

# Regionales Radwegekonzept Westmecklenburg 2021



Quelle: Pixabay, 14.09.21

Grevesmühlen, 22.09.2021, Dipl. Geogr. Andrea Tiffe,  
IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH, NL Büro Radschlag

**IGS**





- 1 Einleitung & Vorbemerkungen**
- 2 Hinweise zum Aufbau & zur Nutzung**
- 3 Regionales Radwegekonzept 2021**
- 4 Fachl. Austausch - thematische Schwerpunkte**
- 5 Und wie geht's weiter?**

# Einleitung & Vorbemerkungen

1 | 2 | 3 | 4



Quelle: eigenes Foto



*Radverkehrsuntersuchung Westmecklenburg – Bestandserfassung als Grundlage für die Weiterentwicklung des Regionalen Radwegekonzeptes Westmecklenburg unter Berücksichtigung des Alltags- sowie touristischen Radverkehrs*

Aufbau der  
Konzeption

Zielgruppe

Radwegenetz

Ländlicher Raum



Umsetzungs-  
empfehlungen

Prioritäten

Kosten

Maßnahmen

Allgem. Handlungs-  
empfehlungen

E-Mobilität

Methodik

Regelwerke

Netzkonzeption

Qualitätsstandards

Projektlaufzeit: 06/2020 – 08/2021

Aufgabe

Entwicklung einer modernen Radverkehrsinfrastruktur für den Alltagsradverkehr und den touristischer Radverkehr im ländlichen Raum  
E-Mobilität

Regionales Radwegekonzept Westmecklenburg 2009

AG Radverkehr:

fachliche Begleitung zur konzeptionellen Entstehung  
fachliche Begleitung zur praktischen Umsetzung  
professionelle Arbeit zur Entwicklung des Radverkehrs

Öffentlichkeitsbeteiligung

Wegedetektiv  
Behördenbeteiligung



"Dieses Foto" von Unbekannter  
Autor ist lizenziert gemäß [CC BY](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

# Hinweise zum Aufbau & zu Nutzung

1 | **2** | 3 | 4



Quelle: eigenes Foto

## Aufbau der Radwegekonzeption

Die Radwegekonzeption für den Planungsverband Westmecklenburg setzt sich aus drei Bestandteilen zusammen:

- **Textband** sowie aus Katasterdaten mit den
  - **tabellarischen Grundlegendaten** im Excel-Format und der
  - **Geodatenbank** mit Shape-Dateien
- 
- Vorüberlegungen, Aufgabenstellung, Zielsetzung, Planungsgrundlagen
  - Netzbestimmung (Vorrang- und Basisroutennetz)
  - Qualitätsstandards
  - Allgemeine Handlungsempfehlungen
  - Konkrete Handlungsempfehlungen
  - Beispielhafte Maßnahmenableitung

## Textband



## Tabellarische Grundlagendaten

- Lageinformationen, Streckenlängen
- Informationen der Bestandserfassung
- Zuordnung Vorrang- und Basisrouten Stufe 1 und 2 für den Alltagsradverkehr sowie Vorrang- und Basisrouten Stufe 1 für den Radtourismus
- Informationen zur Maßnahmenableitung
- Informationen für Prioritäten zur Maßnahmenumsetzung
- Informationen zur Kostenschätzung
- (zudem auch alle Informationen für das Gesamtnetz )
  
- Konzeptionelle Grundlage, fortschreibungsfähig, Status 07/2021
- Nutzung für verschiedenste Fragestellungen
- Diese Datenlage ist regelmäßig und zentral gesteuert zu aktualisieren



## Geodatenbank

- Raumstrukturdaten/ Points of Interest
- Informationen der Bestandserfassung
- Zuordnung Vorrang- und Basisrouten Stufe 1 und 2 für den Alltagsradverkehr sowie Vorrang- und Basisrouten Stufe 1 für den Radtourismus
- Informationen zur Maßnahmenableitung, bzw. zu Prioritäten zur Maßnahmenumsetzung
- Potenzialermittlung
- (zudem auch Informationen für das Gesamtnetz )
  
- Auf Basis der tabellarischen Grundlegendaten, fortschreibungsfähig, Status 07/2021
- Diese Datenlage ist regelmäßig und zentral gesteuert zu aktualisieren



# Regionales Radwegekonzept 2021

1 | 2 | **3** | 4



**Radschnellverbindungen**

**Vorrangroutennetz**

**Basisroutennetz**

**Erschließungsnetz**

**Ziele:**

**Entwicklung einer modernen  
Radverkehrsinfrastruktur für den  
Alltagsradverkehr und den  
touristischer Radverkehr im  
ländlichen Raum**

**E-Mobilität**

Radfahrer

Alltags-  
radverkehr

Tagesausflügler

Radreisende

Tagesausflüge  
von zu Hause

Tagesausflüge  
im Urlaub

Radwanderer  
wechselnde  
Unterkünfte

Regioradler  
gleiche  
Unterkunft

**Ziele:**

**Entwicklung einer modernen  
Radverkehrsinfrastruktur für den  
Alltagsradverkehr und den  
touristischen Radverkehr im  
ländlichen Raum**

**E-Mobilität**

## Hinweise auf die Regelwerke

ERA 2010 – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen  
RIN 2008 – Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung,  
RASt 2006 – Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen,  
RAL 2012 – Richtlinien für die Anlage von Landstraßen,  
RiLSA 2015 – Richtlinien für Lichtsignalanlagen,  
Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den  
Radverkehr (1998),  
EFA 2002 – Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen,  
EAR 2005 – Empfehlungen für Anlagen des ruhenden  
Verkehrs

## Hinweis:

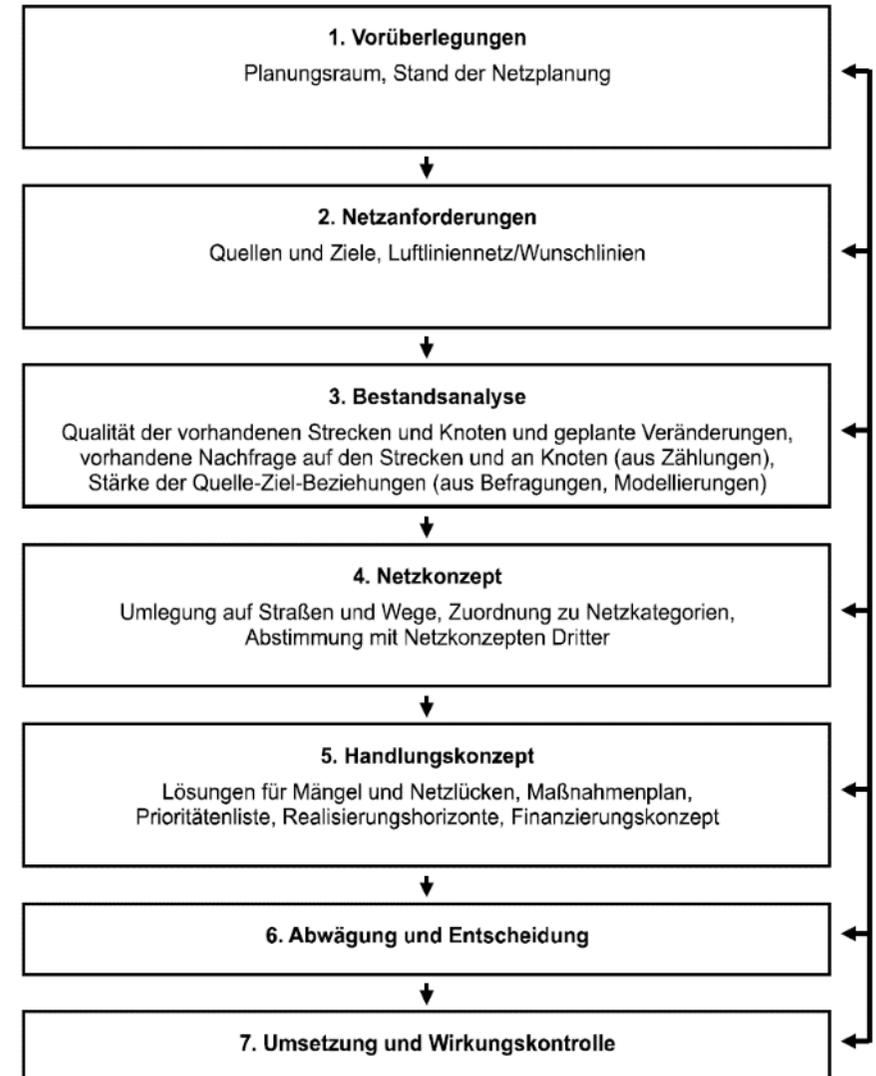
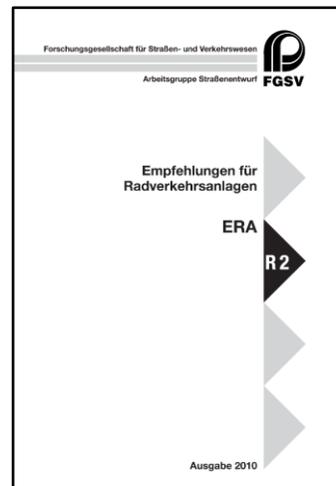
2021: HRSV

2021: AP BeRad

2021: H EBRA

2022 ?: ERA

2021 ?: Merkblatt Wegweisung



Schematische Darstellung einer Netzkonzeption für den Radverkehr; Quelle FGSV, 2010, ERA

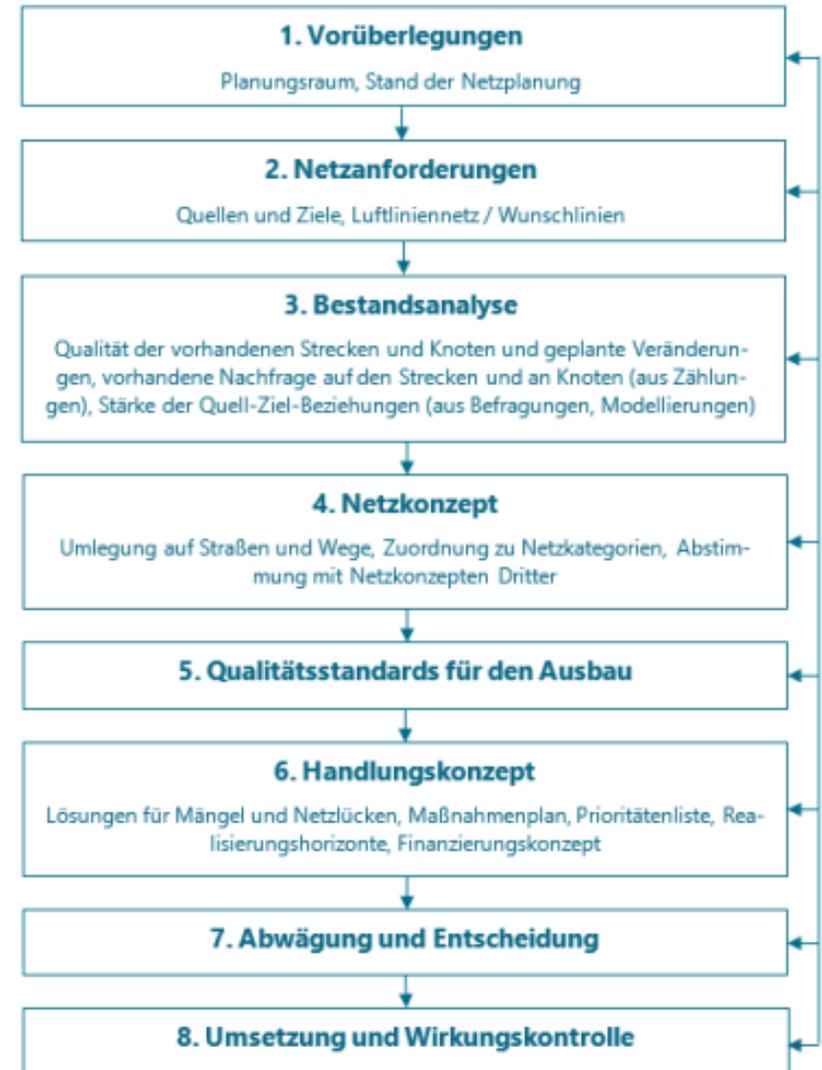


Abb.: Schematische Darstellung zur Darstellung, der methodischen Herangehensweise;  
Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage: FGSV, 2010, ERA

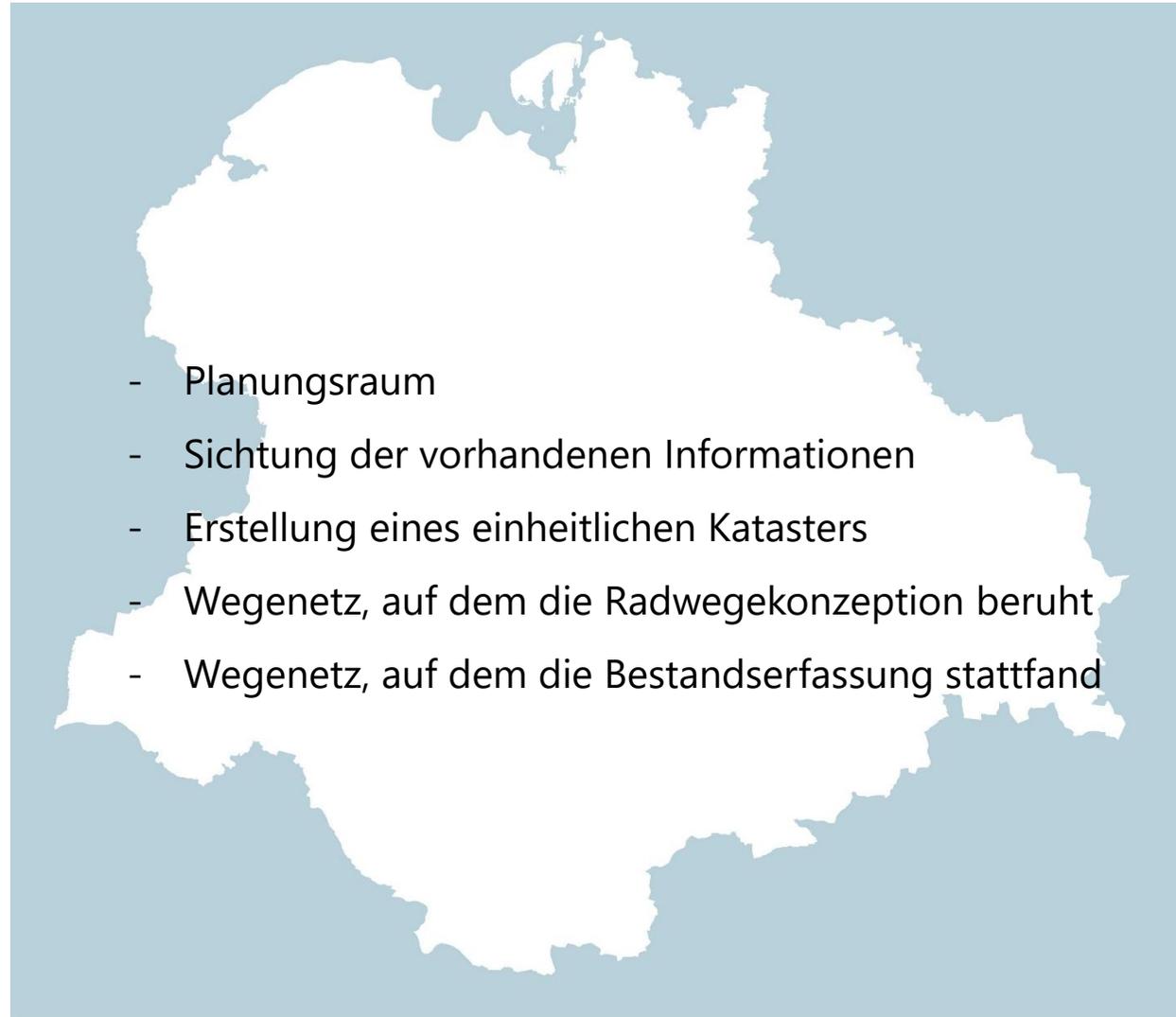
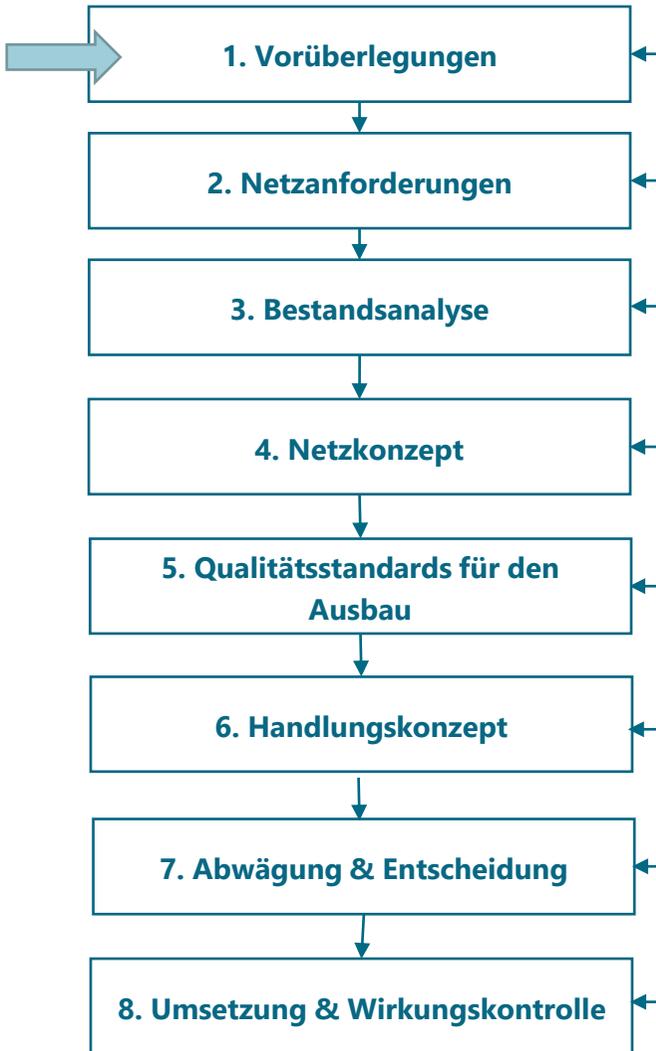
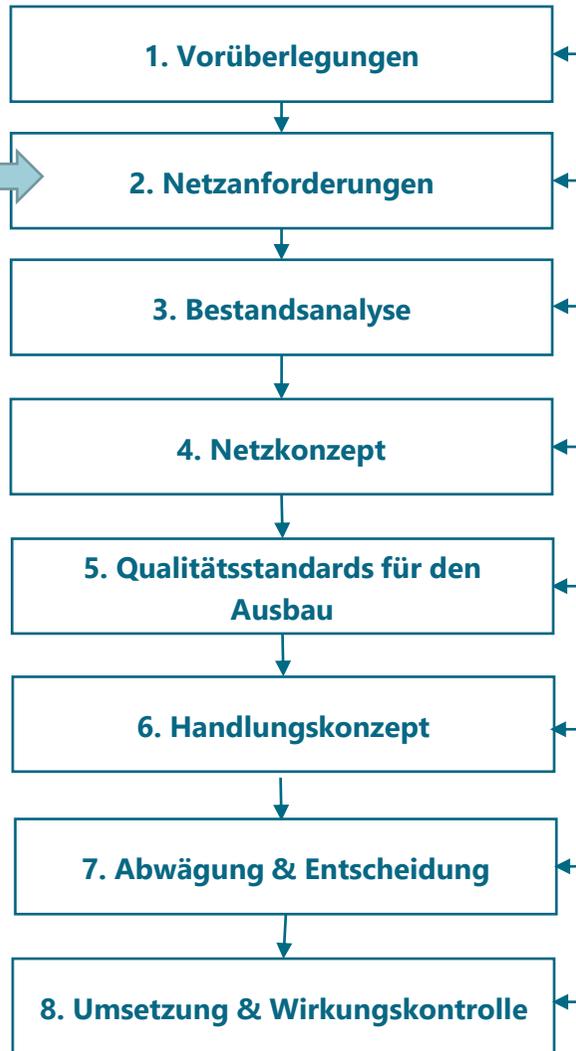


Abb.: Schematische Darstellung zur Darstellung der methodischen Herangehensweise;  
Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage: FGSV, 2010, ERA



wesentliche **Quellen und Ziele** sowie deren Lage und **Erreichbarkeit** werden analysiert

**Pol:** Schulstandorte, Einkaufsmöglichkeiten, Arbeitsplatzkonzentrationen, Wohngebiete, medizinische Versorgungseinrichtungen, Dienstleistungsstandorte und Freizeitangebote sowie eine Auswahl der Haltepunkte des öffentlichen Personennahverkehrs

**Pols und zentralen Orten (RIN)** bilden die Grundlage für das Luftliniennetz

RIN: Luftlinienverbindungen werden nach ihrer **Verbindungsfunktionsstufe** in **Netzkategorien** unterteilt

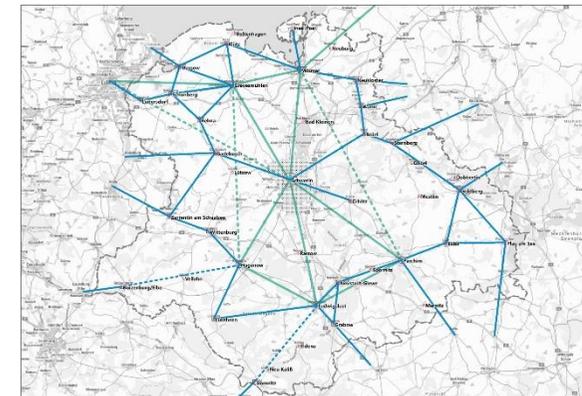
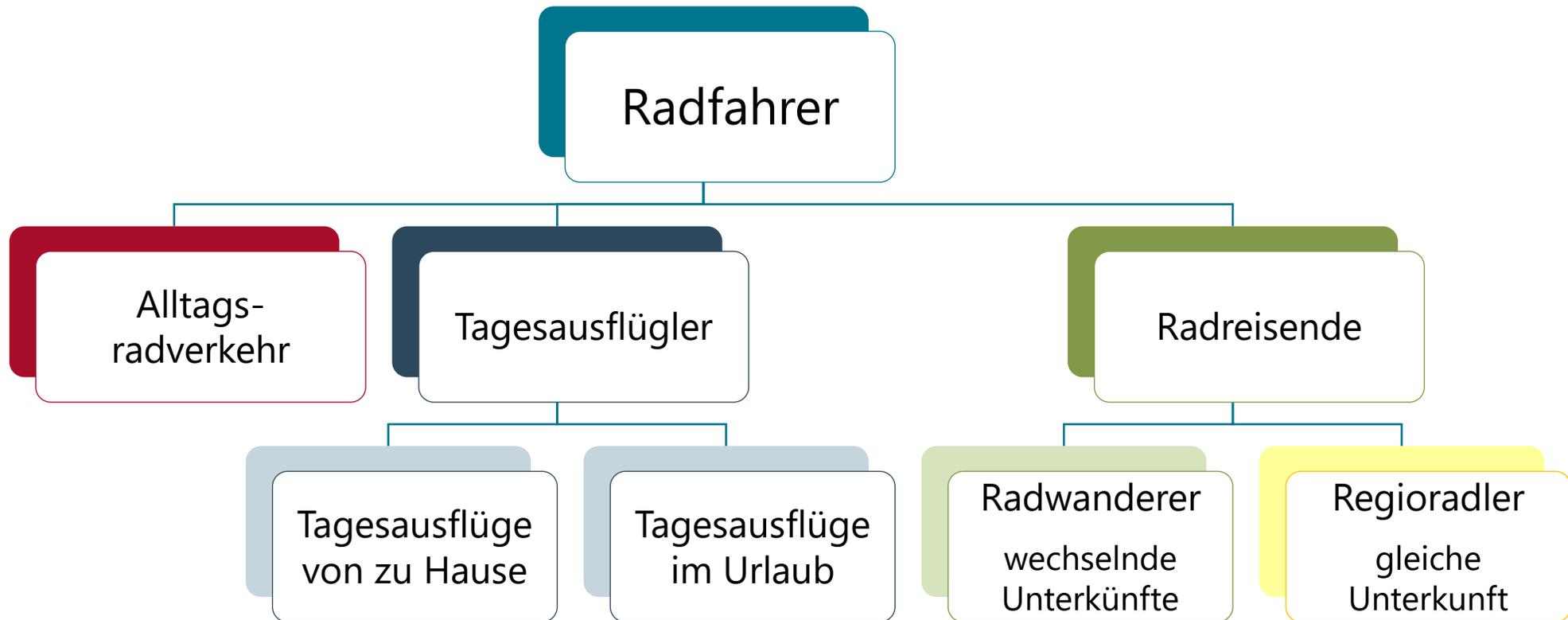
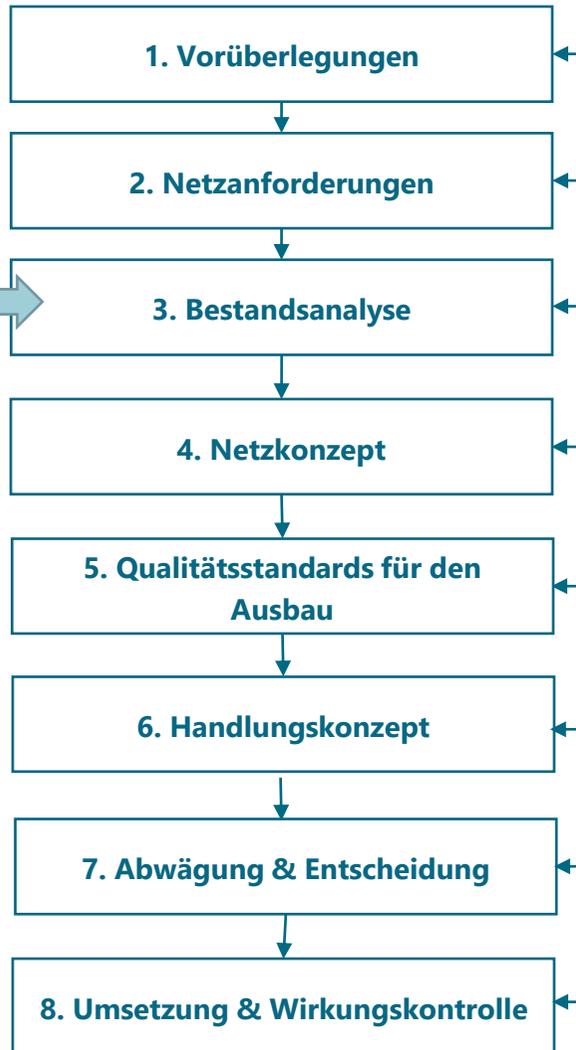


Abb.: Schematische Darstellung zur Darstellung der methodischen Herangehensweise;  
Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage: FGSV, 2010, ERA

Abb.: Luftlinien, eigene Darstellung; Kartengrundlage WebAtlasDE



## Arbeitsschritte



- Befahrung des abgestimmten Wegenetzes mit dem Fahrrad vor Ort
- Ableitung der Erhebungsmerkmale aus den Regelwerken der FGSV (insbes. ERA)
- Aufnahme aller wesentlichen strecken- und punktbezogenen Merkmale
- Dokumentation des IST-Zustand des Wegenetzes, d.h. georeferenzierte Datenlage, die fortgeschrieben und vielfältig verwendet werden kann
- Datengrundlage für die Ableitung der Maßnahmen und Kostenschätzung und Priorisierung

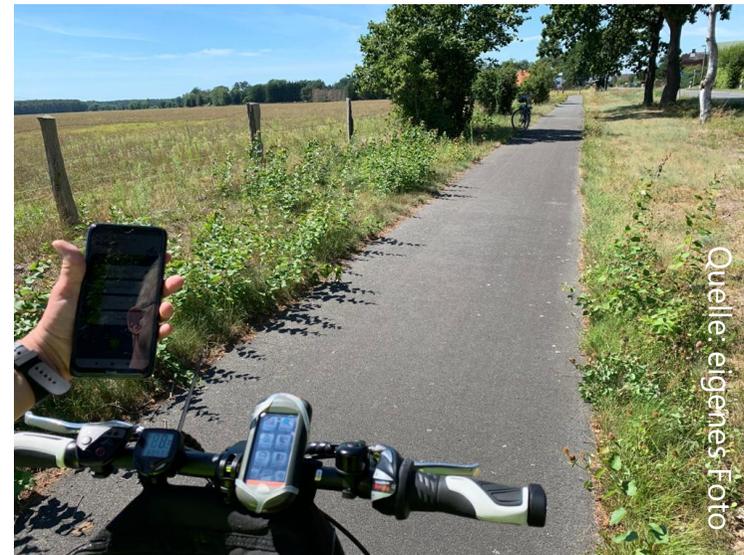


Abb.: Schematische Darstellung zur Darstellung der methodischen Herangehensweise;  
Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage: FGSV, 2010, ERA

