fachliche Projektbegleitung wurde ein Fachbeirat gegründet, in dem alle Entscheidungen diskutiert und gemeinsam beschlossen wurden. Dem Fachbeirat gehören an:

- Silvia Möhring (TMV e.V.)
- Lars Reinert (TMV e.V.)
- Florian Behncke (Landkreis Rostock)
- Marius Nath (Hanse- und Universitätsstadt Rostock)
- Melanie Jeschke (VMO e.V.)
- Helena Kramer (TMV e.V. / VMO e.V.)
- Andrea Tiffe (IGS mbH)
- Katrin Galka (IGS mbH)
- Uli Dürhager (IGS mbH)

Der Beirat tagte regelmäßig zu allen methodischen Fragestellungen und finalen Entscheidungen. Die Ergebnisse sämtlicher Sitzungen sind in Protokollen dokumentiert. Die Aufgaben des Fachbeirates lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Sichtung und Bewertung der Routenverläufe der 13 Radfernwege und Radrundwege im Landkreis Rostock
- Erarbeitung und Einschätzung der Abschnitte für Trassenoptimierungen für die einzelnen Radrouten
- Zusammenstellung aller zu beteiligenden Akteure
- Erörterung der Stellungnahmen sowie Abwägung und Bewertung der Vorschläge für neue Routenführungen, die aus den Beteiligungen eingegangen sind
- Einbringen von Regionalkenntnis
- Einladungen zu den Veranstaltungen und Versenden von (Zwischen-) Ergebnissen und Auswertungen der Stellungnahmen durch den TMV
- Begleitende Netzwerkarbeit

Der Beirat fungierte zudem als Bindeglied zu den lokalen Partnerinnen und Partnern in Tourismus und Verwaltung.

In der hier vorliegenden Zusammensetzung ist dies die erste professionelle Zusammenarbeit des Fachbeirates zu diesem Thema. Kooperationen zwischen dem TMV e.V. und der IGS mbH hat es jedoch in einem vergleichbaren

Projekt in Westmecklenburg und in einer früheren Zusammenarbeit mit dem Landkreis Mecklenburgische Seenplatte – jeweils in anderen Zusammensetzungen – bereits gegeben.

2 Bestandserfassungen

2.1 Methodik der Bestandserfassungen

Um eine Datenlage zu generieren und vor Ort Kenntnis zur Inszenierung des Themas / Erlebniswertes der Radrouten zu gewinnen, wurden Erhebungen auf den 13 Radfernwegen und Radrundwegen im Untersuchungsgebiet des Landkreises und der Stadt Rostock durchgeführt. Dabei wurden die Daten einheitlich und vergleichbar mit den vorhandenen Geodaten für die Radfernwege in Westmecklenburg und der Mecklenburgischen Seenplatte erhoben, um die bereits bestehende Datenlage des TMV zu ergänzen und weiter zu vervollständigen. Die Bestandserfassung erfolgte vor dem Trassenoptimierungsverfahren, um die Daten für die Ermittlung von Abschnitten nutzen zu können, für die Maßnahmen abgeleitet und/oder alternative Streckenführungen vorgeschlagen werden sollen. Die Auswertung für die Bestandserfassung und die Ableitung von Maßnahmen fand für das gesamte erhobene Netz statt.

Im Rahmen der Bestandserfassung vor Ort wurden die Radfernwege und Radrundwege mit dem Fahrrad befahren und eine Fotodokumentation angelegt. Die georeferenzierte Erhebung wurde als baulasträgerübergreifende Zustandserfassung und -bewertung durchgeführt. Die Grundlage zur Bewertung der Radwegeinfrastrukturen bilden eine Vielzahl von Regelwerken, insbesondere die ERA (vgl. **Kapitel 2.2**). Diese Regelwerke dienen auch als Grundlage für die Ableitung von Maßnahmen.

Die 13 Radfernwege und Radrundwege in der Hanse- und Universitätsstadt sowie im Landkreis Rostock, bzw. im Gebiet des Verbandes Mecklenburgischer Ostseebäder e.V. weisen zum Teil trassengleiche Abschnitte auf, die nur einmal für alle Routen befahren wurden. Im Zuge der Erhebungen vor Ort wurden neben der touristischen Attraktivität der Radrouten insbesondere die folgenden Kriterien betrachtet:

- Ortslage (innerorts / außerorts)
- Führungsform des Radverkehrs inkl. Angaben zur Benutzungspflicht (Radweg, Radfahrstreifen, gemeinsamer Geh-/Radweg, etc.)
- Oberflächenart (Asphalt, Betonverbundpflaster, Platten, etc.)
- Oberflächenbeschaffenheit bzw. Befahrbarkeit (Bewertung des Komforts zur Nutzung)
- Breite der Radverkehrsanlagen

- Eng- und Gefahrenstellen
- Touristische Begleitinfrastruktur (Rastplätze, Schutzhütten, Infotafeln, etc.)

Für sämtliche Erhebungsmerkmale wurden Fotos aufgenommen, mit dem Kataster verknüpft und als Fotodatenbank angelegt. Die so entstandene georeferenzierte Datenlage zum Ausbaustandard und Ausbauzustand enthält alle Informationen zum erhobenen Wegenetz, die auch für die Radroutenabschnitte im angrenzenden Gebiet des Planungsverbandes Westmecklenburg und im Landkreis Mecklenburgische Seenplatte vorliegen.

Damit liegt ein umfängliches Kataster vor, welches dem TMV für die Fortschreibung und weitere Arbeit im Rahmen eines Umsetzungsmonitorings im Shape-Format sowie als Geopackage inklusive Bilddatenbank zur Verfügung gestellt wird.

Die erhobene Datenlage wurde als Ausgangspunkt für das Trassenoptimierungsverfahren verwendet. Im Laufe des Verfahrens veränderte Trassenabschnitte wurden nicht erneut vor Ort bewertet. Es wird jedoch empfohlen, eine Erhebung dieser Abschnitte, bzw. der gesamten neuen Routenführungen durchzuführen, um die Datenlage zu aktualisieren und um sie zu vervollständigen.

2.2 Regelwerke

Für die Festlegung der Kriterien zur Bestandserfassung sowie insbesondere für die aufbauenden Maßnahmenableitungen wurden folgende Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen zugrunde gelegt:

- StVO – Straßenverkehrsordnung
- VwV-StVO – Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung
- ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – Ausgabe 2010
- Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr
- HBR Brandenburg
- RIN – Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung
- RASt – Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen – Ausgabe 2006
- ReStra – Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen
- RAL – Richtlinien für die Anlage von Landstraßen – Ausgabe 2012
- H RaS – Hinweise für den Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete

- Hinweise zum Fahrradparken
- PRS – Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme – Ausgabe 2009

2.3 Datenblätter zum IST-Zustand der Radrouten und den Maßnahmenableitungen

Für das gesamte Wegenetz wurden Erhebungen zur Dokumentation des Ausbauzustandes und Ausbaustandards durchgeführt. Für dieses erhobene Wegenetz liegen Maßnahmenableitungen vor, die Ergebnisse sind in den Geodaten hinterlegt. Diese Auswertungen und Maßnahmenableitungen wurden zusätzlich übersichtlich auf Datenblättern dargestellt.

Die Datenblätter dienen der einfach handbaren Dokumentation des Ist-Zustandes der betrachteten Radrouten und der zur Umsetzung empfohlenen Maßnahmen außerhalb des Katasters. Für Routenführungen, die im Rahmen der Trassenoptimierung neu hinzugekommen sind, wurde keine erneute Bestandserfassung durchgeführt. Dementsprechend liegt für die trassenoptimierten Abschnitte keine Geodatenlage und entsprechend auch keine Maßnahmenableitung vor. Es wird jedoch empfohlen, eine Erhebung dieser Abschnitte oder der gesamten neuen Routenführungen in Nachgang des Optimierungsprozesses durchzuführen, um die Qualität der neuen Radrouten zu prüfen sowie die Datenlage aktuell zu halten und zu vervollständigen. Nachträgliche Erhebungen sind in gleicher Weise zu dokumentieren wie die bereits durchgeführten Bestandserfassungen. Die neuen Routenführungen wurden als Tracks in die Geodaten eingefügt.

Die Datenblätter enthalten Übersichtskarten und Informationen für trassengleiche Abschnitte sowie für jedes Erhebungskriterium (Ortslage, Radverkehrsführung und Führungsform, Wegeoberfläche, Befahrbarkeit und Breite der Radverkehrsanlagen sowie für das Gesamtnetz Übersichtskarten zu den Punktkriterien Eng- und Gefahrenstellen sowie Touristische Begleitinfrastruktur). Alle Karten sind mit Legenden, kurzen erklärenden Texten und prozentualen Aufschlüsselungen zu dem jeweils erhobenen Merkmal versehen.

Die Datenblätter geben einen Überblick zur Lage, zum Ausbauzustand und Ausbaustandard des erhobenen Wegenetzes sowie im Detail für die im Rahmen des Optimierungsprozesses betrachteten touristischen Radrouten (vgl. **Kapitel 3.2**) und bilden die Grundlage für die aufbauenden Maßnahmenab-

leitungen. Diese erfolgen aus dem datentechnischen Abgleich der gewünschten Qualität der Ausbauzustände und Ausbaustandards mit den vorhandenen Ausbauzuständen und -standards.

Im Rahmen der datentechnischen Auswertung der Bestandserfassung wurden insbesondere solche Wegabschnitte / kritische Bereiche betrachtet, bei denen es Abweichungen von den zugrunde gelegten Regelwerken gibt, bzw. bei denen Mängel festgestellt wurden. Für diese Abschnitte wurden Handlungsmaßnahmen zur infrastrukturellen Qualitätsverbesserung abgeleitet, die nach verschiedenen Kategorien unterschieden werden (sicherheitsrelevant, Wegbreite, Führungsform etc.). Die Maßnahmen zur Er- und Unterhaltung wurden für die Radfernwege und Radrundwege unter Berücksichtigung der umfänglichen Planungs- und Bauzeiten, bereits bestehender Planungen bzw. laufender Bauabschnitte sowie unter Berücksichtigung der Abstimmungsprozesse erarbeitet und in eine sinnvolle Reihenfolge gebracht.

Für die empfohlenen Maßnahmen wurde eine Kostenschätzung für die Maßnahmenumsetzung und den Betrieb der Radwegstrukturen vorgenommen. Grundlage hierfür bilden standardisierte Kostensätze aus aktuellen Angebotsanfragen und Erfahrungswerte aus bereits in die Praxis umgesetzten Radwegkonzeptionen. Ausgehend von den Einzelmaßnahmen wurde schließlich eine Gesamtkostenschätzung für die Radrouten abgeleitet.

Den Handlungsempfehlungen bzw. abgeleiteten Maßnahmen wurden Prioritäten zugeordnet, die sowohl die begrenzt vorhandenen finanziellen Ressourcen der öffentlichen Hand als auch einen effektiven Mitteleinsatz zur Qualitätsverbesserung der Radrouten in den Fokus stellen. Dabei beziehen sich die Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung auf den infrastrukturellen Ausbaustandard und Ausbauzustand, auf die Begleitinfrastruktur sowie auf Hinweise zur Wegweisung.

Eine Aufschlüsselung in bauliche Maßnahmen, Sanierung und verkehrsrechtliche Anordnung soll die Umsetzung erleichtern.

Die Datenblätter zum Radwegenetz im Gebiet des Verbandes Mecklenburgischer Ostseebäder e.V., der Hanse- und Universitätsstadt Rostock sowie im (übrigen) Landkreis Rostock und zu den im Rahmen des Projektes betrachteten touristischen Radrouten sind dem **Anhang** zu entnehmen. Die vollstän-

dige Geodatenlage einschließlich der Maßnahmenableitung, Prioritäten, Kostenschätzung und Fotodokumentation kann dem GIS und der damit verknüpften Datenbank entnommen werden.

3 Bewertung der bestehenden Trassenführungen der zwei Radfernwege und elf Radrundwege im Landkreis Rostock

3 Bewertung der bestehenden Trassenführungen der zwei Radfernwege und elf Radrundwege im Landkreis Rostock

3.1 Vorgehensweise bei der Bewertung der Radrouten

Die Abstimmung bzw. Optimierung der Trassenführung der Radfernwege und Radrundwege in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock sowie im Landkreis Rostock und in der Region des Verbandes Mecklenburgischer Ostseebäder e.V. geht mit dem Ziel einher, den Angebotswert und damit die Qualität 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 mindestens gutes „infrastrukturelles“ Angebot bietet. Schon allein vor dem Hintergrund knapper finanzieller Marketingmittel sollten auch nur solche Angebote vermarktet werden.

Für vermarktbarere fahrradtouristische Angebote ist eine hochwertige Qualität in jeder Hinsicht grundlegend. Die Qualität einer Radroute kann an folgenden drei Kriterien bewertet werden:

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

Zunächst einmal waren im Rahmen einer Bestandserfassung die Ausbaustandards und Ausbauzustände der Radrouten zu erheben. In einem zweiten Schritt war zu prüfen, ob die mit Hilfe der Streckenkriterien (Wegoberfläche, Wegeart, Befahrbarkeit und Wegbreite) festgestellten Mängel behoben oder die Routen abschnittsweise auf neue Trassen verlegt werden sollten. Bei der Bestandserfassung wurde deshalb auch die Inszenierung des Themas der Radrouten bzw. deren Erlebniswert berücksichtigt.

Die thematische Ausrichtung, bzw. die Inszenierung des Themas einer touristischen Radroute meint eine sinnvolle Routenführung, die die Thematik des Weges für die entsprechende Zielgruppe erlebbar macht. Ist dies über große Teile der Strecke nicht gegeben, ist grundsätzlich eine konzeptionelle Neuausrichtung der Route in Erwägung zu ziehen. Eine attraktive Radroute erschließt Gastgeber und andere Einrichtungen, die regionalökonomisch bedeutsam sind, bzw. die eine Wertschöpfung generieren und somit zur Regionalentwicklung beitragen.

3 Bewertung der bestehenden Trassenführungen der zwei Radfernwege und elf Radrundwege im Landkreis Rostock

Entsprechend der „Hinweise zur Weiterentwicklung touristischer Radrouten“ (08/2022, TMV) und um einheitliche Qualitätsvorgaben im gesamten Wegenetz der Radfernwege und Radrundwege zu generieren, wurden auf der Grundlage der genannten drei Kategorien zu Beginn einheitliche Maßstäbe definiert, die sich an den Qualitätsstandards des Regionalen Radwegekonzeptes Westmecklenburg 2021 orientieren und diese berücksichtigen. Die oben beschriebenen Zusammenhänge wurden detailliert aufgenommen und mit dem Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern e.V. sowie dem eigens hierfür gegründeten Fachbeirat (vgl. **Kapitel 1.4**) abgestimmt.

Mit der beschriebenen Methodik und auf Grundlage der vorliegenden Geodaten aus den Bestandserfassungen wurden Datenblätter zum Gesamtnetz sowie zu den trassenoptimierten Radrouten erstellt, in denen alle Informationen der Bestandserfassung zusammengetragen wurden. Die Datenblätter finden sich im **Anhang**. Auf dieser Grundlage wurde für das Gesamtnetz und die näher betrachteten Radrouten eine Einschätzung zum infrastrukturellen Ausbau, zur Anbindung an die Gastgeber und Sehenswürdigkeiten (POIs) sowie zur Inszenierung des Themas, bzw. der Attraktivität und Zielgruppeneignung erarbeitet, mit der eine konkrete Handlungsempfehlung zu Optimierung der Radrouten abgeleitet und begründet werden kann.

3.2 Trassenoptimierungen

Die infrastrukturelle und touristische Einschätzung wurde auf die im Untersuchungsgebiet verlaufenden Radfernwege und Radrundwege angewendet. Die ermittelten Handlungsbedarfe wurden analysiert und die einzelnen Routenabschnitte hinsichtlich ihres Erlebniswertes und der Tauglichkeit für die anvisierte Zielgruppe geprüft.

Auf der Grundlage einer detaillierten Betrachtung der Radrouten wurde entschieden, welche Abschnitte für die Trassenoptimierungen und Akteursbeteiligung empfohlen werden sollten. Dafür wurden für die einzelnen Touren alternative Trassenführungen, Streckenkürzungen, Begradigungen, etc. vorgeschlagen und begründet.

Eine Trassenoptimierung sollte dann geprüft und wenn möglich und nötig vorgenommen werden, wenn beispielsweise auf der aktuellen Trassenführung Mängel festgestellt wurden und der Ausbaustandard des betreffenden Routenabschnitts begründet nicht verbessert werden kann oder soll. Auch solche Trassen wurden aufgenommen, die eine vorhandene Routenführung

aufbessern oder attraktive Naturräume und interessante Points of Interest erschließen.

Ursprünglich war es vorgesehen, die 13 durch den Landkreis verlaufenden Routen (vgl. **Kapitel 1.2**) einem Trassenoptimierungsverfahren zu unterziehen. Für einige der Radrouten im Untersuchungsgebiet stellte sich im laufenden Verfahren jedoch heraus, dass umfangreichere Anpassungen erforderlich sind, um die thematische Ausrichtung zu schärfen und das Angebot zielgruppengenau auszurichten. Eine solche ggf. landkreisübergreifende konzeptionelle Neuausrichtung dieser Radrouten geht über eine Optimierung, wie sie im Rahmen des vorliegenden Verfahrens vorgesehen ist, hinaus. Entsprechend wurden im Laufe des Arbeitsprozesses einige der Radrouten aus dem Trassenoptimierungsverfahren entnommen. Dies geschah teilweise auf der Grundlage von Entscheidungen aus Vorgängerprojekten:

- Der **Radfernweg Hamburg – Rügen** soll in einem anderen Rahmen landkreisübergreifend unter Beteiligung aller betroffenen Landkreise überarbeitet werden.
- Der bisherige **Warnowtal-Rundweg** soll unter Beteiligung aller betroffenen Landkreise in eine Streckentour umgewandelt werden. In den Landkreisen hat man sich einvernehmlich dafür ausgesprochen. Im Planungsgebiet Westmecklenburg sind hierzu bereits erste Schritte erfolgt. Auch diese landkreisübergreifende Neuausrichtung soll zu einem späteren Zeitpunkt durchgeführt werden. Dass der Weg grundsätzlich hinsichtlich seiner Routenführung, thematischen Ausrichtung und Zielgruppeneignung überarbeitet werden soll, wurde erst zu Beginn des vorliegenden Projektes entschieden.
- Die Trassenführung des **Mecklenburgischen Seenrundwegs** wird außerhalb des vorliegenden Trassenänderungsverfahrens im Rahmen einer landkreisübergreifenden Kooperation mit dem TMV e.V. unter Beteiligung aller betroffenen Landkreise bearbeitet. In den Landkreisen hat man sich einvernehmlich dafür ausgesprochen. Ein Vorschlag für eine neue Routenführung wurde in einem parallelen Verfahren in Abstimmung mit dem Landkreis Rostock, dem Planungsverband Westmecklenburg, dem Landkreis Ludwigslust-Parchim und dem Landkreis Mecklenburgische Seenplatte bereits erarbeitet. Dementsprechend wurde auch dieser Radrundweg im Rahmen des vorliegenden Verfahrens nicht weiter berücksichtigt.

