



Regionaler Planungsverband Westmecklenburg

Konzept zum Ausbau von Radwegen
an der Müritz-Elde-Wasserstraße (Dömitz bis Plau)
und der Stör- Wasserstraße
(Schwerin bis zum Eldedreieck)

Radwegekonzept

Copyright © Pöyry ibs GmbH

Alle Rechte vorbehalten. Weder Teile des Berichts noch der Bericht im Ganzen dürfen ohne die ausdrückliche schriftliche Genehmigung von Pöyry ibs GmbH in irgendeiner Form vervielfältigt werden.

**Konzept zum Ausbau von Radwegen
an der Müritz-Elde-Wasserstraße (Dömitz bis Plau)
und der Stör-Wasserstraße (Schwerin bis zum Eldedreieck)**

Radwegekonzept

Auftraggeber:

Regionaler Planungsverband Westmecklenburg
Pampower Straße 50 a
19061 Schwerin

Verfasser:

Oliver Raettig
Ellerried 7
19061 Schwerin
Tel. 0385 6382-0
Fax 0385 6382-101
environment.schwerin.de@poyry.com
www.ibs-schwerin.de, www.poyry.com

Schwerin, den 06.03.2008

Pöyry ibs GmbH

gez. Bolt gez. Dittmar

Inhalt

1	VERANLASSUNG	6
2	VORGEHENSWEISE	7
3	FÖRDERUNGSPROZEDERE DES BMVBS	8
3.1	Kriterien für den förderfähigen Ausbau von Radwegen auf Betriebswegen	8
3.2	Erforderliche Unterlagen eines Fördermittelantrages	8
3.3	Informationen des BMVBS zur bisherigen Förderung	10
4	AUSBAUGRUNDSÄTZE UND GESTALTUNG DER BETRIEBSWEGE	11
5	ABSTIMMUNG MIT BEHÖRDEN UND VERBÄNDEN	13
5.1	Abstimmung mit Natur- und Umweltschutzbehörden	13
5.2	Abstimmung mit Tourismusverbänden	14
5.3	Abstimmung mit ländlichen Wegebaumaßnahmen	14
6	VERKNÜPFUNG MIT BESTEHENDEN RADWANDERWEGEN	17
6.1	Mecklenburgische Seen-Radweg (Radfernweg)	18
6.2	Eldetal Rundweg	19
6.3	Eldetal-Schaalsee Rundweg	20
6.4	Residenzstädte Rundweg	21
6.5	Regionales Radwegekonzept Westmecklenburg	22
7	TRASSENKONZEPT	23
7.1	Definition der Trassenabschnitte	23
7.2	Kriterien der Trassenwahl (Uferseite)	23
7.3	Umleitungen der Trassenführung abseits der Wasserstraße	24
7.4	Dammabschnitte des WSA	24
7.5	Eigentumsverhältnisse	24
7.6	Baukostenschätzung der Radwege auf Betriebswegen	24
7.7	Übersicht der Trassenabschnitte	26
7.7.1	Dömitz bis Eldedreieck	26
7.7.2	Eldedreieck bis Plau	27
7.7.3	Eldedreieck bis Schweriner See	28
7.7.4	Zusammenfassung	28
8	AUSBLICK	29

Anlagen

1. Erläuterungsbericht
2. Trassenkonzept (Erläuterung der Trassenabschnitte)
3. Erlass zur Neuregelung des Verfahrens zur Förderung des Radwegebaus an Bundeswasserstraßen
4. Abstimmung mit Natur- und Umweltschutzbehörden (Besprechungsprotokoll)
5. Stellungnahmen zum ländlichen Wegebau
6. Stellungnahmen der Tourismusverbände

Pläne

01 – 07	Detailkarten	M 1 : 25.000
08	Übersichtskarte	M 1 : 100.000

Verzeichnis der Abkürzungen

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
FFH	Fauna-, Flora-, Habitat-Schutzgebiete
GIS	Geoinformationssystem
HOAI	Honorarordnung für Architekten und Ingenieure
LSG	Landschaftsschutzgebiet
MEW	Müritz-Elde-Wasserstraße
NSG	Naturschutzgebiet
StW	Störwasserstraße
SPA	Special Protected Area, Europäisches Vogelschutzgebiet im Schutzgebietssystem Natura 2000
StAUN	Staatliches Amt für Umwelt und Natur
UNB	Untere Naturschutz-Behörde
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP-V	Umweltverträglichkeitsvorprüfung
WSA	Wasserschiffahrtsamt
WSV	Wasserschiffahrtsverwaltung
WSD	Wasserschiffahrtsdirektion
ZTV	Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen

1 VERANLASSUNG

Wege an Wasserstraßen gehören zu den beliebtesten touristischen Radwegen in Deutschland. Das Spitzenfeld der beliebtesten deutschen Radfernwege wird, wie schon im Vorjahr, von Elbe-, Donau- und Weser-Radweg angeführt, gefolgt von den Routen an Altmühl und Main. Als geplante Radreiseziele für 2007 werden vorwiegend die Radrouten an Elbe, Donau, Weser und Mosel genannt (ADFC-Radreiseanalyse 2007).

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat ab dem 01.01.2007 die Zuständigkeit für das bisherige Verfahren zur Förderung des Radwegebaus an Bundeswasserstraßen geändert. Die interessierten Kommunen ermitteln aus ihrer Sicht die notwendige Erweiterung und den erforderlichen Ausbau bzw. Neubau von Betriebswegen an Bundeswasserstraßen für den Radverkehr.

Die oben genannten Fakten veranlassten den Planungsverband Westmecklenburg, die Pöyry ibs GmbH zu beauftragen, dieses Konzept zu erarbeiten.

Schwerpunkt des Konzeptes ist die Klärung der grundsätzlichen Bedingungen für den Ausbau von Betriebswegen an Bundeswasserstraßen zur Mitnutzung für den Radverkehr sowie die Einvernehmensherstellung mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt Lauenburg, den betroffenen Ämtern und Gemeinden sowie weiteren Interessenvertretern, u. a. den Naturschutzbehörden.

Es werden die Ausbaupotenziale für die betreffenden Gemeinden dargestellt und eine durchgehende Trasse von der Müritz-Elde-Wasserstraße (Dömitz bis Plau) und der Störwasserstraße (Schwerin bis zum Eldedreieck) abgestimmt.

Für die konzipierten Trassenabschnitte wurden eine Trassenbeschreibungen und Baukostenschätzungen erarbeitet.

2 VORGEHENSWEISE

Für die Erarbeitung des Konzeptes wurden folgende Datengrundlagen in ein Geoinformationssystem (GIS) aufgenommen:

- Dammabschnitte und Betriebswege des WSA Lauenburg (incl. Kilometrierung der Wasserstraße)
- Rad-, Reit- und Wanderwege
- touristische Attraktionen und wichtige Anlaufpunkte
- Kartengrundlage (Raster M 1 : 25.000 und M 1 : 100.000)

Mit dem WSA Lauenburg wurde eine erste Trassenführung auf Grundlage der oben beschriebenen Karten abgestimmt.

Die Trasse wurde in bautechnisch und touristisch sinnvolle Abschnitte eingeteilt.

Die Abschnitte der Trassenführung konnten dann mit folgenden Informationen hinterlegt werden:

- Klärung der Eigentumsverhältnisse (zuständige Gemeinde, Amt, Landkreis)
- möglicher Verlauf der Trasse auf WSV-fremden Grundstücken (an Anbindepunkte z. B. Brücken, Schleusen)
- tangierende und oder betreffende Gebiete mit besonderem Gebietsschutz (Schutzgebiete: NSG; FFH; SPA; LSG)

Mit dem Trassenkonzept wurde eine Abstimmung mit Natur- und Umweltschutzbehörden vorgenommen. Dabei wurden die Grundsätze für eine Einvernehmensherstellung mit den Zuständigen (UNB bzw. StAUN) für weitergehende Planungsschritte aufgezeigt.