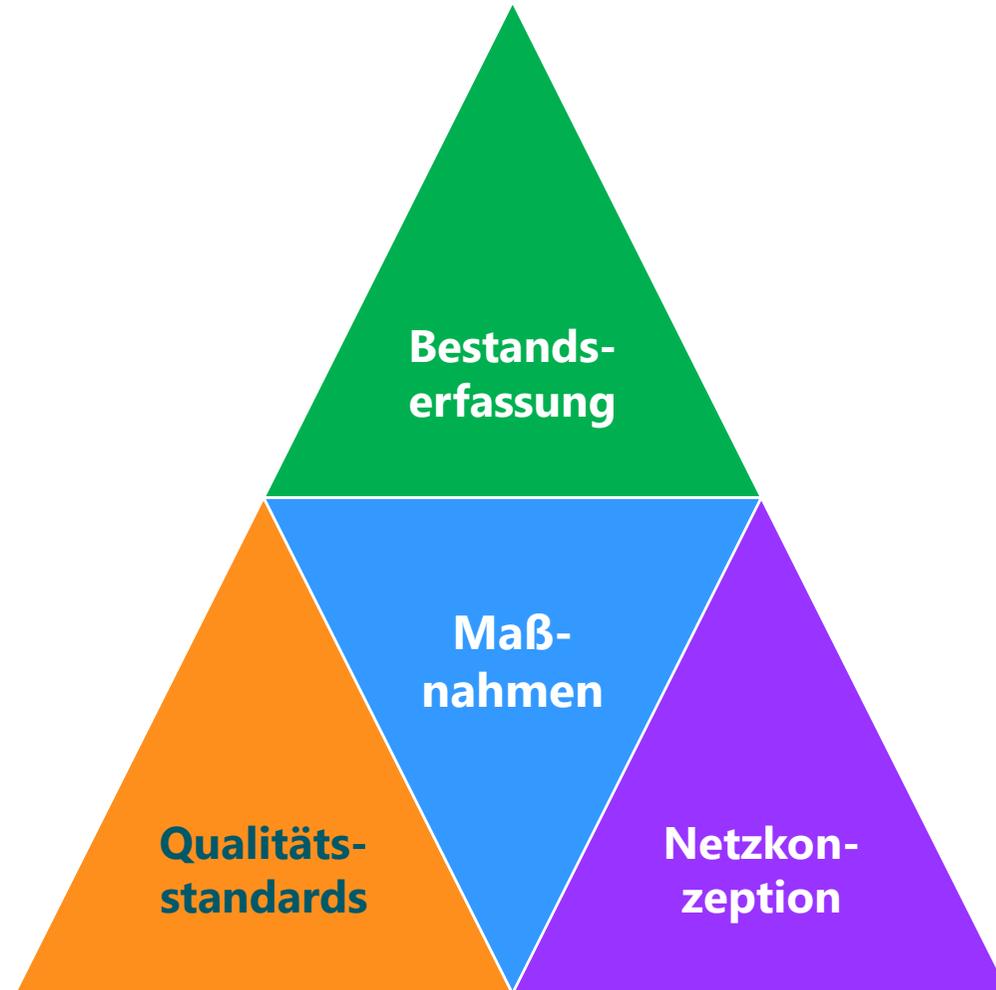
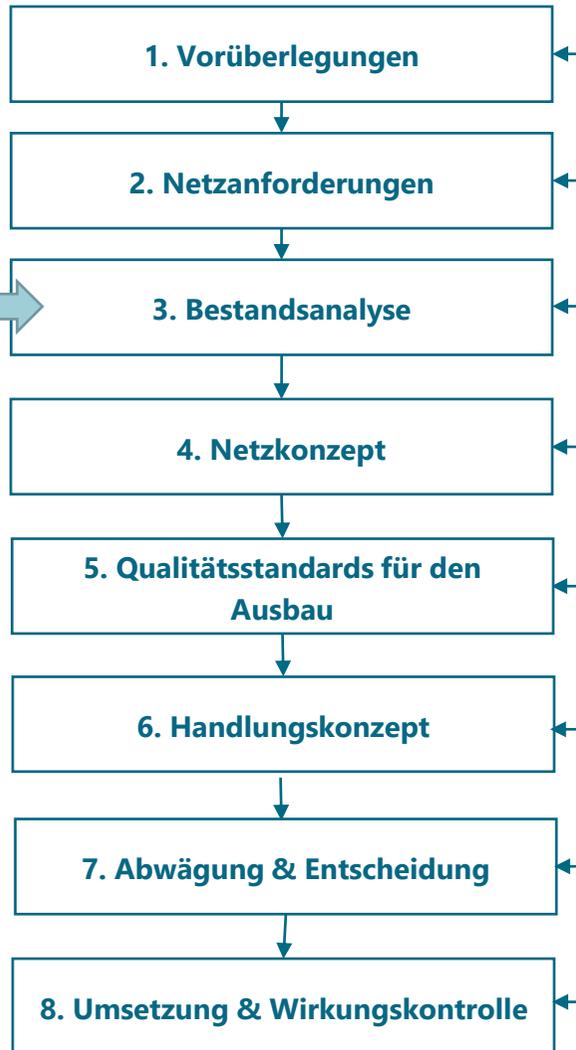
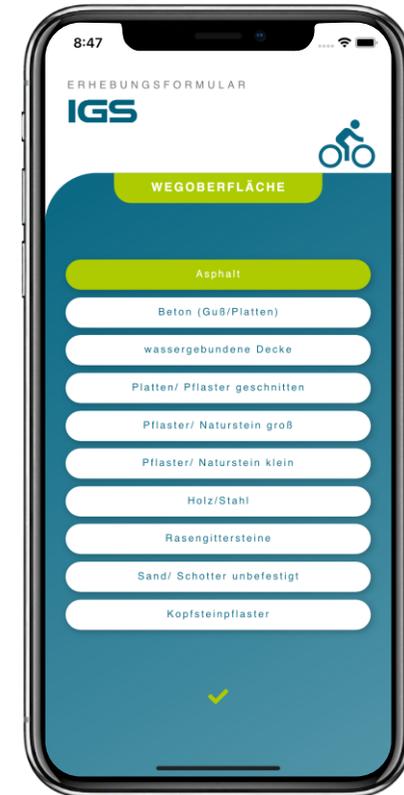


Abb.: Schematische Darstellung zur Darstellung der methodischen Herangehensweise;  
Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage: FGSV, 2010, ERA

## Einleitung

### Gemeinden:

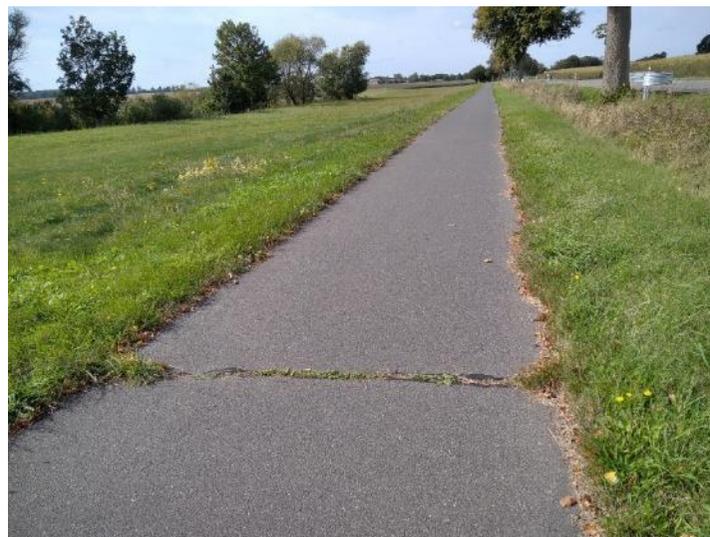
Lübz, Barkhagen, Plau am See



Quelle: eigene Darstellung / eigenes Foto

# Qualitätsverbesserungsmaßnahme zwischen Lübz – Plau am See

## Bilder der Bestandserfassung



Quelle: eigene Bilder, 2020

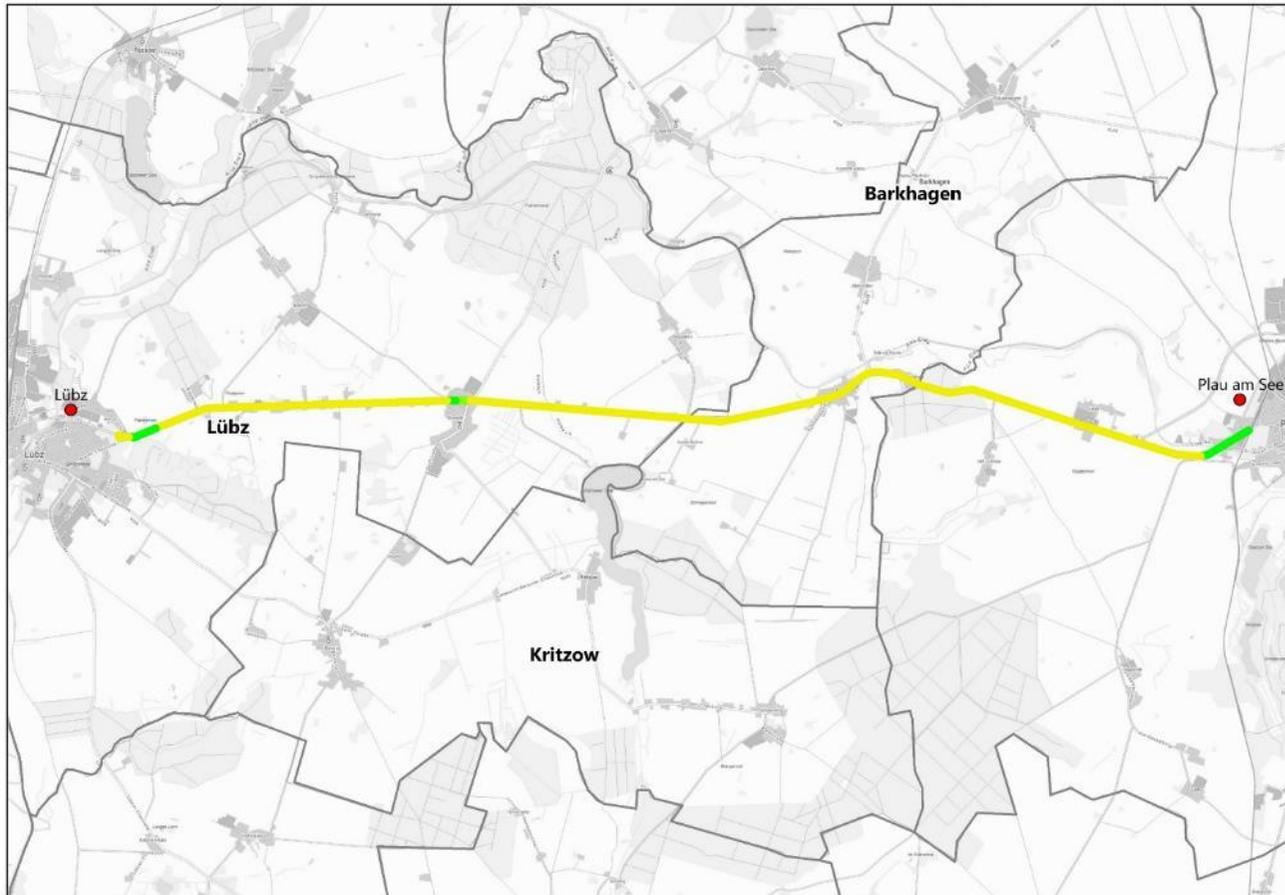
# Qualitätsverbesserungsmaßnahme zwischen Lübz – Plau am See

## Bilder der Bestandserfassung



Quelle: eigene Bilder, 2020

## Beschreibung Wegzustand - Wegebreite



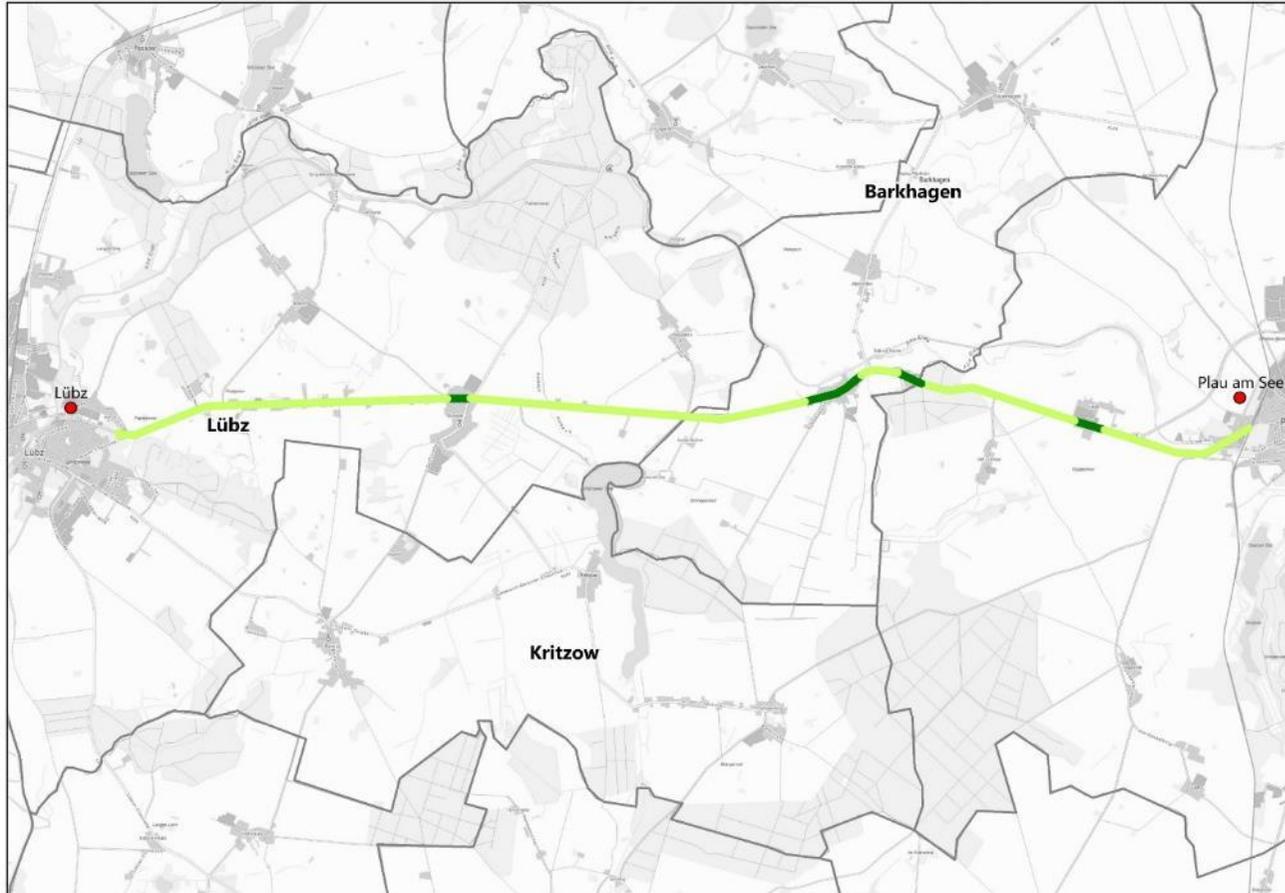
### Wegebreite:

Dargestellt wird die bauliche Breite des Weges

#### Zweirichtungsverkehr

01	$\geq 3\text{ m}$
02	$2,5 - < 3,0\text{ m}$
03	$2,0 - < 2,5\text{ m}$
04	$1,5 - < 2,0\text{ m}$
05	$< 1,5\text{ m}$
06	$0,6 - < 1,0\text{ m}$
07	$< 0,6\text{ m}$

## Beschreibung Wegzustand - Oberfläche



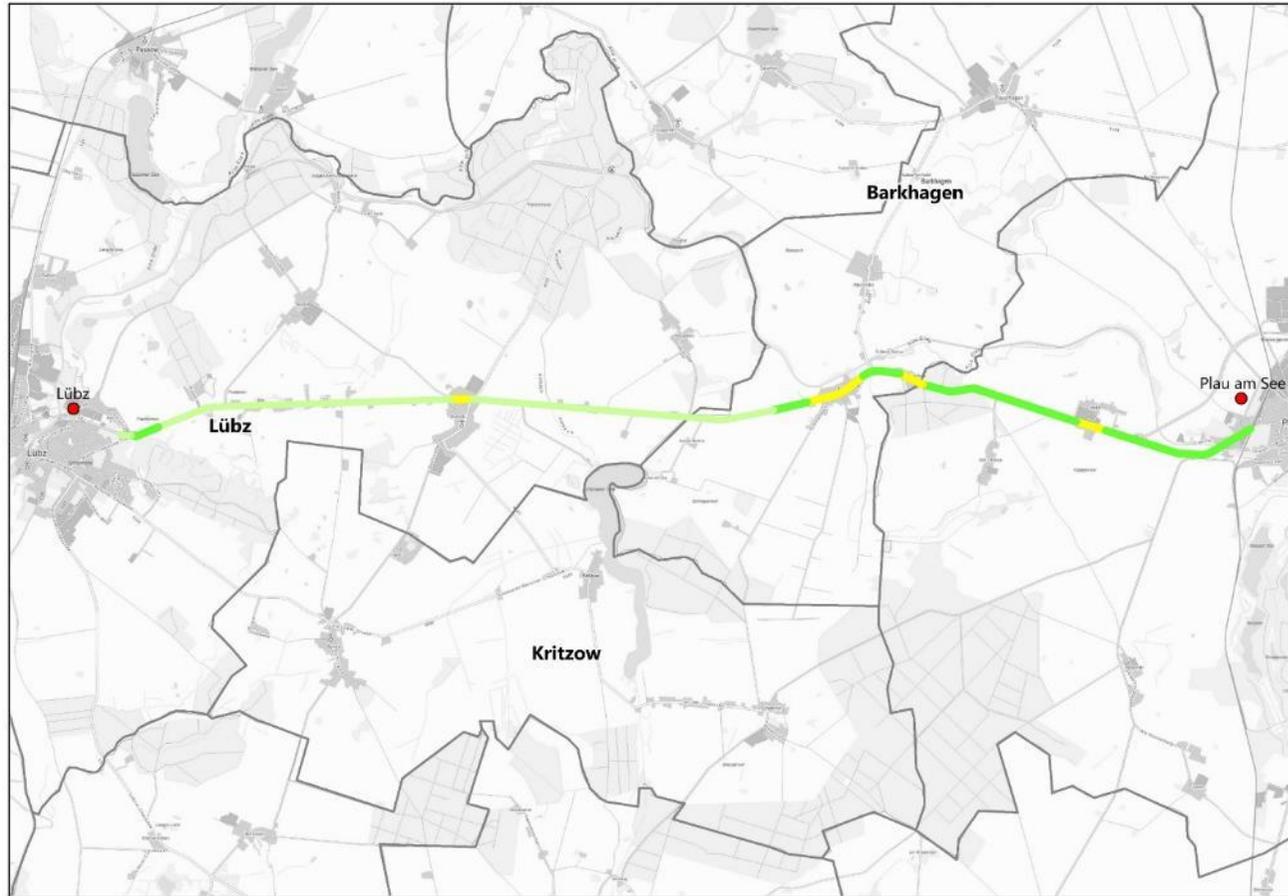
### Oberfläche:

Dargestellt wird die Art der Wegoberfläche

DD	Bezeichnung
01	Asphalt
02	Beton (Guß und Platten)
03	Wassergebundene Decke
04	Platten, (Beton-) Pflaster
05	Pflaster/Naturstein groß
06	Pflaster/Naturstein klein
07	Holz, Stahl
08	Rasengittersteine
09	Sand, Schotter, unbefestigt
10	Kopfsteinpflaster

### Befahrbarkeit:

Dargestellt wird eine Einschätzung der Befahrbarkeit bzw. des Komforts des Weges

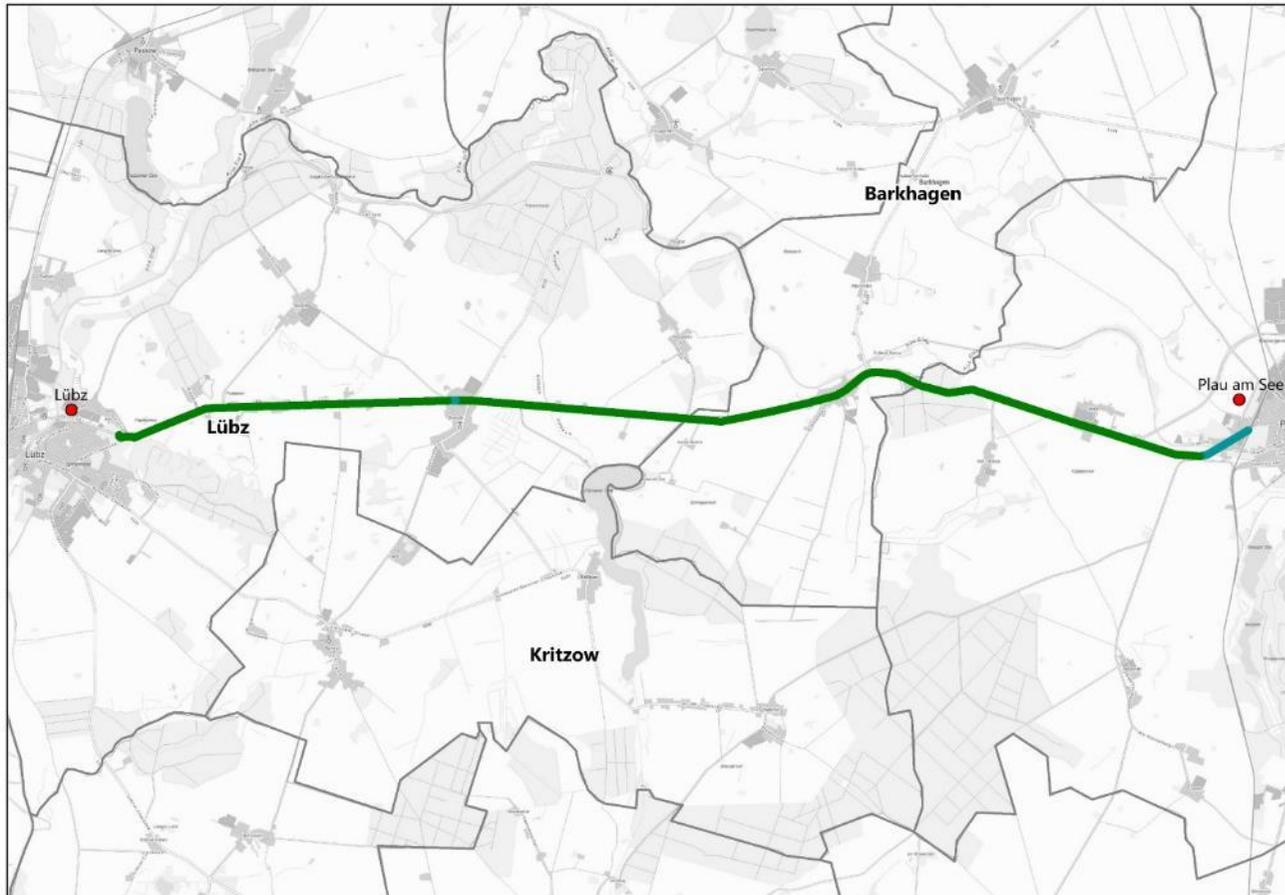


C	Bezeichnung
1	sehr gut
2	gut
3,4	mäßig
5	schlecht
6	unbefahrbar

Quelle: eigene Darstellung, 2020

# Qualitätsverbesserungsmaßnahme zwischen Lübz – Plau am See

Beschreibung Wegzustand - Führungsform



## Wegart:

Dargestellt wird die **Führungsform** des Weges.

BB	Bezeichnung
01	Radweg
02	Gemeinsamer Geh/Radweg
03	Getrennter Geh/Radweg
04	Straßenbegleitender Radweg
05	Straßennutzung
06	Landwirtschaftlicher Weg
07	Forst/Waldweg
08	Fahrradstraße
09	sonstiges

# Qualitätsverbesserungsmaßnahme zwischen Lübz – Plau am See

Beschreibung Wegzustand - Benutzungspflicht



## Wegart:

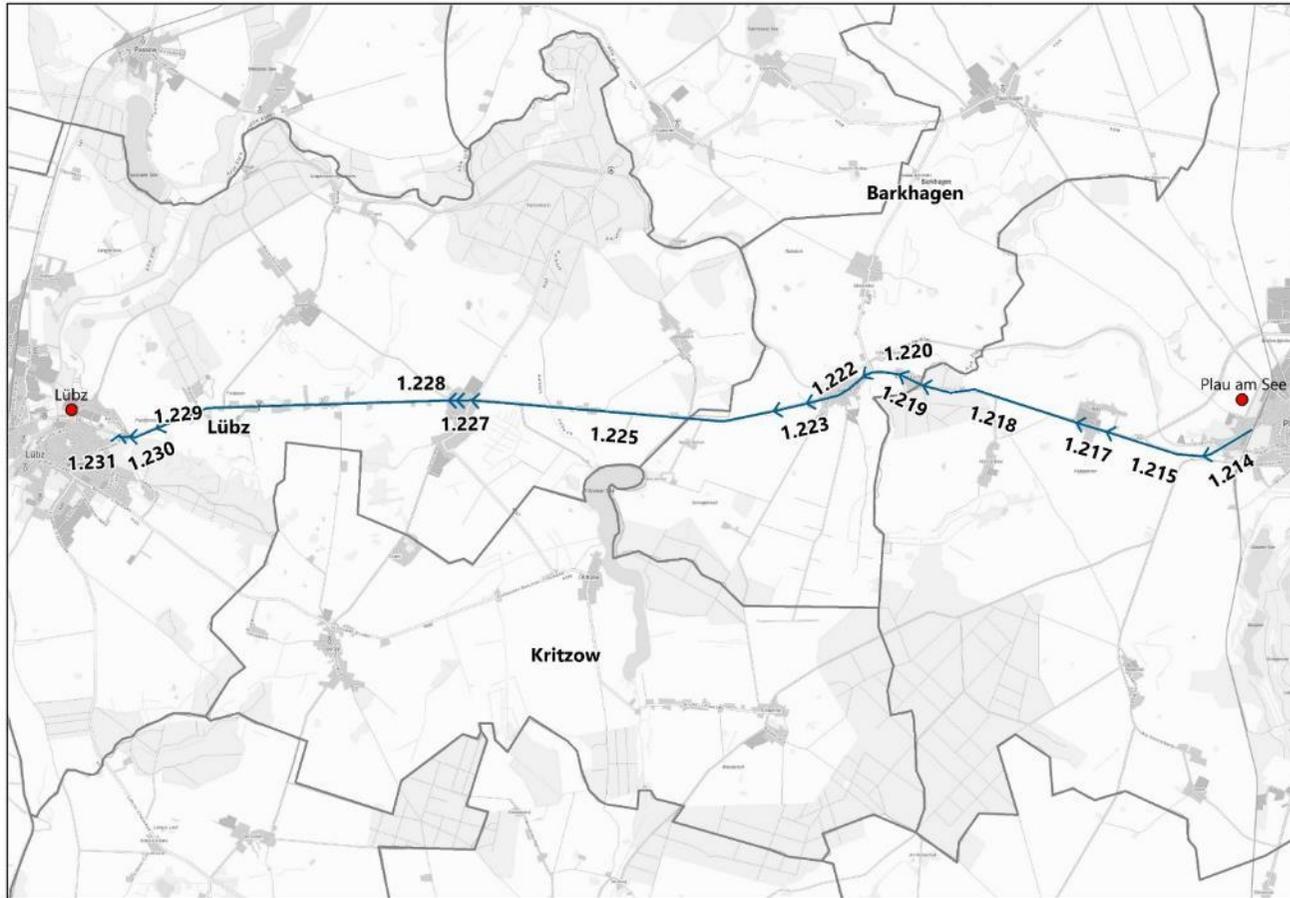
Dargestellt wird die **Benutzungspflicht** des Weges.