- Die ausschließlich im Landkreis Rostock verlaufenden Radrundwege [Gutshaus-Rundweg](#) und [Herrenhaus-Rundweg](#) sind thematisch nicht klar voneinander abgegrenzt und weisen beide sehr verschlungene Trassenführungen auf. Die Wegeführung der beiden Radrouten soll grundlegend überarbeitet und eine Schärfung des touristischen Themas angestrebt werden.
- Auch der im Landkreis Rostock liegende [Recknitztal-Rundweg](#) soll in Abstimmung mit dem Landkreis Vorpommern-Rügen überarbeitet und die Routenführung ggf. mit anderen Flusslandschaften kombiniert werden.
- Aufgrund von bereits durchgeführten Trassenoptimierungsverfahren des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte in Abstimmung mit dem Landkreis Rostock verlaufen die Radrundwege [Treibetal-Rundweg](#) und [Eiszeit-Route](#) nicht mehr durch den Landkreis Rostock.

Im Trassenoptimierungsverfahren wurden daher die verbleibenden fünf Wege betrachtet:

- Radfernweg [Ostseeküsten-Radweg](#)
- Radrundweg [Westlicher Backstein-Rundweg](#)
- Radrundweg [Östlicher Backstein-Rundweg](#)
- Radrundweg [Residenzstädte-Rundweg](#)
- Radrundweg [Schlösser-Rundweg](#)

Für jede betreffende Route wurden konkrete Handlungsempfehlungen dargestellt, die den Angebotswert steigern und die touristische Nachfrage erhöhen sollen bzw. eine bessere Zielgruppeneignung verfolgen.

Für die Festlegung einer optimierten Trassenführung wurden folgende Vorgaben zugrunde gelegt:

- Die Trassenführung sollte möglichst die Ortschaften bzw. Innenstädte, die Gastgeber und Sehenswürdigkeiten direkt erschließen
- Umwege bzw. nicht direkte Streckenführungen sollten vermieden werden. Im Trassenoptimierungsverfahren wurden hier einige „Abkürzungen“ vorgeschlagen und in der Akteursbeteiligung zur Bewertung vorgelegt
- Trassenführungen auf Wegen in privatem Besitz oder mit eingeschränktem Wegerecht sollten vermieden werden. Hierzu wurde eine

entsprechende Fragestellung in die Akteursbeteiligung aufgenommen

- Es sollte eine Bündelung von Radrouten, also eine gemeinsame Trassenführung auf dem D-Routen-Netz oder mit anderen überregionalen Radrouten, angestrebt werden. In Abschnitten, in denen ein sehr hohes Radverkehrsaufkommen zu Konflikten führt oder die Ausbaustandards hierzu nicht genügen, sollten Radroutenverläufe entzerrt werden
- ÖPNV-Haltestellen, die zur Anreise mit dem Fahrrad zu Radfernwegen und Radrundwegen geeignet sind, wurden bei dem Prozess der Trassenoptimierung berücksichtigt (direkte Anbindung an die Route oder Empfehlung einer entsprechenden Berücksichtigung in der Wegweisung)
- Trassenführungen auf straßenbegleitenden Radwegen entlang stark frequentierter Radrouten sowie Trassenführungen auf Straßen mit einem DTV ab 1.000 Kfz/Tag sollten vermieden werden
- Aktuelle und zukünftige Planungen zum Bau oder Ausbau von Radwegeverbindungen sollten berücksichtigt werden. Auch hierzu wurde eine entsprechende Fragestellung für die Akteursbeteiligung erarbeitet.

Alle Handlungsempfehlungen wurden als einheitlich gestaltete Grundlage für die Akteursbeteiligung aufbereitet und Vorschläge zur Trassenoptimierung in die Abstimmung gebracht (vgl. **Kapitel 4**).

Für die fünf betrachteten Radfern- und Radrundwege, die dem Trassenoptimierungsverfahren unterzogen und in der informellen Beteiligung zur Bewertung vorgelegt wurden, wurden Abschnitte zur Trassenänderung vorgeschlagen und in den Stellungnahmen bewertet. Nach Abschluss der Beteiligung wurde für die geänderten Routenführungen in der Stadt und im Landkreis Rostock keine weitere Prüfung bzw. erneute Bestandserfassung durchgeführt. Um die neuen Routenführungen final festzulegen, ist eine solche Qualitätsbewertung jedoch erforderlich.

Dies zeigte sich insbesondere bei der neuen Trassenführung des Schlösser-Rundwegs, der über weite Abschnitte auf neu vorgeschlagenen Trassen verlaufen soll. Da die neuen Wegabschnitte zwar attraktive Trassenführungen haben, aber möglicherweise auch Wegequalitäten, die nicht den gewünschten Ansprüchen genügen, wurde zum Ende des Optimierungsverfahrens der

3 Bewertung der bestehenden Trassenführungen der zwei Radfernwege und elf Radrundwege im Landkreis Rostock

Beschluss gefasst, diese Radroute ebenfalls einer Neukonzeption zu unterziehen.

Für die sechs ausgegliederten Radwege wurde nur ein entsprechender Hinweis in die Beteiligung gegeben und keine Stellungnahmen abgefragt. Die beiden nicht mehr durch den Landkreis Rostock verlaufenden Radrouten wurden ebenfalls aus dem laufenden Verfahren entnommen.

In den Stellungnahmen wurden die optimierten Trassenführungen der folgenden Routen bewertet:

- Radfernweg [Ostseeküsten-Radweg](#)
- Radrundweg [Westlicher Backstein-Rundweg](#)
- Radrundweg [Östlicher Backstein-Rundweg](#)
- Radrundweg [Residenzstädte-Rundweg](#)
- Radrundweg [Schlösser-Rundweg](#)

3.3 Radfernweg Berlin – Kopenhagen

Der Radfernweg Berlin – Kopenhagen, der ebenfalls abschnittsweise durch den Landkreis Rostock verläuft, wurde aus dem vorliegenden Trassenoptimierungsverfahren ausgegliedert. Der Radfernweg soll bis 2030 zu einem Leitprodukt des TMV entwickelt werden. Hierfür wurde im Jahr 2023 der „Masterplan Radfernweg Berlin – Kopenhagen 2030“ erstellt. Der „Masterplan 2030“ beinhaltet sowohl die infrastrukturelle Entwicklung des Radfernweges als auch begleitende Marketing-Maßnahmen.

Für den Radfernweg Berlin – Kopenhagen wurden im Rahmen des „Masterplans 2030“ bereits Bestandserfassungen durchgeführt und Maßnahmen abgeleitet. Der Radfernweg findet ergänzend und in Vervollständigung der Datentlage in den Datenblättern Erwähnung. Die betreffenden Wegabschnitte werden in den Karten für die Gesamtnetzbetrachtung und trassengleiche Wegeführung sowie in der Aufschlüsselung der Gesamtkosten für die abgeleiteten Maßnahmen berücksichtigt. Die Datenblätter sind dem **Anhang** zu entnehmen.

Für den Radfernweg Berlin – Kopenhagen wurde im Rahmen des vorliegenden Verfahrens keine Trassenoptimierung durchgeführt. Im Beteiligungsprozess wurde bezüglich des Radfernweges auf den erarbeiteten „Masterplan 2030“ verwiesen.

3.4 Änderungen im touristischen Wegenetz

Auf den nachstehenden Karten ist das Radroutennetz der Radfernwege und Radrundwege in der Hanse- und Universitätsstadt sowie im Landkreis Rostock vor und nach Abschluss des Trassenänderungsverfahrens dargestellt. Darin sind die im Trassenoptimierungsverfahren betrachteten Routen und zukünftig anstehende Neukonzeptionen farblich unterschieden.

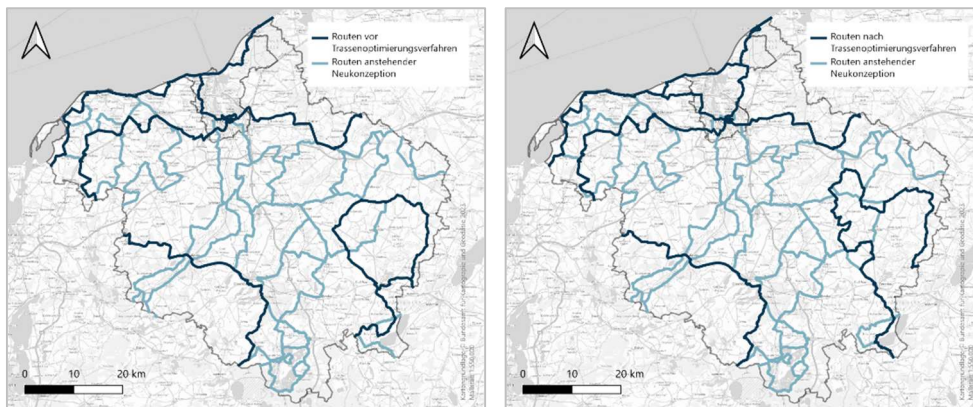


Bild 2: Radroutennetz der Radfernwege und Radrundwege im Landkreis Rostock vor (links) und nach dem Trassenoptimierungsverfahren (rechts) mit den Routenführungen des Mecklenburgischen Seen-Rundwegs, der Eiszeitroute und des Trebetal-Rundwegs zum Zeitpunkt der Bestandserfassungen

Um das Netz der Radfernwege und Radrundwege im Landkreis Rostock zu verdichten und die Trassenoptimierung zu vervollständigen, empfiehlt es sich, die bisher nicht betrachteten Wege mit Verlauf in der Hanse- und Universitätsstadt sowie im Landkreis Rostock thematisch neu auszurichten und konzeptionell zu überarbeiten, da diese Routen im Rahmen der Optimierungsaufgaben aus den genannten Gründen nicht berücksichtigt werden konnten.

Bei der Betrachtung der einzelnen Radrouten ist immer auch das Netz der umliegenden Radrouten zu berücksichtigen, um die Erschließung der Teilregion und des Landes in Gänze bewerten zu können. 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.

4 Beteiligungsverfahren

4.1 Methodik und Umsetzung

Um die Beteiligung strukturiert und in einem überschaubaren zeitlichen Rahmen durchführen zu können, wurde der Untersuchungsraum in vier Teilräume aufgeteilt (vgl. **Bild 3**). Dafür wurden bereits existierende Netzwerkstrukturen, Arbeitskreise und Gremien genutzt und die Zuständigkeiten der Ämter berücksichtigt.

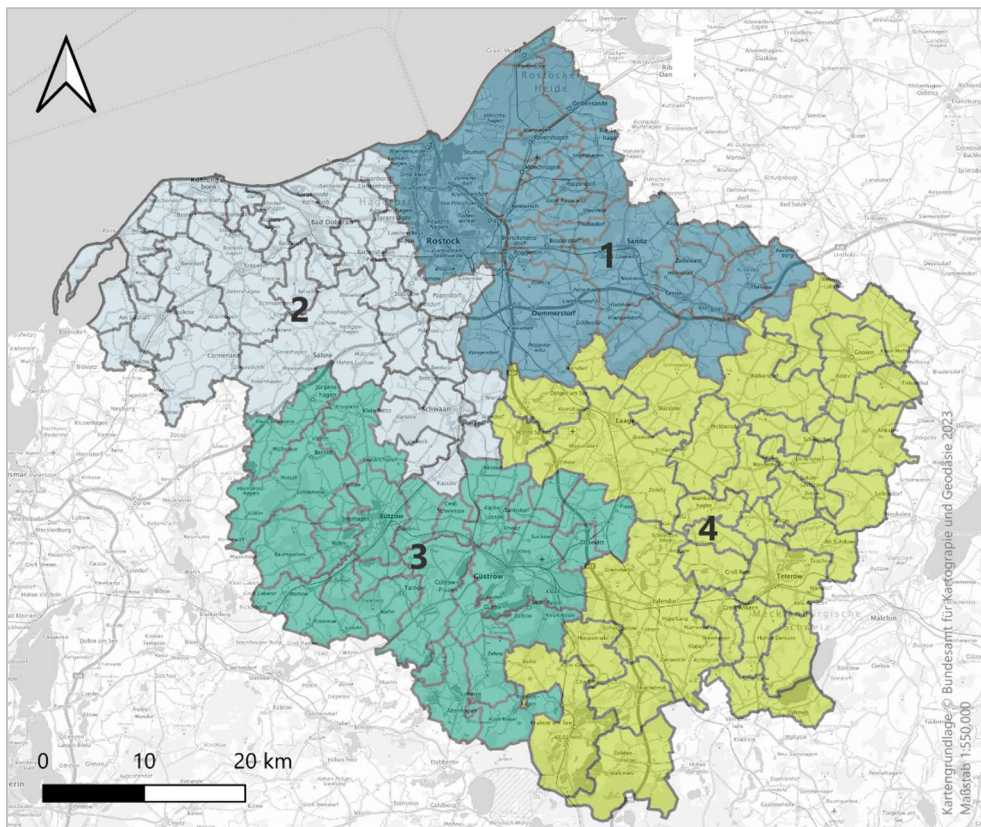


Bild 3: Die vier Teilräume mit Gemeindegrenzen

Die Zusammenstellung der zu beteiligenden Institutionen und Personengruppen erfolgte durch den TMV in Zusammenarbeit mit dem Verband Mecklenburgischer Ostseebäder (VMO) e.V..

In Vorbereitung auf die Beteiligung wurden zunächst die im Rahmen des Trassenoptimierungsverfahrens betrachteten touristischen Radrouten den Teilräumen zugeordnet. Diejenigen Routen, für die Trassenoptimierungsvorschläge erarbeitet worden waren, wurden mittels Kartenmaterial und Beschreibungen aufbereitet.

Das methodische Vorgehen erfolgte analog der „Hinweise zur Weiterentwicklung touristischer Radrouten“ (08/2022) des TMV. Dabei sollen die Radfernwege und Radrundwege – der Zielsetzung des TMV eines landesweit einheitlichen touristischen Radwegenetzes entsprechend – in Gänze und mit einheitlichen Bewertungsvorgaben betrachtet werden. Die Trassenoptimierungen werden dementsprechend in den jeweiligen Untersuchungsgebieten und hier für die Routenabschnitte in der Hanse- und Universitätsstadt sowie im Landkreis Rostock mit einer vergleichbaren Methodik und standardisierten Befragungen durchgeführt.

4.1.1 Auftaktveranstaltungen und Beteiligungsprozess

Für den Beteiligungsprozess waren drei Auftaktveranstaltungen vorgesehen. Zum Projektauftritt am 29.08.2023 waren alle Projektpartnern eingeladen. Die digitale Veranstaltung diente dazu, die zu beteiligenden Personenkreise in den vier Teilräumen sowie weitere Akteure (benachbarte Regionen, Ministerien, Landesinstitutionen, Tourismusverbände, etc.) über das Vorhaben zu informieren und die vorgesehene Herangehensweise zu erläutern.

Die informelle Beteiligung der Partner in den Teilräumen wurde im Anschluss zeitversetzt in vier Blöcken durchgeführt:

- Erste Stellungnahme in Teilraum 1+2 vom 04.09. bis 22.09.2023
- Erste Stellungnahme in Teilraum 3+4 vom 25.09. bis 13.10.2023
- Zweite Stellungnahme in Teilraum 1+2 vom 16.10. bis 03.11.2023
- Zweite Stellungnahme in Teilraum 3+4 vom 06.11. bis 24.11.2023

Die jeweils ersten Stellungnahmen wurden mit weiteren Auftaktveranstaltungen am 04.09. und am 25.09.2023 initiiert, um die projektbeteiligten Partner konkret über die Grundlagen und Kriterien zur Trassenoptimierung einzuweisen und einzuladen, zu den erarbeiteten Vorschlägen für Trassenoptimierungen begründet Stellung zu beziehen.

4.1.2 Conceptboard (CB)

Um die erarbeiteten Inhalte möglichst anschaulich und detailliert darstellen zu können, wurde für jede Stufe der informellen Beteiligung ein so genanntes Conceptboard erstellt. Darauf wurden Informationen zum Projekthintergrund gegeben sowie die zu bewertenden Radrouten und Abschnitte zur Trassenoptimierung mit Kartenmaterial und kurzen Erläuterungen veranschaulicht (vgl. **Bild 4**).

Nach den jeweils ersten abgeschlossenen Beteiligungsrunden wurden die Rückmeldungen aus den Stellungnahmen aufbereitet und die Informationen auf den Conceptboards für die zweiten Stellungnahmen ergänzt. Mit Beginn des zweiten Beteiligungszeitraums wurden die zweiten Conceptboards auf den ersten Boards verlinkt. Insgesamt wurden vier Conceptboards erstellt – zwei für die Beteiligung in den Teilräumen 1+2 und zwei für die Beteiligung in den Teilräumen 3+4 (vgl. **Kapitel 5.1.1** bis **5.2.2**).