Weiterhin wurden Stellungnahmen zum ländlichen Wegebau und von Tourismusverbänden eingeholt.

Der Entwurf des Konzeptes wurde dem Auftraggeber vorgestellt und Änderungswünsche eingearbeitet.

3 FÖRDERUNGSPROZEDERE DES BMVBS

3.1 Kriterien für den förderfähigen Ausbau von Radwegen auf Betriebswegen

Betriebswege an Bundeswasserstraßen können nach unterschiedlichen Kategorien bewertet werden, welche für die Förderfähigkeit entscheidend sind. Diese Kategorien werden im Folgenden näher beschrieben.

Erste Kategorie: Es ist kein Betriebsweg vorhanden und es wird aus Sicht der WSV auch nicht nötig, einen zu errichten. In diesen Abschnitten kann kein Betriebsweg (Radweg) errichtet werden.

Zweite Kategorie: Es besteht ein Betriebsweg oder es wird aus Sicht der WSV nötig, einen Betriebsweg zu erneuern und die WSV beabsichtigt eigene Baumaßnahmen.

Vorwiegend werden Baumaßnahmen auf Dammstrecken nötig. Diese Dammabschnitte müssen in Intervallen auf ihre Standsicherheit hin überprüft werden. Wenn eine Standsicherheitsüberprüfung ergibt, dass der Dammabschnitt ertüchtigt werden muss, kommen verschiedene Verfahren zur Anwendung. Die WSV bezeichnet diese Maßnahmen als „Nachsorge“. Häufig ist zur Nachsorge ein Planfeststellungsverfahren nötig.

Die Errichtung eines Radweges auf einem Betriebsweg wird nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens der WSV. Die Gemeinde hat die notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen selber einzuholen und kann ihr Vorhaben beim BMVBS zur Förderung selber beantragen.

Dritte Kategorie: Es besteht ein Betriebsweg und die WSV beabsichtigt keine Baumaßnahmen in diesem Bereich. In diesem Fall ist wie in Kategorie zwei zu verfahren.

3.2 Erforderliche Unterlagen eines Fördermittelantrages

Der Erlass zur Neuregelung des Verfahrens zur Förderung des Radwegebaus an Bundeswasserstraßen ist in Anlage 3 enthalten.

Der Antragstellung beim BMVBS sind folgende Unterlagen beizufügen:

- Bedarfsermittlung aus Sicht der Gemeinde
- Stellungnahme der WSV
 - erforderlicher Ausbau und Erhalt des Betriebsweges aus Sicht der WSV
 - eventuelle Gefahren, Auflagen und bautechnische Rahmenbedingungen
 - betriebliche Auswirkungen für die WSV
- Gestattungsvertrag zwischen WSV und Gemeinde

- Übertragung der Verkehrssicherungspflicht auf die Kommune
- Verträglichkeit der Baumaßnahme mit dem Verkehrssystem Schiff – Wasserstraße
- Regelung der betrieblichen Anforderungen der WSV
- Darstellung der technischen Realisierbarkeit
 - Lagepläne im Maßstab M 1 : 500 oder M 1 : 1.000 mit detaillierter Darstellung des Radweges und Katastergrenzen und signifikante Querschnitte durch den Radweg
 - Klärung der Eigentumsverhältnisse an den Anschlussbereichen zu öffentlichen Wegen
 - Erläuterung zur Bautechnologie mit Maschinen- und Geräteeinsatz
 - Erläuterungen zur Entwässerung
 - Abschätzung der Eingriffe in Natur- und Landschaft
 - Fotodokumentation des Betriebsweges
 - Baukostenschätzung
 - Angaben zur beabsichtigten Bauzeit

Es ist erforderlich, einen Bedarf aus Sicht der Gemeinde (unabhängig des Ausbaubedarfes der WSV) für den Ausbau eines Betriebsweges zum Radweg anzuzeigen.

Grundlegende Bedingung für die Bewilligung des Antrages ist, dass aus **Sicht der WSV** der Ausbau oder Erhalt des Betriebsweges **erforderlich ist**. Die WSV hat in einer Stellungnahme eventuelle Gefahren und Auflagen hinsichtlich der Schifffahrt, baulichen Randbedingungen zur technischen Umsetzung darzustellen.

Das können z. B. Beschränkungen der Verkehrslast auf Dämmen oder die Sicherstellung der Zugänglichkeit von Anlagen des WSV sein. Zusammenfassend müssen die betrieblichen Auswirkungen für die WSV dargestellt werden.

In der Anlage 3 befindet sich ebenfalls ein Mustergestattungsvertrag. Dieser muss zwischen der Gemeinde und der WSV abgeschlossen werden und dem Antrag beim BMVBS beigelegt werden.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Darstellung der technischen Realisierbarkeit des Vorhabens. Die WSV muss durch Planungsunterlagen des Radweges auf dem Betriebsweg in die Lage versetzt werden, eine Bewertung der technischen Realisierbarkeit abgeben zu können. Diese Unterlagen werden auch von dem BMVBS mit der Antragstellung eingefordert.

Nach Bewilligung der Förderung sind für die Planung, Ausschreibung und Durchführung der Baumaßnahme die Kommunen zuständig. Nach Abschluss der Baumaßnahme erfolgt eine förmliche Abnahme durch die WSV (Prüfung auf Einhaltung der baulichen Vorgaben).

3.3 Informationen des BMVBS zur bisherigen Förderung

Die Förderanträge werden Einzelfallprüfungen unterzogen. Es gibt keine eindeutigen Kriterien zur Bewilligung oder Ablehnung der Förderung.

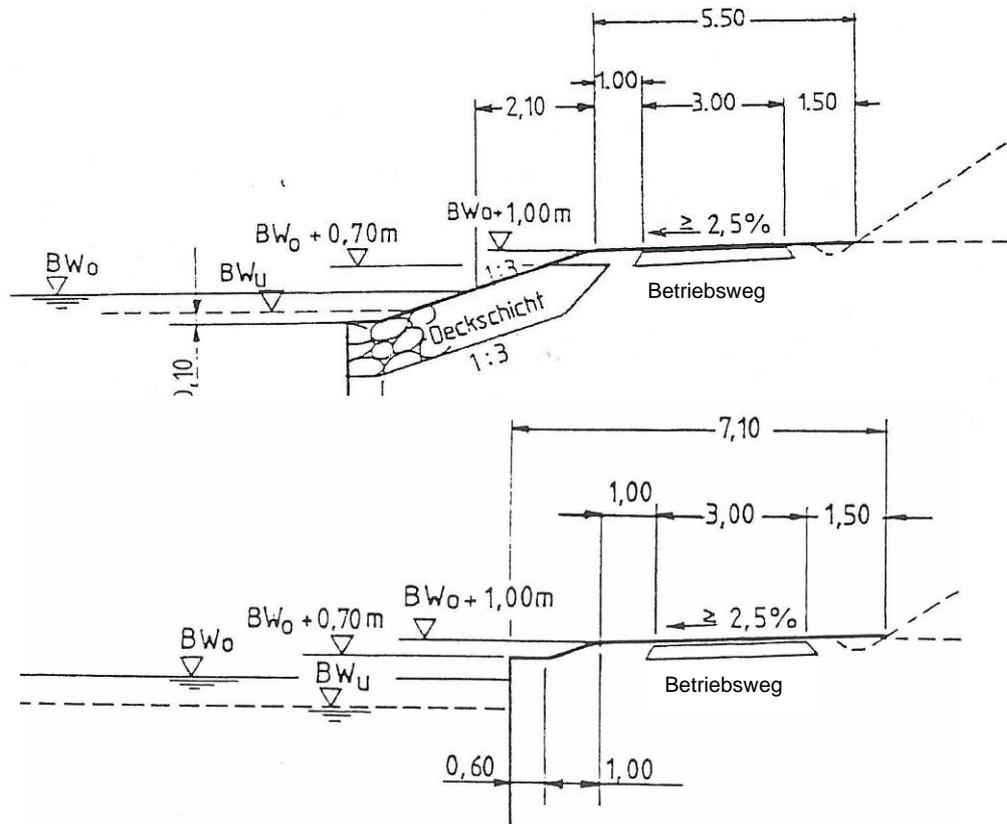
Bei der Prüfung der Einzelmaßnahme werden die naturschutzrechtlichen Eingriffsaspekte, die Baukosten je Meter Radweg sowie der Bedarf für die WSV und die Breite und Befestigungsart des Betriebsweges eine gewichtige Rolle spielen.