BB	Bezeichnung
01	Radweg
02	Gemeinsamer Geh/Radweg
03	Getrennter Geh/Radweg
04	Straßenbegleitender Radweg
05	Straßennutzung
06	Landwirtschaftlicher Weg
07	Forst/Waldweg
08	Fahrradstraße
09	sonstiges
10	ohne Benutzungspflicht, Schild fehlt
11	Information nicht herleitbar
12	Gehweg mit Radfahrer frei & RV frei

Quelle: eigene Darstellung, 2020

# Qualitätsverbesserungsmaßnahme zwischen Lübz – Plau am See

## Beschreibung Wegzustand - Zusammenfassung



Abschnitt	baul. Breite [cm]	Führungs- form	Befahr- barkeit	Ober- fläche	Länge [km]
1214	-	5	1	1	0,67
1215	230	4	1	1	1,23
1217	230	4	3	3	0,38
1218	230	4	1	1	1,96
1219	240	4	3	3	0,32
1220	230	4	1	1	0,46
1222	220	4	3	2	0,78
1223	220	4	1	1	0,41
1225	220	4	2	1	3,71
1227	250	4	3	3	0,18
1228	-	5	3	2	0,10
1229	230	4	2	1	3,62
1230	360	4	1	1	0,35
1231	210	4	2	1	0,15
<b>Gesamtlänge</b>					<b>14,32</b>

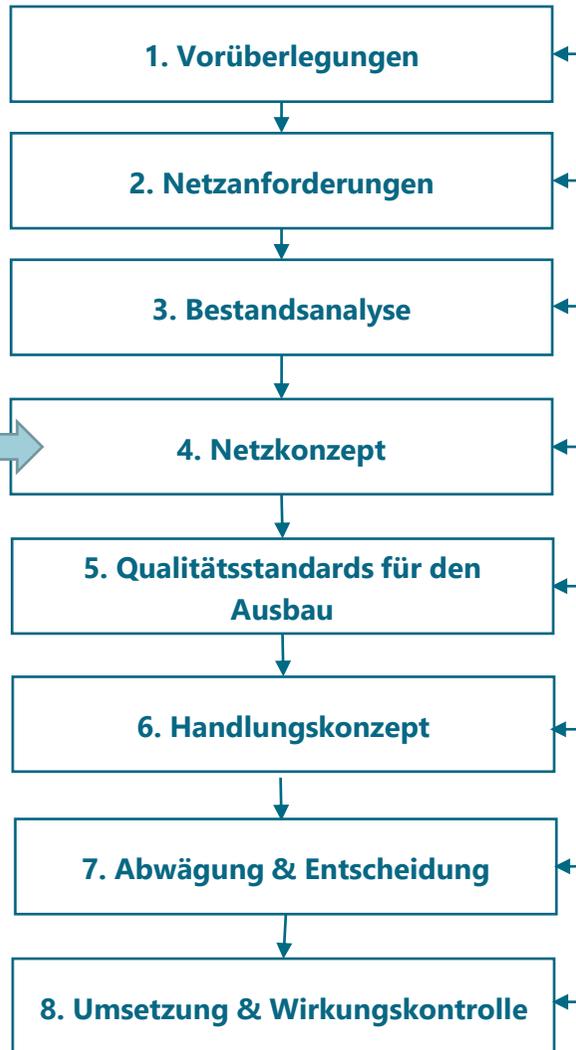


Abb.: Schematische Darstellung zur Darstellung der methodischen Herangehensweise;  
Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage: FGSV, 2010, ERA



**Bestandteil des  
Radwegekonzeptes**

**Radschnellverbindungen**

**Vorrangroutennetz**

**Basisroutennetz**

**Erschließungsnetz**

- Umlegung der Luftlinien auf das vorhandene Wegenetz
- **Vorrangrouten und Basisrouten** Stufe 1 und Stufe 2 für den **AlltagsRV**
- **Vorrangrouten und Basisrouten** Stufe 1 für den **Radtourismus**
- Basisrouten Stufe 2 für den Radtourismus anhand der Potenzialermittlung (Exkurs)
- **Die Zielnetze für den Alltagsradverkehr und den touristischen Radverkehr werden anschließend zu einem Netzkonzept zusammengefügt**



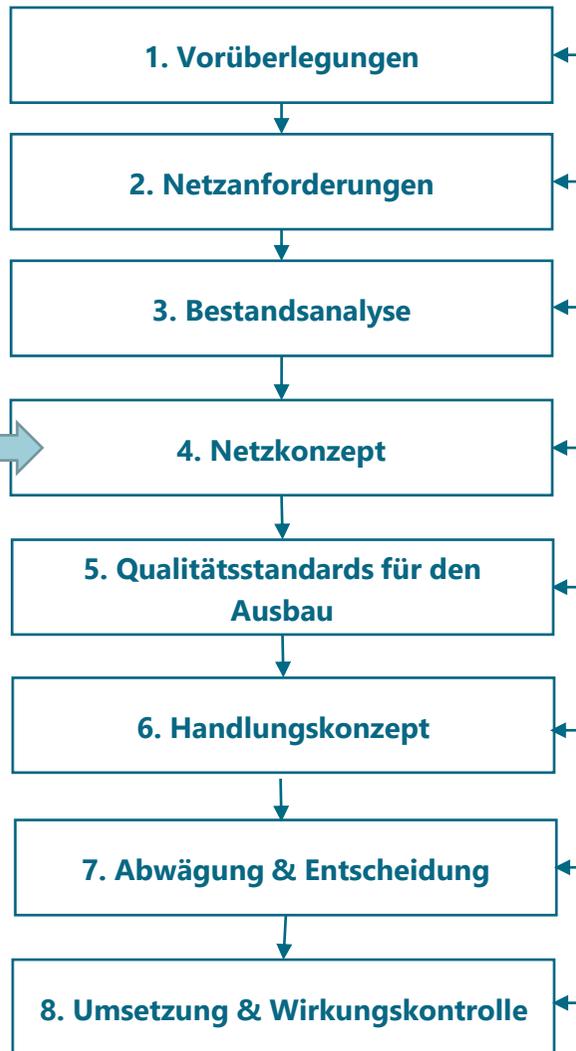


Abb.: Schematische Darstellung zur Darstellung der methodischen Herangehensweise;  
Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage: FGSV, 2010, ERA

### **Alltagsradverkehr**

#### **Vorrangrouten**

Die Vorrangrouten verbinden die Landeshauptstadt Schwerin als einziges Oberzentrum mit den umliegenden Mittelzentren sowie den Nordwesten der Region in Richtung Lübeck mit Streckenlängen von zumeist bis zu 30 km. Die Vorrangrouten bilden die übergeordneten wichtigsten Radverkehrsachsen des Alltagsradverkehrs ab und werden durch das Netz der Basisrouten ergänzt. Insgesamt haben die Vorrangrouten für den Alltagsradverkehr eine Länge von ca. 350 km.

#### **Basisrouten Stufe 1**

Die Basisrouten verbinden für den Alltagsradverkehr in Ergänzung der Vorrangrouten die Erschließung Schwerins als Oberzentrum sowie die Mittelzentren und an Westmecklenburg angrenzende Regionen mit Streckenlängen von zumeist bis zu 30 km. Diese Basisrouten Stufe 1 haben eine Länge von insgesamt ca. 570 km.

#### **Basisrouten Stufe 2**

Die Basisrouten Stufe 1 werden durch die „Basisrouten Stufe 2“ für den Alltagsradverkehr erweitert, um im Rahmen einer umfangreichen Angebotsplanung alle weiteren Zentren mit zentralörtlicher Funktion zu erschließen, Lückenschlüsse und weitere vorgesehene straßenbegleitende Radwege an Bundes- und Landesstraßen zu berücksichtigen.

### **Fahrradtourismus**

Die Vorrangrouten bilden die Trassen der fünf überregionalen Radfernwege ab, die für die Zielgruppe der übernachtenden Radwanderer vorgesehen sind. Sie werden durch den Landestourismusverband vermarktet und bilden die übergeordneten wichtigsten touristischen Radrouten ab. Sie werden durch das Netz der touristischen Basisrouten ergänzt. Insgesamt haben die touristischen Vorrangrouten eine Länge von ca. 410 km.

### **Vorrangrouten**

### **Basisrouten Stufe 1**

Die Basisrouten bilden die Trassen der sechs überregionalen Radrundwege ab, die für die Zielgruppe der übernachtenden Radtouristen vorgesehen sind und ergänzen die touristischen Vorrangrouten. Diese Basisrouten werden ebenfalls durch den Landestourismusverband vermarktet und haben eine Länge insgesamt von ca. 780 km.

### **Basisrouten Stufe 2**

Die Basisrouten Stufe 1 werden durch die „Basisrouten Stufe 2“ für den Radtourismus erweitert.

Exkurs folgend



### Vorrang- und Basisroutennetzes (Stufe 1 und 2)

#### Basisrouten Stufe 2:

ergänzen Netz Stufe 1 mit Verbindungen

aller Zentren, weitere straßenbegleitende Radwege

- Ländlich geprägter Raum
- Angebotsplanung
- E-Mobilität im Radverkehr
- Attraktiver Lebensraum
- Beteiligungsverfahren

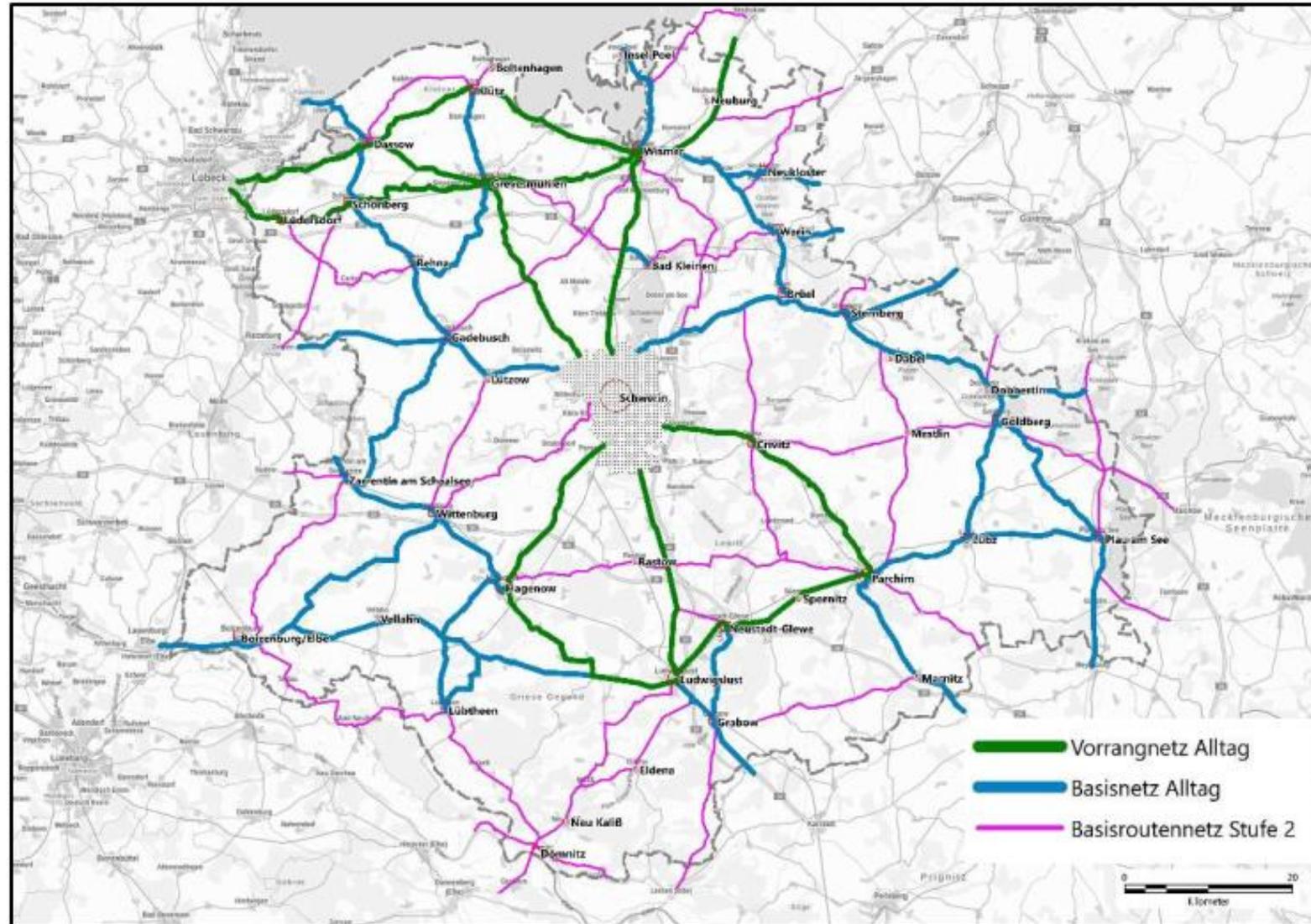


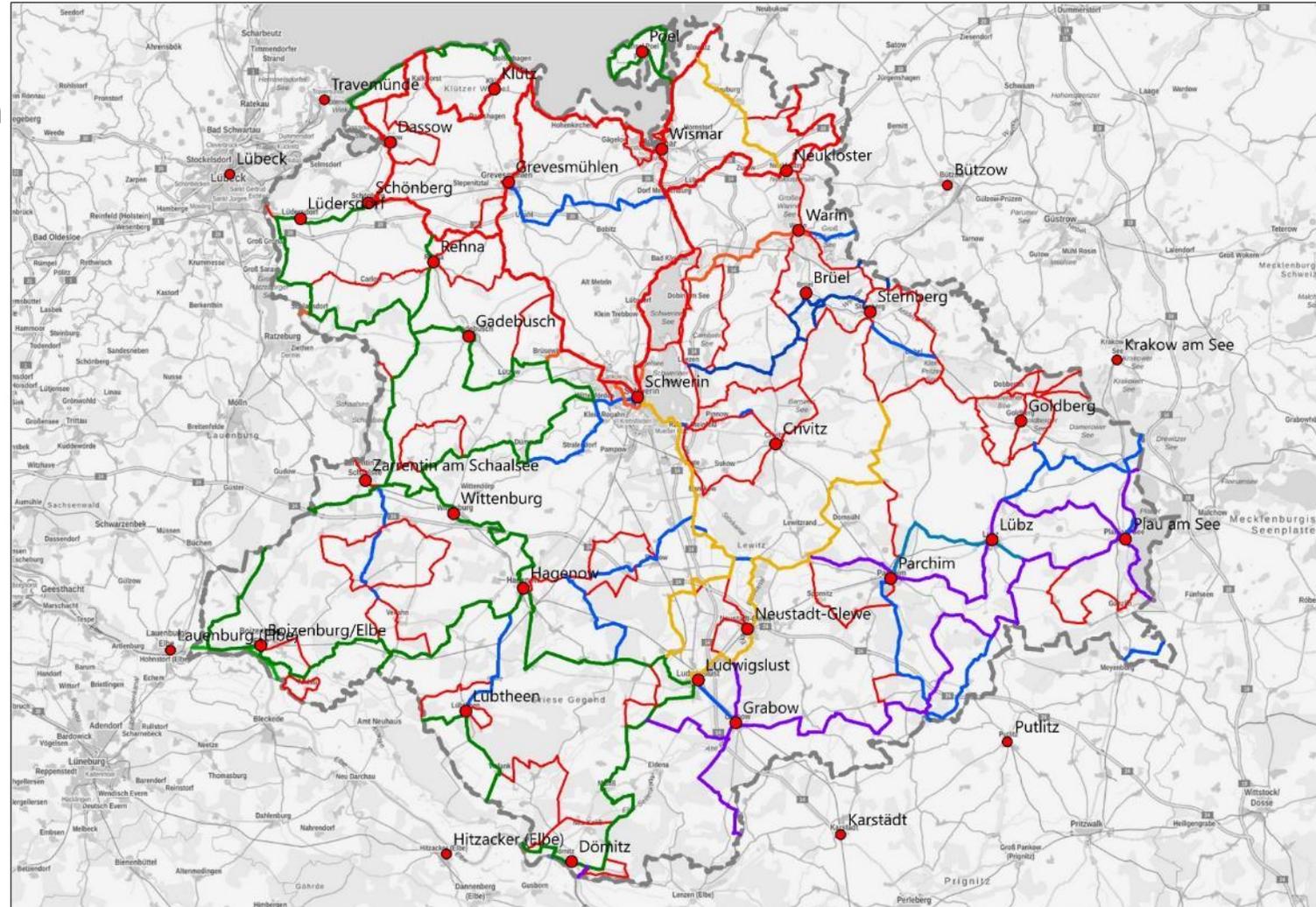
Abb.: Netzkonzept für den Alltagsradverkehr, eigene Darstellung; Kartengrundlage WebAtlasDE)

# Netzkonzeption – touristisches Wegenetz

Herangehensweise

- 5 Radfernwege
- 6 überreg. Radrundwege
- 34 regional bedeutsame Radrouten
- 24 regionalen Radwanderwege

- regional\_bedeutsame\_radtour
- regionaler\_radwanderweg
- Westl\_Backstein\_Rundweg
- Warnowtal\_Rundweg
- Residenzstädte\_Rundweg
- Mecklenburgischer\_Seen\_Rundweg
- Eldetal\_Rundweg
- Elbetal\_Schalsee\_Rundweg
- Ostseeküsten\_Radweg
- Mecklenburgischer\_Seen\_Radweg
- Hamburg\_Rügen
- Elberadweg



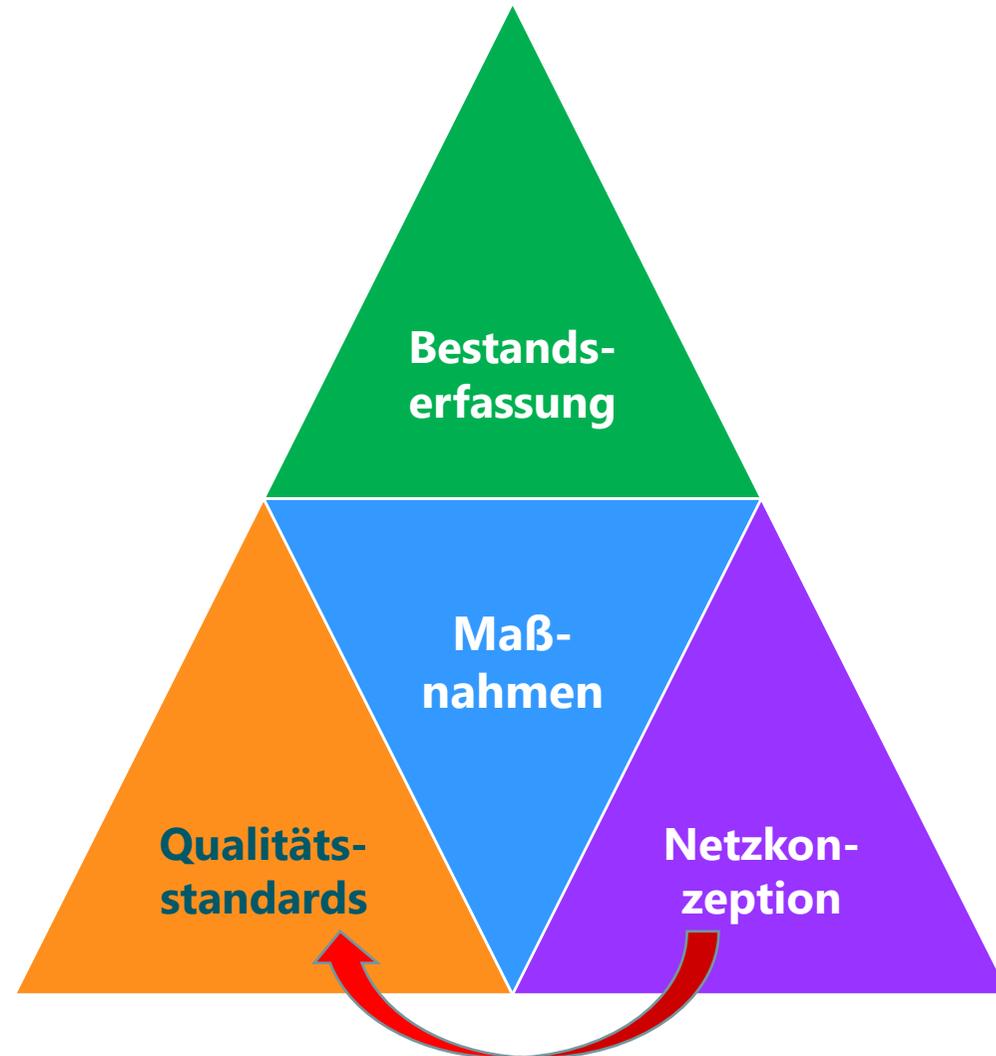
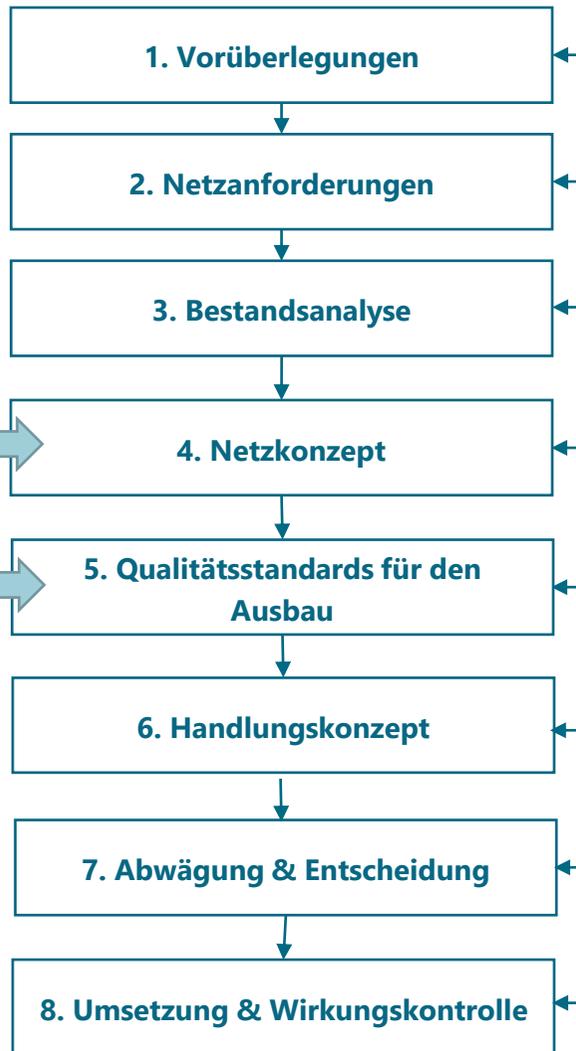
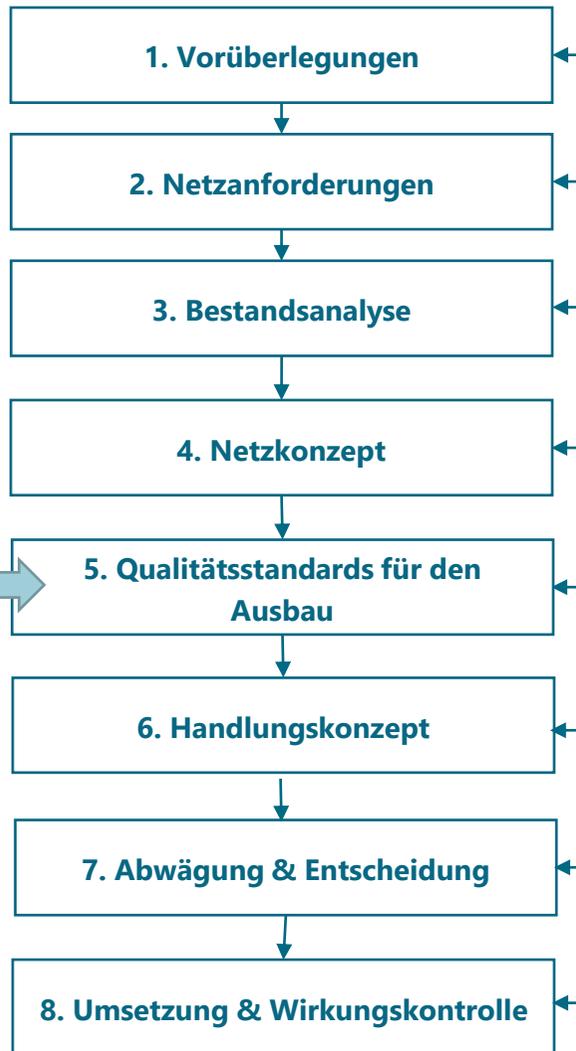


Abb.: Schematische Darstellung zur Darstellung der methodischen Herangehensweise;  
Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage: FGSV, 2010, ERA



Anlagentyp	Ortslage	Basisrouten- netz	Vorrangrouten- netz
Schutzstreifen (ausschließlich Markierung)	Innerorts	1,50 m	2,00 m
	Außerorts	-	-
Radfahrstreifen (einschließlich Markierung)	Innerorts	2,25 m	2,75
	Außerorts	-	-
Einrichtungsrادweg (getrennte Führung von Rad- und Fußweg)	Innerorts	2,00 m	2,50 m
	Außerorts	(2,00 m)*	(2,50 m)*
Zweirichtungsrادweg (getrennte Führung von Rad- und Fußweg)	Innerorts	3,00 m	3,50 m
	Außerorts	(3,00 m)*	(3,50 m)*
Gemeinsamer Geh- und Radweg beidseitig	Innerorts	(2,50 m)**	-
	Außerorts	2,50 m	3,00 m
Gemeinsamer Geh- und Radweg einseitig	Innerorts	(2,50 m)**	-
	Außerorts	2,50 m	3,50 m
Fahrradstraße	Innerorts	4,00 m	4,00 m
	Außerorts	4,00 m	4,00 m

Abb.: Schematische Darstellung zur Darstellung der methodischen Herangehensweise;  
Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage: FGSV, 2010, ERA

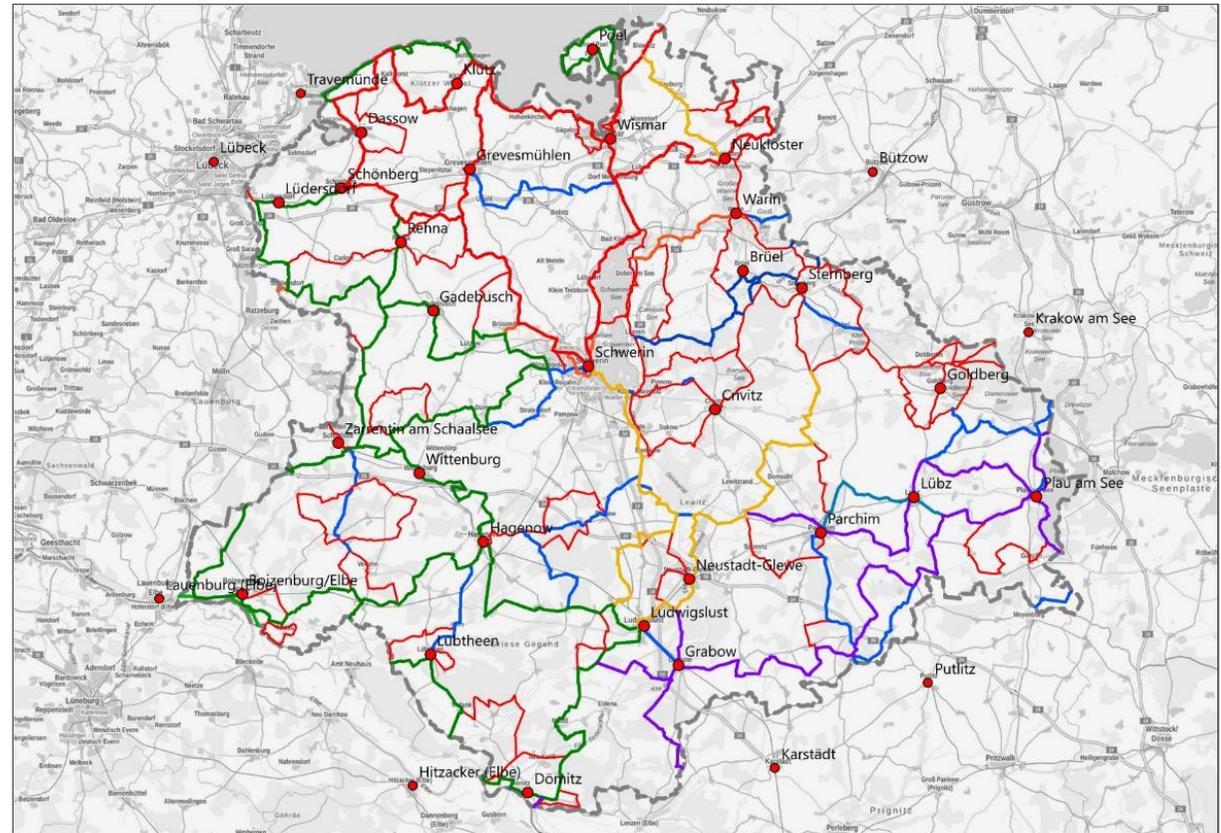
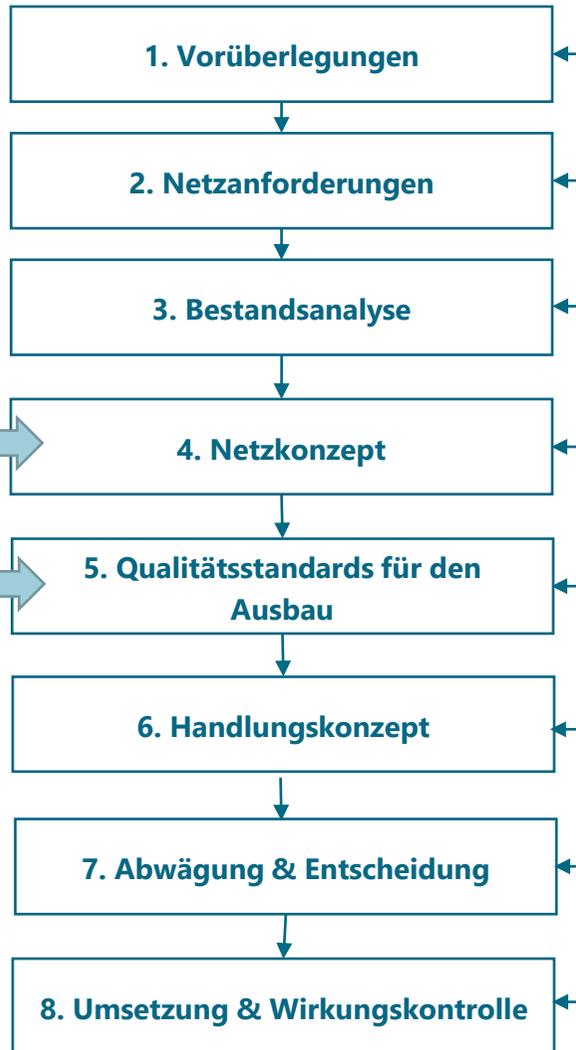