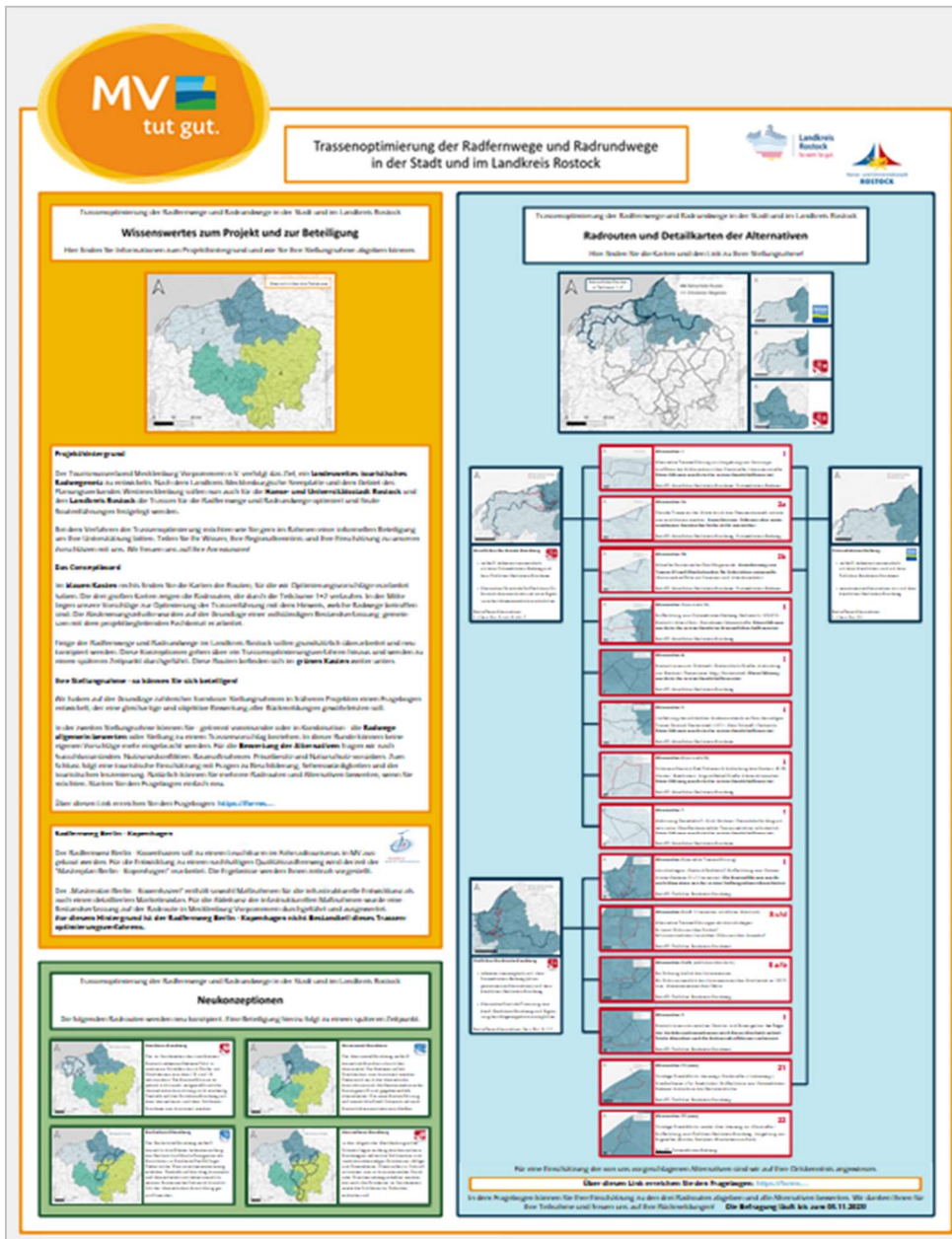


Bild 4: Screenshot des Conceptboards für die zweite Stellungnahme in Teilraum 1+2

4.1.3 Fragebogen

Von den Conceptboards aus führten während der dreiwöchigen Beteiligungszeiträume Verlinkungen zu einheitlichen, standardisierten Fragebögen, die für die erste Stellungnahme in drei Abschnitte gegliedert waren. Die Fragebögen ermöglichten die Bewertung der in den Teilräumen verlaufenden Routen, der vorgeschlagenen alternativen Trassenführungen und das Einbringen eigener Alternativvorschläge. Die Fragebögen wurden inhaltlich und formal wie die Befragung im Trassenoptimierungsverfahren für die Radfernwege und Radrundwege in Westmecklenburg angelegt, um im Rahmen der landesweiten Netzkonzeption, die der TMV anstrebt, ein möglichst einheitliches Vorgehen zu gewährleisten. Auch die Auswertung und Aufbereitung der Befragungsergebnisse erfolgte nach dem gleichen konzeptionellen, landesweit einheitlichen Schema¹.

Die Fragebögen wurden für die zweiten Stellungnahmen angepasst. Veränderte Routenführungen und neu eingebrachte Trassenalternativen aus den ersten Stellungnahmen wurden zur Bewertung aufgenommen. Das Einbringen eigener Vorschläge für Trassenoptimierungen war in der zweiten Stellungnahme nicht mehr möglich.

Insgesamt wurden vier Fragebögen erstellt – zwei für die Beteiligung in den Teilräumen 1+2 und zwei für die Beteiligung in den Teilräumen 3+4 (vgl. **Kapitel 5.1.1** bis **5.2.2**). Die Verlinkungen zu den Stellungnahmen wurden vereinbarungsgemäß nach Beendigung der Beteiligungszeiträume von den Conceptboards entfernt.

4.2 Auswertung der Stellungnahmen

Nach Beendigung des Zeitraumes für die erste Runde der abzugebenden Stellungnahmen wurden die Inhalte ausgewertet. Von den Partnern eingebrachte neue Vorschläge wurden ins GIS übernommen und Karten für die zweiten Abstimmungsrunden erstellt. Vorschläge, die in der Beteiligung befürwortet wurden, wurden als „neue Trassenführung“ für eine erneute Abstimmung vorbereitet, veränderte Routenführungen und neu eingebrachte Vorschläge blieben als „Trassenalternative“ gekennzeichnet. Alternativen in

¹ Entsprechend der „Hinweise zur Weiterentwicklung touristischer Radrouten“ (08/2022) des TMV

mehreren Varianten, für die sich in der ersten Stellungnahme eine klare Präferenz gezeigt hatte, wurden in der zweiten Abstimmungsrunde nur noch in der bevorzugten Variante zur Abstimmung gebracht.

Die Ergebnisse der ersten Stellungnahme wurden den projektbeteiligten Partnern durch den TMV zur Verfügung gestellt, verbunden mit der Einladung an die Partner in den Teilräumen, zur finalen Festlegung der Trassenführungen erneut und letztmalig Stellung zu beziehen.

Nach Durchführung der zweiten Abstimmungsunden wurden die Ergebnisse ebenfalls ausgewertet, die Vorschläge gesichtet, sortiert und in das GIS übertragen. Auf der Grundlage der Bewertungen wurde in Abstimmung mit dem Beirat eine Empfehlung zur Festlegung der finalen Trassenführung erarbeitet und mittels Karten veranschaulicht.

Die Abstimmung der finalen Trassen der einzelnen Radfernwege und Radrundwege wurde in einem gemeinsamen Termin in Abstimmung mit dem Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern e.V. und dem begleitenden Projektbeirat getroffen. Auf dieser Grundlage wurde eine Rückmeldung an die Partner in den Teilräumen erarbeitet.

5 Ergebnisse der Beteiligung

5.1 Teilraum 1+2

In Teilraum 1+2 waren drei Radrouten Bestandteil des Trassenoptimierungsverfahrens: Der Ostseeküsten-Radweg, der Westliche Backstein-Rundweg und der Östliche Backstein-Rundweg. Für alle drei Routen wurden Karten erstellt, in denen die Trassenoptimierungsvorschläge eingezeichnet sind (vgl. **Bild 5** bis **Bild 7**).

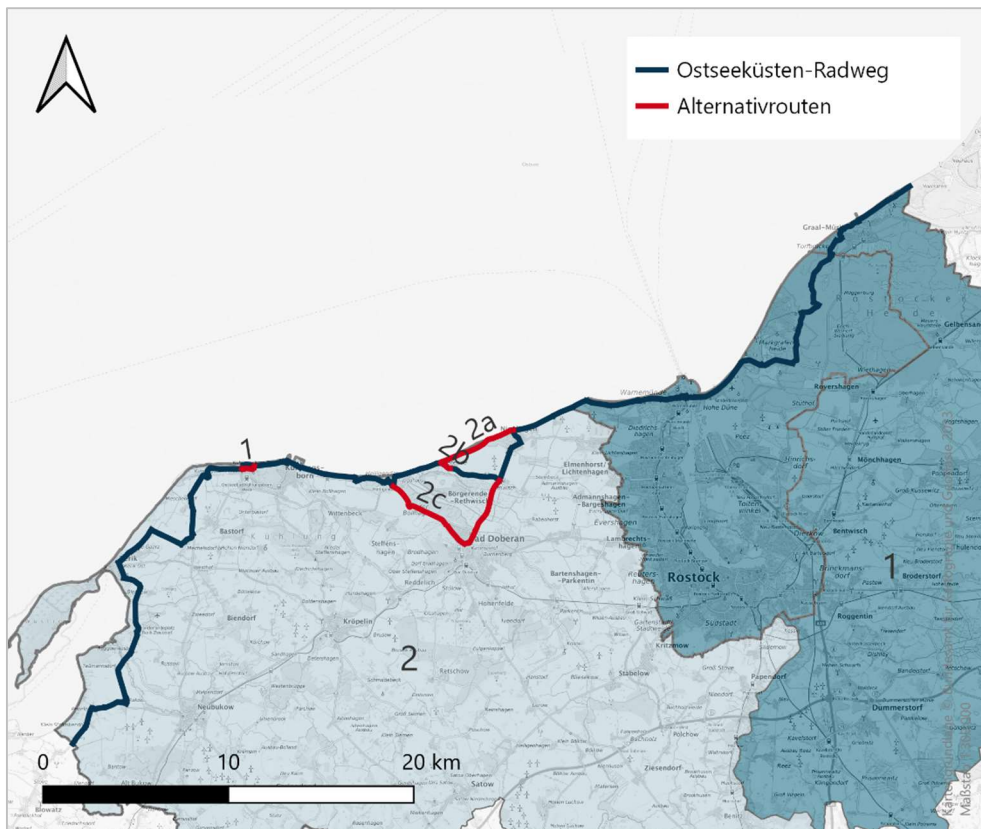


Bild 5: Der Ostseeküsten-Radweg mit Alternativen zu Beginn der Beteiligung

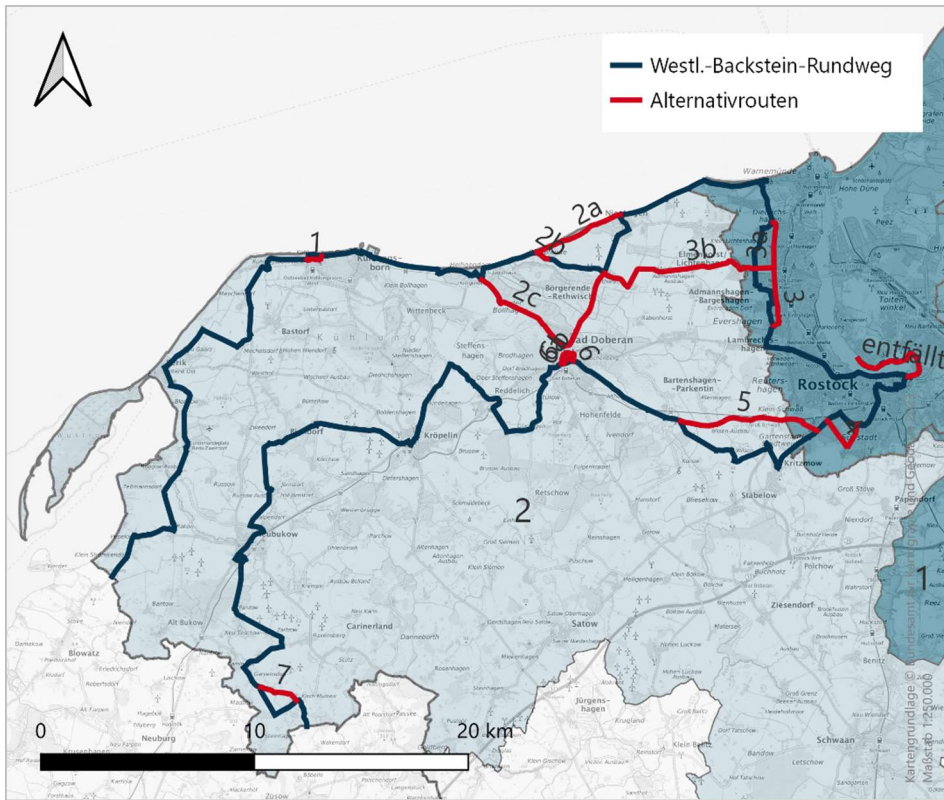


Bild 6: Der Westliche Backstein-Rundweg mit Alternativen zu Beginn der Beteiligung

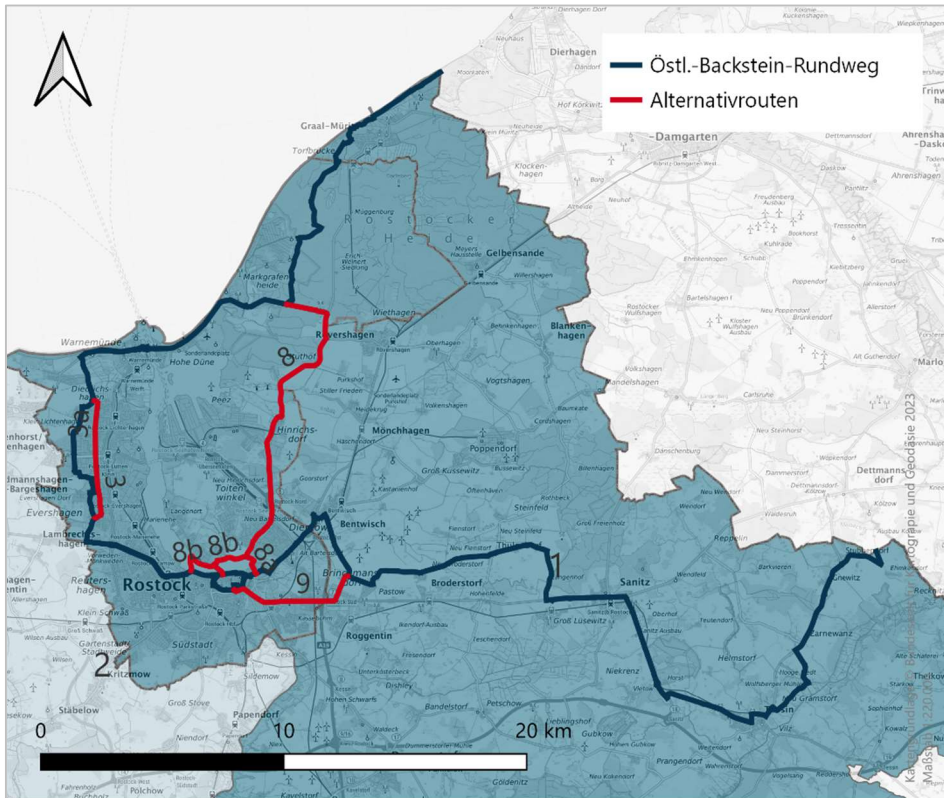


Bild 7: Der Östliche Backstein-Rundweg mit Alternativen zu Beginn der Beteiligung

Für alle Trassenoptimierungsvorschläge („Alternativen“) wurden zusätzlich Detailkarten erstellt, aus denen die genaue Lage des Streckenabschnitts hervorgeht. Die Alternativen wurden durchnummeriert und mit einer kurzen Beschreibung versehen. Verschiedene Varianten wurden mit Buchstaben kenntlich gemacht (z. B. [Alternative 2a/2b/2c](#), [Alternative 3a/3b](#) usw.).

Da die drei Routen Überschneidungen bzw. parallele Trassenführungen miteinander haben, betreffen fast alle Abschnitte zur Trassenoptimierung jeweils zwei Routen. Auf den Conceptboards wurden bei allen Alternativen entsprechend die betreffenden Radrouten vermerkt.

5.1.1 Erste Stellungnahme (04.09. bis 22.09.2023)

Das Conceptboard der ersten Stellungnahme ist über den folgenden Link erreichbar: <https://app.conceptboard.com/board/t7o7-k8pc-4bo6-mtrc-fmsn>

Der Link zum Fragebogen wurde vereinbarungsgemäß nach Beendigung des Rückmelde-Zeitraumes vom Conceptboard entfernt.

In der ersten Stellungnahme wurden insgesamt **49 Rückmeldungen** gegeben. Zwei Personen baten um Informations- und Marketingmaterial. Die Tabelle mit den Details wird dem TMV für weitergehende Analysen und Bearbeitung in einem separaten Dokument zur Verfügung gestellt.

Die Radwege wurden insgesamt 8-mal bewertet:

- Der [Ostseeküsten-Radweg](#) wurde 3-mal bewertet.
- Der [Westliche Backstein-Rundweg](#) wurde 4-mal bewertet.
- Der [Östliche Backstein-Rundweg](#) erhielt eine Bewertung.

Die Vorschläge für alternative Trassenführungen wurden 33-mal bewertet:

- [Alternative 1](#) (Kühlungsborn) wurde 3-mal bewertet und 3-mal befürwortet. Die Führung wurde in der zweiten Stellungnahme als „neuer Routenverlauf“ erneut zur Abstimmung gebracht.
- [Alternative 2-Varianten](#)
 - [Alternative 2a](#) (Ostseeküste / Gespensterwald) wurde 7-mal bewertet und 5-mal befürwortet. Es wurden mehrere Ausschlussgründe genannt, darunter Privatbesitz und Naturschutzvorgaben. Auch wenn diese Routenführung bevorzugt wird, ist sie derzeit nicht umsetzbar.

- **Alternative 2b** (Börgerende) wurde 2-mal bewertet und 2-mal befürwortet (einmal, bis die Führung an der Küste wieder hergestellt werden kann)
- **Alternative 2c** (Bad Doberan) wurde 3-mal bewertet und 2-mal befürwortet. Da der Weg 1-mal als „touristisch völlig unattraktiv, am Thema vorbei“ bewertet wurde, wurde diese Variante in der zweiten Bewertung entnommen.
- **Alternative 3-Varianten**
 - **Alternative 3a** (Rostock Lichtenhagen – Evershagen) wurde 4-mal bewertet, aber nur 1-mal befürwortet. Für die zweite Stellungnahme wurde diese Variante entnommen.
 - **Alternative 3b** (Rethwisch – Rostock Lütten Klein – Evershagen) wurde 4-mal bewertet und 3-mal für den Westlichen Backstein-Rundweg befürwortet. In der zweiten Stellungnahme wurde diese Variante als **Alternative 3** erneut zur Abstimmung gebracht.
- **Alternative 4** (Rostock Südstadt – Biestow – Gartenstadt) wurde 1-mal bewertet und 1-mal befürwortet. Die Führung wurde in der zweiten Stellungnahme als „neuer Routenverlauf“ erneut zur Abstimmung gebracht.
- **Alternative 5** (Rostock Gartenstadt – Klein Schwaß – Parkentin) wurde 1-mal bewertet und 1-mal befürwortet. Die Führung wurde in der zweiten Stellungnahme als „neuer Routenverlauf“ erneut zur Abstimmung gebracht.
- **Alternative 6-Varianten**
 - **Alternative 6a** (Bad Doberan) wurde 1-mal als gleichwertig bewertet, jedoch mit der Einschränkung „nicht ideal“.
 - **Alternative 6b** Bad Doberan wurde 3-mal bewertet und 3-mal befürwortet, davon 2-mal explizit „besser als 6a“. In der zweiten Stellungnahme wurde diese Variante als **Alternative 6** erneut zur Abstimmung gebracht.
- **Alternative 7** (Garvelsdorf – Kirch Mulsow) wurde 1-mal bewertet und 1-mal befürwortet. Die Führung wurde in der zweiten Stellungnahme als „neuer Routenverlauf“ erneut zur Abstimmung gebracht.
- **Alternative 8-Varianten**
 - **Alternative 8a** (Hinrichshagen – Rostock Gehlsdorf, östlich entlang der Unterwarnow) wurde nicht bewertet.