Anträge mit möglichst detaillierten und vollständigen Unterlagen (Vorplanungen) erleichtern die Einzelfallprüfungen und erhöhen die Wahrscheinlichkeit einer Zuwendung.

Nicht förderfähige Kosten sind die Kosten für die Ausstattung des Radwegs, z. B. Ruhebänke, Verkehrszeichen etc, es sei denn, die Ausstattung wird für Zwecke der WSV benötigt.

4 AUSBAUGRUNDSÄTZE UND GESTALTUNG DER BETRIEBSWEGE

Nach Vorgaben der „Richtlinien für Regelquerschnitte von Schifffahrtskanälen“ werden die Ufer- und Betriebswegbereiche wie folgt ausgebildet.



WSD Ost 21-1 Ausbaugrundsätze- Teil 3 Stand 03/99

Grundsätzlich sind Betriebswege für eine Durchfahrt der Lastklasse SLW 30 zu bemessen. Bei Betriebswegen auf Dammstrecken ist die anzusetzende Verkehrslast im Einzelfall je nach Beanspruchung in Abstimmung mit dem WSA festzusetzen.

Kanal- und Stauhaltungen sollten mindestens an einer Seite mit einem Betriebsweg ausgestattet werden, der im Abstand von 3,0 km an das öffentliche Straßen- und Wegenetz anzuschließen ist. Falls eine Anbindung nicht erfolgen kann, sind in Abständen von ca. 3,0 km Wendestellen anzuordnen.

Die befestigte Breite der Betriebswege soll nach Vorgaben des WSD Ost mindestens 3,0 m betragen.

Das Radwegekonzept wurde grundsätzlich mit einer nichtwassergebundenen Wegedecke konzipiert. Diese Wahl der Belagsart beruht auf den Vorgaben des Ausbaustandards der Radwegeoffensive des Landes Mecklenburg-Vorpommern. Ausnahmen (z. B. aus naturschutzrechtlichen Gründen) sind teilstückbezogen zu prüfen.

Im Rahmen des Konzeptes werden die Betriebswege in Asphaltbauweise mit folgendem Aufbau konzipiert:

- 3 cm Asphaltdeckschicht AB 0/8 (gemäß ZTV Asphalt- StB 01)
- 8 cm Asphalttragschicht C 0/22 (gemäß ZTV T-StB 95/02)
- 15 cm Schottertragschicht 0/32 (gemäß ZTV SoB-StB 04)
- 25 cm Frostschuttschicht 0/32 (gemäß ZTV SoB-StB 04)

Auf den Betriebswegen ist nach Vorgabe der WSV öffentlicher Pkw- oder Motorradverkehr wirksam zu unterbinden. Um dieses zu erreichen, müssen an allen Zufahrten Absperrungen vorgesehen werden, die eine Zufahrt für Wartungsarbeiten an der Wasserstraße ermöglichen, aber das Befahren mit Motorrädern und Pkw verhindern. Dieses wird durch drehbare Wegsperrn erreicht.



Schwenkbare Wegsperrn (Fußgänger und Fahrradfahrer können passieren)

5 ABSTIMMUNG MIT BEHÖRDEN UND VERBÄNDEN

5.1 Abstimmung mit Natur- und Umweltschutzbehörden

Einige Betriebswege, auf denen Radwege konzipiert wurden, verlaufen an oder durch Flächen mit besonderem Gebietsschutz, z. B. Landschaftsschutzgebiete (LSG), Fauna-, Flora-, Habitat-Schutzgebiete (FFH), Naturschutzgebiete (NSG), Vogelschutzgebiete (SPA).

Neben der Vorstellung der gewählten Trasse, sollten im Rahmen des Abstimmungsgespräches planerisch die Grundsätze für eine Einvernehmensherstellung mit den Zuständigen (UNB bzw. StAUN) für weitergehende Planungsschritte geklärt werden.

Der Ausbau der Radwege auf Betriebswegen an Bundeswasserstraßen muss den Forderungen des WSA (Richtlinien für Regelquerschnitte von Schifffahrtskanälen) entsprechen, daraus resultiert eine Ausbaubreite von 3,0 m. Forderung des Planungsverbandes ist es, in Abstimmung mit dem WSA Lauenburg die neuen Radwege grundsätzlich in Asphaltbauweise zu befestigen.

In der Diskussion wurden folgende Anmerkungen geäußert:

- Der Ausbau des Radweges in Asphaltbauweise führt zu einem attraktiven Radweg an der Wasserstraße, der jedoch an einigen Abschnitten in der Ausbaubauweise als kritisch angesehen wird (z. B. in feuchten Abschnitten wächst Schilf trotz Asphalttschicht durch, erhebliche Eingriffe in sensiblen Abschnitten sind zu erwarten).
- Eine Befestigung der Betriebswege kann eine Nutzung durch private Kraftfahrzeuge nach sich ziehen. Zum Ausschluss von Pkw-Befahrung können Sperren vorgesehen werden. Der Befahrung durch Motorräder kann nur schwer entgegengewirkt werden. Eine diesbezügliche Verbotsschilderung führt vermutlich nur zu einer begrenzenden Wirkung.
- Zur Minimierung von Eingriffen in sensiblen Abschnitten sollten auch andere Ausbaubauvarianten (z. B. Schotterterrassen) geprüft werden.
- Die Ausweichtrassen im Bereich benannter Abschnitte werden begrüßt (überwiegend Feuchträume, NSG, LSG).

Die Diskussion über die Einvernehmensherstellung in den weiteren Planungsschritten, wie Fördermittelbeantragung, Technische Entwurfs- und Genehmigungsplanung führte zu folgenden Aussagen:

- Der Ausbau von asphaltierten Radwegen an den Bundeswasserstraßen StW und MEW stellt einen Eingriffstatbestand nach L-NatschG dar. Die Eingriffsregelung M-V muss ihre Anwendung finden.
- Gemäß anzuwendender europäischer Gesetzgebung ist der Artenschutz auch gemäß B-NatschG § 42 im Rahmen der Eingriffsregelung zu integrieren.

- Im Bereich von Natura-2000-Gebieten (SPA-Gebiete, FFH-Gebiete), wie in der Übersicht zum Radwegekonzept dargestellt, findet die FFH-Richtlinie Anwendung.
- Die Anwendung des UVP-Gesetzes im Rahmen von UVP-Vorprüfungen ist zu prüfen.

Die genannten komplexen Landschaftsplanerischen Grundlagen müssen im Rahmen der Einvernehmensherstellung mit den technischen Entwürfen der jeweils zuständigen Naturschutzbehörden übergeben werden.

Zur Vereinfachung der einzelnen Fördermittelanträge durch die Kommunen wird empfohlen, die Fachteile Artenschutzfachbeitrag, FFH-VP, UVP-V auf Grundlage des Radwegekonzeptes zu realisieren (Besprechungsprotokoll siehe Anlage 3).

5.2 **Abstimmung mit Tourismusverbänden**

Es wurde der Landestourismusverband Mecklenburg-Vorpommern e.V. um Stellungnahme gebeten. Der Verband ist vorrangig für die Vermarktung der Radfernwege und Radrundwege verantwortlich.

Die Landesradwegemeisterin begrüßt die Erarbeitung einer autofreien Trasse an der MEW und StW. Die Umverlegung des Eldetal Rundweges könnte in Betracht gezogen werden. Bevor die Umverlegung von Rundwegen stattfindet, sollten die Abschnitte einen fahrradgerechten Wegebau haben. Nach Meinung der Landesradwegemeisterin bietet sich die Möglichkeit, einen autofreien Abschnitt des Residenzstädte Rundweges von Banzkow zum Schweriner See zu gestalten (siehe Anlage 4).