Abb.: Schematische Darstellung zur Darstellung der methodischen Herangehensweise;  
Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage: FGSV, 2010, ERA

### Vorrang - Basisrouten im Radtourismus

### Basisrouten Stufe 1

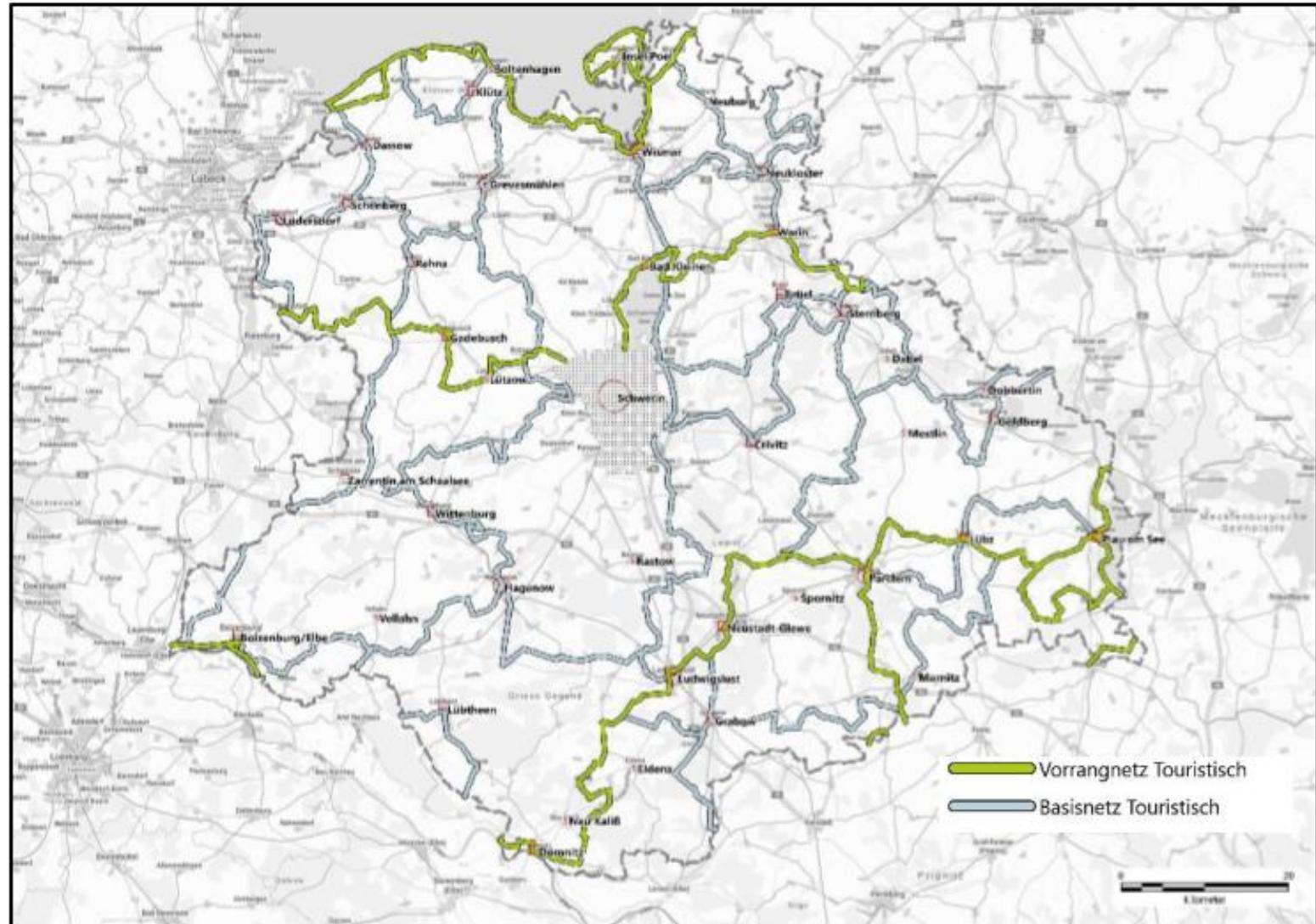


Abb.: Netzkonzept für den Fahrradtourismus,  
eigene Darstellung; Kartengrundlage WebAtlasDE)

### Alltagsradverkehr Vorrang- und Basisrouten Stufe 1 und Stufe 2

### Fahrradtourismus Vorrang- und Basisrouten Stufe 1

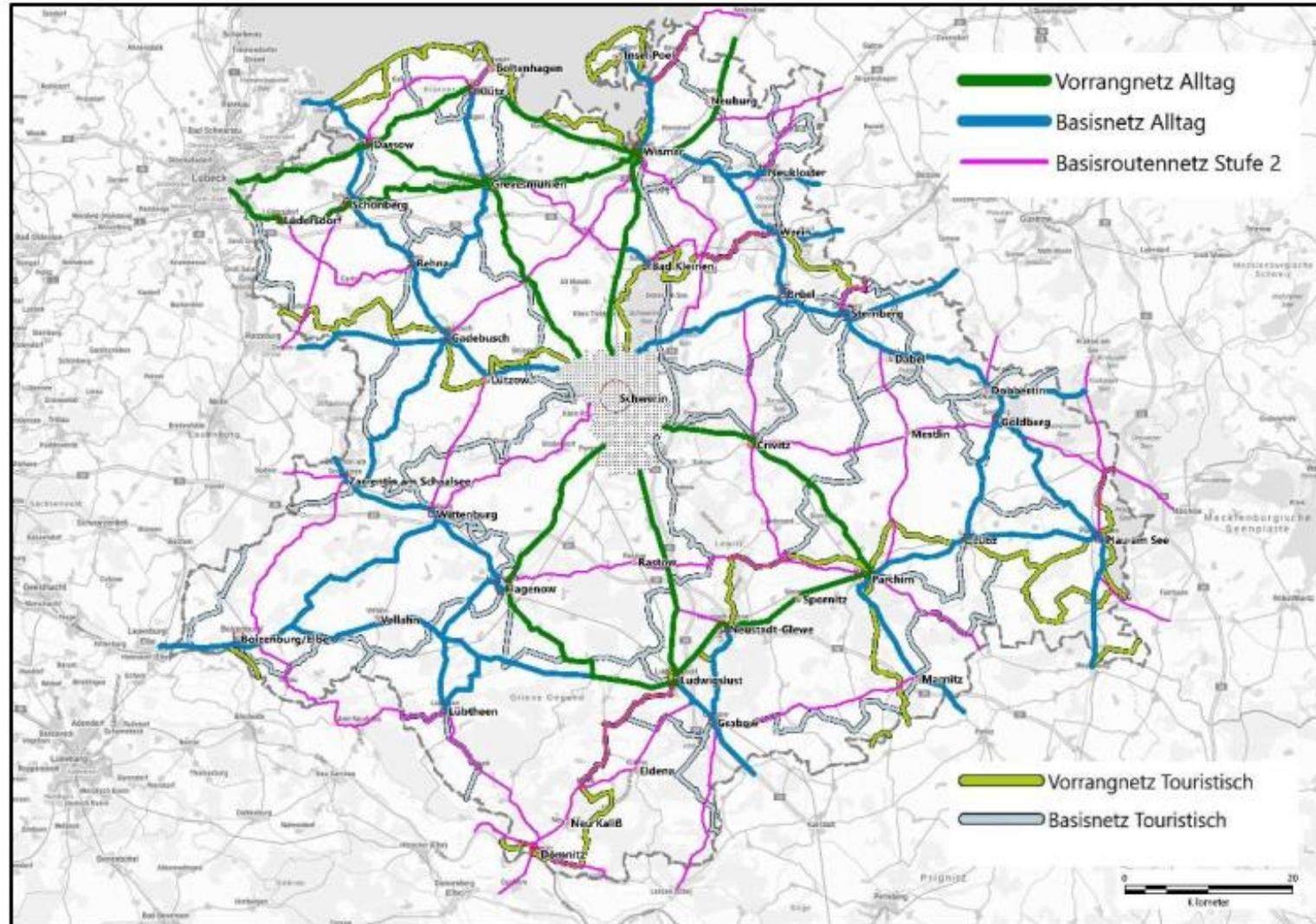
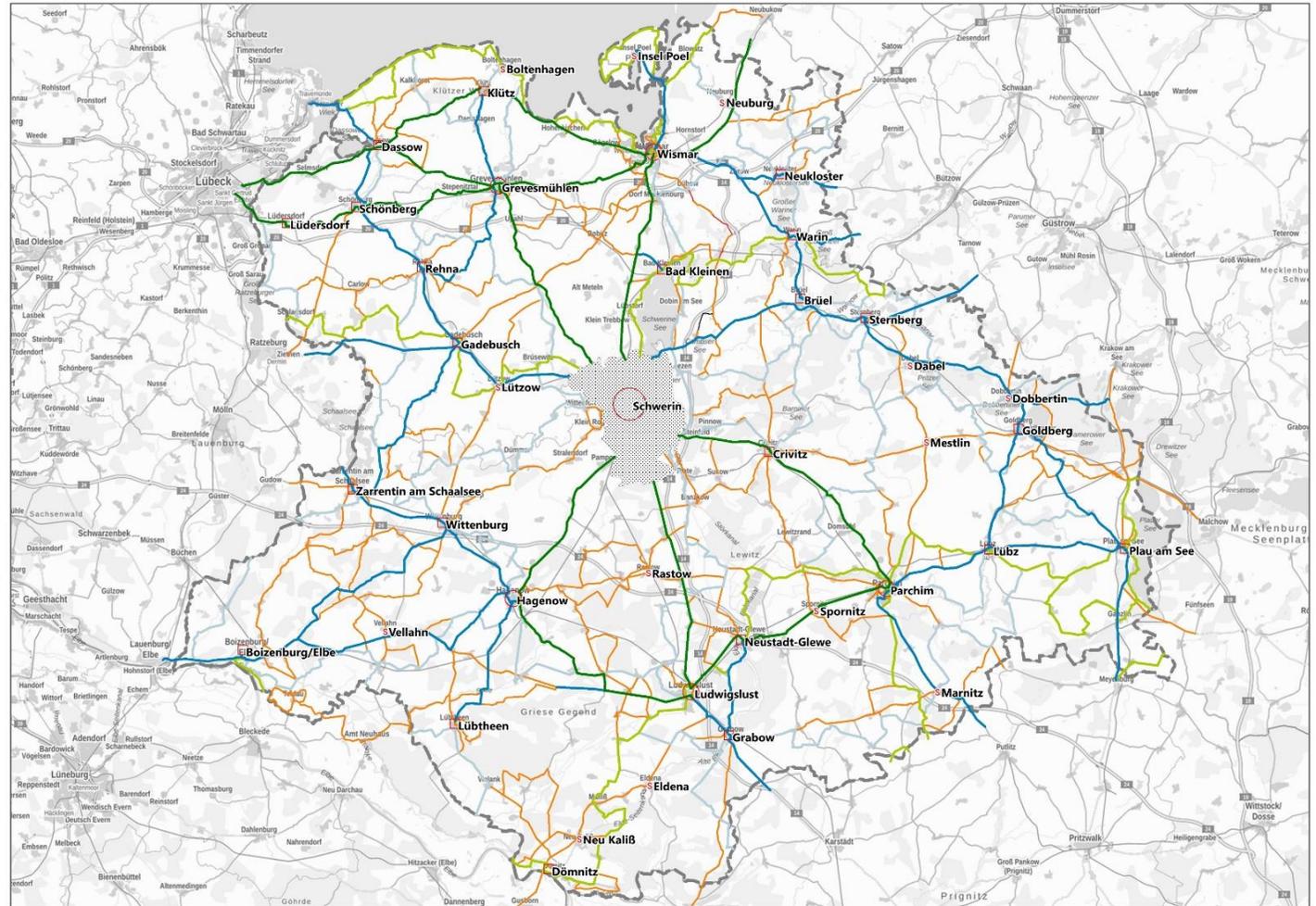


Abb.: Netzkonzept für den Fahrradtourismus, eigene Darstellung; Kartengrundlage WebAtlasDE)

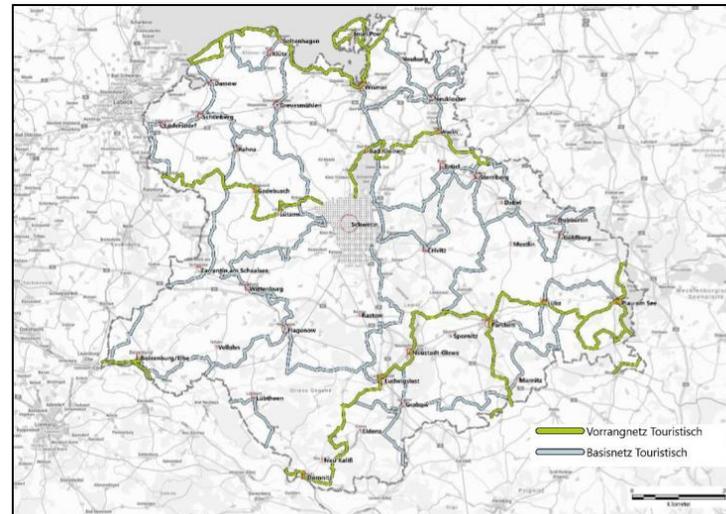
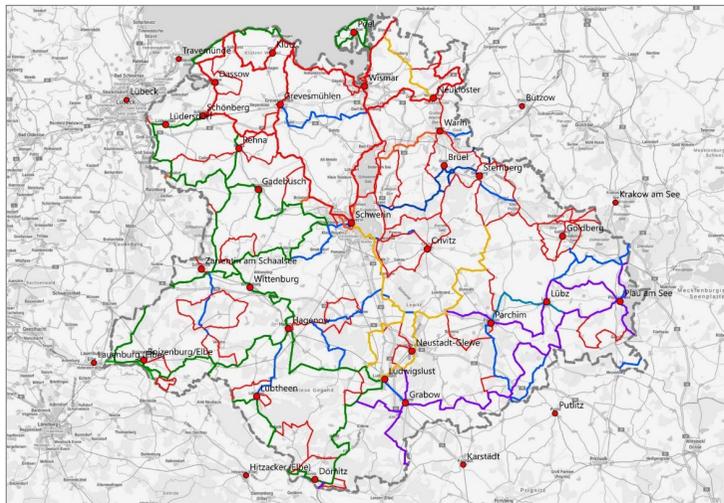
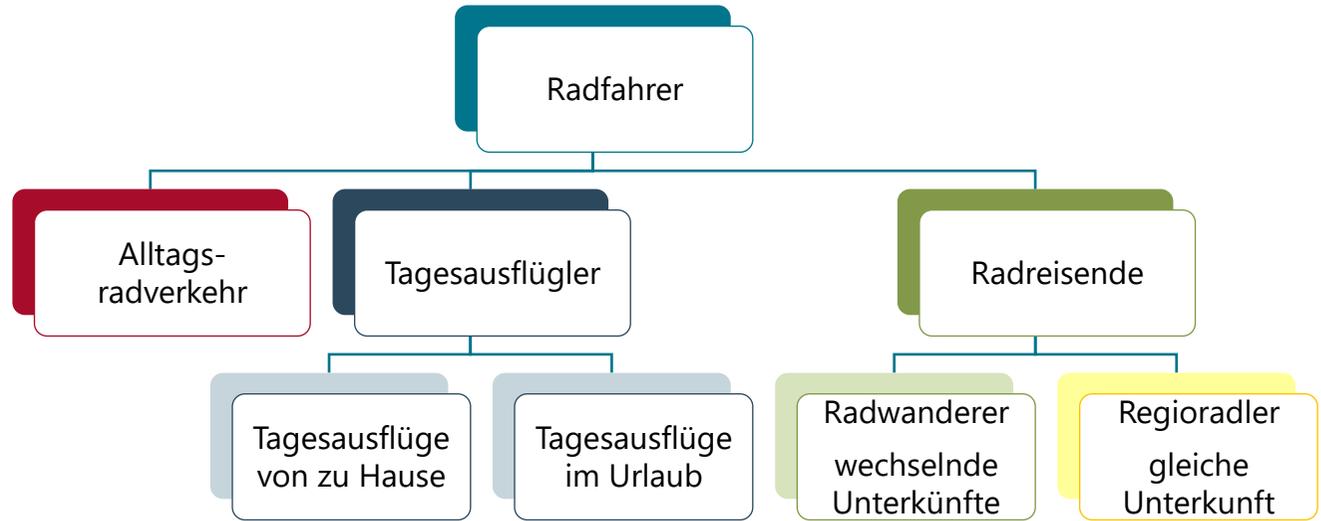
Wunschliniennetz

**Vorrang- und Basisroutennetzes (Stufe 1 und 2) für den Alltagsradverkehr sowie Vorrang- und Basisroutennetzes (Stufe 1) für den Radtourismus**

**Und weitere Radrouten ohne Zuordnung**



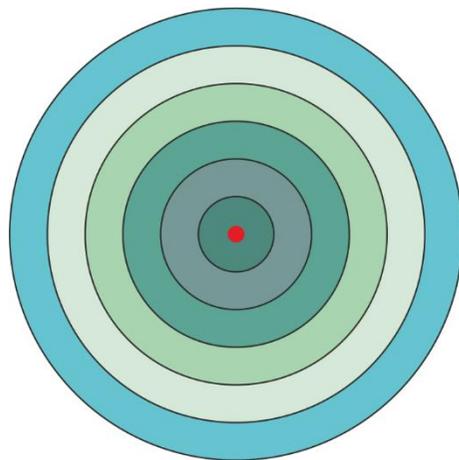
-  Vorrangnetz Touristisch
-  Basisnetz Touristisch
-  Vorrangnetz
-  Basisnetz
-  Bestandsnetz



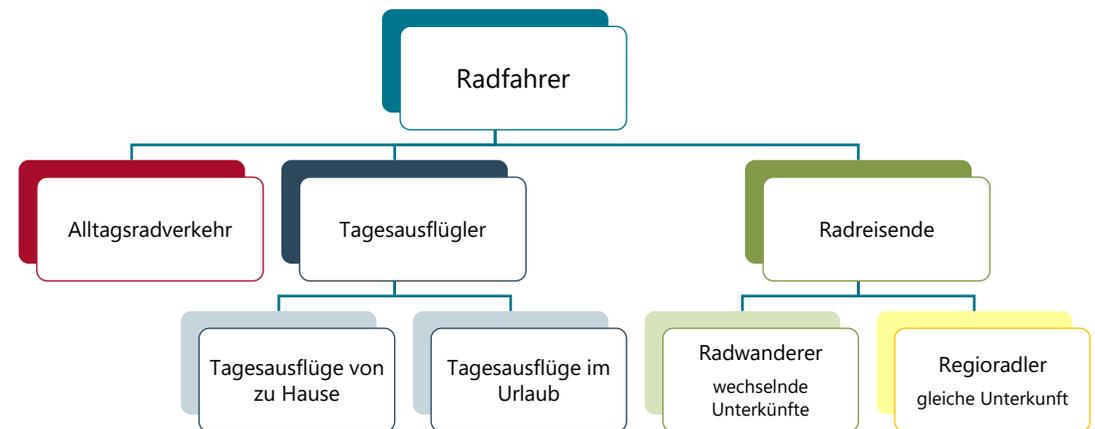
- 34 reg. bedeutsame Radtouren
- Informationen aus Bestandserfassung
- Vorrang- und Basisrouten Alltagsradverkehr
- Beteiligungsverfahren

## Grundlagen

- Tagesreisetourismus von zu Hause und im Urlaub
- Betrachtung „Quellen“ des Tagesreisetourismus (Einwohnerzahlen, Verteilung, Siedlungsdichte, etc.) von zu Hause und im Urlaub (Gastgeber)
- Betrachtung „Ziele“ – touristische Points of Interest

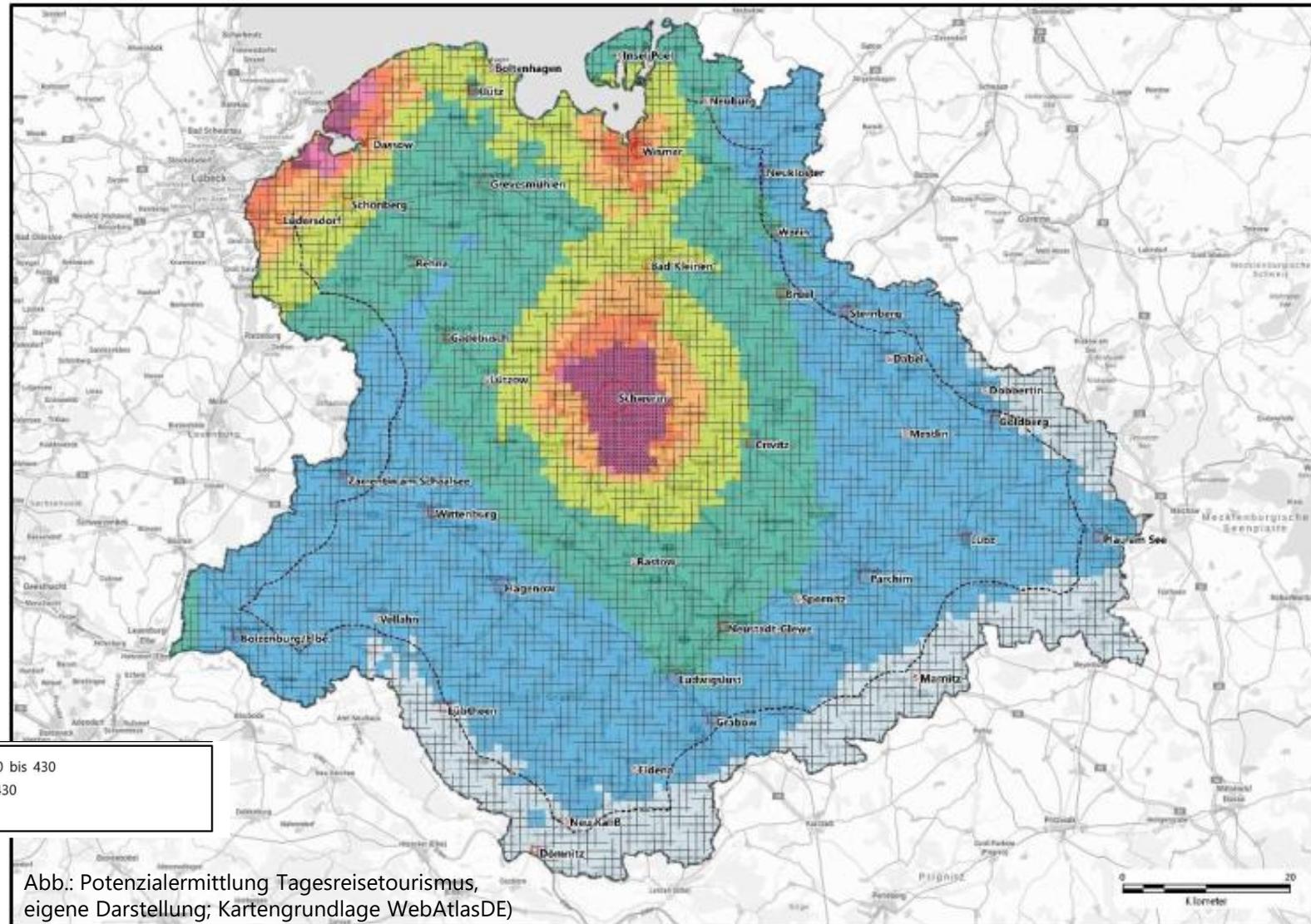


- Zellschwerpunkt
- Radius 5km
- Radius 10km
- Radius 15km
- Radius 20km
- Radius 25km
- Radius 30km



# Potentialanalyse für tagestouristische Radreisen

## Basisrouten Stufe 2 für den Fahrradtourismus - Potenzialermittlung



Datenblätter der touristischen Routen

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



Die Steckbriefe dienen als übersichtliche Information zu den 34 regional bedeutsamen Radtouren, die dem Radwegekonzept 2009 (RRK 2009) zu entnehmen sind. Nachfolgende Auswertungen bilden die Grundlage zur Zuordnung einzelner Strecken in das Basisrouthenetz, bzw. als Grundlage zur Festlegung von Trassenoptimierungen. Im Rahmen der Bestandserfassung im Jahr 2020 wurden anhand standardisierter Bewertungskategorien Daten zum Ausbaustandard und -zustand aufgenommen. Die Ergebnisse der tagestouristischen Potentialermittlung ergänzen diese Darstellungen.

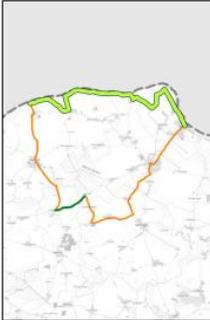
Die 36 km lange Rundtour „Schlösser und Meer im Klützer Winkel“ führt durch die „Goldene Aue“ Mecklenburgs - eines der fruchtbarsten Gebiete Norddeutschlands - über Klütz, Kalkhorst und das Ostseebad Boltenhagen.

Besondere touristische Ziele sind die Städte Klütz und Kalkhorst mit ihren Schlössern, die reetgedeckten niederdeutsche Hallenhäuser in Art Boltenhagen und das Ostseebad Boltenhagen mit seiner Seebrücke, der Strandpromenade und einer interessanten Bäderarchitektur.

Abstecker können sich zum Muschelmuseum in Damshagen und zum Steinzeitaldorf in Kussow. Gesundheitsbewusste können im Bio- und Gesundheitshotel Gutshaus Stellschagen unterkommen.

Datenblätter der touristischen Routen

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

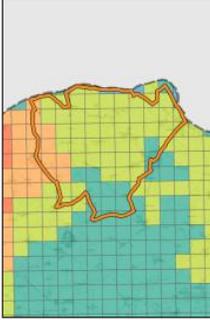


**Netzzuordnung der Vorrang- und der primären Basisrouten (Stufe 1)**

- Vorrangrouthenetz für Alltagsradverkehr
- Basissrouthenetz für Alltagsradverkehr
- Keine Netzkategorie (nicht zugeordnete Strecken)

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

**Gemeindegrenzen:**  
Stadt Klütz, Damshagen, Roggenstorf, Kalkhorst, Boltenhagen



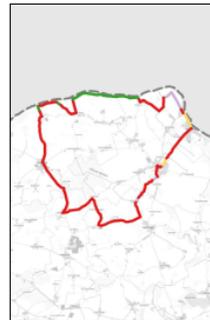
**Potenzialermittlung**

Dargestellt wird das touristische Radverkehrspotenzial (in Radfahrten pro Jahr), das sich ausgehend von Einwohnerzahl, Übernachtungsmöglichkeiten, Sehenswürdigkeiten, Naturschutzgebieten und weiteren Anziehungspunkten für den touristischen Radverkehr ergibt. Hohe Werte bedeuten hohes Potenzial.