- **Alternative 8b** (Hinrichshagen – Rostock Gehlsdorf, westlich über Brücke / Fähre) wurde 1-mal bewertet und 1-mal befürwortet. Hier wurde der Hinweis auf eine alternative Routenführung über den Graaler Landweg gegeben, der für die zweiten Stellungnahme eingearbeitet wurde.

Beide Varianten wurden in der zweiten Stellungnahme erneut zur Abstimmung gebracht.

- **Alternative 9** (Rostock Stadtmitte – Brinckmannsdorf – Neuendorf) wurde 2-mal bewertet und 1-mal befürwortet. Der Ausschlussgrund (eine unübersichtliche und gefährliche Kurve an der Seniorenresidenz "Am Wasserschlosschen") wird in der kommunalen Radwegeplanung berücksichtigt. Die Führung wurde in der zweiten Stellungnahme mit einem entsprechenden Hinweis erneut zur Abstimmung gebracht.
- Der **entfallene Abschnitt** wurde nicht bewertet. Für die zweite Stellungnahme wurde der Abschnitt entnommen.

In der ersten Stellungnahme wurden 12 neue Vorschläge für Trassenführungen eingebracht:

- Vier Vorschläge (von drei Personen) bezogen sich auf einen Abschnitt in **Alternative 8**. Es wurde vorgeschlagen, von der L 22 nördlich Nienhagen über den Radweg "Graaler Landweg" bis zur Hansestraße zu führen anstatt auf dem straßenbegleitenden Radweg entlang der stark befahrenen L 22. Der benannte Streckenabschnitt gehört zum Radweg "Rostock-Graal-Müritz", ist gut ausgebaut und verläuft abseits der Hauptverkehrsstraße. Der Weg wurde als ungestörter und landschaftlich attraktiver bewertet. Ausschlussgründe wurden nicht genannt. Nach Abstimmung mit dem Beirat wurde der Vorschlag aus genannten Gründen als deutlich vorteilhafter eingeschätzt. Die Routenführung wurde eingearbeitet, der ursprüngliche Vorschlag dafür entnommen.
- In einem der oben genannten Vorschläge wurde eine alternative Trassenführung zwischen Hinrichshagen und Hinrichsdorf genannt. Die neue Führung über Stuthof wurde als neue **Alternative 8c** zur Abstimmung gebracht, der ursprüngliche Vorschlag über Jürgeshof als **Alternative 8d** beibehalten.

- Es wurden zwei Vorschläge für die Ortslage Graal-Müritz gemacht. Beide Vorschläge wurden aufgenommen und zur Abstimmung gebracht. Die neue **Alternative 21** (Heuweg – Parkstraße – Lindenweg – Friedhofsweg – Zur Seebrücke) führt an einer Backstein-Kirche vorbei und wird dementsprechend für den Östlichen Backstein-Rundweg vorgeschlagen. Die neue **Alternative 22** (Heuweg – Uferstraße) wird für den Ostseeküsten-Radweg vorgeschlagen. Beide Maßnahmen (einzeln oder in Kombination) können die Routenführung des Östlichen Backstein-Rundwegs und des Ostseeküsten-Radwegs auf diesem Abschnitt entflechten.
- Die übrigen sechs Vorschläge können oder sollen aus verschiedenen Gründen (Privatbesitz, Naturschutzvorgaben, Planungsstand, ...) nicht zeitnah umgesetzt werden und wurden verworfen. Alle beteiligten Personen wurden persönlich kontaktiert und über die Entscheidung in Kenntnis gesetzt.

5.1.2 Zweite Stellungnahme (16.10. bis 03.11.2023)

Sofern erforderlich, wurden die Karten für das zweite Conceptboard nach der ersten Stellungnahme angepasst. Im Fragebogen wurde die Möglichkeit entnommen, eigenen Vorschläge einzubringen. Für die konkurrierenden **Alternative 8**-Varianten (**8 a/b** und **8 c/d**) wurden Entscheidungsfragen eingefügt.

Das Conceptboard der zweiten Stellungnahme ist über den folgenden Link erreichbar:

<https://app.conceptboard.com/board/m0u0-n3q4-9zzi-1nsz-8q52>

Der Link zum Fragebogen wurde vereinbarungsgemäß nach Beendigung des Rückmelde-Zeitraumes vom Conceptboard entfernt.

In der zweiten Stellungnahme wurden insgesamt **10 Rückmeldungen** gegeben. Eine davon beinhaltet die Bewertung eines Radweges und einer Alternative, so dass insgesamt **11 Stellungnahmen** vorliegen. Eine Person bat um Informations- und Marketingmaterial. Die Tabelle mit den Details wird dem TMV für weitergehende Analysen und Bearbeitung in einem separaten Dokument zur Verfügung gestellt.

Die Radwege wurden insgesamt 3-mal bewertet:

- Der **Ostseeküsten-Radweg** wurde 2-mal bewertet.
- Der **Östliche Backstein-Rundweg** erhielt eine Bewertung.
- Der **Westliche Backstein-Rundweg** wurde nicht bewertet.

Die Vorschläge für alternative Trassenführungen wurden 8-mal bewertet:

- **Alternative 1** (Kühlungsborn) wurde 1-mal bewertet und abgelehnt. Als Ausschlussgrund wurde der Verlust von Erlebniswert (Nähe zur Ostsee, Villa Baltic, Gastronomie) durch die Alternative genannt. Zudem bestünden Nutzungskonflikte mit sonstigen Nutzungsgruppen und dem Kfz-Verkehr auf der Hermannstraße und der Poststraße.
- **Alternative 2-Varianten**
 - **Alternative 2a** (Ostseeküste / Gespensterwald) wurde nicht bewertet.
 - **Alternative 2b** (derzeitige Führung des Ostseeküsten-Radwegs in Börgerende) wurde 1-mal bewertet und abgelehnt. Als Ausschlussgrund wurde ein „erheblicher Verlust von Erlebniswert gegenüber der Führung am Meer“ genannt. Zudem bestünden zahlreiche Nutzungskonflikte mit Wandernden, Spazierenden, Strandurlaubern / Badegästen sowie mit anderen Radfahrenden zwischen Rethwisch und Börgerende. Da es auf der Strecke bis Rethwisch keinen Radweg gibt, sei der östliche Gehweg „Radfahrer frei“ völlig überlastet.
- **Alternative 3** (in der ersten Stellungnahme **Alternative 3b**) (Rethwisch – Rostock Lütten Klein – Evershagen) wurde nicht bewertet
- **Alternative 4** (Rostock Südstadt – Biestow – Gartenstadt) wurde 1-mal bewertet und befürwortet (Anbindung POI (Kirche), Nebenstraßennetz HRO)
- **Alternative 5** (Rostock Gartenstadt – Klein Schwaß – Parkentin) wurde nicht bewertet
- **Alternative 6** (in der ersten Stellungnahme **Alternative 6b**) (Bad Doberan / Kloster) wurde nicht bewertet
- **Alternative 7** (Garvelsdorf – Kirch Mulsow) wurde nicht bewertet
- **Alternative 8-Varianten**
 - **Alternative 8a** (Rostock Gehlsdorf, östlich entlang der Unterwarnow) wurde 1x bewertet und befürwortet, zumindest bis zur Fertigstellung der Brücke. Danach wird **Alternative 8b** bevorzugt („schöne Aussicht auf Rostocker Skyline“).
 - **Alternative 8b** (Rostock Gehlsdorf, westlich über Brücke / Fähre) wurde nicht bewertet

- **Alternative 8c** (Stuthof) wurde 1x bewertet und befürwortet („kürzer, landschaftlich interessanter, abseits vom Verkehrslärm und die Bäderstraße muss nur einmal überquert werden“)
- **Alternative 8d** (Jürgeshof) wurde 1x bewertet und befürwortet („Anbindung POI Karls Erlebnisdorf“)
- **Alternative 9** (Rostock Stadtmitte – Brinckmannsdorf – Neuendorf) wurde nicht bewertet
- **Alternative 21** (Graal-Müritz: Heuweg – Parkstraße – Lindenweg – Friedhofsweg – Zur Seebrücke) wurde 1x als gleichwertig bewertet („Streckenabschnitt bis Seebrücket besser befahrbar, Nutzen der Backsteinkirche für das Thema der Route nicht sicher“)
- **Alternative 22** (Graal-Müritz: Heuweg – Uferstraße) wurde 1x bewertet und befürwortet („besser als ursprüngliche Wegführung (schlechter Zustand der Teilstrecke, Gefahr bei Begegnungsverkehr“)

5.1.3 Trassenfestlegung für Teilraum 1+2

Die Trassenführungen (Umsetzung der vorgeschlagenen Trassenoptimierungen bzw. Festlegung der finalen Variante) wurden im Jour fixe am 15.11.2023 besprochen und final festgelegt. Als Diskussionsgrundlage wurde eine tabellarische Übersicht angefertigt, aus der die Rückmeldungen zu allen Alternativen hervorgehen (vgl. **Tabelle 1**).

Alternative	1. Stellungnahme	2. Stellungnahme	Ergebnis
1	3x ja	1x nein	1
2a	5x ja, / 2x nein	-	2b (solange 2a nicht umsetzbar)
2b	1x ja / 1x nein	1x nein	
2c	2x ja / 1x nein	(entnommen)	
3a	1x ja / 3x nein	(entnommen)	3 (vormals 3b)
3b>3	3x ja / 1x nein	-	
4	1x ja	1x ja	4
5	1x ja	-	5
6a	1x gleichwertig	(entnommen)	6 (vormals 6b)
6b>6	3x ja	-	
7	1x ja	-	7
8a	-	1x ja (bis Fertigstellung Brücke)	8a bis Fertigstellung Brücke, danach 8b
8b	1x ja	-	

8c	(neu)	1x ja	8d
8>8d	-	1x ja	
9	1x ja / 1x nein	-	9
entfällt	-	(entnommen)	entfällt
21	(neu)	1x gleichwertig	21
22	(neu)	1x ja	22
gesamt	33 Bewertungen	8 Bewertungen	

Tabelle 1: Übersicht über die Bewertungen der einzelnen Alternativen und Festlegung der finalen Trassenführung durch den Beirat am 15.11.2023

Im Jour Fixe am 15.11.2023 wurden folgende Trassenführungen festgelegt:

- **Alternative 1** (Kühlungsborn)
- **Alternative 2b** (Börgerende)
- **Alternative 3 / vormalis 3b** (Rethwisch – Rostock Lütten Klein – Evershagen)
- **Alternative 4** (Rostock Südstadt – Biestow – Gartenstadt)
- **Alternative 5** (Rostock Gartenstadt – Klein Schwaß – Parkentin)
- **Alternative 6 / vormalis 6b** (Bad Doberan / Kloster)
- **Alternative 7** (Garvelsdorf – Kirch Mulsow)
- **Alternative 8a** (Rostock Gehlsdorf, östlich entlang der Unterwarnow) – nur bis zur Fertigstellung der Brücke, danach **Alternative 8b** (Rostock Gehlsdorf, westlich über die Brücke).
- **Alternative 8d** (Jürgeshof)
- **Alternative 9** (Rostock Stadtmitte – Brinckmannsdorf – Neuendorf)
- Der mit „entfällt“ markierte Abschnitt wird aus der Routenführung entnommen
- **Alternative 21** (Graal-Müritz: Heuweg – Parkstraße – Lindenweg – Friedhofsweg – Zur Seebrücke) für den **Östlichen Backstein-Rundweg**
- **Alternative 22** (Graal-Müritz: Heuweg – Uferstraße) für den **Ostseeküsten-Radweg**

5.1.4 Ostseeküsten-Radweg

Für den Ostseeküsten-Radweg wurden die nachfolgend dargestellten Abschnitte zur Trassenoptimierung in die Beteiligung gegeben und die unten dargestellte Führung abschließend im Beirat festgelegt:

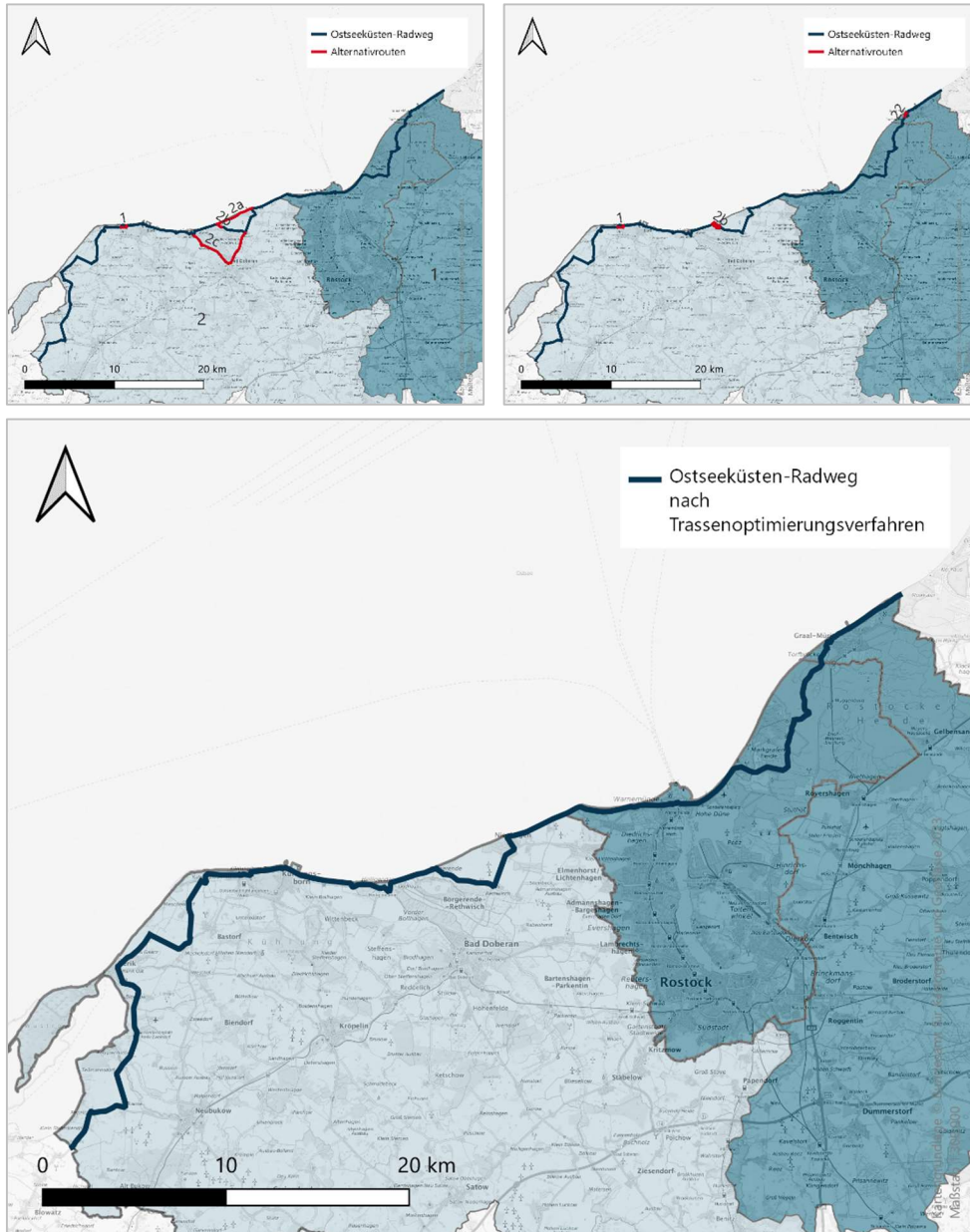


Bild 8: Ostseeküsten-Radweg; **links oben:** mit eingezeichneten Trassenoptimierungsvorschlägen 1 und 2a/2b/2c zu Beginn der ersten Stellungnahme; **rechts oben:** mit bestätigten Vorschlägen 1, 2b und dem neu eingebrachten Vorschlag Nr. 22 zu Beginn der zweiten Stellungnahme; **unten:** festgelegte neue Routenföhrung mit umgesetzten Optimierungsvorschlägen nach dem Trassenoptimierungsverfahren

5.1.5 Westlicher Backstein-Rundweg

Für den Westlichen Backstein-Rundweg wurden die nachfolgend dargestellten Abschnitte zur Trassenoptimierung in die Beteiligung gegeben und die unten dargestellte Führung abschließend im Beirat festgelegt:

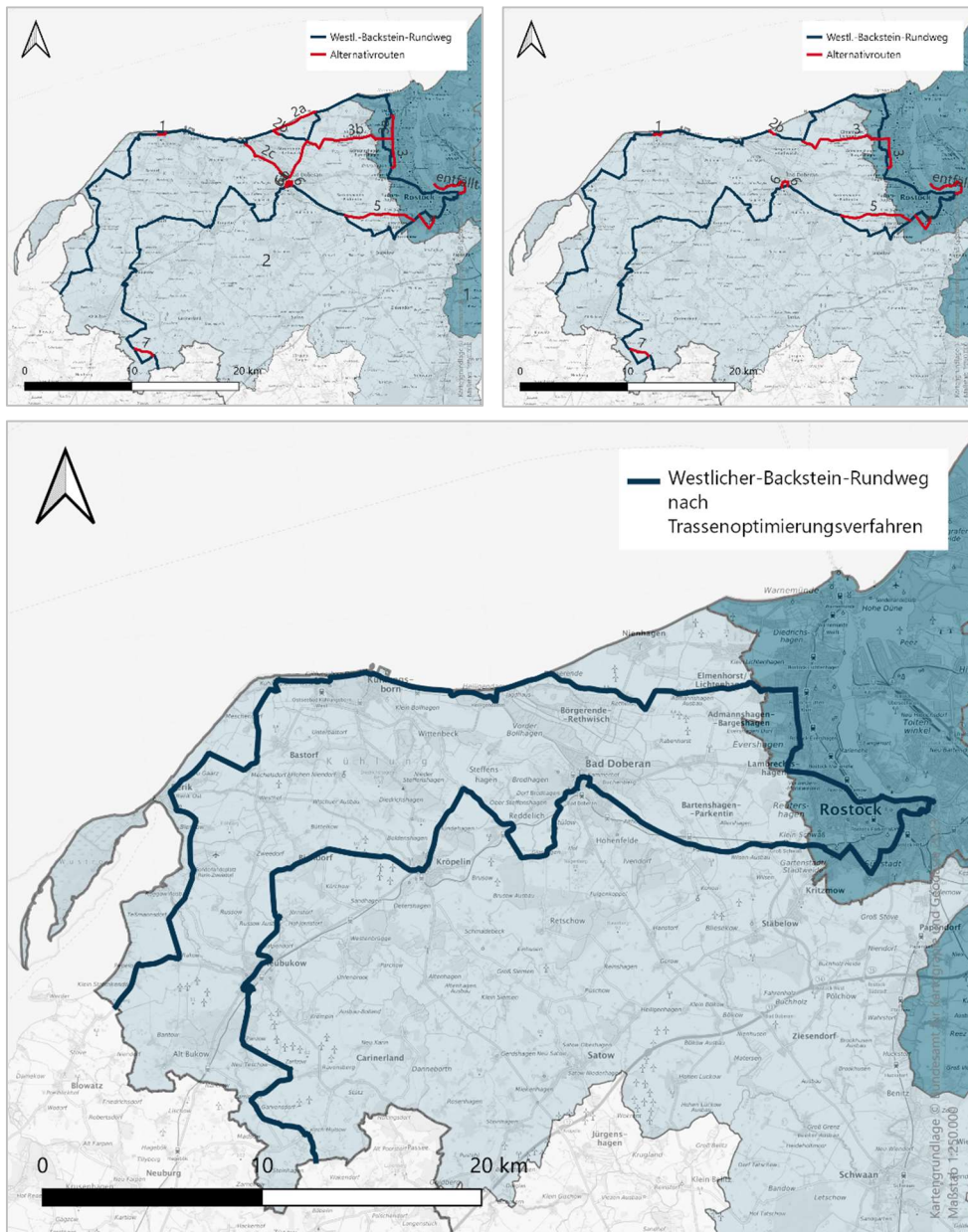


Bild 9: Westlicher Backstein-Rundweg; **links oben:** mit eingezeichneten Trassenoptimierungsvorschlägen 1, 2a/2b/2c, 3a/3b, 4, 5, 6a/6b und 7 zu Beginn der ersten Stellungnahme; **rechts oben:** mit bestätigten Vorschlägen 1, 2b, 3 (vormals 3b), 4, 5, 6 (vormals 6b) und 7 zu Beginn der zweiten Stellungnahme; **unten:** festgelegte neue Routenföhrung mit umgesetzten Optimierungsvorschlägen nach dem Trassenoptimierungsverfahren

5.1.6 Östlicher Backstein-Rundweg

Für den Östlichen Backstein-Rundweg wurden die nachfolgend dargestellten Abschnitte zur Trassenoptimierung in die Beteiligung gegeben und die unten dargestellte Führung abschließend im Beirat festgelegt:

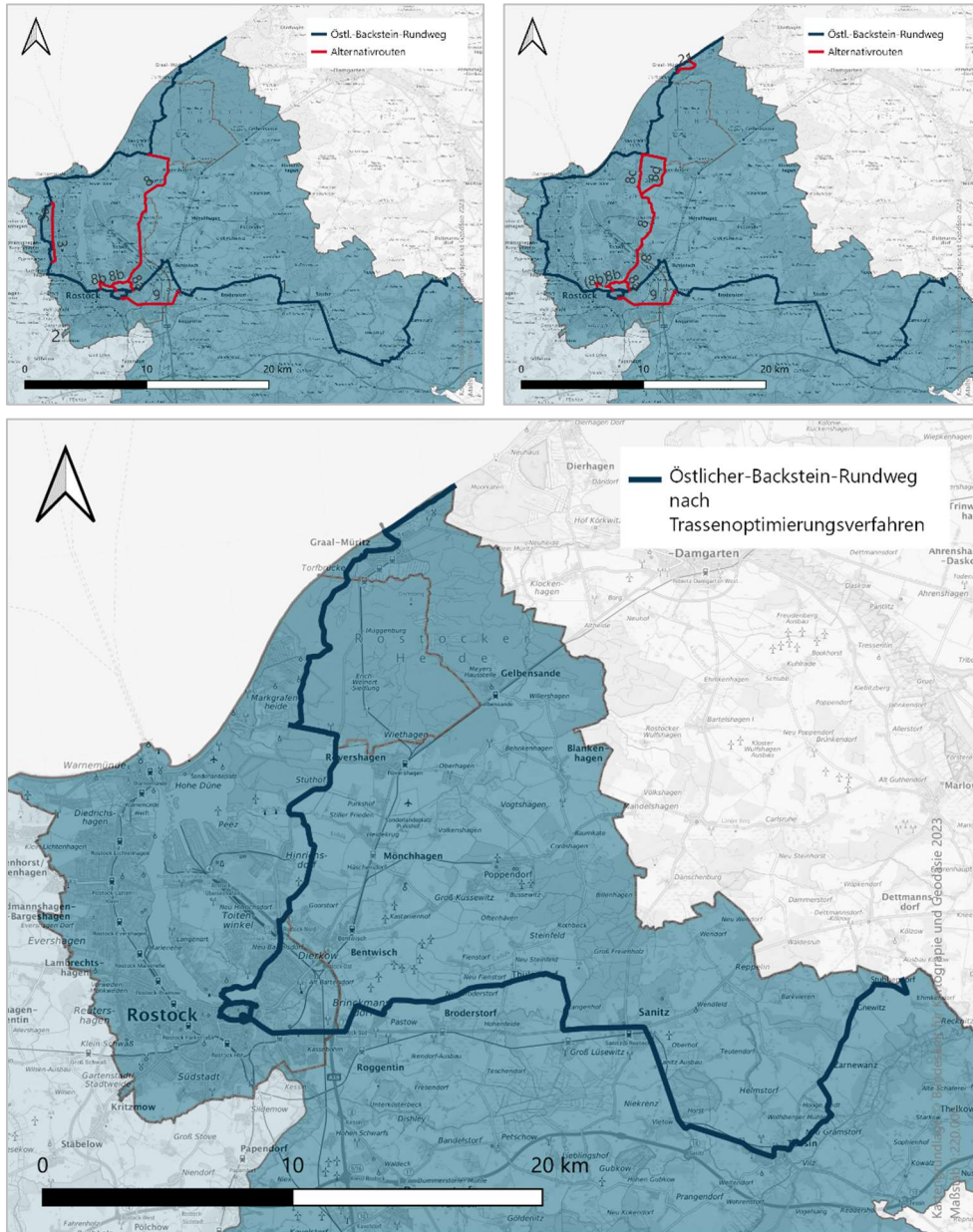


Bild 10: Östlicher Backstein-Rundweg; **links oben:** mit eingezeichneten Trassenoptimierungsvorschlägen 3a, 8/8a/8b und 9 zu Beginn der ersten Stellungnahme; **rechts oben:** mit bestätigten Vorschlägen 8a/8b/8d (vormals 8) und 9 sowie den neu eingebrachten Trassenoptimierungsvorschlägen 8c und 21 zu Beginn der zweiten Stellungnahme; **unten:** festgelegte neue Routenführung mit umgesetzten Optimierungsvorschlägen nach dem Trassenoptimierungsverfahren (8a nur bis Fertigstellung Brücke)

5.2 Teilraum 3+4

In Teilraum 3+4 waren zwei Radrouten Bestandteil des Trassenoptimierungsverfahrens: Der Residenzstädte-Rundweg und der Schlösser-Rundweg. Für beide Routen wurden Karten erstellt, in denen die Trassenoptimierungsvorschläge eingezeichnet sind (vgl. **Bild 11** und **Bild 12**).

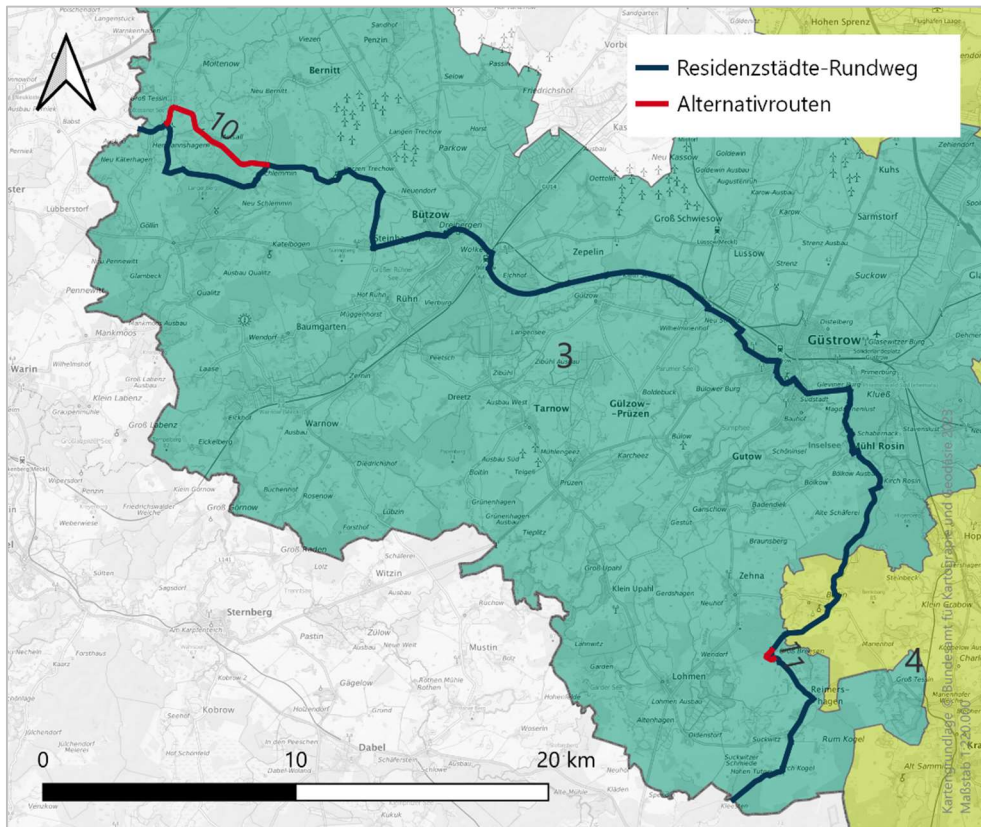


Bild 11: Der Residenzstädte-Rundweg mit Alternativen zu Beginn der Beteiligung

Für alle Trassenoptimierungsvorschläge („Alternativen“) wurden zusätzlich Detailkarten erstellt, aus denen die genaue Lage des Streckenabschnitts hervorgeht. Die Alternativen wurden durchnummeriert und mit einer kurzen Beschreibung versehen. Verschiedene Varianten wurden mit Buchstaben kenntlich gemacht (z. B. **Alternative 16a/16b**).

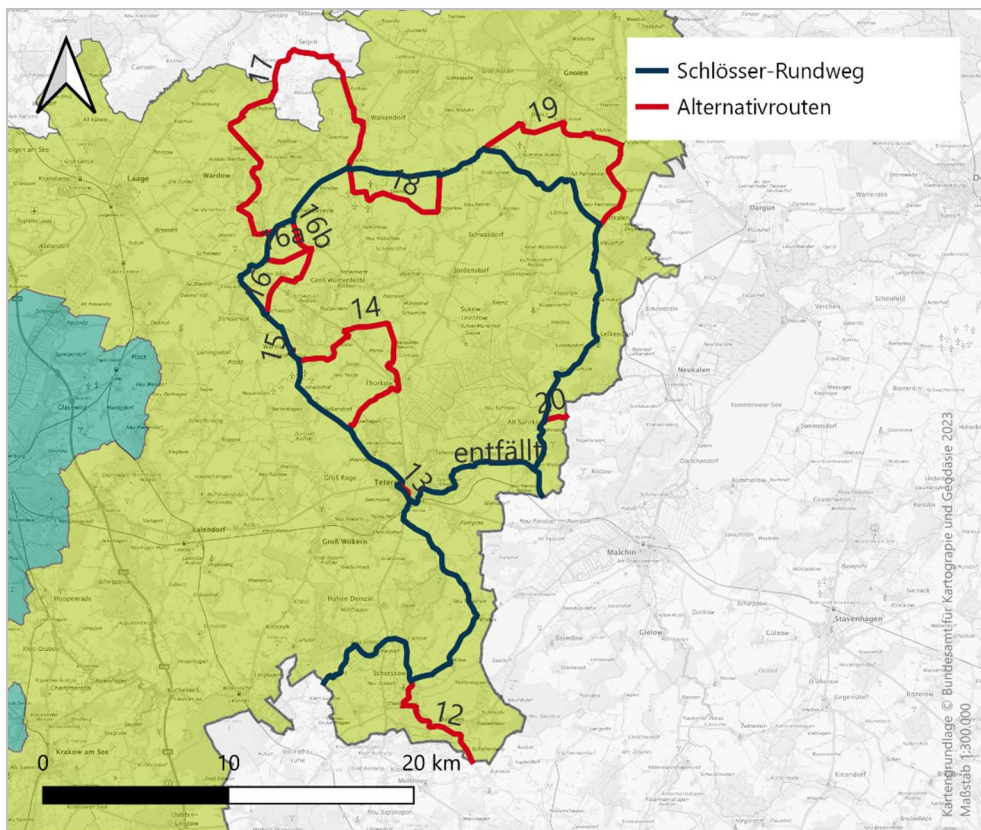


Bild 12: Der Schloesser-Rundweg mit Alternativen zu Beginn der Beteiligung

5.2.1 Erste Stellungnahme (25.09. bis 13.10.2023)

Das Conceptboard der ersten Stellungnahme ist über den folgenden Link erreichbar: <https://app.conceptboard.com/board/1a3u-cqz5-5iuy-oonu-z431>

Der Link zum Fragebogen wurde vereinbarungsgemäß nach Beendigung des Rückmelde-Zeitraumes vom Conceptboard entfernt.

In der ersten Stellungnahme wurden insgesamt 4 Rückmeldungen gegeben. Eine Person bat um Informations- und Marketingmaterial. Die Tabelle mit den Details wird dem TMV für weitergehende Analysen und Bearbeitung in einem separaten Dokument zur Verfügung gestellt.

Die Radwege wurden insgesamt 3-mal bewertet:

- Der **Residenzstädte-Rundweg** erhielt zwei Bewertungen.
- Der **Schloesser-Rundweg** wurde einmal bewertet.
- Für beide Wege wurden zahlreiche Baumaßnahmen mitgeteilt.

Es wurde ein Vorschlag für alternative Trassenführungen für den **Residenzstädte-Rundweg** bewertet:

- **Alternative 10** (Hermannshagen – Klein Sien Mühle – Moisal – Schlemmin) wurde 1-mal bewertet und befürwortet. Die Führung wurde in der zweiten Stellungnahme als „neuer Routenverlauf“ erneut zur Abstimmung gebracht.

Die Trassenvorschläge für den **Schlösser-Rundweg** wurden nicht bewertet.

Es wurden keine neuen Vorschläge für Trassenoptimierungen eingebracht.

5.2.2 Zweite Stellungnahme (06.11. bis 24.11.2023)

Da in der ersten Stellungnahme keine neuen Vorschläge für Trassenoptimierungen eingegangen sind, wurde nur die Karte mit der bestätigten **Alternative 10** für den **Residenzstädte-Rundweg** angepasst.

Für die konkurrierenden **Alternative 16**-Varianten (16a/b) auf dem **Schlösser-Rundweg** wurde eine Entscheidungsfrage eingefügt.

Im Fragebogen wurde für die zweite Stellungnahme die Möglichkeit der eigenen Vorschläge entnommen.

Das Conceptboard der zweiten Stellungnahme ist über den folgenden Link erreichbar:

<https://app.conceptboard.com/board/hei6-dkzc-00c0-x1nn-hy2o>

Der Link zum Fragebogen wurde vereinbarungsgemäß nach Beendigung des Rückmelde-Zeitraumes vom Conceptboard entfernt.

In der zweiten Stellungnahme wurden insgesamt **2 Rückmeldungen** gegeben. Eine Person bat um Informations- und Marketingmaterial. Die Tabelle mit den Details wird dem TMV für weitergehende Analysen und Bearbeitung in einem separaten Dokument zur Verfügung gestellt.

Die Radwege wurden 1-mal bewertet:

- Der **Residenzstädte-Rundweg** erhielt eine Bewertung.
- Der **Schlösser-Rundweg** wurde nicht bewertet.

Es wurde ein Vorschlag für alternative Trassenführungen für den **Residenzstädte-Rundweg** erneut bewertet:

- **Alternative 10** (Hermannshagen – Klein Sien Mühle – Moisal – Schlemmin) wurde 1-mal bewertet und befürwortet.

Die Trassenvorschläge für den **Schlösser-Rundweg** wurden auch in der zweiten Stellungnahme nicht bewertet.

In der zweiten Stellungnahme konnten keine neuen Vorschläge für Trassenführungen mehr eingebracht werden.