Weiterhin wurde der **Tourismusverband Mecklenburg-Schwerin e.V.** um Stellungnahme gebeten. Der Verband vermarktet den Radtourismus in der Region Westmecklenburg.

Der Tourismusverband Mecklenburg- Schwerin e.V. befürwortet die weitere Vernetzung der Radwege durch die Nutzung von Betriebswegen an Wasserstraßen. Die Vermarktung dieser Strecken sollte, bis die Streckenführung nicht durchgängig ist, eher regional erfolgen. Bei eventueller Umverlegung von Teilstrecken eines Radfernweges sollte bedacht werden, dass dies mit erheblichem Aufwand verbunden ist und den Wiedererkennungswert eines Fernweges beeinträchtigen kann.¹

5.3 **Abstimmung mit ländlichen Wegebaumaßnahmen**

Es war in diesem Konzept notwendig, einige Teilstücke der Trasse auf ländliche Wege und Waldwege zu verlagern (Umleitungen), um eine durchgängige Trasse zu erhalten.

Um die Umleitungen eventuell mit Maßnahmen des ländlichen Wegebbaus zu ertüchtigen, wurden die Fachdienste der Landkreise gebeten, ihren Planungsstand im Bereich der Wasserstraßen mitzuteilen. Den Fachdiensten wurde der Vorabzug der

¹ telefonische Angaben (28.11.2007)

Detailkarten dieses Konzeptes zugesandt und gebeten, ihren Planungsstand in die Detailkarten zu übertragen (siehe Anlage 5).

Landkreis Ludwigslust, FD Kreisentwicklung, Bildung und Kultur:

Es ist eine Ausbaumaßnahme im Bereich Grabow beabsichtigt. Vom Kalihof zur Hechtsforthschleuse (ca. 3 km) soll ein Waldweg ausgebaut werden. Die Finanzierung und der Baubeginn sind noch nicht geklärt.

Diese Verbindung wird im Konzept durch den Abschnitt 12 realisiert. Der Abschnitt verläuft von der Schleuse Grabow zur Hechtsforthschleuse. Da auf dem Abschnitt 12 (wie auf allen Betriebswegen) kein öffentlicher Pkw-Verkehr erlaubt ist, stehen die parallelen Wege nicht in Konkurrenz zueinander. Auf dem Abschnitt 12 würde sich eine autofreie Alternativtrasse für Fahrradfahrer und Fußgänger ergeben.

Eine weitere Ausbaumaßnahme ist zwischen Krohn und der Schleuse Güritz (ca. 0,6 km) beantragt. Auch hier sind die Finanzierung und der Baubeginn noch unklar.

Die beabsichtigte Ausbaumaßnahme befindet sich auf dem Umleitungsabschnitt 7 und würde daher diesem Konzept dienlich sein. Der Abschnitt 7 verläuft von km 19,9 MEW auf Waldwegen bis in die Ortschaft Krohn. Von Krohn bis zur Brücke über die Alte Elde (km 22,4) befindet sich die beabsichtigte Ausbaumaßnahme. Ab der Brücke beginnt der Abschnitt 9, der auf einem bestehenden Betriebsweg Richtung Fresenbrügge verläuft.

Die Brücke über die Alte Elde befindet sich in einem bautechnisch schlechten Zustand. Eine Ertüchtigung der Brücke kann wahrscheinlich nicht aus Mitteln des ländlichen Wegebbaus finanziert werden.

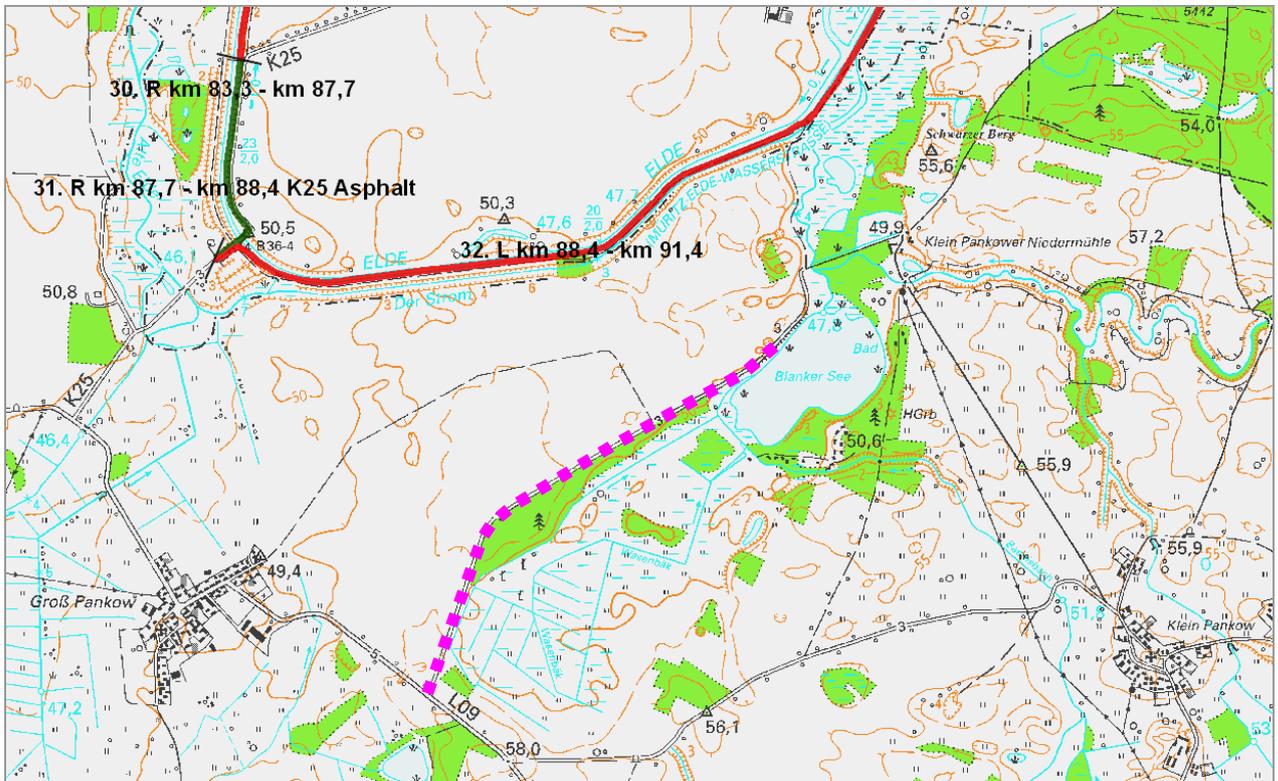


Landkreis Parchim, Hoch- und Tiefbauamt:

In der Ortslage Weisin ist der Ausbau eines ca. 100 m langen Teilstücks des Parkweges und einer Brücke über die Alte Elde angedacht. Diese Maßnahme befindet sich nicht direkt auf Abschnitten dieses Konzeptes. Für eine alternative Anbindung an den Abschnitt 35 würde der Ausbau aber dienlich sein.

Eine weitere Maßnahme ist ein ca. 2,3 km langer Weg von der L09 zum Blanken See. Der Ausbau ist für 2008 angedacht.

Der Weg befindet sich in der Nähe der MEW, ist aber für das Konzept unbedeutend, da in diesem Bereich keine Umleitungen oder Anbindungen zur Wasserstraße vorhanden sind.



■ ■ ■ ■ Ausbaumaßnahme 2008

6 VERKNÜPFUNG MIT BESTEHENDEN RADWANDERWEGEN

Die Trassenabschnitte sind in dem Konzept so definiert, dass bei Realisierung eines oder in einigen Fällen auch nach zwei Abschnitten ein unmittelbarer Anschluss (Verknüpfung) an bestehende Radwege vorhanden ist.

Im Folgenden werden die bestehenden Radwege und ihre Bedeutung für den Radtourismus vorgestellt.