< 30
30 bis 70
70 bis 140
140 bis 210
210 bis 290
290 bis 360
360 bis 430
> 430

Datenblätter der touristischen Routen

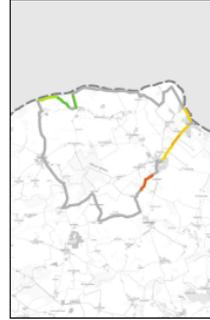
„Schlösser und Meer im Klützer Winkel“ (Nr. 2)



**Führungsform**

Dargestellt wird die Führung des Weges, auf dem die Touristische Route verläuft. Dabei werden die nachstehenden 8 Kategorien unterschieden. Für die Benutzungspflicht straßenbegleitender Radwege stehen weitere Informationen im Kataster zur Verfügung.

eigenständiger Radweg
Gemeinsamer Geh- und Radweg
Getrennter Geh- und Radweg
Straßenbegleitender Radweg
Straßennutzung
Gehweg, Radfahrer frei
Fahrradstraße
sonstiges



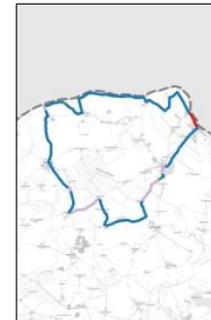
**Wegebreite**

Dargestellt wird die bauliche Breite des Weges, auf dem die Touristische Route verläuft. Dabei werden die nachstehenden 8 Kategorien unterschieden:

≥ 3,5m
3,0 – < 3,5 m
2,5 – < 3,0 m
2,0 – < 2,5 m
1,5 – < 2,0 m
1,25 – < 1,5 m
< 1,25 m
Fahrbahn/Weg

Datenblätter der touristischen Routen

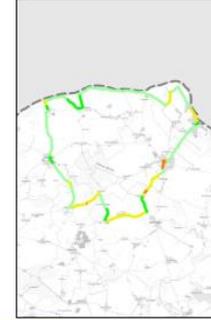
„Schlösser und Meer im Klützer Winkel“ (Nr. 2)



**Wegoberfläche**

Dargestellt wird die Art der Wegoberfläche, auf dem die Touristische Route verläuft. Dabei werden die 6 nachstehenden Kategorien unterschieden:

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



**Befahrbarkeit**

Dargestellt wird eine Einschätzung der Befahrbarkeit bzw. des Komforts des Weges, auf dem die Touristische Route verläuft. Dabei werden die nachstehenden 5 Kategorien unterschieden:

sehr gut
gut
mäßig
schlecht
unbefahrbar

Festlegung Basisrouten Stufe 2  
Tagestouristische Angebote  
Betrachtung der 34 reg. bed. Radtouren  
Trassenoptimierungen

künftige Aufgabe für Planungsverband  
Nutzung ges. Datenlage/ regionale Akteure  
Neuentwicklungen, Optimierungen, Bestand

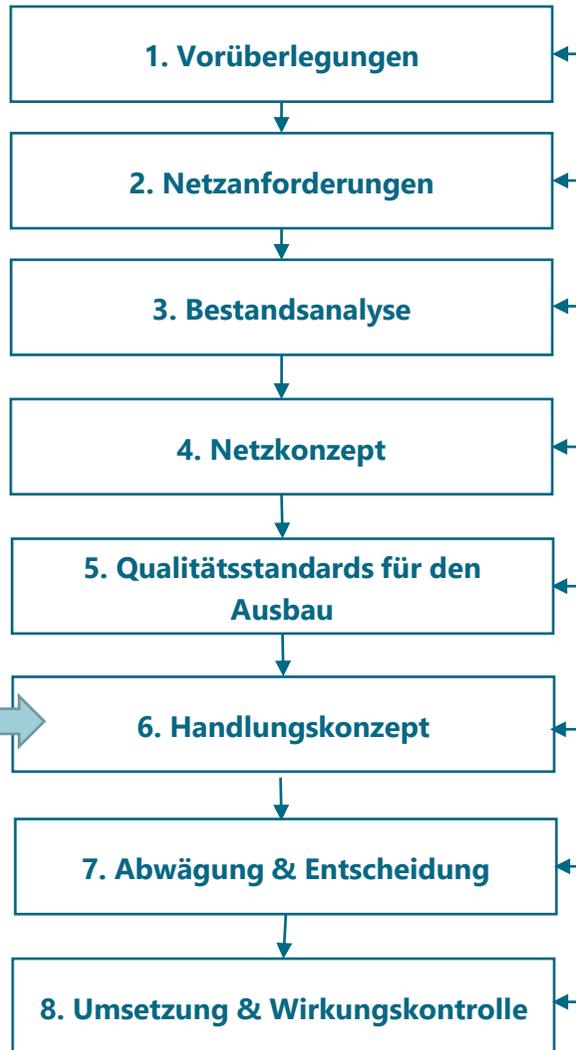


Abb.: Schematische Darstellung zur Darstellung der methodischen Herangehensweise;  
Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage: FGSV, 2010, ERA

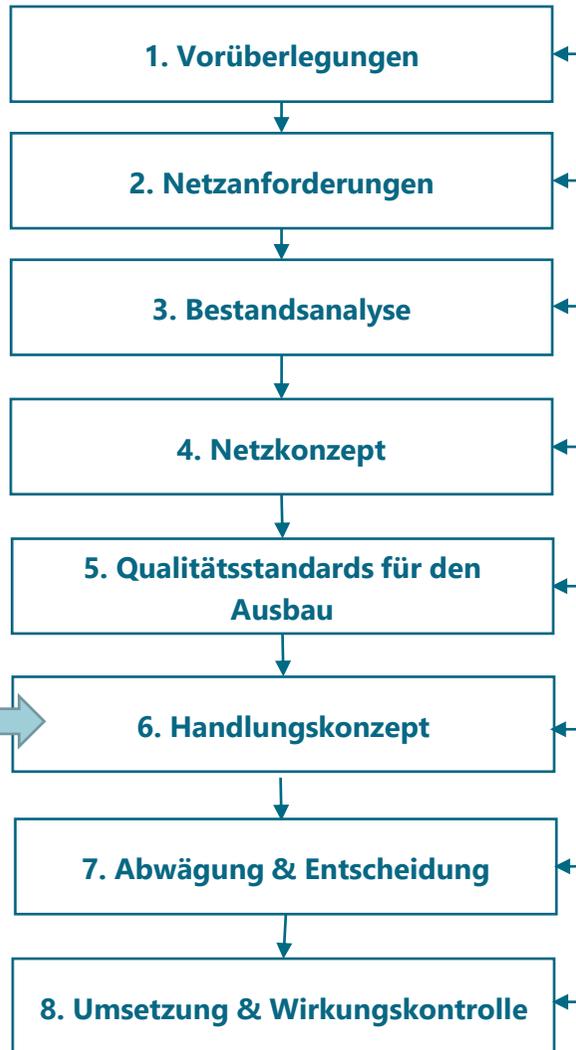


Abb.: Schematische Darstellung zur Darstellung der methodischen Herangehensweise;  
Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage: FGSV, 2010, ERA

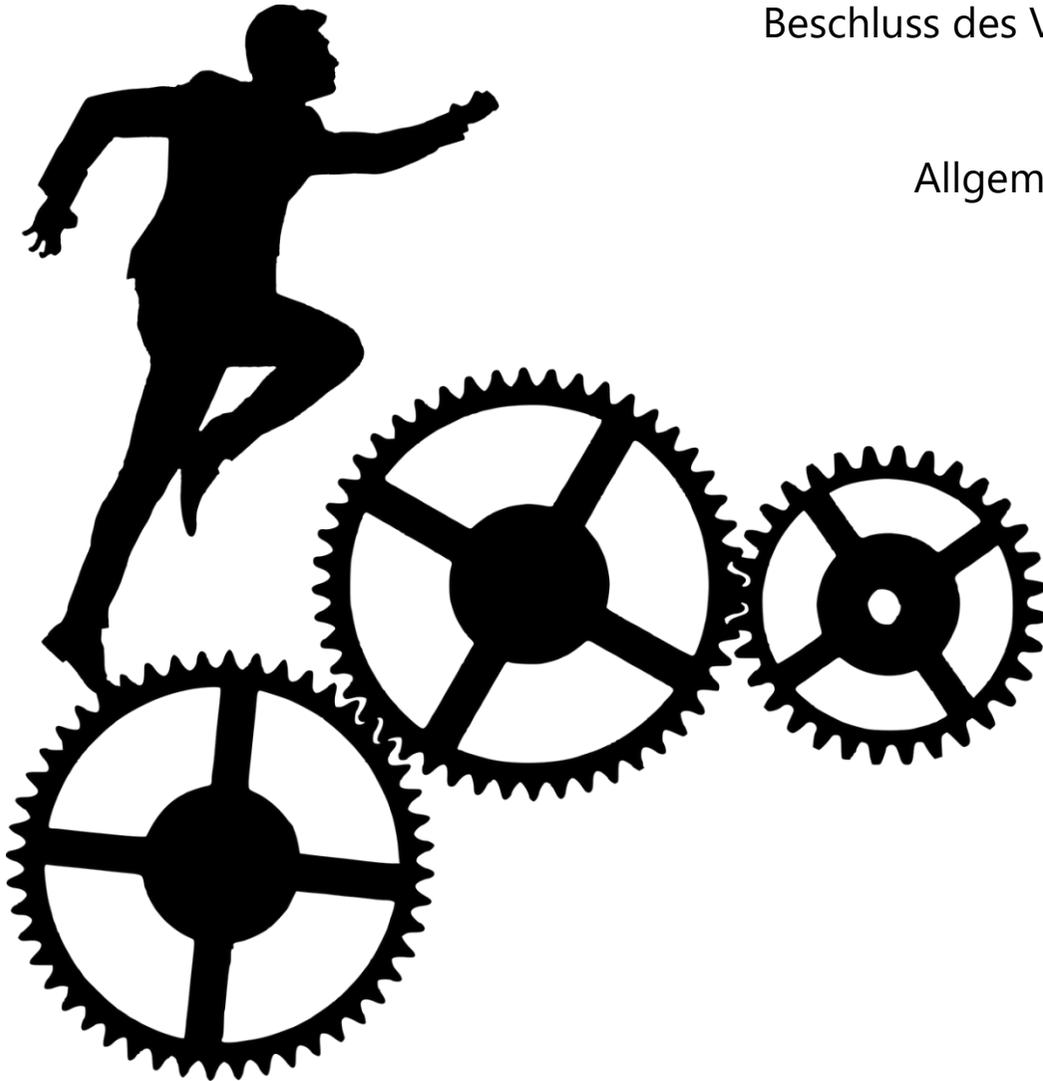
Beschluss des Vorstandes 16.02.21

Allgemeine Handlungsempfehlungen

Maßnahmenableitung und Priorisierung

Kostenschätzung

Beispielhafte Maßnahmenableitung



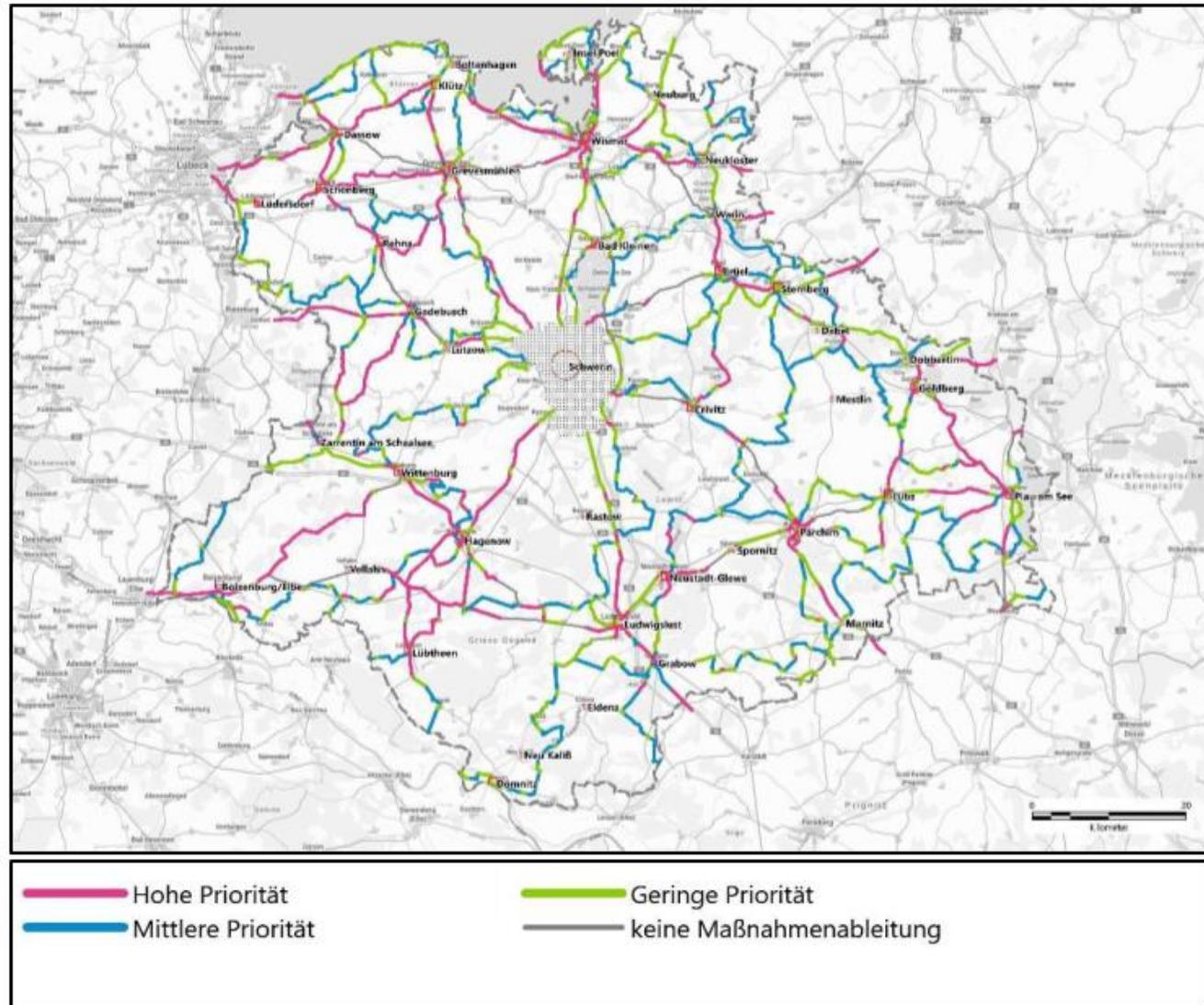
### **Allgemeine Handlungsempfehlungen**

- Evaluation der 34 regional bedeutsamen Radrouten

### **Radverkehrskonzeption und Radwegekonzeption**

- Sicherheitsbezogene Maßnahmen
  - Querungen
  - Poller und Umlaufschranken
  - Einengungen und Hindernisse
  - Punktuelle Gefahrenstellen und einmalige Oberflächenschäden
- Weitere Maßnahmen im Rahmen einer Angebotsplanung
  - Vereinheitlichung der Radverkehrswegweisung
  - ruhender Radverkehr/ Abstellanlagen
  - Fahrrad- E-Mobilität
  - Verknüpfung mit anderen Verkehrsarten
  - laufendes Qualitätsmonitoring
  - ergänzende nahräumige Radwegekonzepte
  - touristische Begleitinfrastruktur
  - Radverkehrsmessungen und Befragungen

## Prioritäten der abgeleiteten Maßnahmen



## **konkrete Handlungsempfehlungen**



- Informationen zum Ausbauzustand und Ausbaustandard aus der Bestandserfassung
- Qualitätsstandards für die Radwegeinfrastruktur Westmecklenburgs
- Netzkonzeption mit Vorrang- und Basisrouten
  - tabellarischen Grundlagendaten
  - Standardisierter datentechnischer Abgleich der Parameter
  - Erste Maßnahmenableitung zur Kenntlichmachung der Handlungsbedarfe
  - Prüfung der Einzelmaßnahmen/Umsetzungsmöglichkeiten
  - Kostenschätzung

## konkrete Handlungsempfehlungen



## Anzahl Maßnahmen

Alltagsradverkehr Vorrangrouten: 282

Alltagsradverkehr Basisrouten Stufe 1: 420

Fahrradtourismus Vorrangrouten: 250

Fahrradtourismus Basisrouten Stufe 1: >1.000

- Maßnahmenprioritäten: hoch, mittel, gering
- Prioritätenfestlegungen: Vorrang- und Basisrouten, Verkehrssicherheit und Fahrkomfort
  - Verkehrssicherheit: Führungsform, Unfalldaten, Gefahrenstellen, Querungsstellen, etc.
  - Fahrkomfort: Breite und Oberfläche

## konkrete Handlungsempfehlungen



## Maßnahmenunterscheidung:

- Kategorie/Art der Maßnahmen
- Priorität
- Umsetzungshorizont

## Kategorien:

Ausbau/ Bau straßenbegleitende Radwege  
Ausbau/ Bau weitere Radverkehrsanlagen  
Änderungen der Führungsform

Durchgängiges Netz

Zeitgleicher Beginn unterschiedlicher Maßnahmen  
unterschiedlicher Realisierungshorizonte und Prioritäten

### konkrete Handlungsempfehlungen



### Weitere Umsetzungsempfehlungen:

- Bevorzugung von Maßnahmen, deren Priorität auf sicherheitsrelevanten Kriterien beruhen
- Bevorzugung von Maßnahmen mit geringem Aufwand und hoher Priorität
- Bevorzugung von Maßnahmen, deren Umsetzung eine durchgängig gleiche Qualität/Verbindung ermöglicht
- Berücksichtigung bestehender Planungen/laufender Maßnahmen
- Verfügbare Finanzmittel
- Wegedetektiv

## Kostenschätzung

**150EUR (netto)/ pro  
Quadratmeter**

	Außerorts	Innerorts	Nettokosten
<b>Vorrangrouten Alltag</b>	9.825.329 €	13.949.282 €	23.774.611 €
<b>Basisnetz Stufe 1 Alltag</b>	24.026.311 €	18.433.406 €	42.459.716 €
<b>Vorrangrouten Tourismus</b>	16.271.976 €	3.651.838 €	19.923.813 €
<b>Summe</b>	50.123.615 €	36.034.526 €	86.158.141 €



Vorrangrouten Alltag: 343km Länge, 282 Maßnahmen  
191 km Maßnahmen Aus-/Neubau

Vorrangrouten Tourismus: 413km Länge, 250 Maßnahmen  
152 km Maßnahmen Aus-/Neubau

Basisrouten Stufe 1 Alltag: 572 km Länge, 420 Maßnahmen  
157 km Maßnahmen Aus-/Neubau

Basisrouten Stufe 1 Tourismus: 781 km Länge, > 1.000 Maßnahmen  
\* 116 km Maßnahmen Aus-/Neubau

"Dieses Foto" von  
Unbekannter Autor ist  
lizenziert gemäß [CC BY-SA](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/)

PAUS





### **Gruppe A:**

Netzkonzeption der touristischen Basisrouten der Stufe 2 und wegweisende Beschilderung für den Radverkehr

### **Gruppe B:**

Umgang mit Maßnahmen – Umsetzungsreihenfolge





- Hintergrund zur Konzeption der Basisrouten 2 für den Tagesreisetourismus
- Konzeptionelle Grundlagen
- Aufgabenstellung
- Zusammenhang zur wegweisenden Beschilderung
- Ergänzung: Knotenpunktwegweisung

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (1998):  
Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr

Evaluierung FGSV- Merkblatt

u.a. haben folgende Bundesländer eigene Handlungsempfehlungen:

- Rheinland Pfalz (HBR Rheinland Pfalz)
- Nordrhein-Westfalen (HBR Nordrhein-Westfalen)
- Brandenburg (HBR Brandenburg)

-> Weitere Regelungen für einzelne Bundesländer





Abb. 7: Hinführung zu einer touristischen Route



Abb. 10: Gestaltung und Bemaßung von Zielwegweisern (Beispiel)

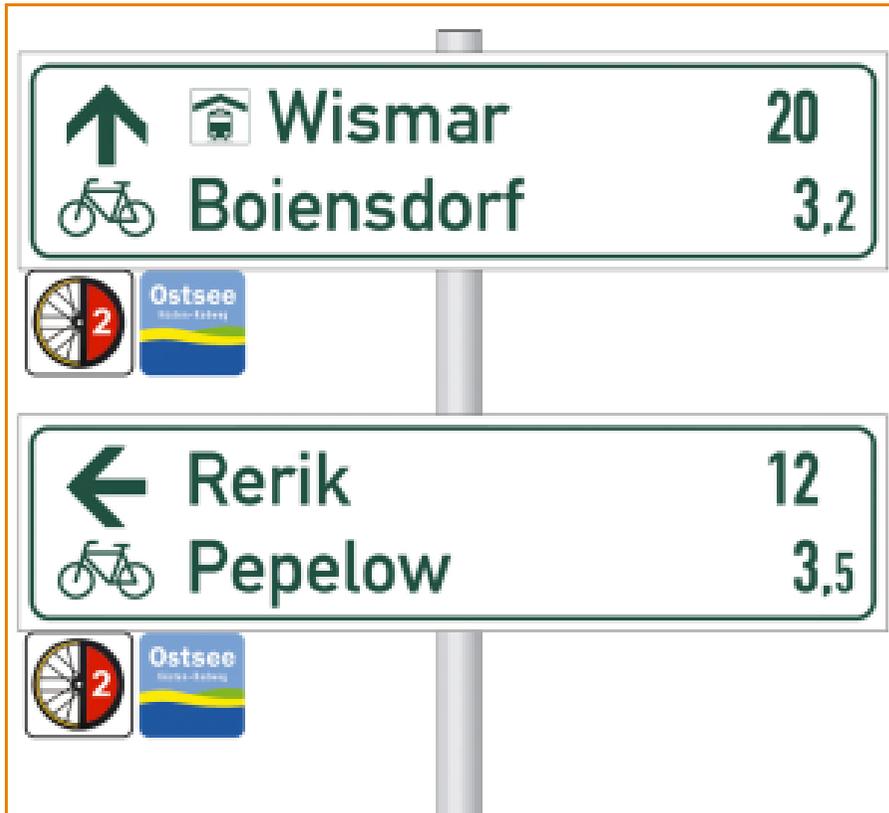


Abb. 2: Tabellenwegweiser mit Routenpiktogrammen

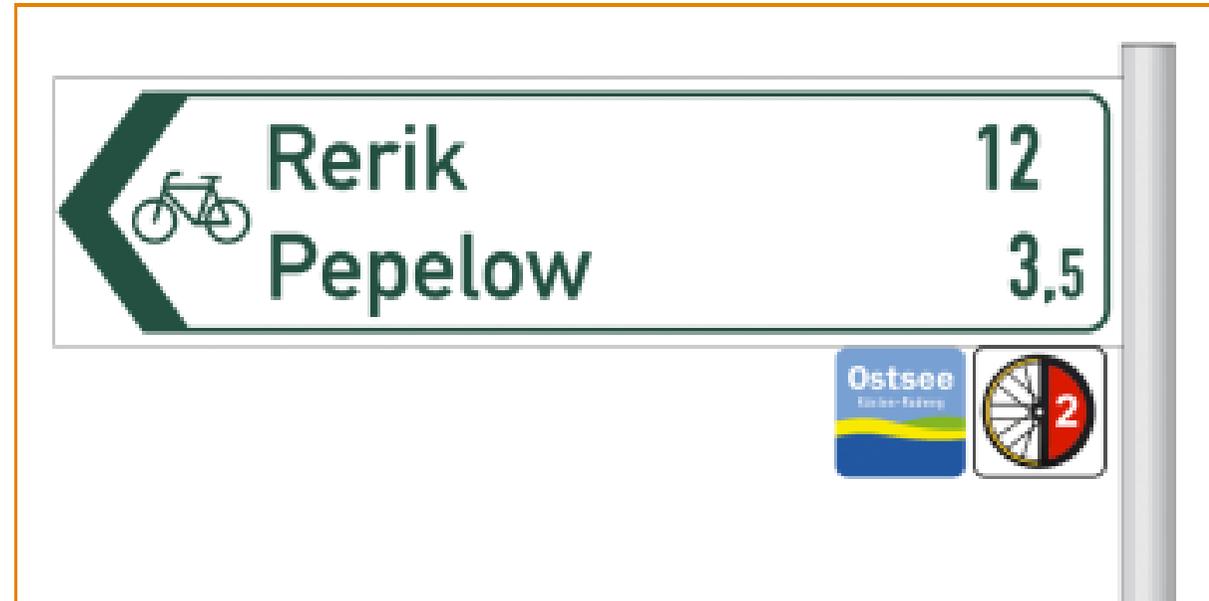


Abb. 4: Pfeilwegweiser mit Routenpiktogramm

Quelle: hbr Brandenburg



Knotenpunkt-Nummer

Wegweisung zu den nächsten Knotenpunkten

Karte der Region mit Knotenpunkten

**FGSV-** konforme RV-wegweisung  
**PLUS** Knotenpunktwegweisung

- 🚲 Geeignet für dichte Radwegnetze in einer Region, die eine Mindestgröße hat
- 🚲 Schilderstandorte erhalten Nummern
- 🚲 Routenwegweisung wird mit Nummern umliegender Knoten ergänzt
- 🚲 Standardisierte Infotafeln zeigen die umliegenden Knoten
- 🚲 Zusätzliche Orientierung für Gäste

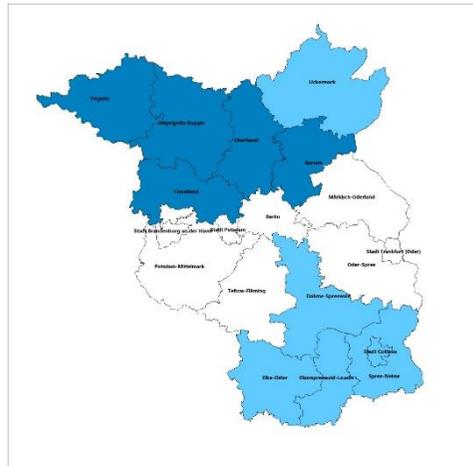


Foto: Büro Radschlag GbR

### ...als notwendiger Bestandteil der Knotenpunktwegweisung am Beispiel Landkreis Barnim

- 🚲 Sind an jedem Knotenpunkt notwendig
- 🚲 Sind standardisiert
- 🚲 Knotenpunktnummer und Standortanzeige
- 🚲 Kartendarstellung, Infos zur KP-WW
- 🚲 Befestigung am Wegweiser oder separaten Standort







# Vorteile der Knotenpunktwegweisung für die Vermarktung/ Positionierung der Radregion

## Gemeinsam! Erschließung einer RadREGION

Netzwerken vor Ort, innerhalb der Reiseregion

Tourismusvereine und Landesmarketing

Gastgeber und Tourist Infos

Tagestouren – Rundtouren für Tagesausflügler & Regioradler

## Gastgeber/ Leistungsträger

Eigene Tourenvorschläge

Individuelle Angebotsentwicklung

Weitergabe von Angeboten der Touristiker

Wegbeschreibungen zu Sehenswürdigkeiten

Der Weg zum nächsten Bett 😊

## Der Gast

Spontane Routenplanung

Verlegung einer Route

Verknüpfung seiner Route





## Ausrichtung auf Zielgruppen:

Familientouren,  
barrierefreie oder sportliche Touren, etc.

## Ausrichtung auf Themen:

Frühlingstour – Anradeln - Veranstaltungstipps  
Pack' die Badehose ein!  
Kürbistour – Kulinarik - Saisonales  
Fontane, Ornithologie, etc.