5.2.3 Trassenfestlegung für Teilraum 3+4

Die vorgeschlagenen Abschnitte zur Trassenoptimierung wurden im Beirat besprochen und die Führung zur finalen Prüfung und Bewertung wie folgt aufgenommen:

- **Alternative 10** (Hermannshagen – Klein Sein – Moisal – Schlemmin)
- **Alternative 11** (Straße "Groß Breesen" in Groß Breesen)
- **Alternative 12** (Schlehenberg – Dahmen – Schorssow / Anbindung an den Landkreis Mecklenburgische Seenplatte)
- **Alternative 13** (Teterow Ortslage)
- **Alternative 14** (Appelhagen – Thürkow – Tellow – Gottin)
- **Alternative 15** (Gottin Ortslage)
- **Alternative 16a** (Schwiessel – Belitz – Abzweig nach Neu Heinde – Klein Bützin)
- **Alternative 17** (Jahmen – Wozeten – Vipernitz – Klein Ridsenow – Sel-pin – Woltow – Walkendorf – Dalwitz)
- **Alternative 18** (Dalwitz – Stierow – Poggelow)
- **Alternative 19** (Dölitz – Schlutow – Damm – Altkalen)
- **Alternative 20** (Abzweig bei Pohnstorf / Anbindung an den Landkreis Mecklenburgische Seenplatte)
- Die Querverbindung der ursprünglichen Trasse des Schlösser-Rundwegs **entfällt**

5.2.4 Residenzstädte-Rundweg

Für den Residenzstädte-Rundweg wurden die nachfolgend dargestellten Abschnitte zur Trassenoptimierung in die Beteiligung gegeben und die unten dargestellte Führung abschließend im Beirat festgelegt:

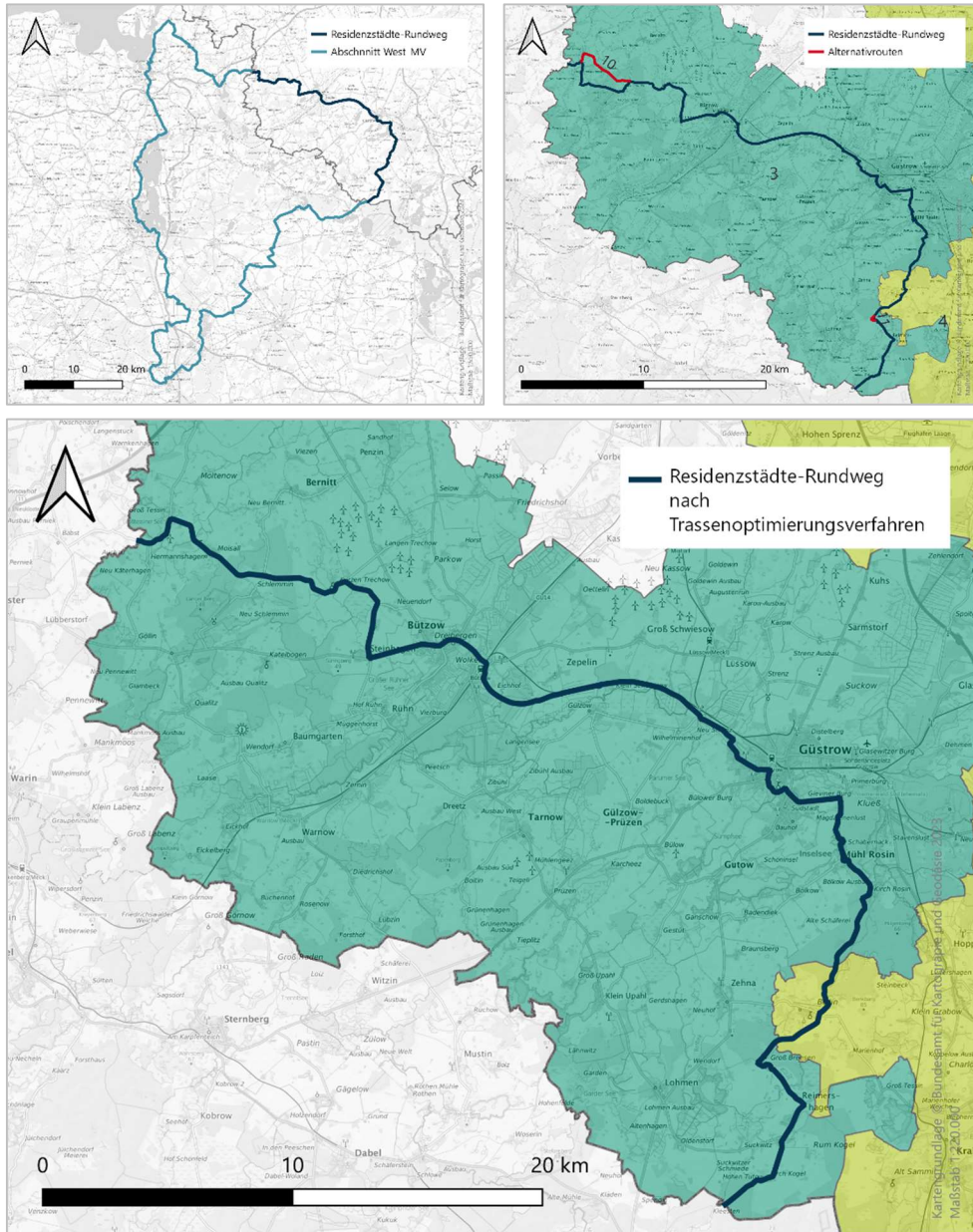


Bild 13: Residenzstädte-Rundweg; **links oben:** Gesamtverlauf einschließlich Routenabschnitt in Westmecklenburg; **rechts oben:** mit eingezeichneten Trassenoptimierungsvorschlägen 10 und 11 zu Beginn der ersten und zweiten Stellungnahme; **unten:** festgelegte neue Routenföhrung mit umgesetzten Optimierungsvorschlägen nach dem Trassenoptimierungsverfahren

5.2.5 Schlösser-Rundweg

Für den Schlösser-Rundweg wurden die nachfolgend dargestellten Abschnitte zur Trassenoptimierung in die Beteiligung gegeben:

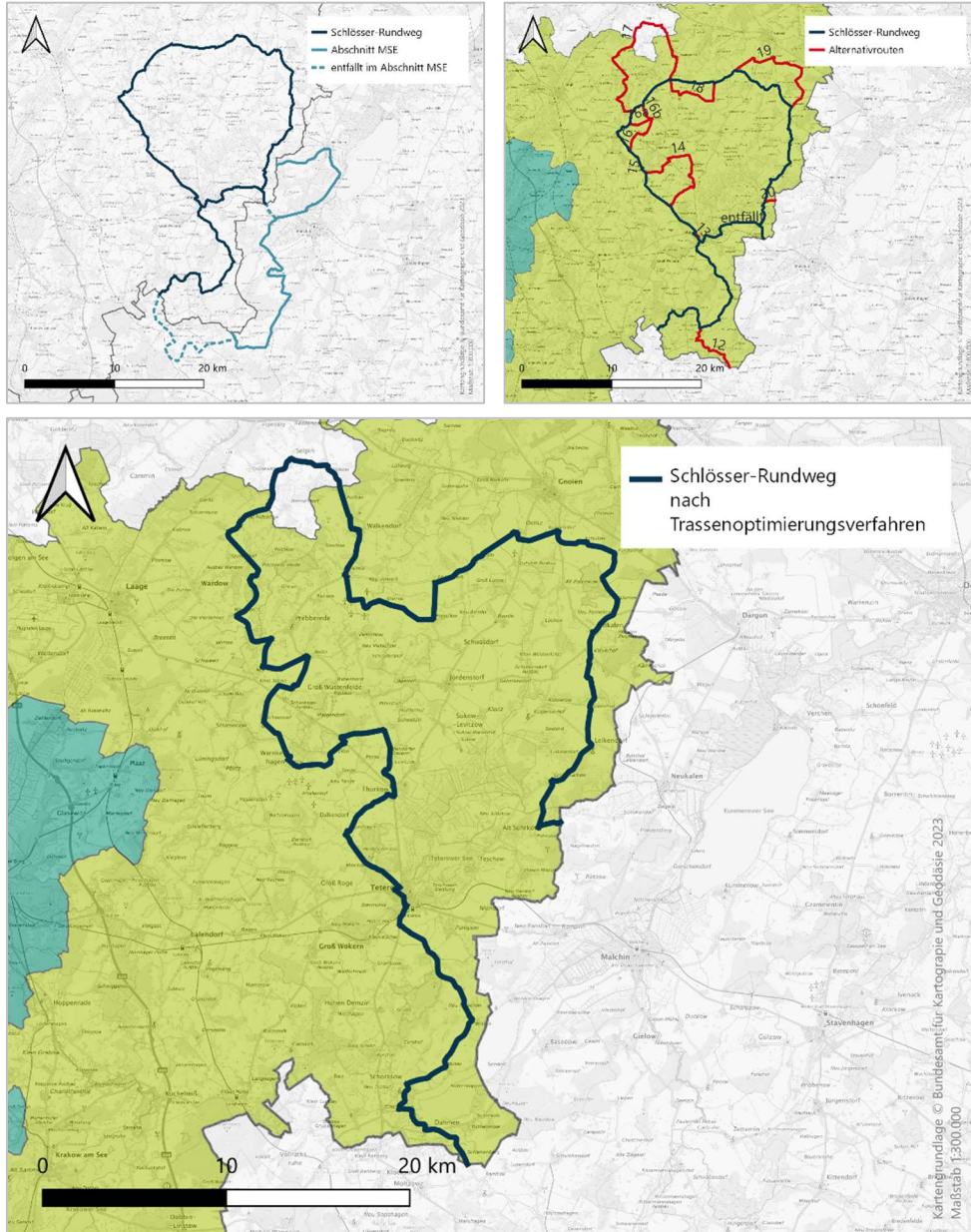


Bild 14: Schlösser-Rundweg; **links oben:** Gesamtverlauf einschließlich Routenabschnitt im Landkreis Mecklenburgische Seenplatte; **rechts oben:** mit eingezeichneten Trassenoptimierungsvorschlägen 12, 13, 14, 15, 16a/16b, 17, 18, 19 und 20 zu Beginn der ersten und zweiten Stellungnahme; **unten:** festgelegte neue Routenführung mit umgesetzten Optimierungsvorschlägen nach dem Trassenoptimierungsverfahren

Im Laufe des Optimierungsprozesses wurde entschieden, den Schlösser-Rundweg konzeptionell vollständig zu überarbeiten.

6 Handlungsempfehlung für die Radverkehrsführung im Mischverkehr außerorts

Der Radverkehr wird im Landkreis Rostock außerorts in weiten Teilen auf Straßen mit geringem DTV im Mischverkehr auf Straßen der Entwurfsklasse 4 (EKL 4) und auf Straßen mit noch kleineren Querschnitten geführt.

Somit folgt die Einordnung dieser Führungsform in die RAL 2012, in die StVO sowie in die RPS 2009, um schließlich eine übergreifende Handlungsempfehlung zu begründen.²

6.1 Einordnung in die RAL 2012

Nach den „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ (RAL 2012) der FGSV sind nahezu alle betrachteten Außerorts-Straßen im Untersuchungsbereich der Kategorie „EKL 4“ (Entwurfsklasse 4) zuzuordnen.

Straßen der EKL 4 sind wie folgt zu definieren (vgl. **Bild 15**):

- Regelquerschnitt RQ 9, d. h. Fahrbahnbreiten von ca. 6 Metern
- Planungsgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs von 70 km/h
- sehr geländeangepasste Linienführung
- Einmündungen und Kreuzungen ohne Lichtsignalanlage (oLSA)
- DTV bis max. 3.000 Kfz/24 h und SV bis max. 150 Fz/24h

Die meisten Außerorts-Straßen im Landkreis Rostock weisen eine sehr viel geringere Verkehrsbelastung (DTV) als 3.000 Kfz pro Tag auf.

² Quellen: RAL 2012 „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“, Technisches Regelwerk der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen), Köln 2012
RPS 2009 „Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme“, Technisches Regelwerk der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen), Köln 2009

StVO „Straßenverkehrsordnung“, Bundesministerium der Justiz / Bundesamt für Justiz, www.gesetze-im-internet.de, Januar 2024

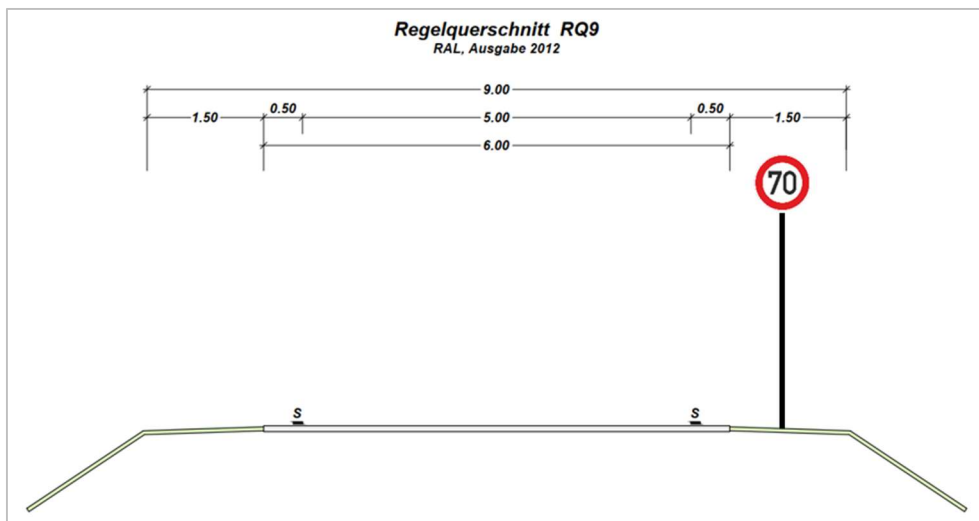


Bild 15: Regelquerschnitt RQ 9; eigene Darstellung nach RAL 2012 (FGSV)

Für Straßen der EKL 4 ist gemäß FGSV RAL 2012 die Radverkehrsführung auf der Fahrbahn grundsätzlich die Regellösung. Gesonderte Geh- und Radwege können empfohlen werden, wenn besondere Ansprüche bestehen:

- aufgrund der Zusammensetzung des Verkehrs (insbesondere des Anteils Radverkehr allgemein bzw. des touristischen Radverkehrs)
- bei entsprechender Netzfunktion der Rad- oder Fußverkehrsverbindung (z. B. touristische Routen)

Diese besonderen Ansprüche sind in den FGSV RAL 2012 nicht weiter definiert. Ausgewiesene Radverkehrsnetzabschnitte stellen allerdings aus planerischer Sicht solche Ansprüche dar. Radverkehrsnetzabschnitte auf Straßen der EKL 4 mit einem RQ 9 oder kleiner sind somit nicht ohne weitere Maßnahmen möglich.

Wegen der geländeangepassten Linienführung und der mit der geringen befestigten Breite verbundenen besonderen Begegnungssituation ist es laut FGSV RAL 2012 für die Verkehrssicherheit förderlich, wenn die Straße nicht schneller als mit der Planungsgeschwindigkeit befahren wird. Deshalb ist gemäß FGSV RAL 2012 zu prüfen, ob aus Gründen der Verkehrssicherheit eine entsprechende Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erforderlich ist.

Grundsätzlich empfiehlt sich die Erweiterung der Fahrbahnbreite (vgl. **Bild 16**) oder der Neubau eines parallel verlaufenden Radwegs.

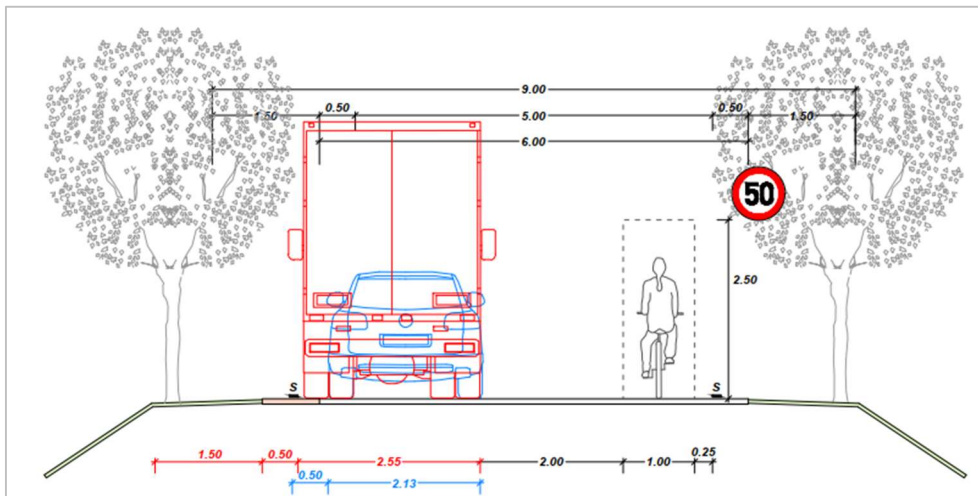


Bild 16: Erweiterter Regelquerschnitt RQ 9 mit Fahrbahnverbreiterung und angepasster zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h; eigene Darstellung nach RAL 2012 (FGSV)

Wenn diese Maßnahmen jedoch nicht möglich sind und auch keine anderen Maßnahmen infrage kommen, um dem Radverkehr ein sicheres Vorankommen zu ermöglichen, wird das Heruntersetzen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h oder niedriger (und die Durchsetzung der Einhaltung, z. B. durch eine ortsfeste Geschwindigkeitsüberwachung / OGÜ) empfohlen. Zusätzlich wird empfohlen, in regelmäßigen Abständen Ausweichbuchten für das verkehrssichere Überholen zu errichten.

Diese Maßnahme hat gegenüber eines Radwegeneubaus folgende Vorteile:

- Schneller und kostengünstiger umzusetzen
- Steigerung mindestens der subjektiven Verkehrssicherheit der Radfahrenden
- Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h oder niedriger ist die Errichtung von Schutzplanken nicht notwendig.

6.2 Einordnung in die RPS 2009

Schutzeinrichtungen wie Schutzplanken (nach RPS 2009) können bei zulässigen Höchstgeschwindigkeiten über 50 km/h außerorts gesetzt werden. Werden Schutzplanken gesetzt, ist die Radverkehrsführung auf der Fahrbahn bei Straßen der EKL 4 nicht mehr die Regellösung. Bei Überholmanövern (insbesondere nicht StVO-konformen) ist ein Ausweichen der Radfahrenden in den Seitenraum mit Schutzplanken nicht möglich.

Bild 17 zeigt eine Überholsituation auf einer Straße der EKL 4 mit Schutzplanken, wie sie mit korrektem Abstand zum Radfahrenden aussehen müsste. In der Realität halten Kfz-Fahrende jedoch einen deutlich größeren Abstand zu den Schutzplanken. Damit kann der lt. StVO außerorts vorgeschriebene Überholabstand von mindestens 2 m zum Radfahrenden (vgl. **Kap. 6.3**) nicht eingehalten werden. Mindestens das subjektive Sicherheitsempfinden der Radfahrenden wird so erheblich eingeschränkt.

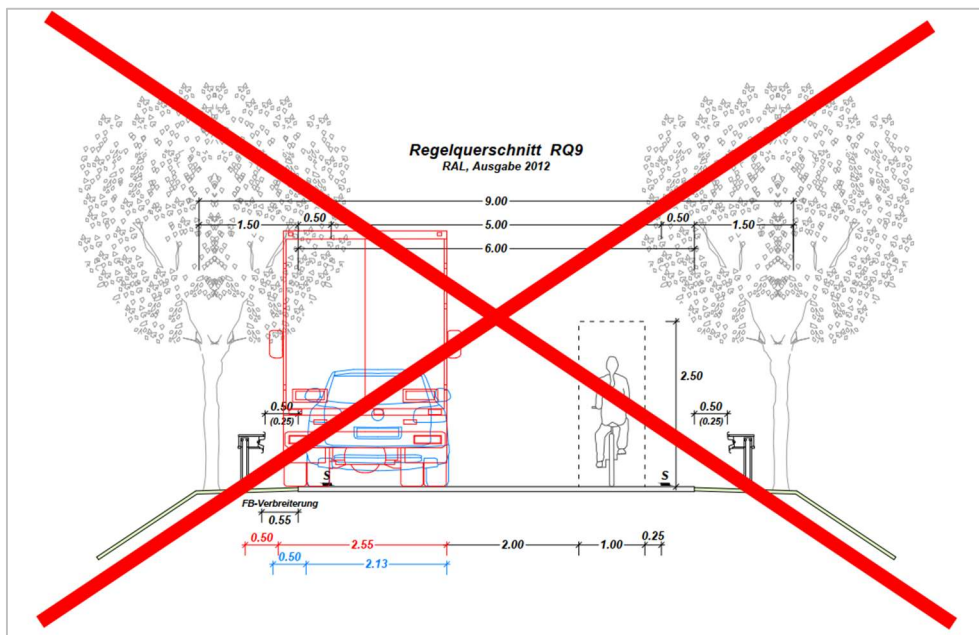


Bild 17: Regelquerschnitt RQ 9 mit Schutzplanke und nicht angepasster zulässiger Höchstgeschwindigkeit; eigene Darstellung nach RAL 2012 (FGSV)

Dementsprechend ist die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Straßen der EKL 4 mit wichtiger Netzverbindungsfunktion (Vorrang- oder Basisrouten) wichtigste Handlungsempfehlung, da Schutzeinrichtungen wie Schutzplanken (nach RPS 2009) nur bei zulässigen Höchstgeschwindigkeiten über 50 km/h außerorts gesetzt werden können. Damit einher geht der Verzicht auf das Einrichten von Schutzplanken.