Radfernwege und Rad-Rundtouren werden durch die „Radtourismus- und Radwanderwegeoffensive Mecklenburg-Vorpommern“ gefördert. Das Hauptaugenmerk der Radwanderwegeoffensive ist die Qualitätsverbesserung und Saisonverlängerung des Radtourismus. Dies wird hauptsächlich durch den Ausbau der vorhandenen Radwegtrassen in Asphaltbauweise erreicht.

Im Untersuchungsgebiet befinden sich folgende Radwege der Radwanderwegeoffensive.

- Mecklenburgische Seen-Radfernweg
- Eldetal Rundweg
- Residenzstädte Rundweg
- Eldetal Schaalsee-Rundweg

Der Mecklenburgische Seen-Radfernweg hat die höchste Gewichtung und wird überregional beworben. Die nächste Kategorie sind die Rad-Rundtouren. Sie dienen der Ergänzung der Radfernwege auf Landesebene und sind in Westmecklenburg identisch mit der Wegeführung der regionalen Radwege. Die Rundtouren sollen die Erschließung des Tourismuspotenzials im ländlichen Raum gewährleisten. Jeder Radrundweg gliedert sich in mehrere Tagesetappen zwischen 50 km – 80 km.

Das Regionale Radwegekonzept Westmecklenburg beinhaltet neben den Radfernwegen folgende Kategorien an Radwegen:

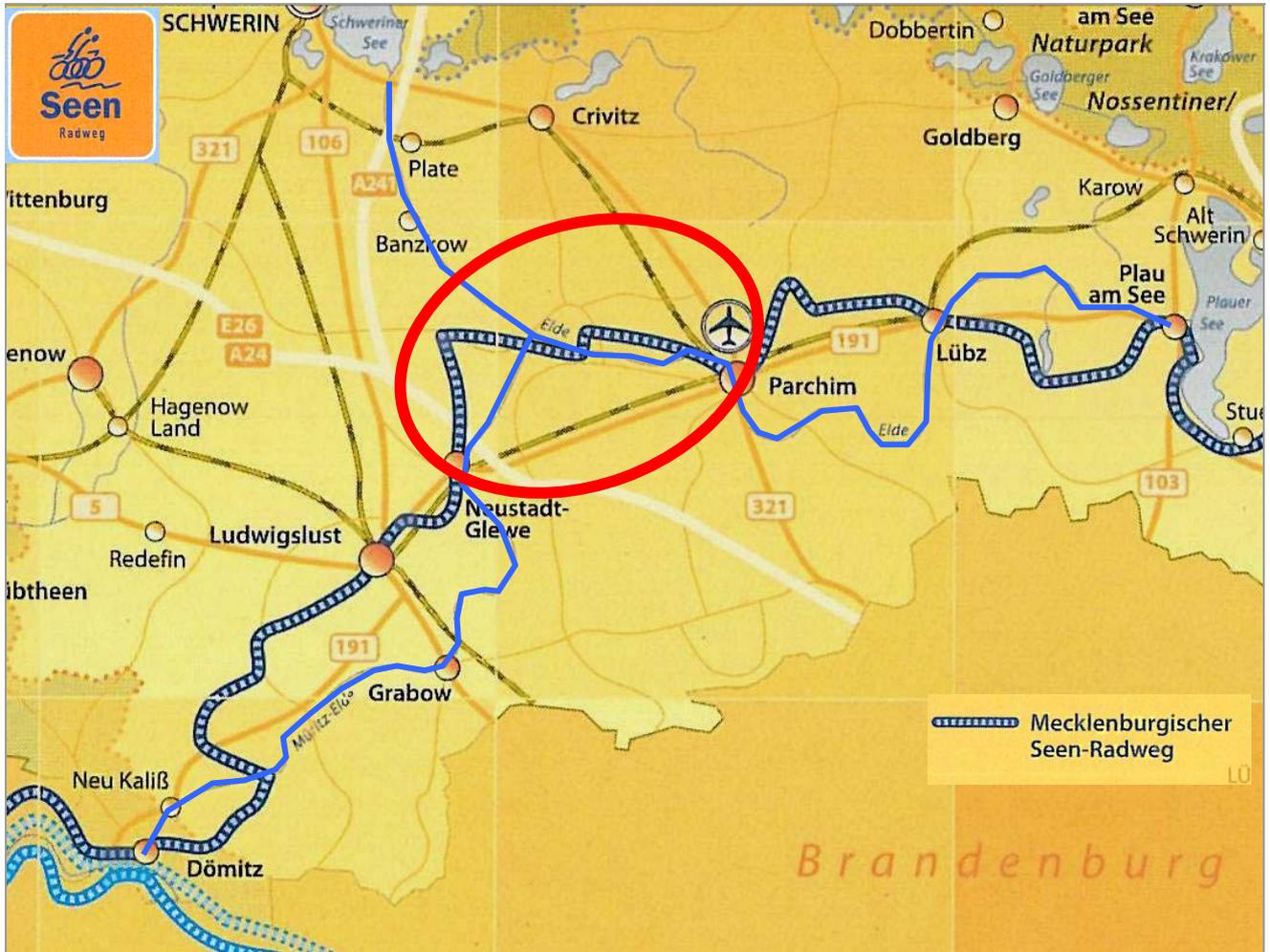
- Regionale Radwege
- Regional bedeutsame Radtouren

Regionale Radwege verbinden aus regionaler Sicht das Netz der lokalen Radwanderwege der Gemeinden mit den Radfernwegen und sind Grundlage für die Ausweisung von regional bedeutsamen Radtouren.

Regional bedeutsame Radtouren sind Tages- oder Halbtagestouren. Die Wege nutzen weitestgehend Radfernwege und regionale Radwanderwege, um touristische Schwerpunkte und zentrale Orte einzubeziehen.

Alle diese Radwege können durch die Verknüpfung mit den Radwegen auf Betriebswegen profitieren. Die sich bietenden Möglichkeiten werden in den folgenden Unterpunkten dargestellt.

6.1 Mecklenburgische Seen-Radweg (Radfernweg)



Broschüre: Radfernwege 12/2004 Tourismusverband M-V e. V.

Für den Radfernweg ergibt sich eine Alternativtrasse zwischen Neustadt-Glewe und Parchim.

Die Alternativtrasse führt von Neustadt-Glewe auf den Trassenabschnitten 15-17 zum Eldedreieck (Hohe Brücke) und die Abschnitte 18-24 nach Parchim.

Vorteil dieser Alternativtrasse ist der fast autofreie Verlauf der Trasse ohne bedeutende Tourismusschwerpunkte vom Radfernweg abzuschneiden. Es werden die für den Radtourismus nur bedingt geeigneten Abschnitte des Radfernweges zwischen dem Eldedreieck und Matzlow-Garwitz sowie der Abschnitt von Malchow über Möderitz nach Parchim ausgespart.

Ein weiterer Vorteil ist die Einbeziehung der attraktiven Innenstadt von Parchim in den Verlauf des Mecklenburgischen Seen- Radfernweg.

6.2 Eldetal Rundweg



Broschüre: Rad- Rundtouren 08/2005 Tourismusverband M-V e. V.

Der Eldetal Rundweg kann durch seine themenbedingte Nähe zur Elde außerordentlich gut durch Alternativtrassen auf Betriebswegen ergänzt werden.

Neben den Abschnitten 10, 16, 30, 31, 35, welche sich heute schon auf Betriebswegen der MEW befinden, könnten ausnahmslos alle in diesem Konzept erarbeiteten Abschnitte an der MEW als Alternativtrasse in den Eldetal Rundweg integriert werden.

