

Zielnetz:

0	wegpunkt_b	Schlüsselfeld
1	alltag	Das Netzkonzept des RWK unterscheidet nach Alltagsradverkehr und Radtourismus. Für den Alltagsradverkehr wurden drei Hierarchieebenen Vorrangrouten, Basisrouten Stufe 1 und Basisrouten Stufe 2 definiert. 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. 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. Die Basisrouten Stufe 1 werden durch die „Basisrouten Stufe 2“ für den Alltagsradverkehr erweitert, um im Rahmen einer umfänglichen Angebotsplanung alle weiteren Zentren mit zentralörtlicher Funktion zu erschließen, Lückenschlüsse und weitere vorgesehene straßenbegleitende Radwege an Bundes- und Landesstraßen zu berücksichtigen
2	tourist	Das Netzkonzept des RWK unterscheidet nach Alltagsradverkehr und Radtourismus. Für den Radtourismus wurden zunächst zwei Hierarchieebenen Vorrangrouten und Basisrouten Stufe 1 definiert. Die Vorrangrouten bilden die Trassen der fünf überregionalen Radfernwege ab, die für die Zielgruppe der übernachtenden Radwanderer vorgesehen sind. Sie werden durch den TMV vermarktet und bilden die übergeordneten wichtigsten touristischen Radrouten ab. Die Basisrouten bilden die Trassen der sechs überregionalen Radrundwege ab, die für die Zielgruppe der übernachtenden Radtouristen vorgesehen sind und ergänzen die touristischen Vorrangrouten.
3	prioritaet	Für die Ableitung der Maßnahmen für die Vorrang- und Basisrouten der Stufe 1 wurden die festgestellten Ausbauzustände und Ausbaustandards mit den festgelegten Qualitätsstandards abgeglichen, die für das Wegenetz in Westmecklenburg erreicht werden sollen. Für die konkrete Umsetzung der Maßnahmen wurde allen Einzelmaßnahmen, die das Vorrangroutennetz und Basisroutennetz Stufe 1 betreffen, drei Prioritäten zugeordnet. Die Festlegung der Prioritätsstufe beruht auf einer Bepunktung der Verkehrssicherheit und des Fahrkomforts der jeweiligen Verbindung. Es handelt sich somit um einen standardisierten Datengleich zw. den Ist- und Soll-Zustand.

		Die Maßnahmenpriorisierung zeigt einen grundsätzlichen Handlungsbedarf auf dem jeweiligen Streckenabschnitt an. Eine Einzelfallbetrachtung ist zwingend notwendig, um die tatsächlich notwendigen Einzelmaßnahmen zu definieren. Folgende Maßnahmenprioritäten werden unterschieden: ▪ Maßnahmen mit hoher Priorität, ▪ Maßnahmen mit mittlerer Priorität sowie ▪ Maßnahmen mit niedriger Priorität.
4	laenge_km	Länge des jeweiligen Streckenabschnitts in km

Bestandsdaten (Streckendaten)

0	wegpunkt_b	Schlüsselfeld
1	laenge_km	Länge des jeweiligen Streckenabschnitts in km
2	fuehrung	Im Zuge der Bestandserfassung wurde die Führung des Radverkehrs dokumentiert. - Einrichtungsradsverkehr - Zweirichtungsradsverkehr - Spurweg - Fahrbahnnutzung - Keine Information
3	bauliche_br	Im Zuge der Bestandserfassung wurde sowohl die bauliche als auch die nutzbare Breite aufgenommen. Die Breitenmaße wurden für den Einrichtungsradsverkehr, für den Zweirichtungsradsverkehr sowie für den Radverkehr erhoben, der sogenannte Spurwege nutzt. Spurwege sind solche Wege, die einen oder zwei Streifen haben und durch eine Mittelbereich voneinander getrennt sind oder solche Wege, die sehr schmal sind und auch unter dem Begriff „Pfade“ zusammenzufasst werden können. Setzt sich ein Spurweg aus zwei Spuren zusammen, so wurde der gesamte Bereich inklusive der Mittelbereiches als „bauliche Breite“ erfasst, die „nutzbare Breite“ war der gegebenenfalls schmalere Streifen der beiden Streifen ohne Mittelbereich. Es wurden keine Breitenmaße aufgenommen, wenn der Radverkehr die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs nutzt.
4	nutzbare_br	Im Zuge der Bestandserfassung wurde sowohl die bauliche als auch die nutzbare Breite aufgenommen.
5	differenz	Im Zuge der Bestandserfassung wurde sowohl die bauliche als auch die nutzbare Breite aufgenommen. Wurden Differenzen festgestellt, wurde der Grund dokumentiert. Mögliche Gründe waren: ▪ zugeparkt, ▪ Hindernisse, ▪ bauliche Einschränkungen sowie ▪ zugewachsen.
6	benutzungs_pfl	Da die Benutzungspflicht einzelnen Streckenabschnitten nicht eindeutig zuzuordnen ist, wurden nachträglich Streckenkriterien durch die Katasterbearbeitung hinzugefügt - so wurden zwei Informationen, beispielsweise für straßenbegleitende gemeinsame Geh- und Radwege, im Kataster separiert.
7	fuehrungsf	Im Zuge der Bestandserfassung wurde die Führungsform des Radverkehrs