Werden Schutzeinrichtungen dennoch hergestellt, sind in jedem Fall die Maßnahmen aus Kap. 2.8 „Zweiradfahrer-Schutz“ der RPS 2009 anzuwenden und Zusatzmaßnahmen zu treffen, wie beispielsweise der Bau eines gesonderten Geh- und Radwegs parallel zur Straße.

6.3 Einordnung in die StVO

Mit der Einführung der StVO-Novelle im April 2020 ist außerorts im Mischverkehr ein Überholabstand zu Radfahrenden von mindestens 2 m erforderlich. Auf Straßen der EKL 4 mit ca. 6 m Regelbreite ist ein Überholen mit StVO-konformem Überholabstand nicht möglich.

Die Abbildung demonstriert eine Überholssituation auf einer Straße der EKL 4 mit ca. 6 m Breite, wie sie mit StVO-konformem Abstand sein müsste. In der Realität lassen die zu geringen befestigten Straßenbreiten Überholmanöver mit 2 m Abstand zu Radfahrenden nicht zu, da Kfz-Fahrende mehr Abstand zum linken Fahrbahnrand halten (müssen).

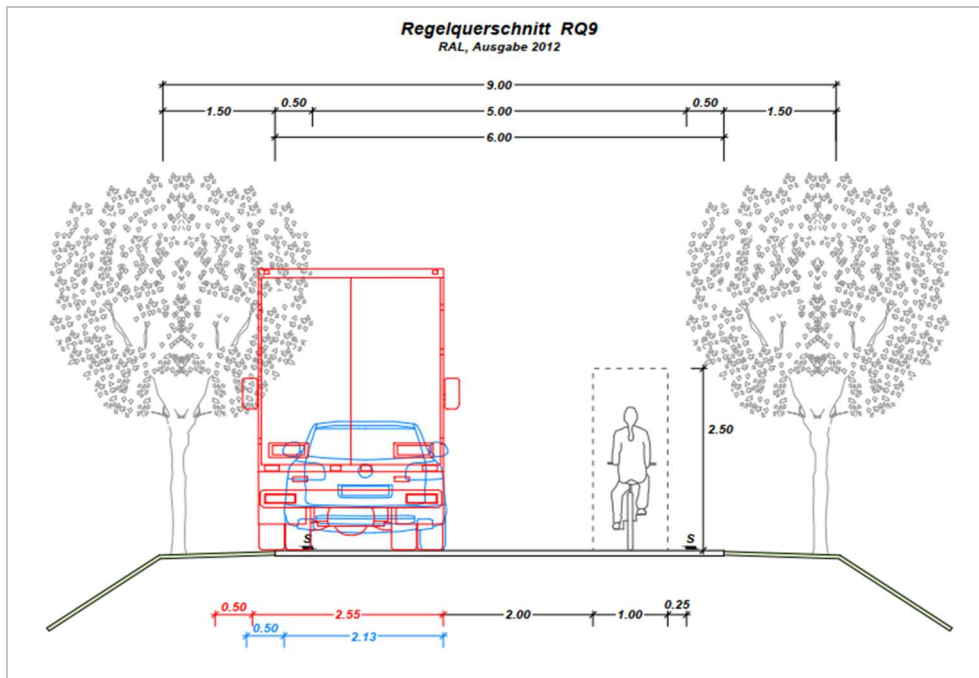


Bild 18: Regelquerschnitt RQ 9 mit nicht durchführbaren Überholmanövern aufgrund zu geringer Straßenbreiten und theoretisch korrektem Überholabstand aufgrund der StVO-Novelle 2020; eigene Darstellung nach RAL 2012 (FGSV)

Mögliche Lösungen für ein sicheres Vorankommen des Radverkehrs wären:

- Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h in Verbindung
 - mit der Verbreiterung der Fahrbahn um mindestens 0,55 m, besser 0,80 m (vgl. **Bild 19**)
 - alternativ mit der Einrichtung von Ausweichbuchten, die ein StVO-konformes Überholmanöver erlauben

- alternativ mit der Anordnung eines Überholverbots für einspurige Fahrzeuge
 - Die Errichtung einer Fahrradstraße

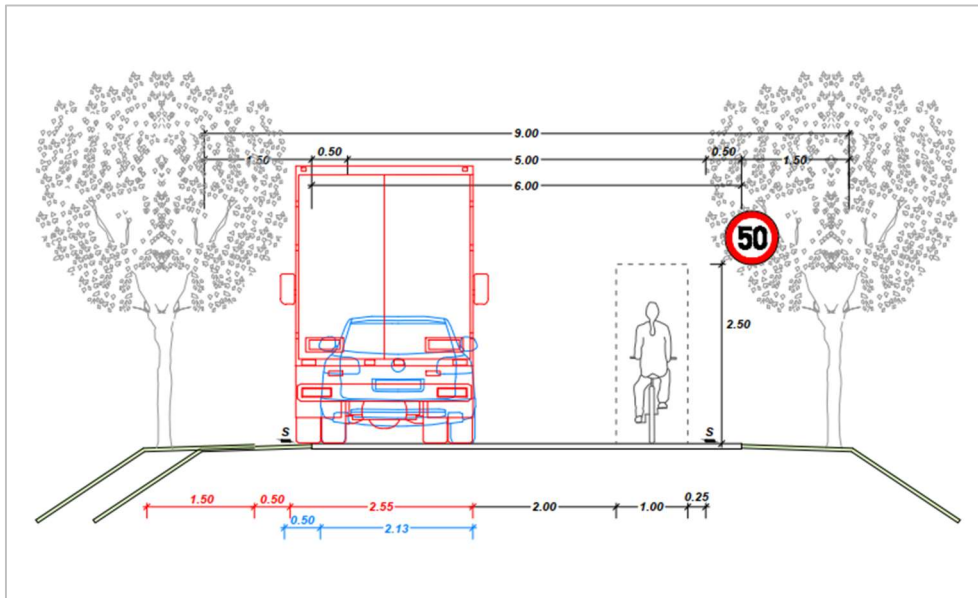


Bild 19: Erweiterter Regelquerschnitt RQ 9 mit zulässigem Überholmanöver nach StVO; eigene Darstellung nach RAL 2012 (FGSV)

6.4 Empfehlungen für Straßen der EKL 4, auf denen touristische Radrouten im Mischverkehr geführt werden

Die Trassen zahlreicher touristischer Vorrang- und Basisrouten (bzw. der überregionalen Radfernwege und Radrundwege) im Landkreis Rostock führen außerorts mit geringen DTV-Werten auf Straßen der Entwurfsklasse 4 sowie auf Straßen mit noch geringeren Querschnittsbreiten als den hier aufgeführten 6 Metern.

Vor dem Hintergrund der Einordnung des Radverkehrs außerorts in die RAL 2012 (Entwurfsklasse 4), die RPS 2009 sowie die StVO 2020, sind insbesondere die Plangeschwindigkeiten und die Überholabstände zu fokussieren.

Die Herleitung einer zusammenfassenden Handlungsempfehlung soll den Anspruch der praktischen Umsetzbarkeit, der Finanzierbarkeit sowie der Akzeptanz in der Bevölkerung entsprechen.

Weite Teile des Landkreises Rostock sind ländlich geprägt und haben geringe Bevölkerungsdichten.

Auch wenn – insbesondere im Nahbereich der touristischen Hotspots – in der Saison von einem höheren Kfz-Aufkommen auszugehen ist, ist gleichwohl anzunehmen, dass das durchschnittliche Verkehrsaufkommen pro Tag (DTV) gering ist und sich insgesamt vornehmlich aus Fahrten der Anwohnenden zusammensetzt. In der Saison ist darüber hinaus auch von einem höheren Radverkehrsaufkommen auszugehen, denn die touristischen überregionalen Radrouten werden sowohl für Radreisende als auch für Tagestouren immer stärker nachgefragt und sind zum Teil auch schon heute hoch frequentiert.

Die Einrichtung einer Fahrradstraße und die damit verbundene Bevorrechtigung des Radverkehrs stellt eine Radverkehrsführung auf Außerorts-Straßen der EKL4 dar, die den heutigen Standards entspricht und in der Bevölkerung zunehmend gewünscht und akzeptiert ist.

Damit wird nicht nur der Alltags- und Tagesreiseradverkehr der anwohnenden Bevölkerung, sondern auch der Radreiseverkehr auf den überregionalen Radfernwegen und Radrundwegen gefördert. Die Einrichtung von Fahrradstraßen zielt auch darauf ab, den Modal Split zugunsten des Radverkehrs zu verändern, indem Hemmnisse zur Nutzung des Fahrrades anstelle des Pkws abgebaut werden. Fahrradstraßen erhöhen die Verkehrssicherheit, Durchgangs- und Schwerverkehre weichen eher auf alternative Strecken aus. Zudem werden die Verhaltensvorgaben bei Fahrradstraßen erfahrungsgemäß eher beachtet.

Bild 20 zeigt die mögliche Gestaltung einer Fahrradstraße auf einer Straße der EKL 4 außerorts.

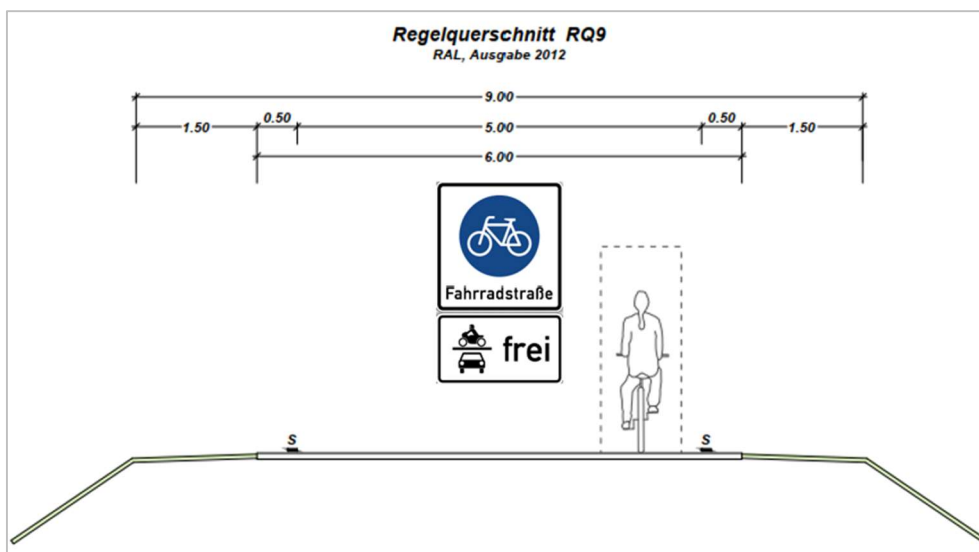


Bild 20: Mögliche Gestaltung einer Fahrradstraße; eigene Darstellung nach RAL 2012 (FGSV)

Die Einrichtung von Fahrradstraßen ist für den Landkreis Rostock die bevorzugte Handlungsempfehlung. Alternativ kann die Geschwindigkeit auf max. 50 km/h reduziert werden, verbunden mit einer Erweiterung der Fahrbahnbreite oder alternativ der Errichtung von Ausweichbuchten, um ein regelkonformes und sicheres Überholen von Radfahrenden zu ermöglichen. Die Einhaltung ist jedoch kaum zu überprüfen. Ist eine Verbreiterung der Fahrbahn oder die Errichtung von Ausweichbuchten nicht möglich, ist ein Überholverbot für einspurige Fahrzeuge anzuordnen (vgl. **Bild 21**).

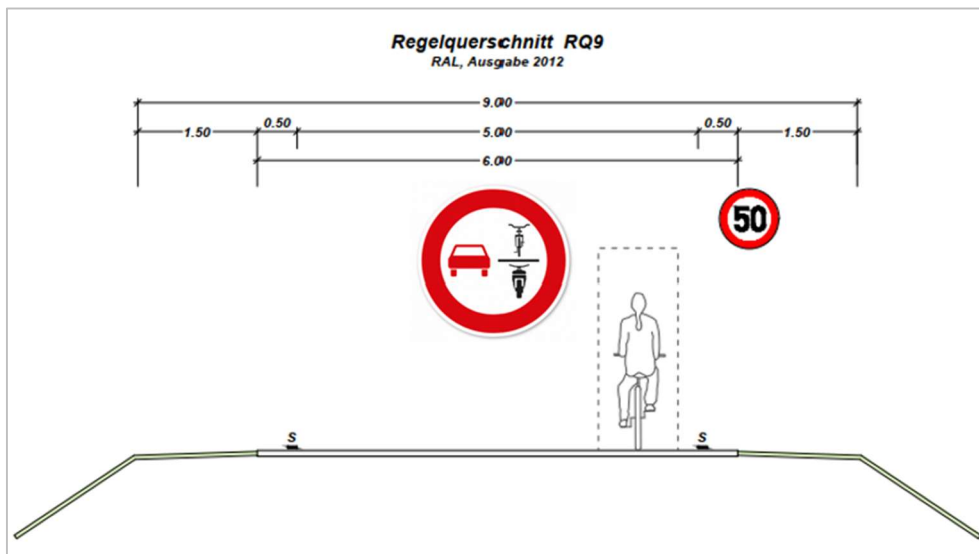


Bild 21: Überholverbot für einspurige Fahrzeuge; eigene Darstellung nach RAL 2012 (FGSV)

Es wird dringend empfohlen, auf die Errichtung von Schutzplanken zu verzichten. Zudem sollten bestehende Schutzplanken nach Möglichkeit abgebaut werden. Ist dies nicht möglich, müssen Schutzmaßnahmen für den Radverkehr getroffen werden, beispielsweise der Bau eines eigenständigen Geh- und Radwegs parallel zur Straße.

7 Allgemeine Hinweise zur Entwicklung und zum Betreiben von touristischen Radwegen

7 Allgemeine Hinweise zur Entwicklung und zum Betreiben von touristischen Radwegen

Um den Aufwand zum Betreiben einer touristischen Radroute nachhaltig und effizient 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. Gemeint ist auch die Sicherstellung der Mittel für den Unterhalt des Radwegenetzes und deren nachhaltigem Einsatz.

7.1 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 eine zentrale Ansprechperson gewählt wird, die die Aufgaben zur zentralen Koordinierung länderübergreifend 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.

7.2 Zentrale Koordinierung und Aufgaben für Infrastruktur und Marketing

Infrastruktur-Aufgaben

Infrastrukturelle Aufgaben beziehen sich auf die Wartungs-, Pflege- und Instandhaltungsaufgaben für die Wegeinfrastrukturen in Zusammenhang mit den Baulastträgern und den Verantwortlichen in den Kommunen und Gemeinden. Dazu gehört die Initiierung von Ausbaumaßnahmen, aber auch die Pflege der wegweisenden Beschilderung und der touristischen Begleitinfrastruktur.

Die FGSV-konforme Wegweisung für den Radverkehr setzt sich aus einer Ziel- und Routenwegweisung, Zwischenwegweisung und ggf. einer ergänzenden Knotenpunktwegweisung zusammen. Bahnhöfe, Tourist-Informationen und POIs (wie Sehenswürdigkeiten, aber auch Gastgeber und Übernachtungsbetriebe), die nicht direkt an den Routen liegen bzw. nicht unmittelbar angebunden sind, können mit einer sogenannten Objektwegweisung ausgewiesen werden.

Zur touristischen Infrastruktur gehören gepflegte und gut platzierte Rastplätze und Schutzhütten, thematisch ansprechende und nützliche Infotafeln sowie hochwertige Abstellanlagen an den Schutzhütten, Rastplätzen, Sehenswürdigkeiten, etc., an denen Fahrräder sicher geparkt werden können. Auch weitere Begleitinfrastrukturen wie Reparaturstationen an Tourist-Informationen oder ähnliches ergänzen dieses Angebot.

Marketing-Aufgaben

Das Betreiben der Radrouten in der Hanse- und Universitätsstadt und im Landkreis Rostock sollte auf einer praxisorientierten und ganzheitlichen Planung aller Marketingmaßnahmen beruhen. Dieser Marketingplan sollte einen professionellen Einstieg für das Routenbetreiben ermöglichen und neben der strategischen Ausrichtung auch die Positionierung der Radroute, die Zielgruppenbeschreibung sowie die Marketingmaßnahmen im passenden Marketing-Mix (inkl. Kostenschätzung) enthalten.

In diesen Vorgaben ist festzulegen, in welcher Art welcher Radfernweg bzw. Radrundweg präsentiert werden soll, mit welchem Aufwand und welcher gewünschten Reichweite. Damit sollen zudem zielgruppenscharfe Grundlagen für die Marketingaufgabe festgelegt werden (Messeauftritte, Printprodukte, Social Media, Marktforschung, etc.). Aus dem Vergleich zum Betreiben umliegender Radfernwege und ähnlicher Aufgaben fallen hierfür im Minimum Kosten in Höhe von 15.000,- € netto pro Jahr und Radroute an. Allein die sehr unterschiedlichen und vielfältigen Möglichkeiten einer reinen Online-Vermarktung können oben genannte Kosten enorm erhöhen oder reduzieren.

Die Arbeitsgruppe für Marketingthemen setzt diese zuvor festgelegte Planung zur Vermarktung der Radrouten um. Hierzu sollte ein Budget vereinbart werden, das über einen längeren Zeitraum jahresweise Verfügung steht. Weitere Mittel fallen für zusätzliche Aktivitäten (Messeauftritte, Printprodukte, Social Media, Marktforschung, etc.) an. Die Verwendung der Finanzmittel und

deren zielgruppengenaue Anwendung sind Aufgabe der Marketing-Arbeitsgruppe.