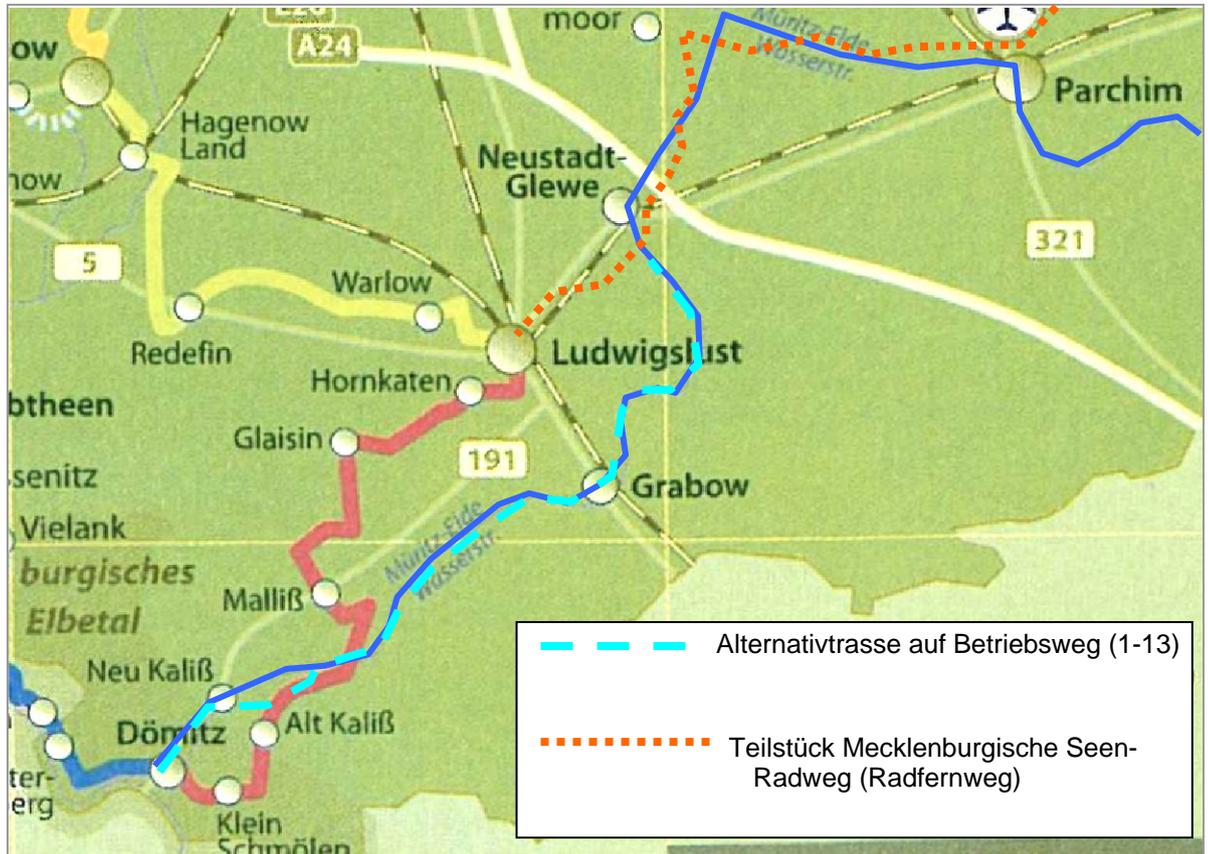
Die Vorteile sind eine autofreie Trassenführung, gepaart mit der Verbindung aller touristischen Attraktionen an der MEW (z. B. Schleusen, Zeltplätze und Wasserwander-rastplätze).

Es ergeben sich viele Synergieeffekte durch die Verbindung des Rad- und Wasser-tourismus. An unzähligen Verknüpfungspunkten (z. B. Schleusen, Anlegestellen) kann vom Radweg auf den Wasserweg gewechselt werden und umgekehrt.

6.3 Eldetal-Schaalsee Rundweg

Ludwigslust Dömitz

A ca. 40 km **B ca. 73 km**



Broschüre: Rad- Rundtouren 08/2005 Tourismusverband M-V e. V.

Im Verlauf des Eldetal-Schaalsee Rundweg bietet sich die Möglichkeit im Abschnitt A von Dömitz bis Ludwigslust eine Alternativroute von Dömitz bis Neustadt-Glewe zu wählen.

Die Route würde alternativ zum Abschnitt A des Eldetal-Schaalsee Rundweg auf den Abschnitten 1-13 aus diesem Konzept verlaufen. Die Abschnitte 1-2 verlaufen auf Spurbahnen eines Ladesdeiches, welche nur bedingt als Radweg nutzbar sind.

Am Ende des Abschnittes 13 vor Neustadt-Glewe führt die Trasse des Mecklenburgischen Seen-Radfernweges dann weiter bis zum Anschlusspunkt des Eldetal-Schaalsee Rundweges in Ludwigslust.

Auf dieser Alternativroute könnte die Themenbezogenheit des Eldetal-Schaalsee Rundweges deutlicher hervorgehoben werden.

6.4 Residenzstädte Rundweg

Dobbertin

Neustadt-Glewe



Broschüre: Rad- Rundtouren 08/2005 Tourismusverband M-V e. V.

Für den Residenzstädte-Rundweg besteht an der gesamten StW und an der MEW zwischen Neustadt-Glewe und Matzlow-Garwitz eine Alternativroute.

Die Route könnte alternativ auf den Abschnitten 41-46 an der StW und 17, 18 an der MEW geführt werden.

Die Routenführung von Neustadt-Glewe nach Matzlow-Garwitz entspricht der Alternativtrasse des Mecklenburger Seen Radfernweges.

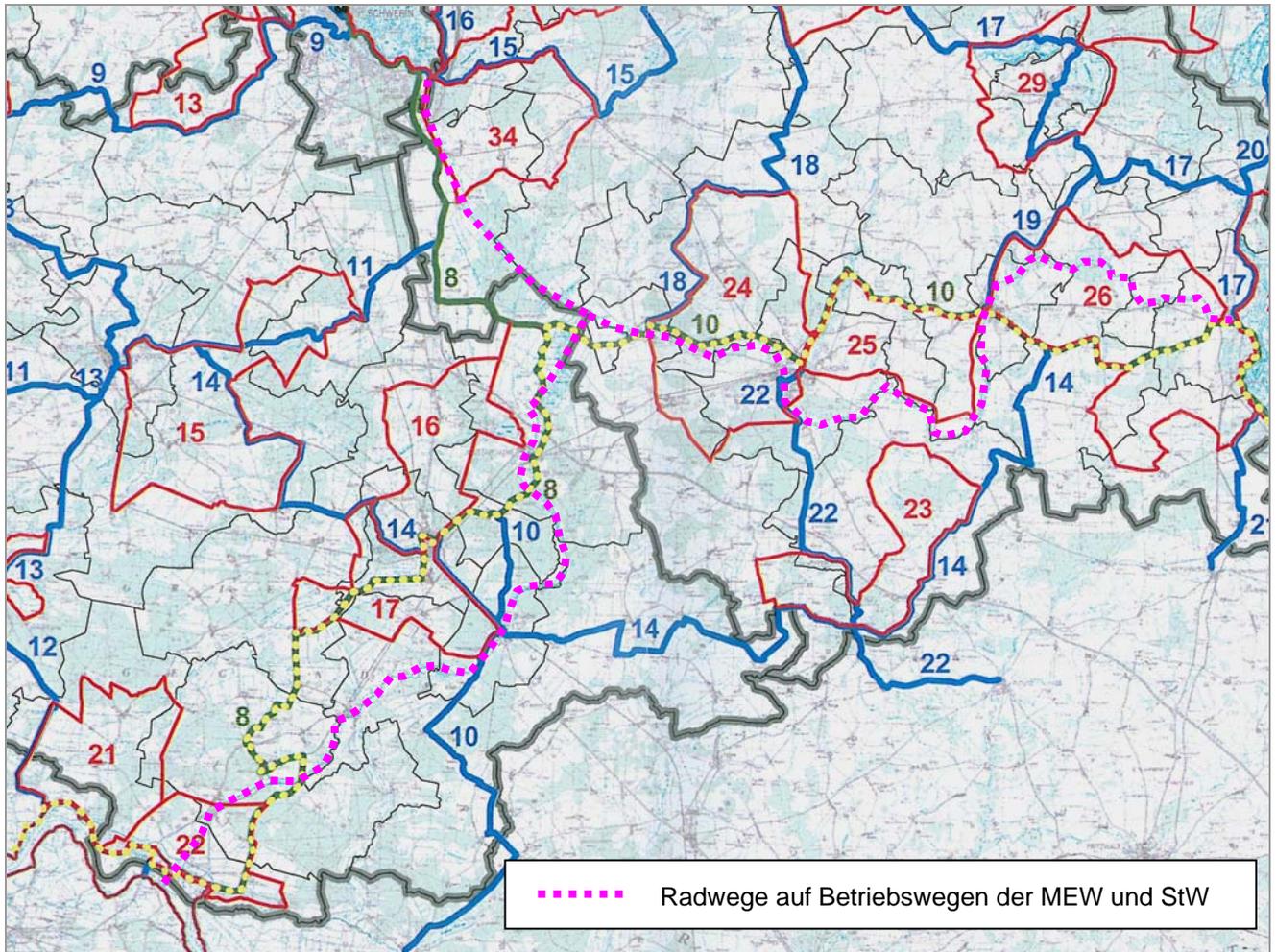
Von Raben Steinfeld bis Neustadt-Glewe würde die Route an der StW bis zum Eldedreieck führen und vom Eldedreieck nach Neustadt Glewe an der MEW.