		dokumentiert. Dabei wurden die folgenden Führungsformen unterschieden: 1) Eigenständiger Radweg 2) Gemeinsamer Geh- und Radweg 3) Getrennter Geh- und Radweg 4) Straßenbegleitender Radweg 5) Straßennutzung 6) Landwirtschaftlicher Weg 7) Forstweg / Waldweg 8) Fahrradstraße 9) Sonstiges Weiterführende Erläuterungen sind im RWK S. 69ff. zu finden.
8	fuehrungf0	Führungsform bearbeitet
9	fuehrungf1	Führungsform bearbeitet 1) Eigenständiger Radweg 2) Gemeinsamer Geh- und Radweg 3) Getrennter Geh- und Radweg 4) Straßenbegleitender Radweg 5) Straßennutzung 6) Landwirtschaftlicher Weg 7) Forstweg / Waldweg 8) Fahrradstraße 9) Sonstiges 10) Keine Information (0) – Hier erfolgte keine Befahrung bzw. keine nachtrg. Bearbeitung
10	befahrbar	Das streckenbezogene Kriterium der Befahrbarkeit, bzw. der Bewertung des Fahrkomforts, ist das einzige Kriterium, das einen subjektiven Eindruck wiedergibt. sehr gut (1) Asphalt: glatt, geringer Rollwiderstand - Pflaster: absolut eben gut (2) Asphalt: grobe Körnung, leicht wellig - Pflaster: eben – wasser-gebundene Decke: glatte Decke mäßig (3,4) Die Oberfläche weist Unebenheiten auf - Asphalt: geflickt (über längeren Abschnitt), uneben, einzelne Löcher - Pflaster: uneben, größere Fugen – wassergebundene Decke: uneben, grobes Material, ungenügend verdichtet schlecht (5) Der Fahrkomfort ist erheblich eingeschränkt, z. B. größere Unebenheiten, Schlaglöcher, zerstörter Asphalt, grobes Kopfsteinpflaster, schlecht verlegte Platten, Sand, unbefestigte Wege, Wiese unbefahrbar (6) Schiebestrecken. Der Wegeabschnitt kann Radfahrenden nicht zugemutet werden.

11	wegoberfl	Für die Bewertung der Oberflächengestaltung der Wege, die der Radverkehr nutzt, wurden die Oberflächenarten unterschieden und dokumentiert 1) Asphalt 2) Beton (Guß und Platten) 3) Wassergebundene Decke 4) Platten, (Beton-)Pflaster geschnitten 5) Pflaster / Naturstein groß (geschlagen) 6) Pflaster / Naturstein klein (geschlagen, Mosaik) 7) Holz, Stahl 8) Rasengittersteine 9) Sand, Schotter, unbefestigt 10) Kopfsteinpflaster (ungeschlagenes Pflaster)
12	alltag	Das Netzkonzept des RWK unterscheidet nach Alltagsradverkehr und Radtourismus. Für den Alltagsradverkehr wurden drei Hierarchieebenen Vorrangrouten, Basisrouten Stufe 1 und Basisrouten Stufe 2 definiert. 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. 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. Die Basisrouten Stufe 1 werden durch die „Basisrouten Stufe 2“ für den Alltagsradverkehr erweitert, um im Rahmen einer umfänglichen Angebotsplanung alle weiteren Zentren mit zentralörtlicher Funktion zu erschließen, Lückenschlüsse und weitere vorgesehene straßenbegleitende Radwege an Bundes- und Landesstraßen zu berücksichtigen.
13	tourist	Das Netzkonzept des RWK unterscheidet nach Alltagsradverkehr und Radtourismus. Für den Radtourismus wurden zunächst zwei Hierarchieebenen Vorrangrouten und Basisrouten Stufe 1 definiert. Die Vorrangrouten bilden die Trassen der fünf überregionalen Radfernwege ab, die für die Zielgruppe der übernachtenden Radwanderer vorgesehen sind. Sie werden durch den TMV vermarktet und bilden die übergeordneten wichtigsten touristischen Radrouten ab. Die Basisrouten bilden die Trassen der sechs überregionalen Radrundwege ab, die für die Zielgruppe der übernachtenden Radtouristen vorgesehen sind und ergänzen die touristischen Vorrangrouten.
14	vr_massnahm	Maßnahmenableitung Vorrangroutennetz - Maßnahmenableitung Aus- und Neubau