Zu den Aufgaben der Arbeitsgruppe gehört auch die Beschreibung und Definition verschiedener Zielgruppen, für die das radtouristische Angebot ansprechend sein soll (wie z. B. Familien, Kulturinteressierte, sportlich motivierte Radfahrende, Interessenten für Genusstouren etc. oder, wie im Falle des TMV, die Definition nach Sinus-Milieus). Dabei sind die Ansprüche der Gäste an die Radrouten, die Etappenlängen, die Routenlängen, die Wegweisung und die Routenführung bzw. thematische Ausrichtung zu berücksichtigen.

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 Arbeitsgruppen Infrastruktur und Marketing abgestimmt erbracht werden.

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

Folgende Aufgaben werden üblicherweise wahrgenommen:

- Koordinierung der Aufgabenumsetzung und Bündelung von Aufgaben
- Sammlung und Weitergabe von Informationen (zum aktuellen Routenverlauf, ggf. zu Streckensperrungen, Umleitungen, zum Zustand der Wege etc.)
- Koordinierung der mindestens 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

7.3 Kooperationsvereinbarung

Für ein nachhaltiges Radroutenmanagement ist es hilfreich und sinnvoll, eine vertragliche Kooperation mit den projektbeteiligten Partnern entlang der

Radrouten aufzustellen. Damit sollen die Aufgabenumsetzung und Zuständigkeit manifestiert und die notwendigen Grundlagen gesichert werden.

Mit der vertraglichen Kooperation sind nicht nur die Aufgaben und Kompetenzen der Routenbetreibenden für infrastrukturelle Themen, sondern auch die Vermarktungsziele und das dafür vorgesehene Budget festzulegen.

Diese Kooperation kann dann nachhaltig umgesetzt werden, wenn sie langfristig und verbindlich angelegt wird. Die Radfernwege und Radrundwege in der Stadt und im Landkreis Rostock sind Bestandteil eines touristischen Wegenetzes und damit Teil zahlreicher radtouristischer Angebote, die für die Betreibenden mit Aufgaben und Verpflichtungen verbunden sind. Um diese Verpflichtungen und Aufgaben nachhaltig zu initiieren, sollte die Kooperation im Vorfeld der Aufgabenumsetzung abgeschlossen werden.

7.4 Empfehlungen für die Vermarktung

Zentrale Vermarktung

Es ist sinnvoll, dass die zentrale Vermarktung der touristischen Radrouten federführend durch den Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern e.V. und Hand in Hand mit den „Radroutenbeauftragten“ und den regionalen Tourismusverbänden umgesetzt wird. Denkbar wäre 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 Radrouten 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.

Zentrale Ansprechperson für die Gäste

Zudem wird eine Ansprechperson für die Gäste benötigt. Auch hier sollte es sich um eine zentrale Stelle handeln, so dass sich die regionalen Tourismusverbände oder die zuvor beschriebene zentrale Koordinierungsstelle für

diese Aufgabe anbietet. Gästeanfragen (zu allgemeinen oder spezifischen Informationen, Gastgebern, Übernachtungen, etc.) sollten gebündelt und einheitlich durch eine Ansprechperson verteilt und weitergegeben werden.

Eine 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.

Konkrete Empfehlungen zur Entwicklung und zum Betreiben der Radfernwege und Radrundwege in der Stadt und im Landkreis Rostock

Auf Grundlage der Kooperationsvereinbarung mit allen Routenanrainern / projektbeteiligten Partnern bzw. einer etwaigen vertraglichen Vereinbarung sollen die Aufgaben, Verantwortlichkeiten und Befugnisse festgelegt werden und die zuvor dargestellten Aufgaben in die praktische Umsetzung kommen.

Aktuell setzt der Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern e.V. die Vermarktung für die Radfernwege und Radrundwege um. Die Wahrnehmung von weiteren Aufgaben zum Betreiben der Radrouten sind abzustimmen. Denkbar ist sowohl die Umsetzung durch den Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern e.V. als auch durch die anliegenden regionalen Tourismusverbände.

Für den Landkreis Rostock ist es denkbar, Ansprechpersonen aus folgenden Institutionen zu benennen:

- Landkreis Rostock
- Verband Mecklenburgische Ostseebäder e.V.
- Hanse- und Universitätsstadt Rostock

7.5 Einführung der neuen Trassenführungen

Das Verfahren zur Trassenoptimierung hat einige Änderungen für folgende Radrouten ergeben:

- Ostseeküsten-Radweg
- Westlicher Backstein-Rundweg
- Östlicher Backstein-Rundweg
- Residenzstädte-Rundweg

Die vorgenannten allgemeinen Handlungsempfehlungen beziehen sich auch auf die neuen Trassenabschnitte. Für keine der betrachteten Radrouten

wurde die Trassenführung innerhalb des Verfahrens ohne Optimierungsvorschläge bestätigt.

Die im Verfahren erarbeiteten und durch den Beirat festgelegten Trassenänderungen sind schnellstmöglich mit Unterstützung der Landkreise zu erfassen und zu bewerten und im Anschluss den projektbeteiligten Partnern mitzuteilen. Dies sind:

- Die Partnerinnen und Partner im TMV
- Regionale und lokale Tourismusverbände
- Tourist-Informationen
- Die Verwaltungen der Landkreise und Gemeinden (Baulastträger)
- Die betroffenen Ministerien in Mecklenburg-Vorpommern und – sofern betroffen – auch in den angrenzenden Regionen.

Mit einem Trassenänderungsverfahren gehen auch infrastrukturelle Maßnahmen einher. So müssen beispielsweise die Wegweisung aktualisiert und ggf. auch Infotafeln ausgetauscht werden.

Darüber hinaus müssen Kartenverlage, Radreiseanbieter und idealerweise auch die anliegenden Gastgeber über Änderungen im Trassenverlauf informiert werden, damit diese die Vermarktung entsprechend anpassen können. Auch Print-Produkte, die zur Vermarktung der Radwege eingesetzt werden, müssen geändert werden, wie Flyer, Broschüren, Faltkarten etc.

Ebenso ist das digitale Angebot zu aktualisieren. Das betrifft allen voran die Homepage des TMV, weiter die Seiten der regionalen und lokalen Tourismusverbände und der Tourist-Informationen. Die Verwaltung muss das digitale Angebot aktualisieren. Zusätzlich müssen die Online-Karten auf den neuesten Stand gebracht und in den Radnetzplaner MV integriert werden, Anbietern wie Komoot, Naviki, OutdoorActive, etc. sind die aktualisierten Tracks zu übermitteln.

Für die Umsetzung dieser Aufgaben sollte es eine Festlegung für eine „Übergangsphase“ zur Umsetzung formaler und inhaltlicher Aufgaben geben. Denkbar ist die Vorbereitung der infrastrukturellen Maßnahmen, Maßnahmen zur Darstellung der Radrouten online usw. bis Ende 2025, um die optimierten Radrouten für die Radsaison 2026 bewerben zu können. Damit einher geht auch der Abschluss von Vereinbarungen und Kooperationen.

7 Allgemeine Hinweise zur Entwicklung und zum Betreiben von touristischen Radwegen

Außerdem sollte eine zentrale Ansprechperson (oder nach Aufgabenbereich getrennt auch mehrere Personen) benannt werden, die sich um alle notwendigen Belange in ihrem Zuständigkeitsbereich kümmern.

8 Zusammenfassung und Ausblick

Mit dem Ziel des Tourismusverbandes Mecklenburg-Vorpommern e.V., ein landesweites touristisches Radwegenetz zu entwickeln, wurden hiermit für den Landkreis Rostock, bzw. für die Region des Verbandes Mecklenburgischer Ostseebäder e.V. Trassenoptimierungen für die Radfernwege und Radrundwege vorgenommen. Um – ähnlich wie in den Regionen der Mecklenburgischen Seenplatte und Westmecklenburg auch – hierzu eine konsistente vollständige Datengrundlage verwenden zu können, fanden Bestandserfassungen vor Ort auf den Radwegen statt, Datenblätter für die Radroutenabschnitte wurden erstellt und eine Trassenoptimierung wurde mit einer breiten Beteiligung durchgeführt. Somit fand das Hinweispapier „Hinweise zur Weiterentwicklung touristischer Radrouten“ (08/2022) des TMV in einer weiteren radtouristischen Destination Anwendung. Folgende Radfernwege und Radrundwege im Landkreis Rostock wurden betrachtet und hinsichtlich ihrer Trassenführung optimiert:

- Ostseeküsten-Radweg
- Westlicher Backstein-Rundweg
- Residenzstädte-Rundweg
- Östlicher Backstein-Rundweg

Für die nachfolgend aufgeführte Routen werden Neukonzeptionen empfohlen bzw. wurden bereits durchgeführt:

- Radweg Hamburg – Rügen
- Warnowtal-Rundweg
- Mecklenburgischer Seen-Rundweg
- Eiszeit-Route (Radrundweg) / verläuft nicht mehr durch den Landkreis Rostock
- Gutshaus-Rundweg
- Herrenhaus-Rundweg
- Recknitztal-Rundweg / verläuft nicht mehr durch den Landkreis Rostock
- Schlösser-Rundweg
- Trebetal-Rundweg

Die Ergebnisse der Bestandserfassungen, die auf allen 13 Radrouten stattfanden, liegen in einem georeferenziertem Kataster inklusive Bilddatenbank vor

und enthalten Darstellungen zum aktuellen Ausbaustandard und Ausbauzustand dieser Radrouten. Für den Ostseeküsten-Radweg, den Westlichen und Östlichen Backstein-Rundweg, den Residenzstädte-Rundweg und den Schlösser-Rundweg wurden zum Erreichen der regelwerkkonformen Qualitätsstandards Maßnahmen abgeleitet, priorisiert und mit Kostenschätzungen ergänzt. Diese Daten sind zusammengefasst auch den anliegenden Datenblättern als übersichtlicher Export aus dem Geodatenatz zu entnehmen.

Anhand der Ergebnisse der Bestandserfassungen vor Ort wurden viele Abwägungen getroffen, die im Rahmen der Trassenoptimierung anstanden. Trassenoptimierungen wurden dann durchgeführt, wenn die Inszenierung des Themas, bzw. der Erlebniswert der Radroute und/oder die Anbindung an Gastgeber und Sehenswürdigkeiten nicht ausreicht und/oder der infrastrukturelle Ausbaustandard des betreffenden Routenabschnitts begründet nicht verbessert werden kann oder soll.

Im Rahmen der Beteiligung wurden 128 Projektpartnerinnen und Projektpartner eingeladen, Stellung zu nehmen. 66 Stellungnahmen konnten berücksichtigt werden.

Um die festgestellten infrastrukturellen Mängel zu beheben und die betrachteten Radfernwege und Radrundwege zu entwickeln und zu betreiben, wurden verschiedene Handlungsempfehlungen erarbeitet:

- Idealtypisches Qualitätsmanagementsystem
- Zentrale Koordinierung und Aufgaben für Infrastruktur und Marketing
- Schließen einer Kooperationsvereinbarung
- Empfehlungen für die Vermarktung, Entwicklung und zum Betreiben der Radfernwege und Radrundwege in der Stadt und im Landkreis Rostock und Ansprechperson für die Gäste
- Einführung der neuen Trassenführungen

Schließlich ergeben sich im Ergebnis der Projektumsetzung einige Notwendigkeiten:

- Ergänzung des bestehenden touristischen Radroutennetzes durch die Neukonzeption der benannten Radrouten, um das derzeit ansonsten unzureichende radtouristische Angebot der Region auszubauen
- Ergänzung des bestehenden touristischen Radroutennetzes durch Angebote für Tagesreisende

- Ggf. Ergänzung des touristischen Angebotes mit Radroutenvorschlägen für bisher weniger berücksichtigte Zielgruppen (z. B. Mountainbike-, Gravelbike- und Rennrad-Fahrende)
- Fortlaufende Aktualisierung des Katasters (zum Beispiel mit aktuellen Daten von Bestandserfassungen, Unfalldaten, DTV-Werten, etc.)
- Ergänzende Bestandserfassungen, z. B. auf neuen Trassenabschnitten
- Erarbeitung einer konsistenten FGSV-konformen Wegweisung, ggf. inkl. ergänzender Knotenpunktweisung
- Abstimmung, ob die in der Region des Planungsverbandes Westmecklenburg mit dem Regionalen Radwegekonzept Westmecklenburg 2021 vorgegebenen Ausbaustandards der Vorrang- und Basisrouten nicht auch im Landkreis und der Hanse- und Universitätsstadt Rostock Anwendung finden sollten, um modernen infrastrukturellen Ansprüchen zu genügen
- Sowohl in der Verwaltung des Landkreises Rostock und der Hanse- und Universitätsstadt Rostock als auch im Landestourismusverband und den regionalen Tourismusverbänden braucht es personelle und finanzielle Kapazitäten, um die hier formulierten Ziele in Umsetzung zu bringen
- Für die Umsetzung jener Ziele sind grundlegende Klärungen der Zuständigkeiten, aber auch baulasträgerübergreifende Finanzierungen und Aufgabenumsetzungen sowie der Ausbau von wirtschaftlichen Wegen hilfreich
- Schließlich ist die landesweit ganzheitliche Herangehensweise zur fahrradtouristischen Entwicklung und Stärkung der Region grundlegend und bedarf auch der ressort- und ggf. ministerienübergreifenden Zusammenarbeit

Abbildungsverzeichnis

Bild 1:	Erhobenes Wegenetz aller 13 Radfernwege und Radrundwege im Landkreis Rostock.....	3
Bild 2:	Radroutennetz der Radfernwege und Radrundwege im Landkreis Rostock vor (links) und nach dem Trassenoptimierungsverfahren (rechts) mit den Routenführungen des Mecklenburgischen Seen-Rundwegs, der Eiszeitroute und des Trebetal-Rundwegs zum Zeitpunkt der Bestandserfassungen	17
Bild 3:	Die vier Teilräume mit Gemeindegrenzen.....	18
Bild 4:	Screenshot des Conceptboards für die zweite Stellungnahme in Teilraum 1+2.....	20
Bild 5:	Der Ostseeküsten-Radweg mit Alternativen zu Beginn der Beteiligung.....	23
Bild 6:	Der Westliche Backstein-Rundweg mit Alternativen zu Beginn der Beteiligung.....	24
Bild 7:	Der Östliche Backstein-Rundweg mit Alternativen zu Beginn der Beteiligung.....	24
Bild 8:	Ostseeküsten-Radweg; links oben: mit eingezeichneten Trassenoptimierungsvorschlägen 1 und 2a/2b/2c zu Beginn der ersten Stellungnahme; rechts oben: mit bestätigten Vorschlägen 1, 2b und dem neu eingebrachten Vorschlag Nr. 22 zu Beginn der zweiten Stellungnahme; unten: festgelegte neue Routenführung mit umgesetzten Optimierungsvorschlägen nach dem Trassenoptimierungsverfahren.....	32
Bild 9:	Westlicher Backstein-Rundweg; links oben: mit eingezeichneten Trassenoptimierungsvorschlägen 1, 2a/2b/2c, 3a/3b, 4, 5, 6a/6b und 7 zu Beginn der ersten Stellungnahme; rechts oben: mit bestätigten Vorschlägen 1, 2b, 3 (vormals 3b), 4, 5, 6 (vormals 6b) und 7 zu Beginn der zweiten Stellungnahme; unten: festgelegte neue Routenführung mit umgesetzten Optimierungsvorschlägen nach dem Trassenoptimierungsverfahren.....	33
Bild 10:	Östlicher Backstein-Rundweg; links oben: mit eingezeichneten Trassenoptimierungsvorschlägen 3a, 8/8a/8b und 9 zu Beginn der ersten Stellungnahme; rechts oben: mit bestätigten Vorschlägen 8a/8b/8d (vormals 8) und 9 sowie den neu eingebrachten Trassenoptimierungsvorschlägen 8c und 21 zu Beginn der zweiten Stellungnahme; unten: festgelegte neue Routenführung mit	

	umgesetzten Optimierungsvorschlägen nach dem Trassenoptimierungsverfahren (8a nur bis Fertigstellung Brücke).	34
Bild 11:	Der Residenzstädte-Rundweg mit Alternativen zu Beginn der Beteiligung.....	35
Bild 12:	Der Schlösser-Rundweg mit Alternativen zu Beginn der Beteiligung	36
Bild 13:	Residenzstädte-Rundweg; links oben: Gesamtverlauf einschließlich Routenabschnitt in Westmecklenburg; rechts oben: mit eingezeichneten Trassenoptimierungsvorschlägen 10 und 11 zu Beginn der ersten und zweiten Stellungnahme; unten: festgelegte neue Routenführung mit umgesetzten Optimierungsvorschlägen nach dem Trassenoptimierungsverfahren.....	39
Bild 14:	Schlösser-Rundweg; links oben: Gesamtverlauf einschließlich Routenabschnitt im Landkreis Mecklenburgische Seenplatte; rechts oben: mit eingezeichneten Trassenoptimierungsvorschlägen 12, 13, 14, 15, 16a/16b, 17, 18, 19 und 20 zu Beginn der ersten und zweiten Stellungnahme; unten: festgelegte neue Routenführung mit umgesetzten Optimierungsvorschlägen nach dem Trassenoptimierungsverfahren.....	40
Bild 15:	Regelquerschnitt RQ 9; eigene Darstellung nach RAL 2012 (FGSV)	42
Bild 16:	Erweiterter Regelquerschnitt RQ 9 mit Fahrbahnverbreiterung und angepasster zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h; eigene Darstellung nach RAL 2012 (FGSV)	43
Bild 17:	Regelquerschnitt RQ 9 mit Schutzplanke und nicht angepasster zulässiger Höchstgeschwindigkeit; eigene Darstellung nach RAL 2012 (FGSV).....	44
Bild 18:	Regelquerschnitt RQ 9 mit nicht durchführbaren Überholmanövern aufgrund zu geringer Straßenbreiten und theoretisch korrektem Überholabstand aufgrund der StVO-Novelle 2020; eigene Darstellung nach RAL 2012 (FGSV)	45
Bild 19:	Erweiterter Regelquerschnitt RQ 9 mit zulässigem Überholmanöver nach StVO; eigene Darstellung nach RAL 2012 (FGSV)	46
Bild 20:	Mögliche Gestaltung einer Fahrradstraße; eigene Darstellung nach RAL 2012 (FGSV).....	47
Bild 21:	Überholverbot für einspurige Fahrzeuge; eigene Darstellung nach RAL 2012 (FGSV).....	48

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht über die Bewertungen der einzelnen Alternativen und Festlegung der finalen Trassenführung durch den Beirat am 15.11.2023 31

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 - 7
(030) 439 7281 - 6
www.igs-ing.de