Am rechten Ufer der StW befindet sich derzeit ein Treidelpfad auf dem Betriebsweg, welcher zum Teil schon von Radfahrern genutzt wird.

Leider sind die Betriebswege mit wassergebundenen Deckschichten versehen, was die ganzjährige Befahrbarkeit beeinträchtigt.

Für die touristische Entwicklung der Lewitz würde der Ausbau der Betriebswege in Asphaltbauweise einen erheblichen Vorteil darstellen.

6.5 Regionales Radwegekonzept Westmecklenburg



Broschüre: Regionales Radwegekonzept Westmecklenburg

Die für Radfahrer ausgebauten Betriebswege erfüllen in idealer Weise die im regionalen Radwegekonzept aufgestellten Aufgabenstellungen und Zielsetzungen.

Für die Gemeinden ergeben sich durch die Nutzung der Betriebswege als Radwege viele neue Möglichkeiten, ihre touristischen Potenziale besser zu erschließen.

Die Durchgängigkeit der Trasse von Dömitz bis Plau am See und vom Eldedreieck bis zum Schweriner See verbindet die wichtigsten Siedlungszentren innerhalb der Region und verknüpft die Fremdenverkehrs- und Naherholungsräume der Region.

Der gewichtigste Vorteil der Nutzung von Betriebswegen liegt in der Wegeführung in landschaftlich attraktiven Gebieten auf vorhandenen Trassen ohne Pkw-Verkehr.

7 TRASSENKONZEPT

In Anhang 2 sind alle Trassenabschnitte des Trassenkonzeptes aufgeführt und nach folgenden Kriterien beschrieben.

7.1 Definition der Trassenabschnitte

Die Trassenabschnitte wurden so definiert, dass ein Anschluss an bestehende Radwege oder ein Anschluss an das öffentliche Straßennetz jeweils am Anfang und am Ende eines Abschnittes vorhanden ist (Straßenbrücken, Brücken über Schleusen und Wehre, Fußgängerbrücken).

Die Abschnitte werden mit der Kilometrierung der MEW oder StW bezeichnet. Die Trassenführung wird mit den Bezeichnungen linkes Ufer oder rechtes Ufer konkretisiert. Die Uferseiten werden nach der Fließrichtung definiert. Blickt man von der Quelle zur Mündung in Fließrichtung, (MEW von Plau nach Dömitz, StW von Schwerin zum Eldedreieck) Die rechte Seite wird als rechtes Ufer und die linke Seite als linkes Ufer bezeichnet.

7.2 Kriterien der Trassenwahl (Uferseite)

Folgende Kriterien kamen für die Bestimmung der Uferseite zur Anwendung:

- vorhandene Betriebswege
- Anschlussmöglichkeit an folgende Abschnitte oder Ortschaften
- Wünsche der Gemeinden zur bevorzugten Wegführung
- mögliche Vermeidung von Eingriffen in bestehende Schutzgebiete

Das Hauptkriterium zur Wahl der auszubauenden Uferseiten war das Vorhandensein von bestehenden Betriebswegen.

In einigen Abschnitten stehen an den Wasserstraßen beide Uferseiten für den Ausbau mit Radwegen zur Verfügung. Im Abschnitt 42 zwischen Banzkow und der Gaartzer Brücke befindet sich ein solcher Abschnitt. In diesen Fällen waren die Anschlusspunkte zur Weiterführung der Gesamttrasse und die regionale Wegführung der Gemeinden ausschlaggebend für die Wahl der Uferseite. Für den Abschnitt 42 hatte dies zur Folge, dass die Trasse des Radweges auf die rechte Uferseite verlegt wurde. Grund ist die gute Anbindung an die Ortslage Banzkow und die Wegführung eines Reitweges am linken Ufer.

Ein weiteres wichtiges Kriterium war die mögliche Vermeidung von Eingriffen in bestehende Schutzgebiete. Maßgabe war, die Trasse so zu wählen, dass die Naturräume so wenig wie möglich beeinflusst werden.

Der Abschnitt 9 von der Schleuse Güritz bis Fresenbrücke z. B. wurde auf das rechte Ufer gelegt, da so eine weitere Beeinflussung des FFH Gebiets „Alte Elde zwischen Wanzlitz und Krohn“ vermieden werden konnte.

7.3 Umleitungen der Trassenführung abseits der Wasserstraße

An einigen Etappen befindet sich auf dem rechten und linken Ufer der Wasserstraßen kein Betriebsweg und die WSV beabsichtigt auch keinen zu errichten. In diesem Fall ist es nötig, für die Durchgängigkeit der Trasse eine sogenannte „Umleitung“ zu konzipieren. Für die „Umleitungen“ wurden bestehende ländliche Wege und Radwanderrouen gewählt.

Speziell in Ortschaften verläuft die Trasse auf bestehenden Straßen, da zum einen die touristische Erschließung der Orte dadurch verbessert wird und zum anderen die Anbindung an bestehende Radwege im Zentrum der Orte möglich wird, z. B. in Parchim und Neustadt-Glewe.

Die Abschnitte 16 und 31 werden in diesem Konzept zwar als „Umleitungen“ bezeichnet, verlaufen aber direkt neben der Wasserstraße und können als ausgebauter Betriebsweg im Sinne des Konzeptes betrachtet werden.

7.4 Dammabschnitte des WSA

In den hier definierten Trassenabschnitten wird eine weitere Unterteilung vorgenommen, die sich auf die Dammabschnitte des WSA bezieht. Wie beschrieben, sind Nachsorgemaßnahmen auf Dammstrecken wichtig für die Einteilung der Betriebswege in Kategorien. Aus diesem Grund werden die Dammabschnitte in den Trassenabschnitten gesondert aufgeführt.

Aus Bundeswasserstraßenkarten und Angaben des WSA Lauenburg sowie Vor-Ort-Besichtigungen wurden die Informationen über vorhandene Betriebswege, Dammabschnitte und deren Zustand festgestellt und in die Trassenbeschreibung aufgenommen.

7.5 Eigentumsverhältnisse

Auf einigen Abschnitten verläuft der konzipierte Radweg nicht auf Grundstücken der WSV. Dies ist oft an Anschlussstellen zu öffentlichen Wegen der Fall (z. B. Brücken oder Schleusen). An diesen Stellen sind die Eigentumsverhältnisse zu klären und eventuell Grunderwerb zu tätigen. Aus diesem Grund wurde in der Trassenbeschreibung gesondert auf diese Problematik eingegangen.

7.6 Baukostenschätzung der Radwege auf Betriebswegen

In dem Unterpunkt 4 (Ausbaugrundsätze und Gestaltung der Betriebswege) wurden die Anforderungen und Maßgaben an einen Betriebsweg erläutert. Auf Grundlager dieser Rahmenbedingungen wurde eine Kostenschätzung vorgenommen.