15	vr_pruef	Maßnahmenableitung Vorrangroutennetz - Überprüfung der amtlichen Kennzeichnung, innerorts (Benutzungspflicht)
16	vr_pruef00	Maßnahmenableitung Vorrangroutennetz - Überprüfung der amtlichen Kennzeichnung, außerorts (Benutzungspflicht)
17	br_massnahm	Maßnahmenableitung Basisroutennetz - Maßnahmenableitung Aus- und Neubau
18	br_pruef	Maßnahmenableitung Basisroutennetz - Überprüfung der amtlichen Kennzeichnung, innerorts (Benutzungspflicht)
19	br_pruef00	Maßnahmenableitung Basisroutennetz - Überprüfung der amtlichen Kennzeichnung, außerorts (Benutzungspflicht)
20	oberflaech	Weitere Maßnahmen Oberfläche erneuern - Handlungsbedarf Basisroute - Handlungsbedarf Vorrangroute
21	befahrba00	Weitere Maßnahmen Befahrbarkeit verbessern - Handlungsbedarf Basisroute - Handlungsbedarf Vorrangroute
22	sicherheit	Weitere Maßnahmen Sicherheitsrelevante Verbesserungen - Überprüfen / Beheben
23	prioritaet	Für die Ableitung der Maßnahmen für die Vorrang- und Basisrouten der Stufe 1 wurden die festgestellten Ausbauzustände und Ausbaustandards mit den festgelegten Qualitätsstandards abgeglichen, die für das Wegenetz in Westmecklenburg erreicht werden sollen. Für die konkrete Umsetzung der Maßnahmen wurde allen Einzelmaßnahmen, die das Vorrangroutennetz und Basisroutennetz Stufe 1 betreffen, drei Prioritäten zugeordnet. Die Festlegung der Prioritätsstufe beruht auf einer Bepunktung der Verkehrssicherheit und des Fahrkomforts der jeweiligen Verbindung. Es handelt sich somit um einen standardisierten Datengleich zw. den Ist- und Soll-Zustand. Die Maßnahmenpriorisierung zeigt einen grundsätzlichen Handlungsbedarf auf dem jeweiligen Streckenabschnitt an. Eine Einzelfallbetrachtung ist zwingend notwendig, um die tatsächlich notwendigen Einzelmaßnahmen zu definieren. Folgende Maßnahmenprioritäten werden unterschieden: ▪ Maßnahmen mit hoher Priorität, ▪ Maßnahmen mit mittlerer Priorität sowie ▪ Maßnahmen mit niedriger Priorität.
24	ortslage	Ortslage mit Unterscheidung innerorts und außerorts
25	kfz_belast	KFZ-Belastung in der Stunde (zusätzlich ermittelte Daten)
26	ermitt_kmh	Zulässige Höchstgeschwindigkeit (zusätzlich ermittelte Daten)

Bestandsdaten (Punktdaten)