## Möglichkeit Radrouten beliebig zu erstellen und zu verändern

spontan vor Ort auf dem Radweg  
Immer neue Tourenvorschläge  
Umleitungen

## Verfügbarkeit von Informationen

Tourist Infos  
Gastgeber  
Homepage  
Karten und Flyer  
QR – Codes, etc.  
DIGITALISIERUNG im Radtourismus

## Marketing Mix und Merchandise

Abreißblöcke und Lenkerbändchen  
Klingeln, Kekse, etc.  
übersichtliche und einheitliche Kartendarstellungen

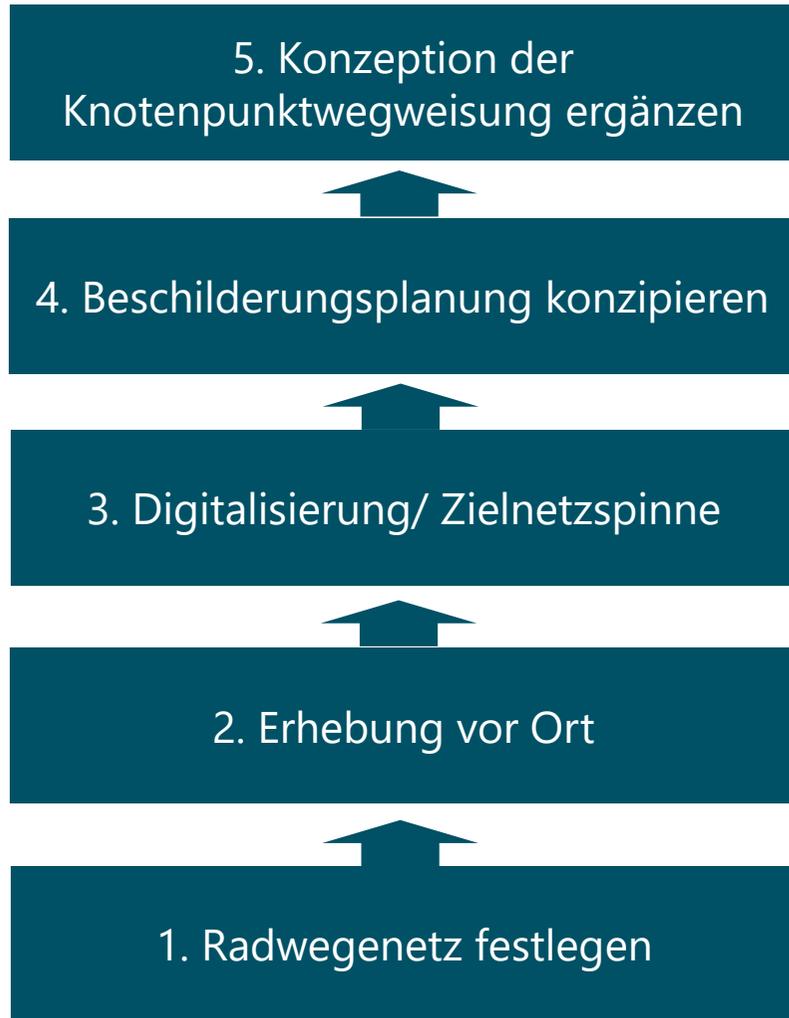


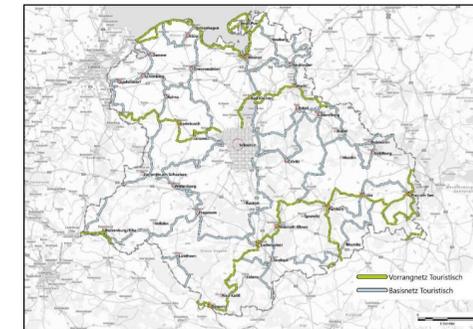
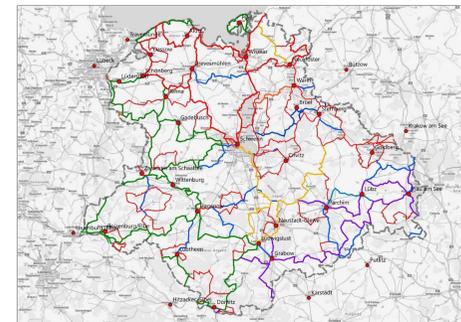
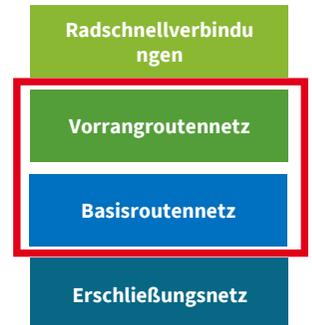
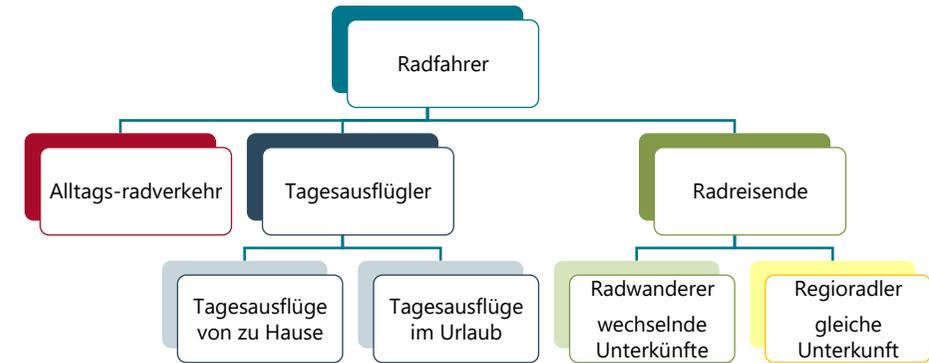
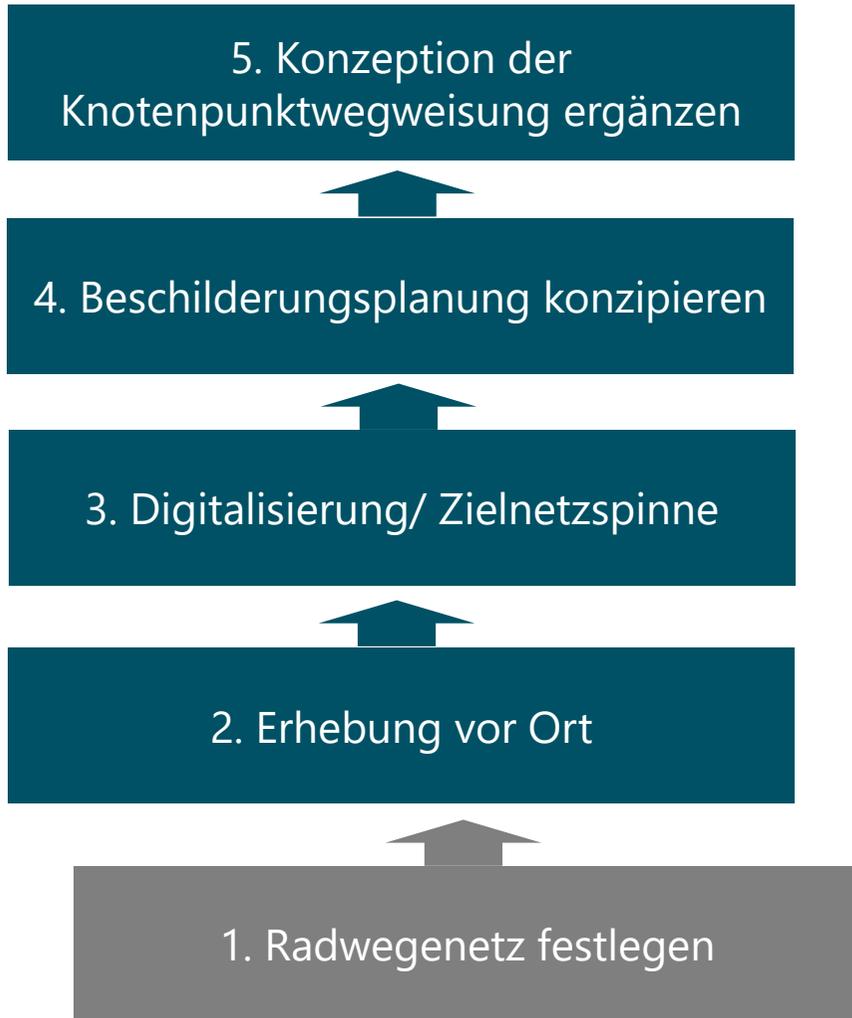
## ... Hausaufgaben

- Vereinheitlichung aller Daten zur bestehenden Wegweisung
- Festlegungen zur Netzabstimmung
- Erhebung der vorhandenen Wegweisung
- Konzeption der Radverkehrswegweisung
- Aufbauende Konzeption der Knotenpunktwegweisung
- Umsetzung und Umsetzungskontrolle
- turnusmäßige Wartung



Quelle: eigenes Foto und Männchen von Unbekanntem Autor ist lizenziert gemäß [CC BY-SA-NC](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/)





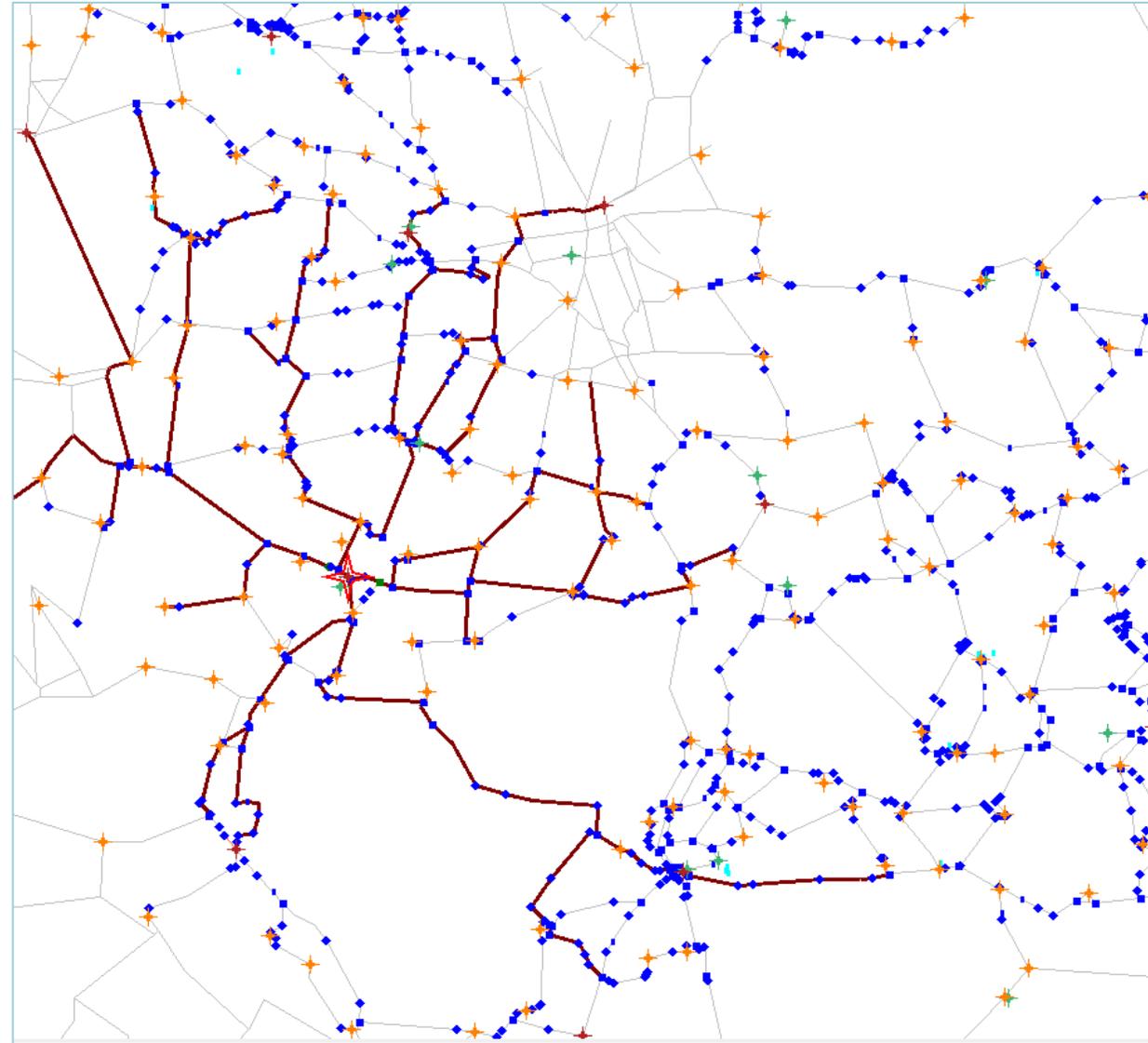
5. Konzeption der  
Knotenpunktwegweisung ergänzen

4. Beschilderungsplanung konzipieren

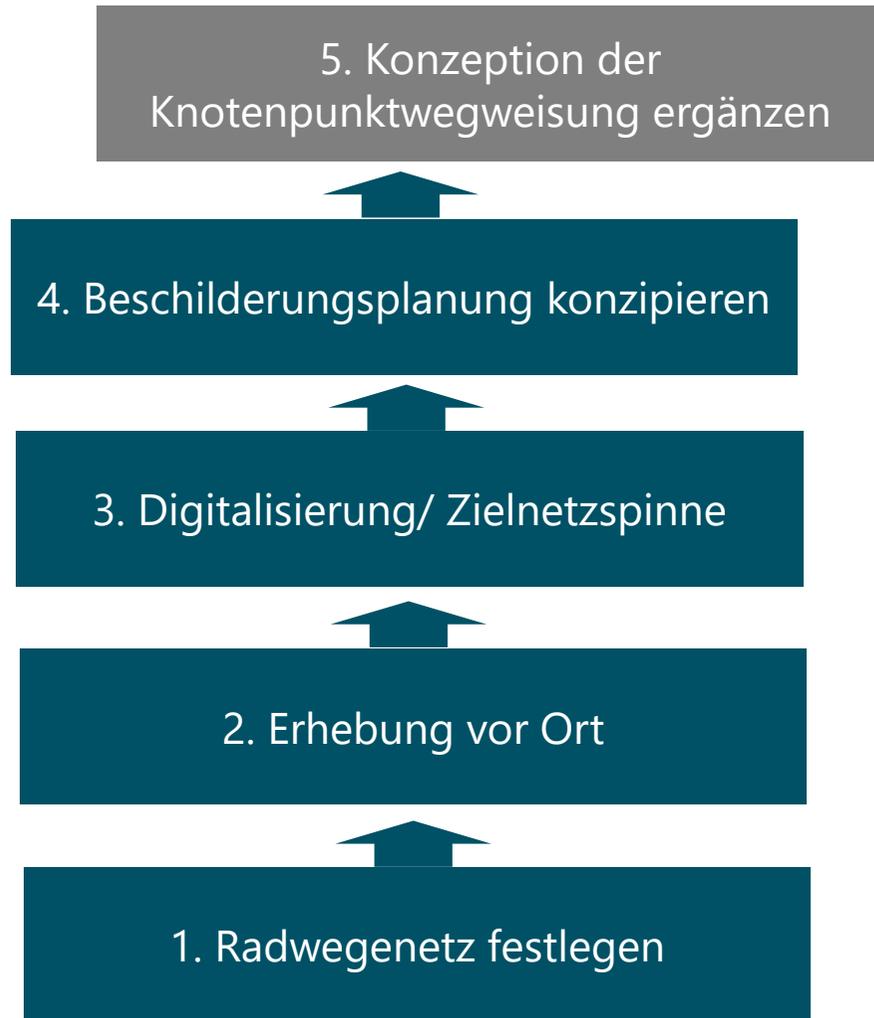
3. Digitalisierung/ Zielnetzspinne

2. Erhebung vor Ort

1. Radwegenetz festlegen





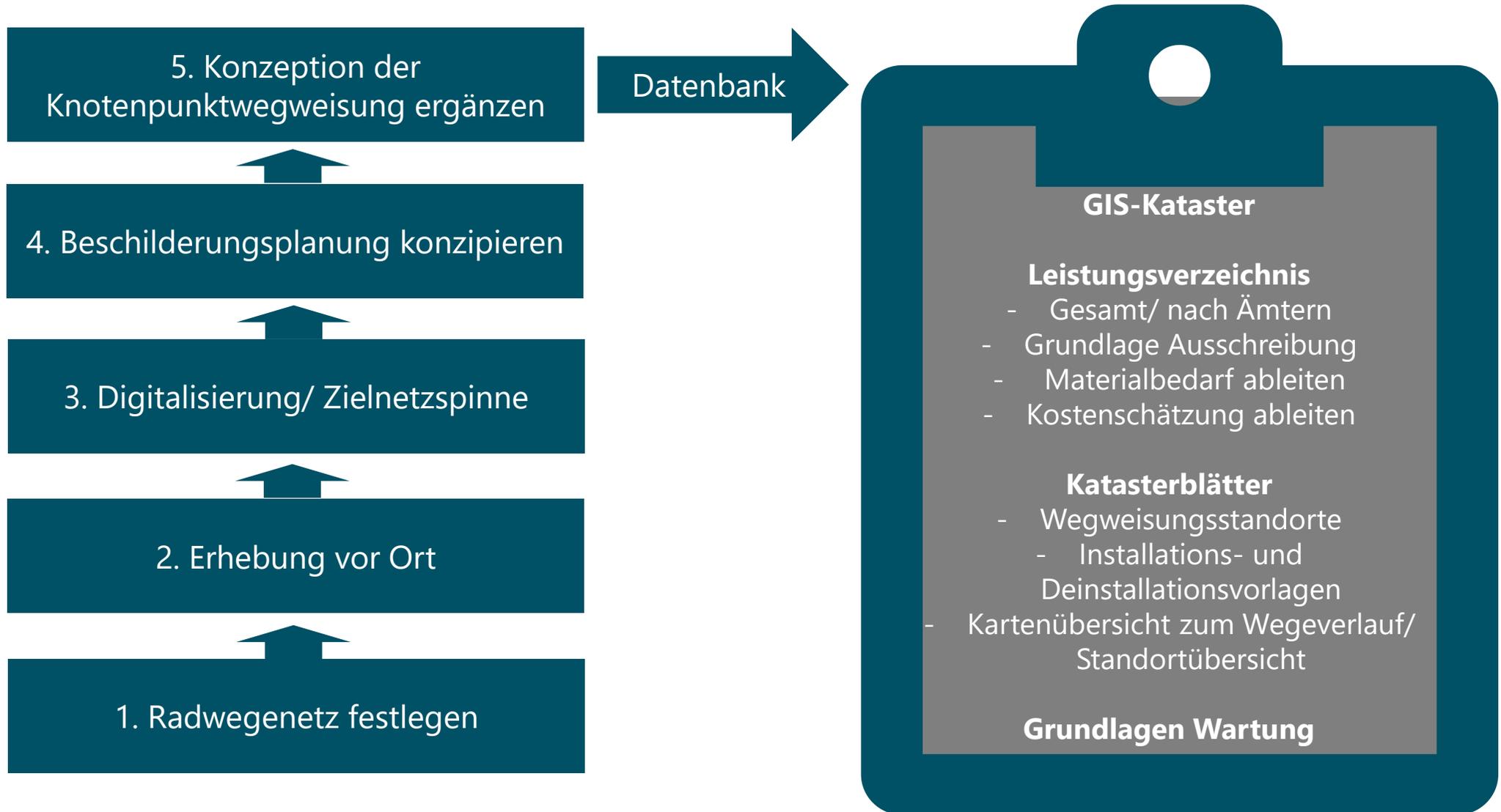


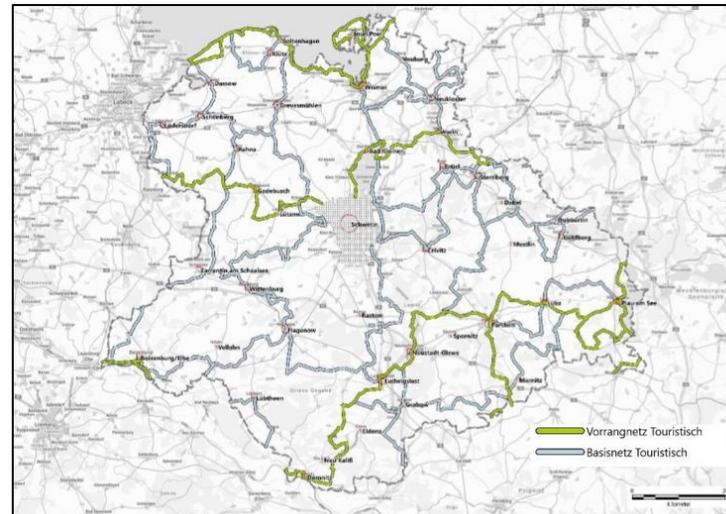
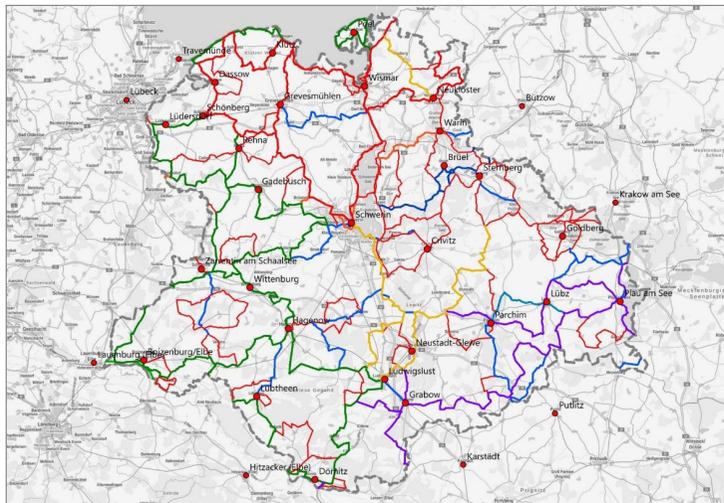
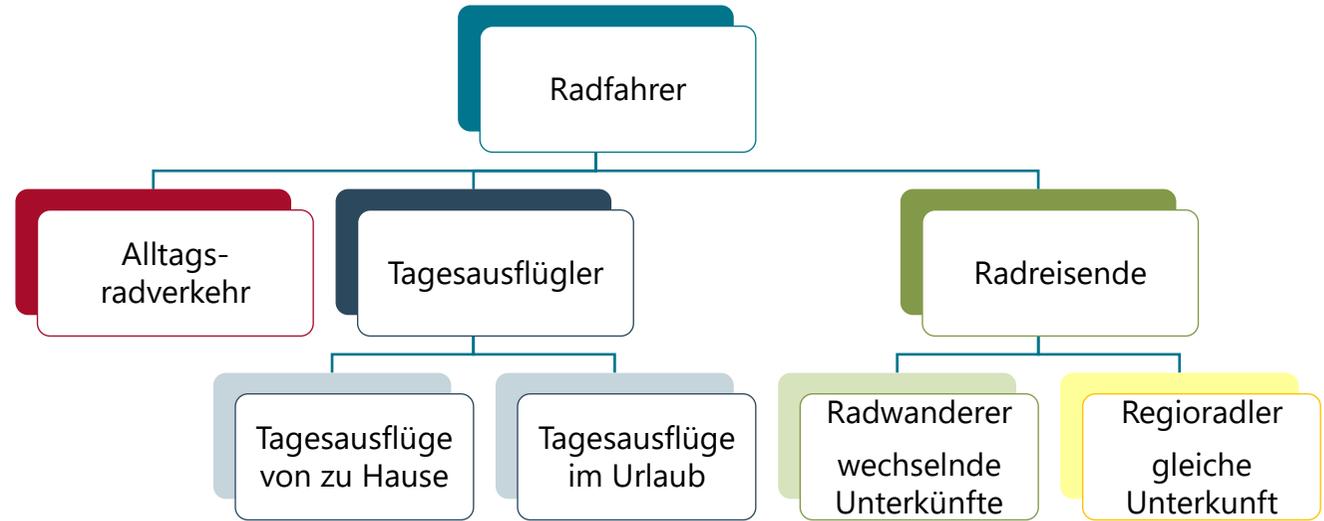
## Ergänzende auf bisheriger Konzeption aufbauende Knotenpunktwegweisung

- Nummernkreise
- Nummernvergabe
- Ergänzung der Routenwegweisung

## Infotafeln

- Standortinformationen während vor Ort Begehung aufgenommen
- Ableitung von Empfehlungen zur Standortauswahl für große und kleine Infotafeln





- Neuentwicklungen, Optimierungen, Bestand
- Angebotsentwicklung
- 34 reg. bedeutsame Radtouren
- Informationen aus Bestandserfassung
- Vorrang- und Basisrouten
- Beteiligungsverfahren?

# Potentialanalyse für tagestouristische Radreisen

## Basisrouten Stufe 2 für den Fahrradtourismus - Potenzialermittlung

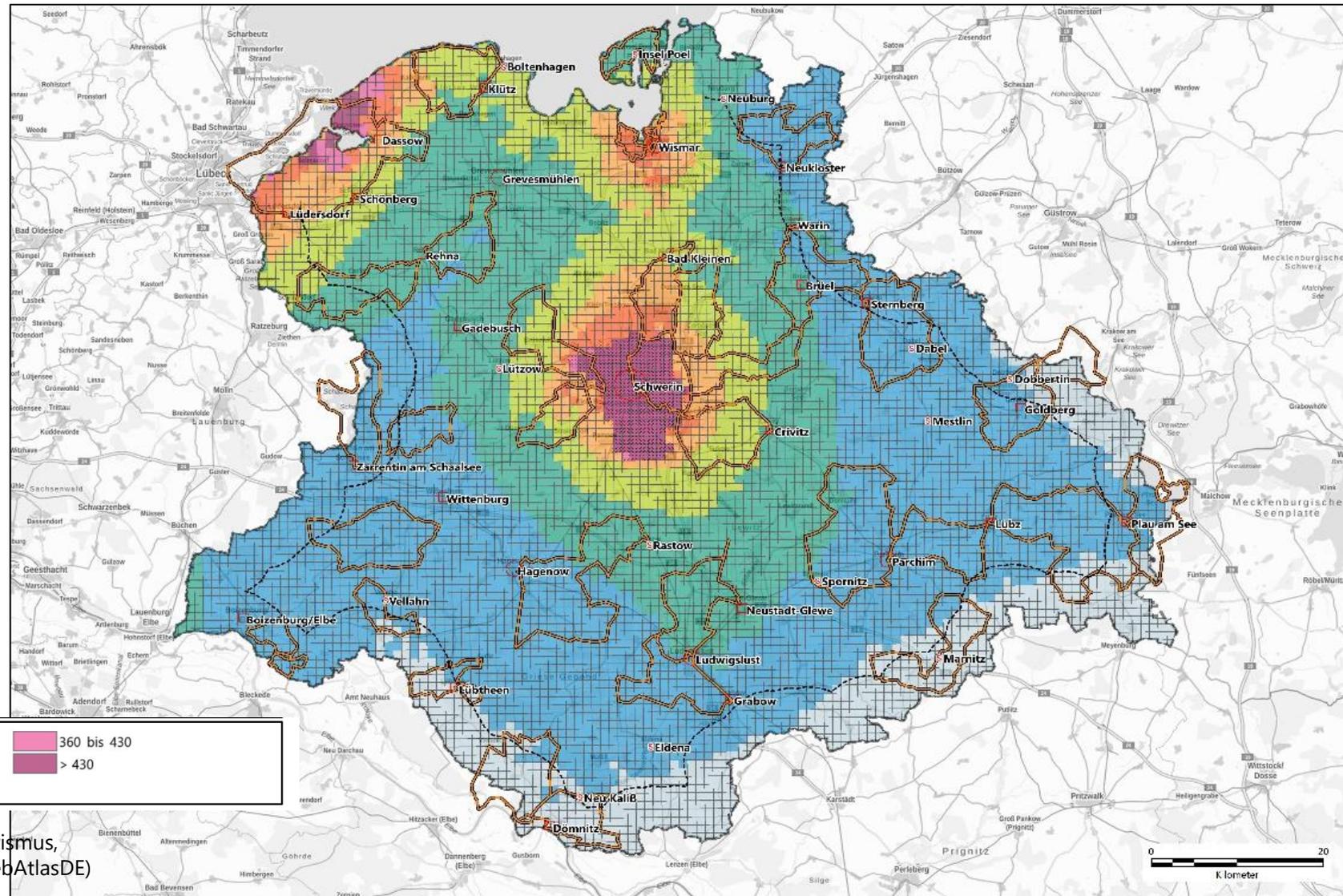


Abb.: Potenzialermittlung Tagesreisetourismus, eigene Darstellung; Kartengrundlage WebAtlasDE

Datenblätter der touristischen Routen

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



Die Steckbriefe dienen als übersichtliche Information zu den 34 regional bedeutsamen Radtouren, die dem Radwegekonzept 2009 (RRK 2009) zu entnehmen sind. Nachfolgende Auswertungen bilden die Grundlage zur Zuordnung einzelner Strecken in das Basisroutennetz, bzw. als Grundlage zur Festlegung von Trassenoptimierungen. Im Rahmen der Bestandserfassung im Jahr 2020 wurden anhand standardisierter Bewertungskategorien Daten zum Ausbaustandard und -zustand aufgenommen. Die Ergebnisse der tagestouristischen Potentialermittlung ergänzen diese Darstellungen.

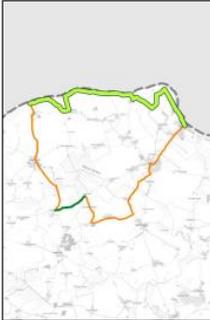
Die 36 km lange Rundtour „Schlösser und Meer im Klützer Winkel“ führt durch die „Goldene Aue“ Mecklenburgs - eines der fruchtbarsten Gebiete Norddeutschlands - über Klütz, Kalkhorst und das Ostseebad Boltenhagen.

Besondere touristische Ziele sind die Städte Klütz und Kalkhorst mit ihren Schlössern, die reetgedeckten niederdeutsche Hallenhäuser in Art Boltenhagen und das Ostseebad Boltenhagen mit seiner Seebrücke, der Strandpromenade und einer interessanten Bäderarchitektur.

Abstecker können sich zum Muschelmuseum in Damshagen und zum Steinzeitdorf in Kussow. Gesundheitsbewusste können im Bio- und Gesundheitshotel Gutshaus Stellschagen unterkommen.

Datenblätter der touristischen Routen

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

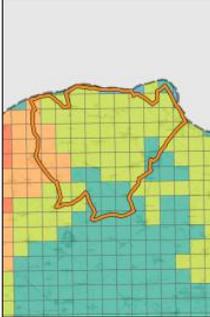


**Netzzuordnung der Vorrang- und der primären Basisrouten (Stufe 1)**

- Vorrangroutennetz für Alltagsradverkehr
- Basistroutennetz für Alltagsradverkehr
- Keine Netzkategorie (nicht zugeordnete Strecken)

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

**Gemeindegrenzen:**  
Stadt Klütz, Damshagen, Roggenstorf, Kalkhorst, Boltenhagen



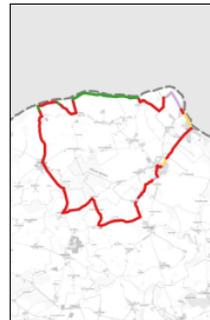
**Potenzialermittlung**

Dargestellt wird das touristische Radverkehrspotenzial (in Radfahrten pro Jahr), das sich ausgehend von Einwohnerzahl, Übernachtungsmöglichkeiten, Sehenswürdigkeiten, Naturschutzgebieten und weiteren Anziehungspunkten für den touristischen Radverkehr ergibt. Hohe Werte bedeuten hohes Potenzial.

< 30
30 bis 70
70 bis 140
140 bis 210
210 bis 290
290 bis 360
360 bis 430
> 430

Datenblätter der touristischen Routen

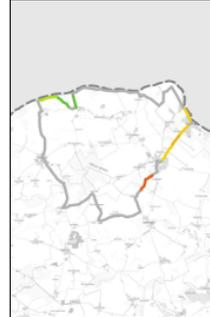
„Schlösser und Meer im Klützer Winkel“ (Nr. 2)



**Führungsform**

Dargestellt wird die Führung des Weges, auf dem die Touristische Route verläuft. Dabei werden die nachstehenden 8 Kategorien unterschieden. Für die Benutzungspflicht straßenbegleitender Radwege stehen weitere Informationen im Kataster zur Verfügung.

eigenständiger Radweg
Gemeinsamer Geh- und Radweg
Getrennter Geh- und Radweg
Straßenbegleitender Radweg
Straßennutzung
Gehweg, Radfahrer frei
Fahrradstraße
sonstiges



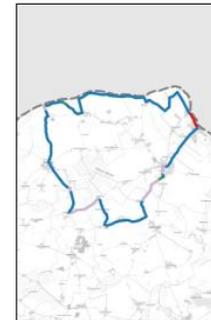
**Wegebreite**

Dargestellt wird die bauliche Breite des Weges, auf dem die Touristische Route verläuft. Dabei werden die nachstehenden 8 Kategorien unterschieden:

≥ 3,5m
3,0 – < 3,5 m
2,5 – < 3,0 m
2,0 – < 2,5 m
1,5 – < 2,0 m
1,25 – < 1,5 m
< 1,25 m
Fahrbahn/Weg

Datenblätter der touristischen Routen

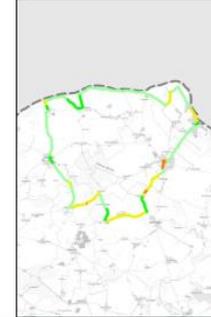
„Schlösser und Meer im Klützer Winkel“ (Nr. 2)



**Wegoberfläche**

Dargestellt wird die Art der Wegoberfläche, auf dem die Touristische Route verläuft. Dabei werden die 6 nachstehenden Kategorien unterschieden:

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



**Befahrbarkeit**

Dargestellt wird eine Einschätzung der Befahrbarkeit bzw. des Komforts des Weges, auf dem die Touristische Route verläuft. Dabei werden die nachstehenden 5 Kategorien unterschieden:

sehr gut
gut
mäßig
schlecht
unbefahrbar

Festlegung Basisrouten Stufe 2  
Tagestouristische Angebote  
Betrachtung der 34 reg. bed. Radtouren  
Trassenoptimierungen

künftige Aufgabe für Planungsverband  
Nutzung ges. Datenlage/ regionale Akteure  
Neuentwicklungen, Optimierungen, Bestand

Ihre Hinweise

<b>Ihre Hinweise zur Angebotserarbeitung/ Routen</b>	<b>Ihre Hinweise zum Prozess der Netzgestaltung</b>	<b>Ihre weiteren Hinweise</b>
--	---	-----------------------------------

Betrachtung für einzelne Radrouten

Netzergänzung

Siedlungsstrukturen

Betrachtung für einzelne Regionen

Potenzielle Ausflugsziele

Bestehende Routen

Trassenoptimierungen

Potenzialbetrachtung

Betrachtung für verschiedene Themen



### **Gruppe A:**

Netzkonzeption der touristischen Basisrouten der Stufe 2 und wegweisende Beschilderung für den Radverkehr

### **Gruppe B:**

Umgang mit Maßnahmen – Umsetzungsreihenfolge



## konkrete Handlungsempfehlungen



## Anzahl Maßnahmen

Alltagsradverkehr Vorrangrouten: 282

Alltagsradverkehr Basisrouten Stufe 1: 420

Fahrradtourismus Vorrangrouten: 250

Fahrradtourismus Basisrouten Stufe 1: >1.000

- Maßnahmenprioritäten: hoch, mittel, gering
- Prioritätenfestlegungen: Vorrang- und Basisrouten, Verkehrssicherheit und Fahrkomfort
  - Verkehrssicherheit: Führungsform, Unfalldaten, Gefahrenstellen, Querungsstellen, etc.
  - Fahrkomfort: Breite und Oberfläche

## konkrete Handlungsempfehlungen



## Maßnahmenunterscheidung:

- Kategorie/Art der Maßnahmen
- Priorität
- Umsetzungshorizont

## Kategorien:

Ausbau/ Bau straßenbegleitende Radwege  
Ausbau/ Bau weitere Radverkehrsanlagen  
Änderungen der Führungsform

Durchgängiges Netz

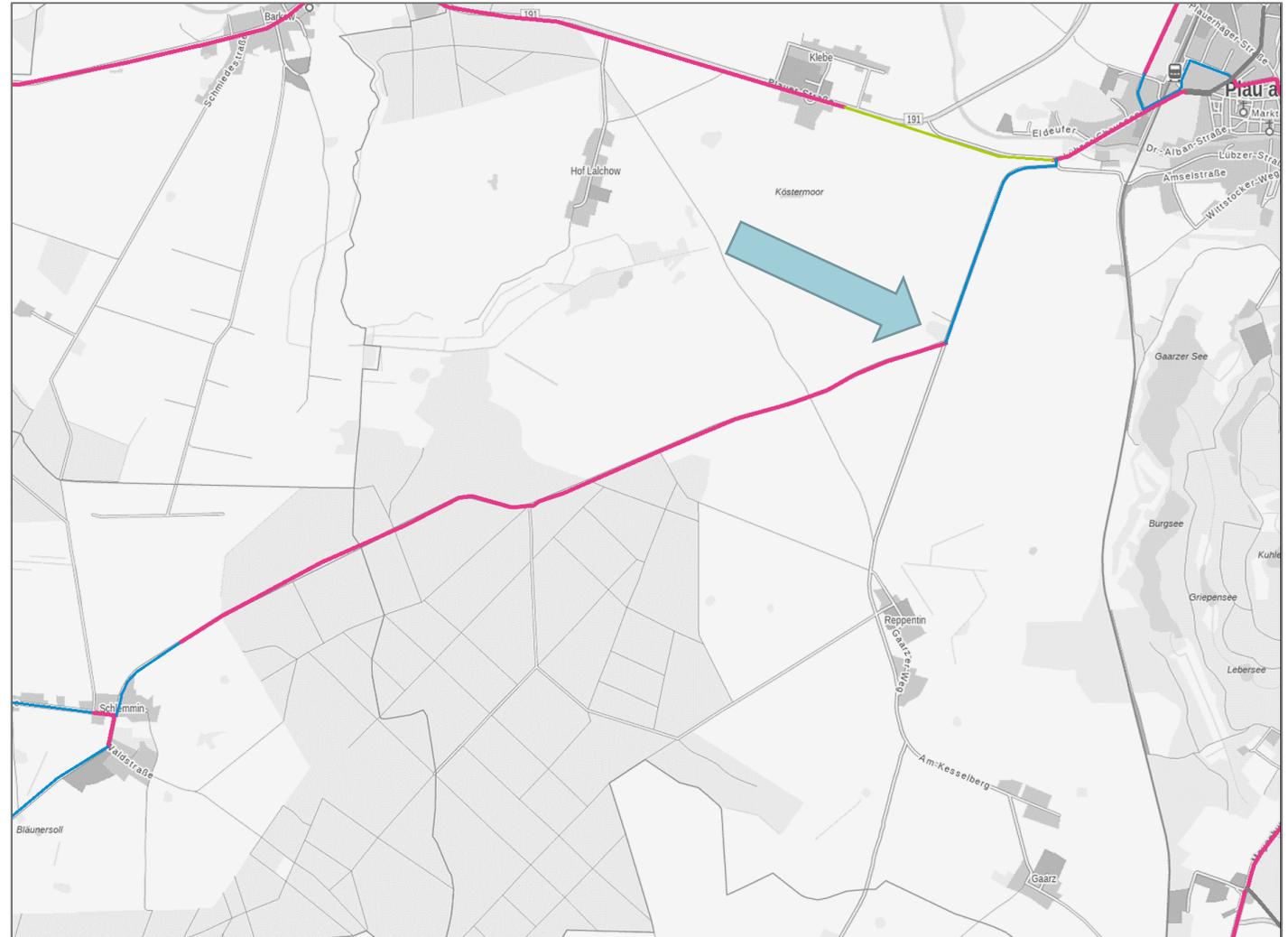
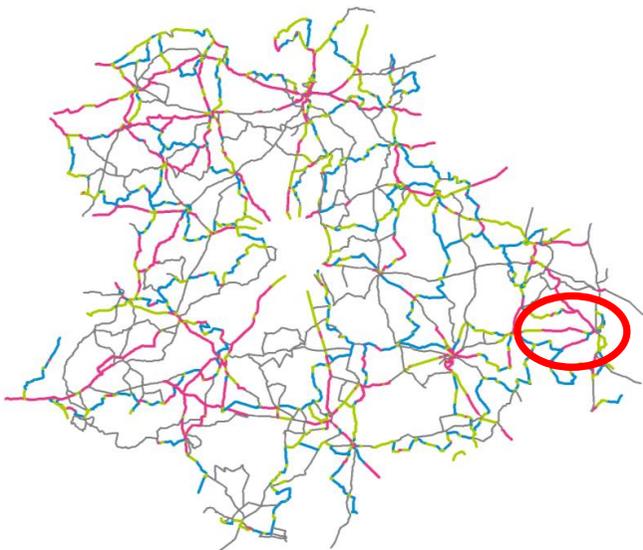
Zeitgleicher Beginn unterschiedlicher Maßnahmen  
unterschiedlicher Realisierungshorizonte und Prioritäten

# Umsetzung der Maßnahmen – 1. Beispiele zur Veranschaulichung

Schlemmin – Plau am See

Touristische Vorrangroute

Mecklenburgischer Seen Radweg

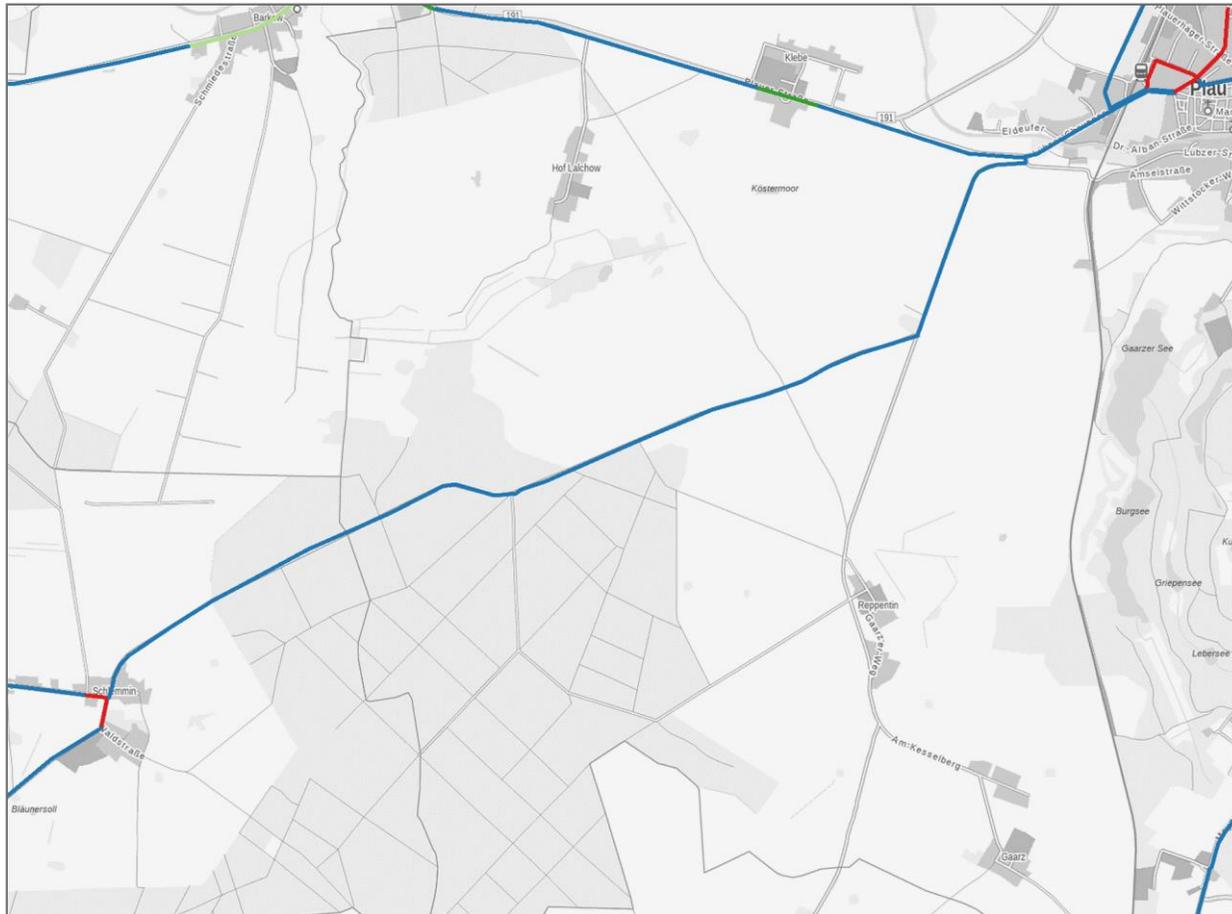


# Umsetzung der Maßnahmen – 1. Beispiele zur Veranschaulichung

Schlemmin – Plau am See

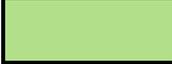
Touristische Vorrangroute

Mecklenburgischer Seen Radweg



## Oberfläche:

Dargestellt wird die Art der Wegoberfläche

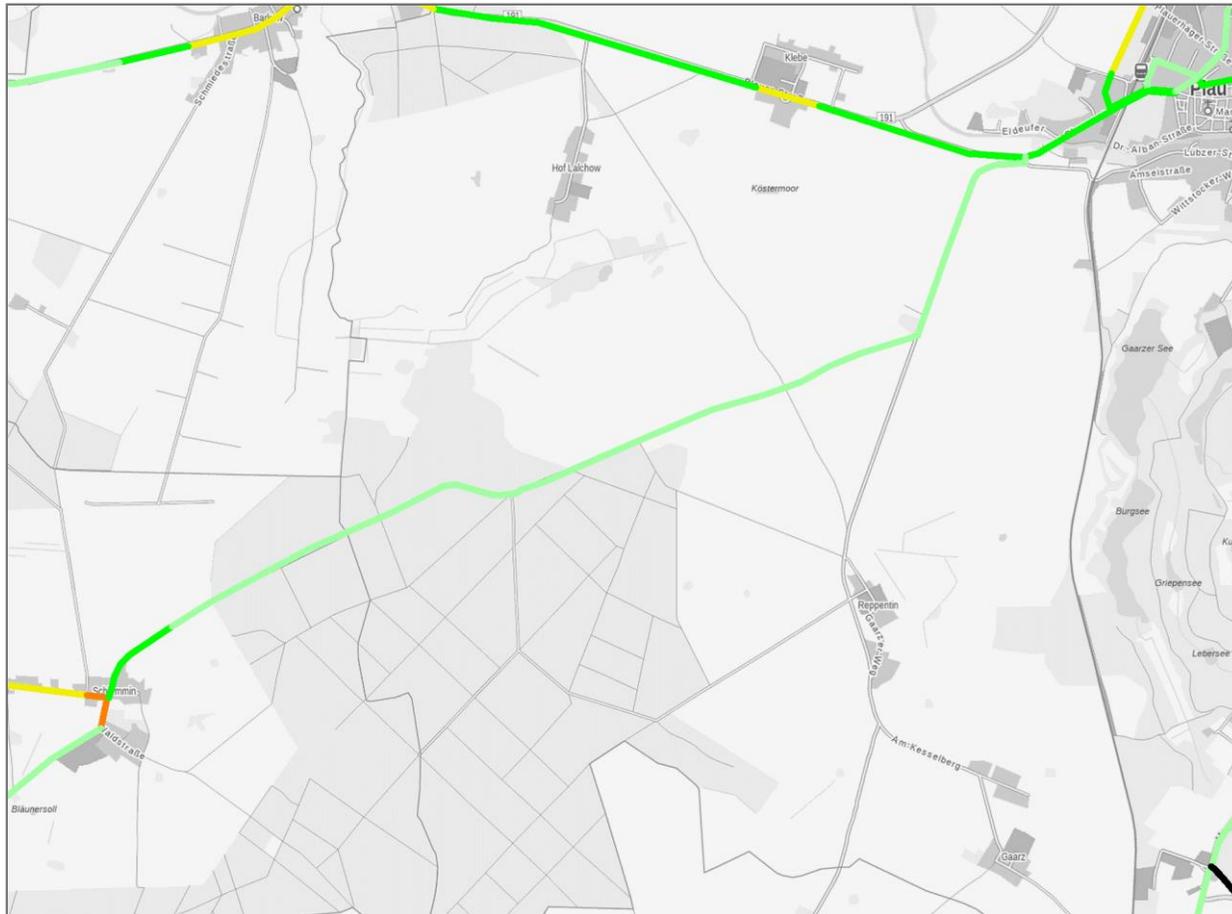
	Asphalt
	Beton (Guss und Platten)
	Wassergebundene Decke
	Platten / Pflaster / Naturstein
	Holz, Stahl
	Rasengittersteine, Sand, Schotter, Kopfsteinpflaster

# Umsetzung der Maßnahmen – 1. Beispiele zur Veranschaulichung

Schlemmin – Plau am See

Touristische Vorrangroute

Mecklenburgischer Seen Radweg



## Befahrbarkeit:

Dargestellt wird eine Einschätzung der Befahrbarkeit bzw. des Komforts des Weges

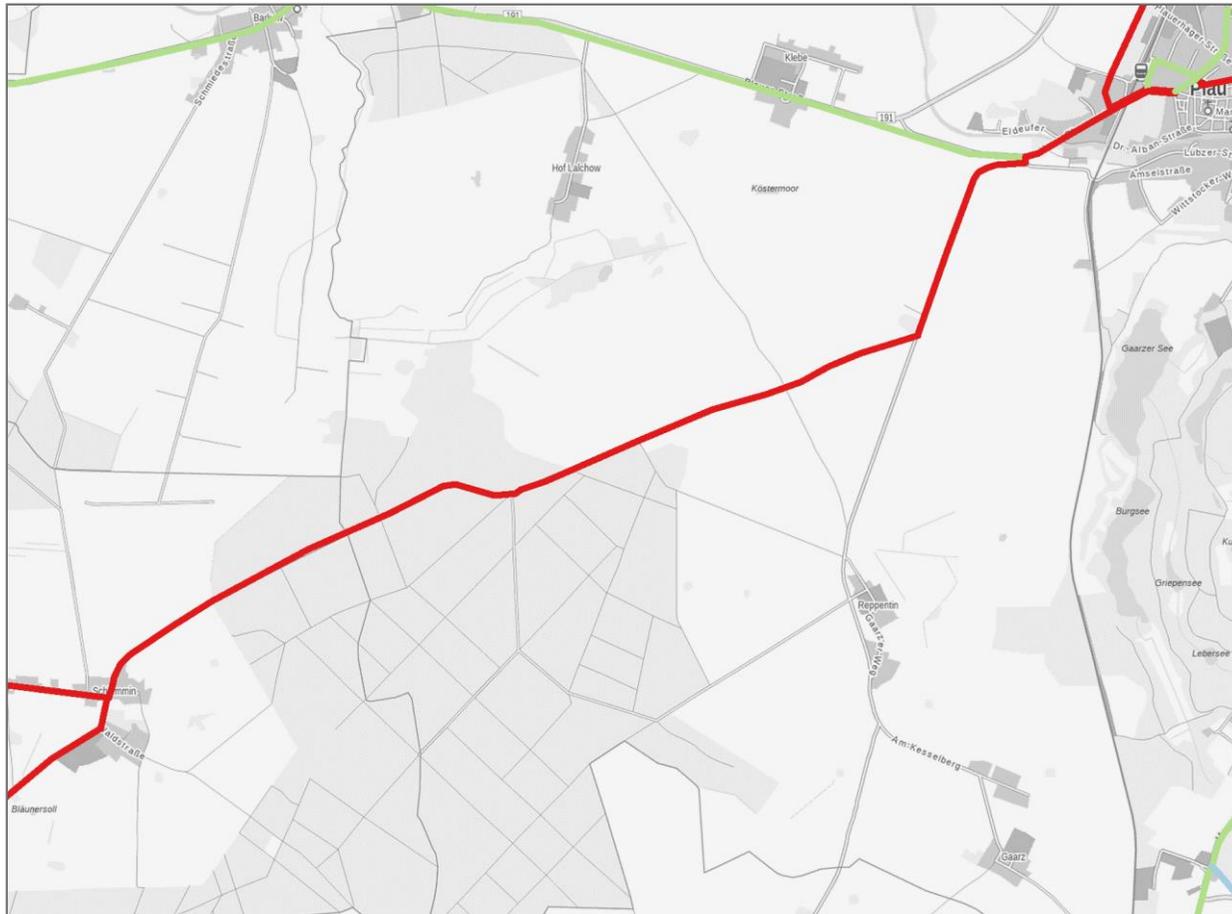
	sehr gut
	gut
	mäßig
	schlecht
	unbefahrbar

# Umsetzung der Maßnahmen – 1. Beispiele zur Veranschaulichung

Schlemmin – Plau am See

Touristische Vorrangroute

Mecklenburgischer Seen Radweg



## Wegart:

Dargestellt wird die **Benutzungspflicht** des Weges.

	eigenständiger Radweg
	Gemeinsamer Geh- und Radweg
	Getrennter Geh- und Radweg
	Straßenbegleitender Radweg
	Straßennutzung*
	Gehweg, Radverkehr frei
	Fahrradstraße
	sonstiges

Touristische Vorrangroute

Mecklenburgischer Seen Radweg

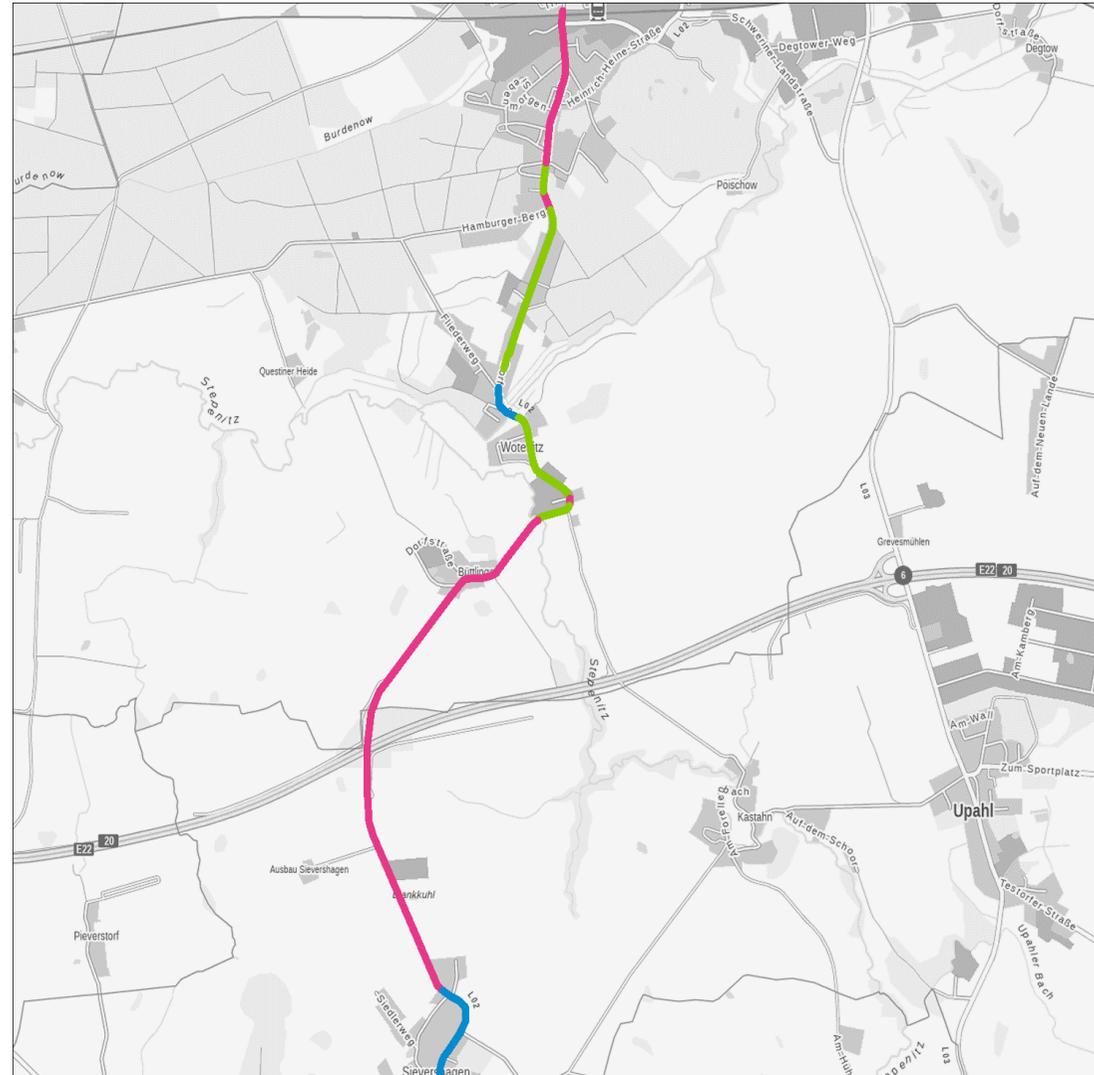
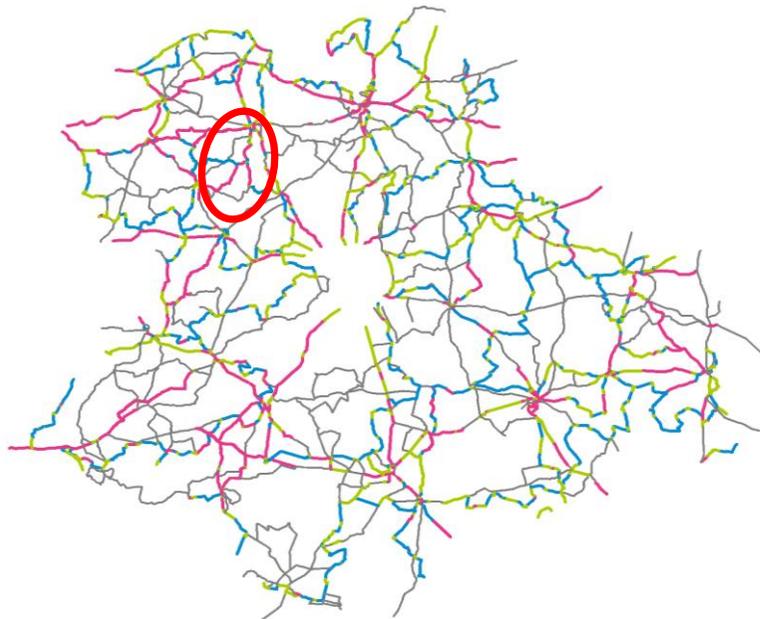
## Maßnahme: Verkehrssicherheit