0	wegpunkt_b	Schlüsselfeld
1	beleuchtun	Für die befahrenen Streckenabschnitte wurde die Information aufgenommen, ob eine Beleuchtung vorhanden ist.
2	wegweisung	Die Wegweisung wurde im Rahmen der Erhebung vor Ort hinsichtlich ihrer Qualität und genannten Standards bewertet. Dabei wird das Augenmerk auf die Einhaltung der Regelungen gelegt. Es erfolgt keine vollständige Erhebung wie etwa zur Erstellung eines Wegweisungs-Bestandskatasters. Vielmehr geht es um eine grundsätzliche Einschätzung der vorhandenen Wegweisung für die Ableitung von Maßnahmen zu deren Erhalt, Ausbau und Finanzierung. Folgende Kriterien wurden unterschieden: • falsche Richtung ausgeschildert • fehlender Schilderstandort • falscher Schilderstandort • Mangel am Schild / Pfosten • Vandalismus am Schild / Pfosten • Sonstiges und Auffälligkeiten an der amtlichen Kennzeichnung nach StVO
3	begleitinf	Zur Begleitinfrastruktur für den Radverkehr gehören: Abstellanlagen für Fahrräder, Infotafeln mit radtouristischem Bezug, Rastplätze, Schutzhütte, Spielplatz mit mindestens 3 Spielgeräten, Infrastruktur für Fahrrad-E-Mobilität, Schlauchomat, Werkzeugstation etc., Sonstiges Es wurden alle Elemente der Begleitinfrastruktur, die direkt an der Befahrungsstrecke oder in Sichtweite vorgefunden wurden, erfasst. Wenn an einem Standort mehrere Elemente der Begleitinfrastruktur vorgefunden wurden, wurden diese separat erfasst, sodass einer Standortinformation mehrere Elemente, beispielsweise ein Rastplatz und eine Infotafel, zugeordnet sein können.
4	wegf_unkla	Wenn im Zuge der Bestandserfassung vor Ort die Wegeführung unklar war oder der nächste Streckenabschnitt nicht mehr oder nicht eindeutig vorzufinden war, wurde dies als „unklare Wegeführung“ dokumentiert. Unklare Wegeführungen stehen oftmals in Zusammenhang mit der Führungsform und/oder Mängeln in der Radverkehrswegweisung oder amtlichen Kennzeichnung.
5	querung	Es wurden Querungen von Bundes- und Landesstraßen sowie weiteren größeren Straßen und Bahngleisanlagen aufgenommen – insbesondere außerorts und wenn diese über keine Querungshilfen verfügen. Querungen kleinerer Einmündungen, z. B. von Nebenstraßen, wurden nicht aufgenommen. Da diese Daten über die Anforderungen des Planungsverbandes hinaus aufgenommen wurden, wurde auf die Aufnahme von Detailmerkmalen, z.B. Querungshilfen, Markierungen, Sichtachsen, etc. verzichtet.

		Wenn während der Bestandserfassung eine gefährliche Situation vorgefunden wurde, ist diese dokumentiert worden. Gefahrenstellen können beispielsweise sowohl umgeworfene Bäume, herumliegendes Geäst, Schäden an der Radwegoberfläche, Einengungen oder schlechte Sichtachsen und Straßenquerungen usw. sein, d.h. hier fand sowohl das subjektive als auch das objektive Sicherheitsempfinden Eingang. Für die kartografische Auswertung wurde die Begleitinfrastruktur wie folgt zusammengefasst: ▪ Straßenquerungen, ▪ Gleisquerungen sowie ▪ Sonstige Gefahrenstellen.
6	engstelle	Es wurden die folgenden Engstellen aufgenommen: ▪ Umlaufsperrern, ▪ Poller sowie ▪ Sonstige Engstellen. Unter sonstige Engstellen fallen beispielsweise Treppen, Brücken, einengende Aufpflasterungen und Ähnliches. Auch wenn die verschiedenen Engstellen mit Schildern oder Markierungen auf der Wegoberfläche angekündigt wurden, wurden sie in der Bestandserfassung mit der jeweiligen Durchfahrtsbreite dokumentiert. Für die kartografische Auswertung wurde die Engstellen wie folgt zusammengefasst: ▪ Umlaufsperrern mit einer Durchfahrtsbreite < 1,50 m und Poller mit einer Durchfahrtsbreite < 1,30 m, ▪ Umlaufsperrern mit einer Durchfahrtsbreite ≥ 1,50 m und Poller mit einer Durchfahrtsbreite ≥ 1,30 m sowie ▪ Sonstige Engstellen.
7	ortslage	Ortslage mit Unterscheidung innerorts und außerorts
8	schaden_of	Im Zuge der Aufnahme des Streckenkriteriums zur Befahrbarkeit wird eine Bewertung eines Streckenabschnittes vorgenommen. Unabhängig von dieser Bewertung können einmalige Oberflächenmängel auftreten. Sie sind nur an einem Standort vorhanden, hierbei handelt es sich oftmals um Schlaglöcher, sonstige Löcher in der Wegoberfläche, Wurzelaufbrüche und Ähnliches.