# Umsetzung der Maßnahmen – 2. Beispiele zur Veranschaulichung

Grevesmühlen – Wotenitz - Siervershagen

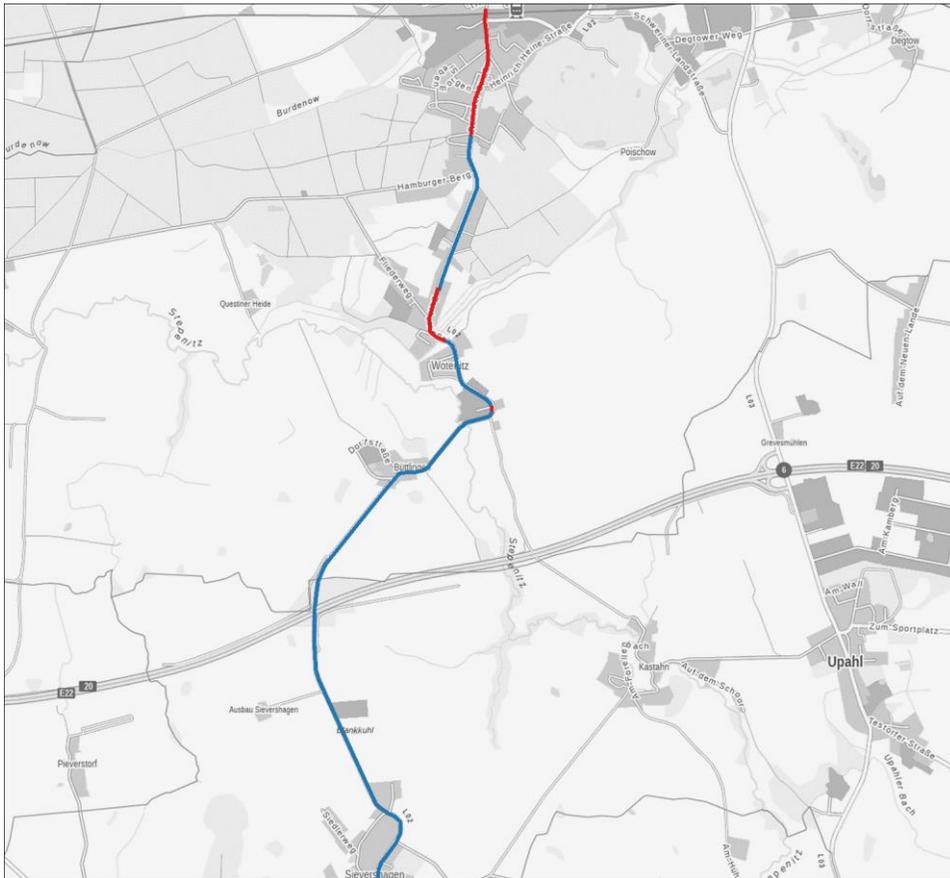
Basis Stufe 1 für den  
Alltagsradverkehr



# Umsetzung der Maßnahmen – 2. Beispiele zur Veranschaulichung

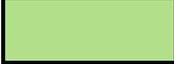
Grevesmühlen – Wotenitz - Siervershagen

Basis Stufe 1 für den  
Alltagsradverkehr



## Oberfläche:

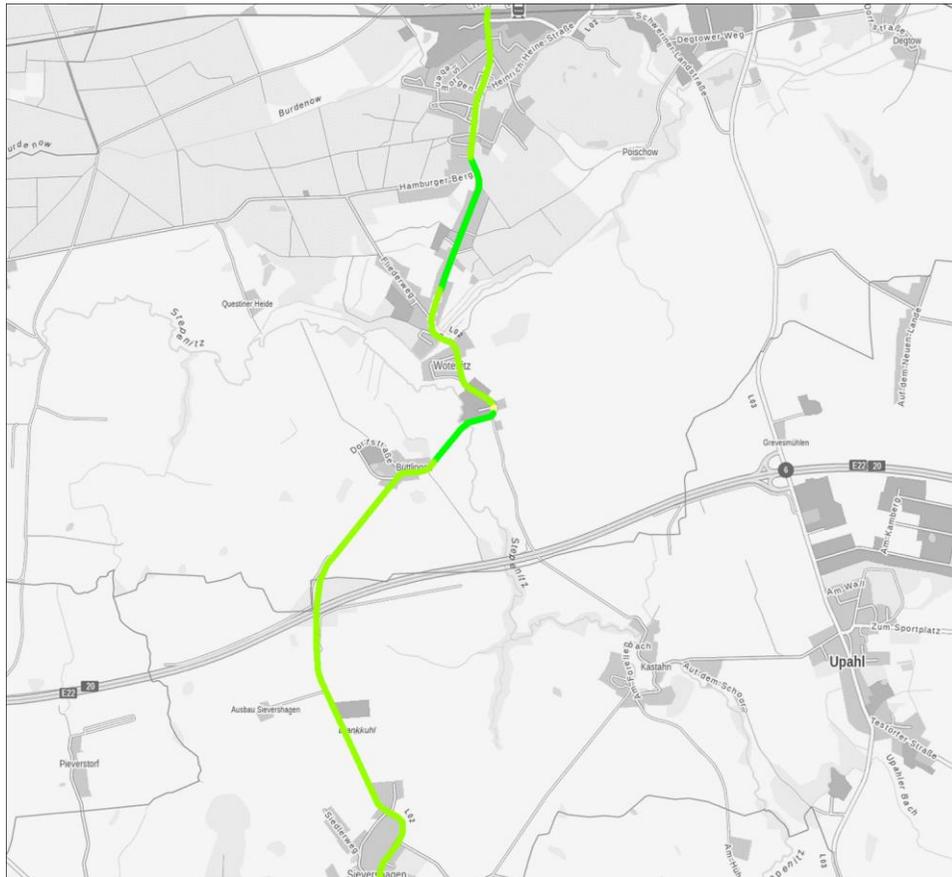
Dargestellt wird die Art der Wegoberfläche

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

# Umsetzung der Maßnahmen – 2. Beispiele zur Veranschaulichung

Grevesmühlen – Wotenitz - Siervershagen

Basis Stufe 1 für den  
Alltagsradverkehr



## Befahrbarkeit:

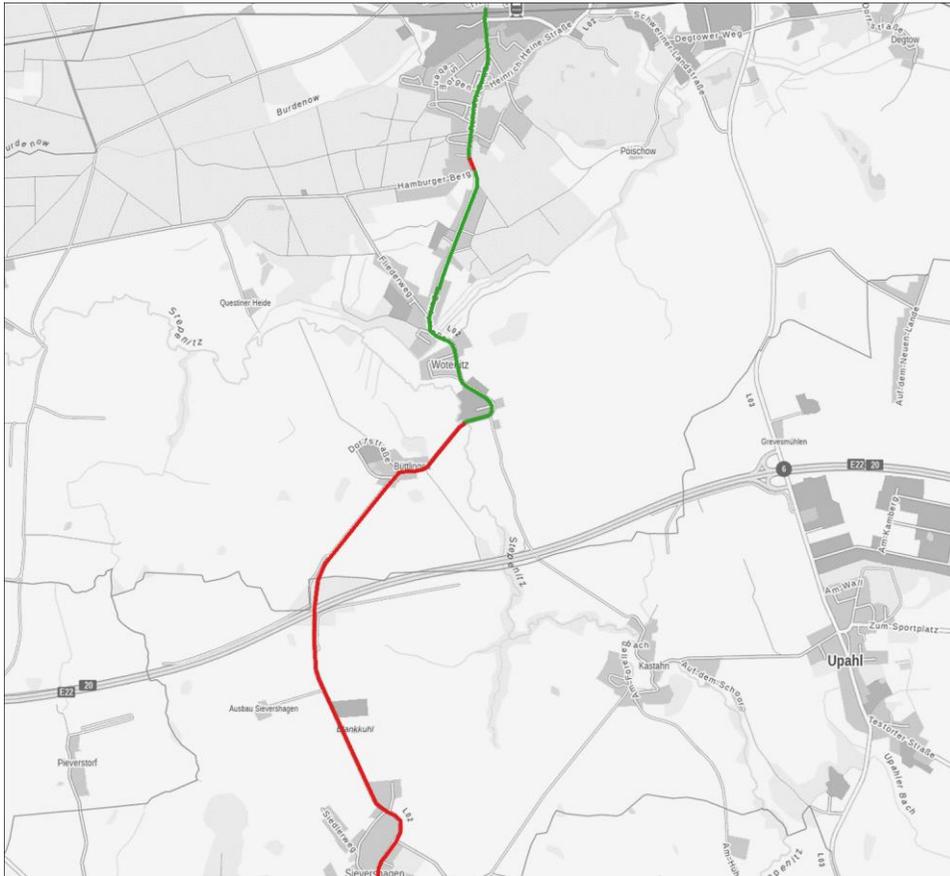
Dargestellt wird eine Einschätzung der Befahrbarkeit bzw. des Komforts des Weges

	sehr gut
	gut
	mäßig
	schlecht
	unbefahrbar

# Umsetzung der Maßnahmen – 2. Beispiele zur Veranschaulichung

Grevesmühlen – Wotenitz - Siervershagen

Basis Stufe 1 für den  
Alltagsradverkehr



## Wegart:

Dargestellt wird die **Benutzungspflicht** des Weges.

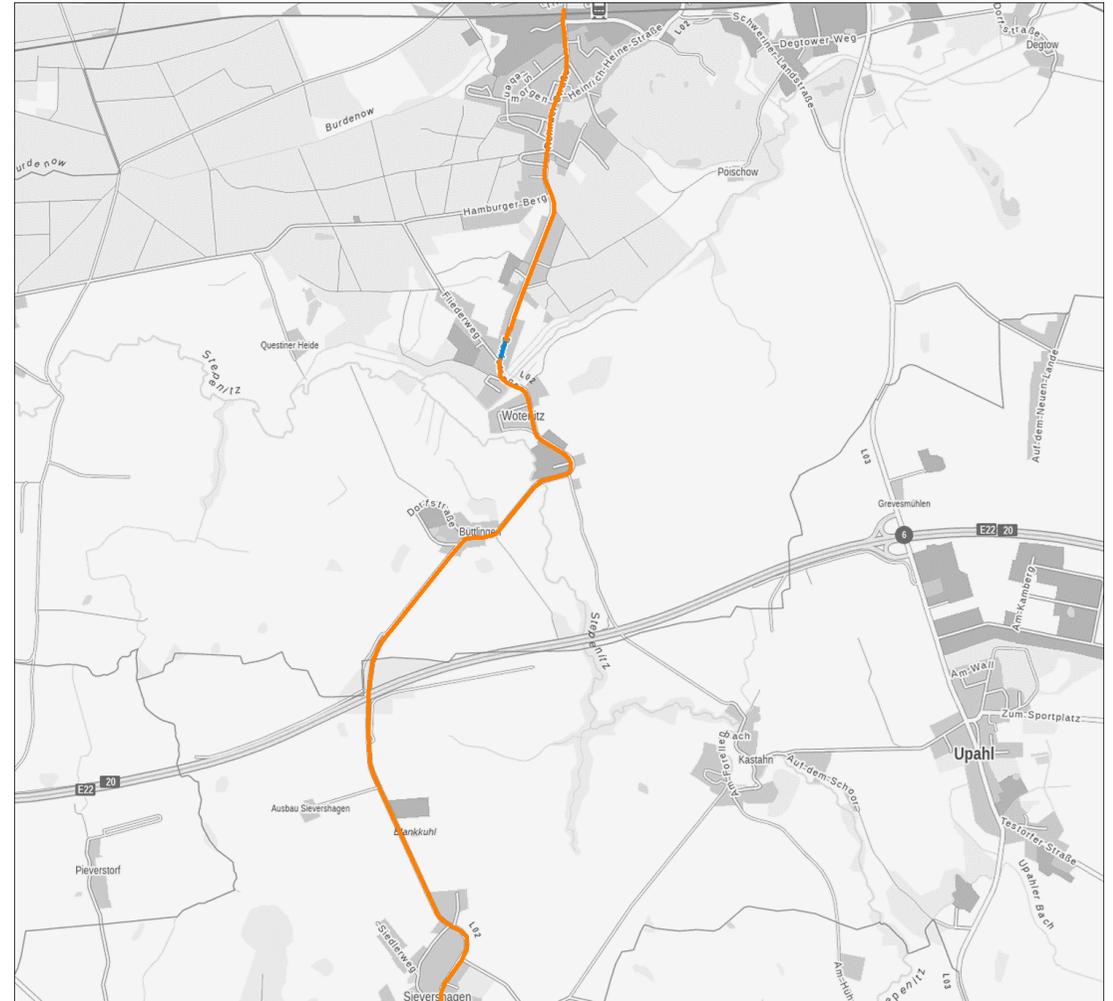
	eigenständiger Radweg
	Gemeinsamer Geh- und Radweg
	Getrennter Geh- und Radweg
	Straßenbegleitender Radweg
	Straßennutzung*
	Gehweg, Radverkehr frei
	Fahrradstraße
	sonstiges

# Umsetzung der Maßnahmen – 2. Beispiele zur Veranschaulichung

Grevesmühlen – Wotenitz - Siervershagen

Basis Stufe 1 für den  
Alltagsradverkehr

## Maßnahme: Aus-Neubau (Verbreiterung)



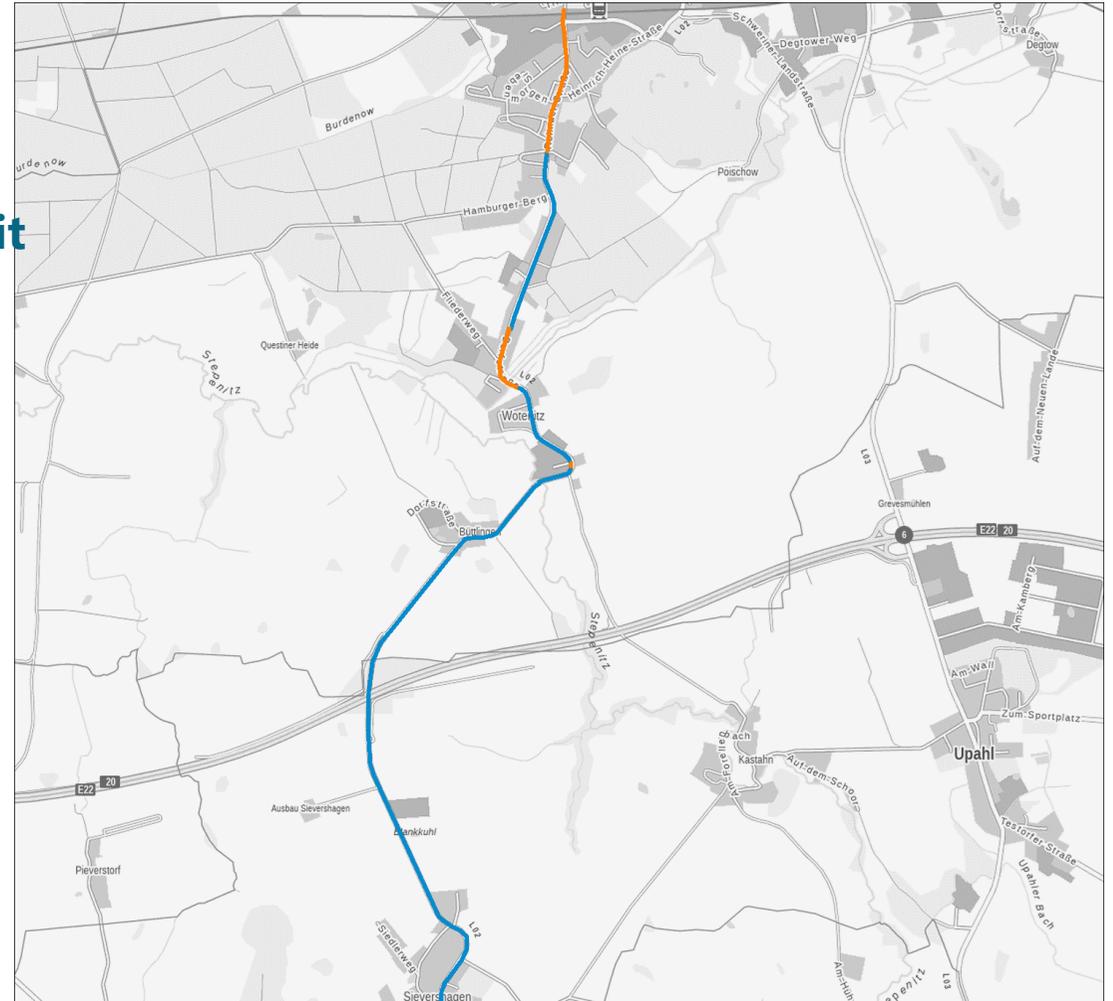
-  keine Maßnahme erforderlich
-  Maßnahme erforderlich

# Umsetzung der Maßnahmen – 2. Beispiele zur Veranschaulichung

Grevesmühlen – Wotenitz - Siervershagen

Basis Stufe 1 für den  
Alltagsradverkehr

**Maßnahme: Verbesserung der Befahrbarkeit  
(Oberflächenverbesserung)**



-  keine Maßnahme erforderlich
-  Maßnahme erforderlich

<b>Ihre Hinweise zur Festlegung der Reihenfolge/ Auswahl</b>	<b>Ihre Hinweise zum Prozess der Maßnahmenumsetzung</b>	<b>Ihre weiteren Hinweise</b>
--	---	-----------------------------------

Kosten pro Maßnahme/ Maßnahmenart

Maßnahmen ohne Priorität

Maßnahmen mit Priorität

Wegeausbau

Quick Win

Sicherheitsrelevante Maßnahmen

Umsetzungshorizont

Maßnahmensortierung

Gesamtnetz

Einheitlichkeit

Umsetzbarkeit

Streckenabschnitte

Transparenz

Task Force

Ortsverbindungen

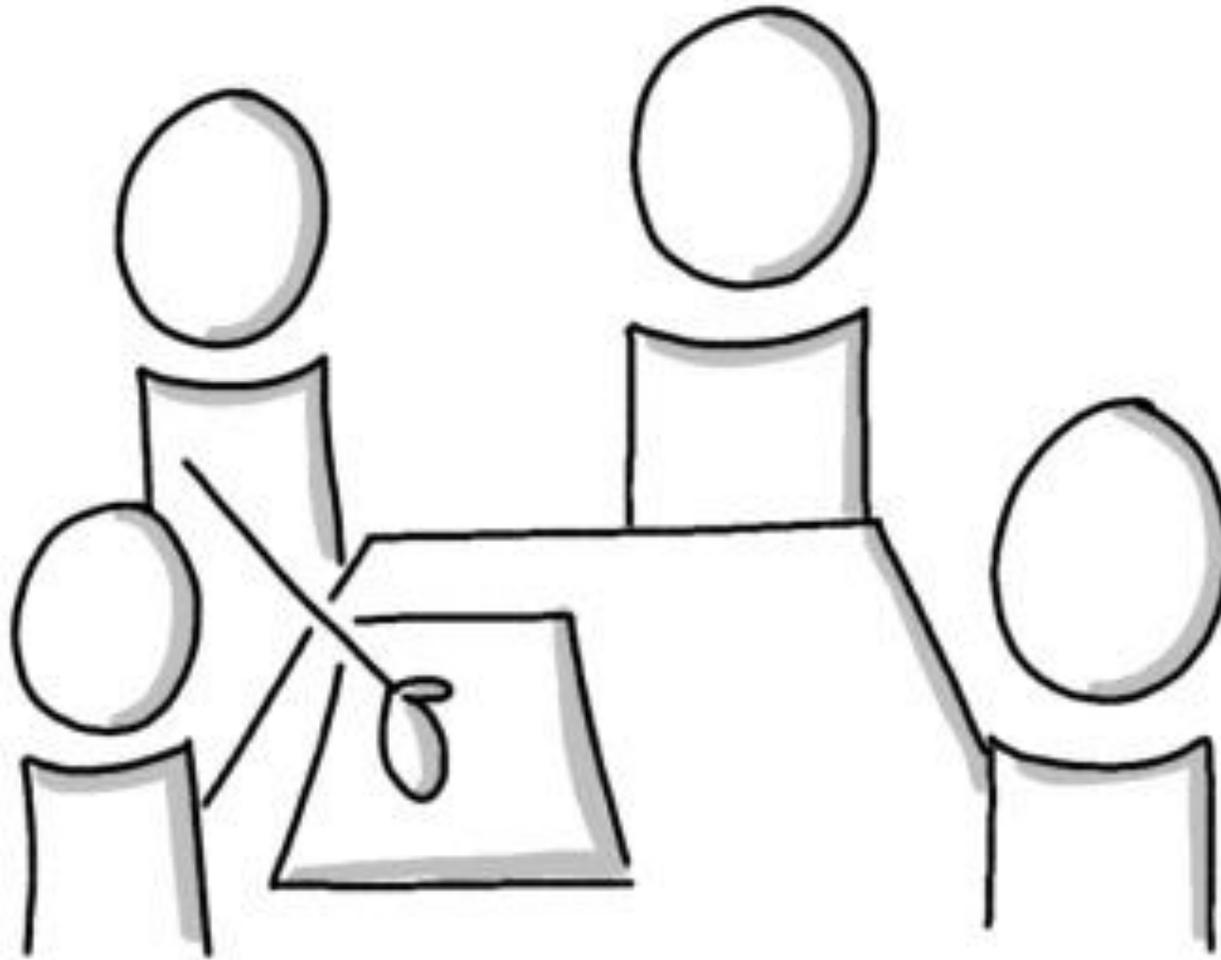
Beteiligungsverfahren

## Gruppen A

Touristisches  
Wegenetz

Basisrouten  
Stufe 2

Wegweisung

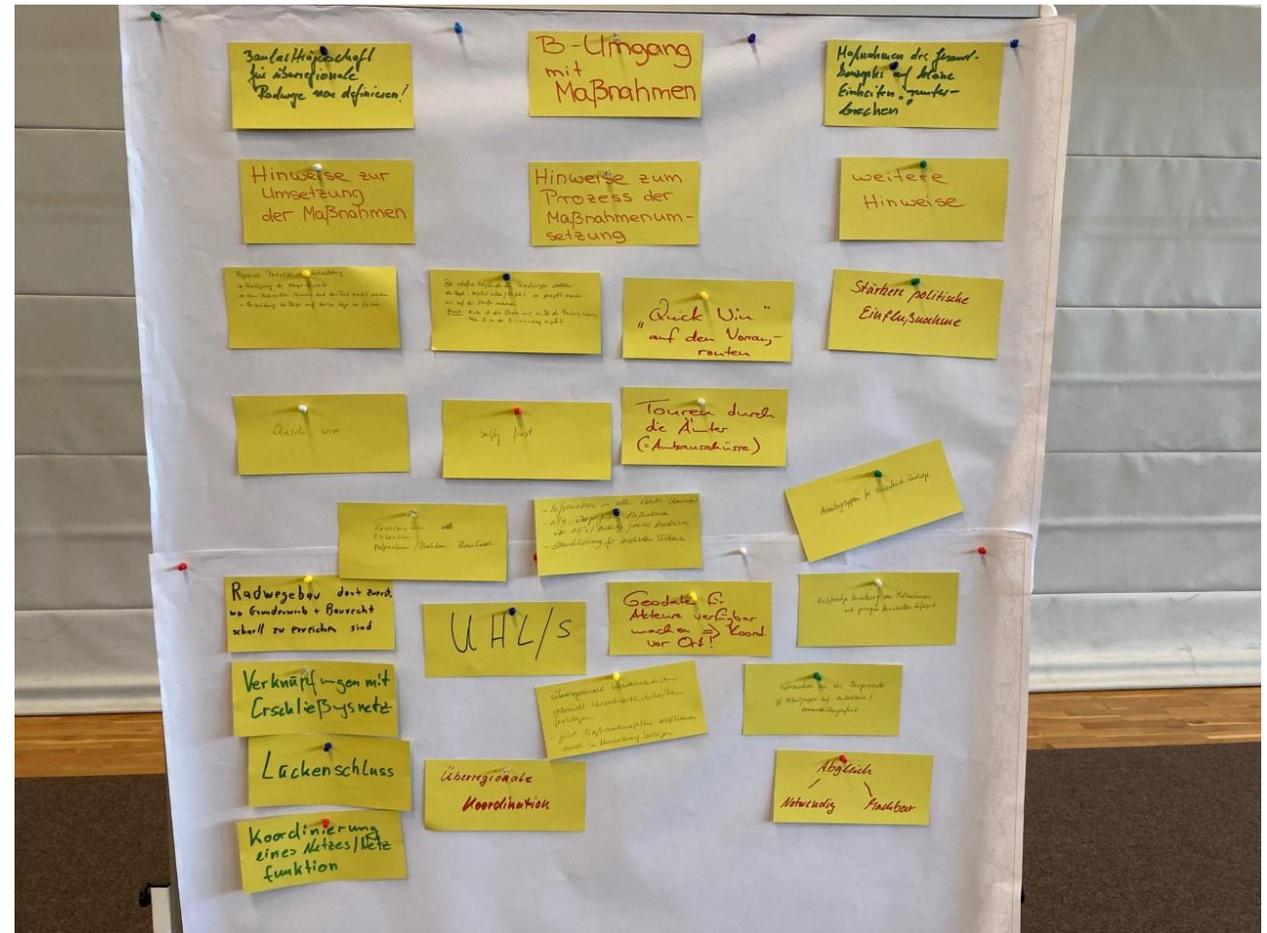


## Gruppen B

Maßnahmen-  
umsetzung

"Dieses Foto" von Unbekannter Autor ist lizenziert gemäß [CC BY-SA](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/)







## Aufgaben der AG Radverkehr

- Neuausrichtung der Themenarbeit
- Geodatenmanagement
- Wegedetektiv
- Maßnahmenplan



# Fragen?!



## Referentin

Dipl. Geogr. **Andrea Tiffe**  
NL der IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH,  
Büro RADSCHLAG, Prokuristin

## Team

Dipl. Ing. **Christian Eckert**  
Dipl. Ing. **Michael Vieten**  
Frau **Regina Funke**  
Frau **Sonja Wenzel**  
Herr **Christopher Vogt**  
Frau **Katrin Galka**

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH

**Grevesmühlen am 22.09.2021**

## Ansprechpartnerin

Dipl. Geogr. **Andrea Tiffe**

Niederlassung Büro **RADSCHLAG**, Prokuristin

IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
Heinrich-Grüber-Str. 19, 12621 Berlin  
Tiffe@igs-ing.de  
Tel.: 0176 104 201 09



## Leistungen

- Radverkehrsanalysen
- Radwegkonzeptionen
- Instandhaltungsplanung
- Wegweisungskonzeptionen
- Wegweisungsinstandhaltung
- Mobilitätskonzepte
- Etc.

**„Bei keiner anderen Erfindung ist das Nützliche mit dem Angenehmen so innig verbunden, wie beim Fahrrad.“**

(Adam Opel, deutscher Gründer der Firma Opel, 1837 – 1895)

Foto © M. Fischer (pixabay.com)

**IGS**