Kostenrelevante Randbedingungen sind Ausbaugrundsätze und Gestaltung der Betriebswege sowie bautechnische Randbedingungen.

- Bautechnische Randbedingungen:
 - Befestigungsgrad der vorhandenen Betriebswege
 - beengte Bauverhältnisse auf Dämmen
 - Transport der Baumaterialien über den Wasserweg
- Ausbaugrundsätze und Gestaltung der Betriebswege
 - Breite und Länge der Wege
 - benötigter Schichtenaufbau

Einige Betriebswege verlaufen auf den beschriebenen Dammabschnitten des WSA, andere nicht oder nur zum Teil. Bei Betriebswegen (Radwegen) auf Dammstrecken des WSA wurde der Einbau einer Frostschutzschicht nicht in die Kostenschätzung einbezogen, da man davon ausgeht, dass die Dämme zum größten Teil frostsicher sind. Auf vielen Dammstrecken befindet sich zusätzlich ein Betriebsweg, der mit einer Schottertragschicht befestigt ist und den frostsicheren Aufbau gewährleistet. Auf Dämmen wurde zudem ein bautechnisch höherer Aufwand auf Grund von beengten Verhältnissen und weniger Zufahrten angerechnet.

Teilstücke, die nicht auf Dammstrecken verlaufen, wurden mit einer Frostschutzschicht und einem geringeren bautechnischen Aufwand gerechnet.

Es wurde eine Kostenpauschale für die Ausstattung der Wege, z. B. Bänke, Beschilderung angesetzt. Die ermittelten Baukosten beinhalten auch einen pauschalen Kostenansatz für zu erwartende Ausgleichsmaßnahmen, auf Grund der Versiegelung von unbefestigten Wegen. Alle Angaben sind Nettopreise.

In der folgenden Übersicht sind die Baukostenschätzungen der einzelnen Abschnitte aufgeführt.

7.7 Übersicht der Trassenabschnitte

7.7.1 Dömitz bis Eldedreieck

von Dömitz bis zum Eldedreieck (Trassenabschnitte)	Länge	Baukosten- schätzung	Fördermöglichkeiten
1. Spurbahnen Schleuse Dömitz - Neu Kaliß	820 m	-	-
2. Spurbahnen Neue Löcknitz - Neu Kaliß	2.830 m	-	-
3. Umleitung Neu Kaliß - Schleuse Malliß	9.450 m	-	-
4. Schleuse Malliß – Neu Göhren	1.990 m	302.000 €	BMVBS
5. Neu Göhren – Eldena	6.120 m	1.016.000 €	BMVBS
6. Eldena – Umleitung Krohn	2.320 m	353.000 €	BMVBS
7. Umleitung über Krohn	2.630 m	-	-
7B. Umleitung über Güritz	6.870 m	-	-
8. Schleuse Güritz - Neu Fresenbrügger Brücke	2.650 m	402.000 €	BMVBS
9. Neu Fresenbrügger Brücke bis Fresenbrügge	2.690 m	409.000 €	BMVBS
10. Fresenbrügge - Grabow	1.850 m	143.000 €	BMVBS
11. Stadt Grabow	1.290 m	-	-
12. Grabow– Hechtsforthschleuse	4.900 m	751.000 €	BMVBS
13. Hechtsforthschleuse – Klein Laasch	7.830 m	1.220.000 €	BMVBS
14. Klein Laasch Neustadt Glewe	2.950 m	-	-
15. Neustadt- Glewe - Kronskamp (A24)	3.140 m	479.000 €	BMVBS
16. Kronskamp - Lewitzschleuse	1.260 m	-	-
17. Lewitzschleuse – Hohe Brücke	6.550 m	996.000 €	BMVBS

7.7.2 Eldedreieck bis Plau

vom Eldedreieck bis Plau (Trassenabschnitte)	Länge	Baukosten- schätzung	Fördermöglichkeiten
18. Hohe Brücke – Matzlow- Garwitz	5.660 m	918.000 €	BMVBS
19. Matzlow- Garwitz	220 m	-	Radwegeoffensive M-V
20. Matzlow- Garwitz - Malchow	3.670 m	609.000 €	BMVBS
21. Malchow – Dammer Tannen	2.840 m	432.000 €	BMVBS
22. Umleitung L09	3.470 m	-	Radwegeoffensive M-V
23. Straße Badstaven – Schleuse Parchim	1.140 m	173.000 €	BMVBS
24. Altstadt Parchim	2.110 m	-	-
25. Plumperwiesenbrücke – Südringbrücke	810 m	123.000 €	BMVBS
26. Südring Brücke – Brücke am Brunnen	1.280 m	195.000 €	BMVBS
27A. Umleitung Kastanien Allee, Slater Fährsteig	1.640 m	-	-
27B. Umleitung Am Brunnen - Krützerberg	6.390 m	-	-
28A. Umleitung Slater Fährsteig - Neuburg	4.730 m	-	-
28B. Krützerberg - Neuburg	1.540 m	256.000 €	BMVBS
29. Neuburg – Schleuse Neuburg	1.730 m	287.000 €	BMVBS
30. Schleuse Neuburg – K25	4.500 m	741.000 €	BMVBS
31. Umleitung auf K25	860 m	-	-
32. Brücke K25 - Burow	3.140 m	495.000 €	BMVBS
33. Umleitung Burow bis Lübz	8.120 m	-	-
34. Umleitung Lübz - Schleuse Bobzin	4.730 m	-	-
35. Schleuse Bobzin – Rastplatz Kuppentin	4.830 m	495.000 €	BMVBS
36. Rastplatz Kuppentin - Barkow	5.190 m	825.000 €	BMVBS
37. Umleitung Schleuse Barkow	490 m	-	-
38. Barkow - Plau am See	4.620 m	756.000 €	BMVBS
39. Umleitung an B 191 - Plau am See	950 m	-	-
40. Stadtgebiet Plau am See	780 m	-	-
gesamte Länge:	69.070 m		

7.7.3 Eldedreieck bis Schweriner See

vom Eldedreieck bis Schwerin (Trassenabschnitte)	Länge	Baukosten- schätzung	Fördermöglichkeiten
41. Eldedreieck – Gaartzer Brücke	6.030 m	916.000 €	BMVBS
42. Gaartzer Brücke – Banzkow	3.890 m	591.000 €	BMVBS
43. Banzkow	600 m	-	-
44. Banzkow – Plate	3.390 m	563.000 €	BMVBS
45. Plate	470 m	-	-
46. Plate – Schweriner See	4.830 m	734.000 €	BMVBS
gesamte Länge:		19.210 m	

7.7.4 Zusammenfassung

			Baukostenschätzung
von Dömitz bis zum Eldedreieck	61.270 m	100 %	
Trassenverlauf auf bestehenden Wegen	16.320 m	27 %	
Trassenverlauf auf Betriebswegen	44.950 m	73 %	6.071.000 €
vom Eldedreieck bis Plau	69.070 m	100 %	
Trassenverlauf auf bestehenden Wegen	26.480 m	38 %	
Trassenverlauf auf Betriebswegen	42.590 m	62 %	6.305.000 €
vom Eldedreieck bis Schwerin	19.210 m	100 %	
Trassenverlauf auf bestehenden Wegen	1.070 m	6 %	
Trassenverlauf auf Betriebswegen	18.140 m	94 %	2.804.000 €
gesamter Trassenverlauf	149.550 m	100 %	
Trassenverlauf auf bestehenden Wegen	43.870 m	29 %	
Trassenverlauf auf Betriebswegen	105.680 m	71 %	15.180.000 €

8 AUSBLICK

Im weiteren Verlauf wird das Konzept bei interessierten Ämtern und Gemeinden vorgestellt.

Interessierte Gemeinden könnten durch die Schaffung neuer Verbindungswege nicht nur die Bedingungen für den Radtourismus verbessern, sondern sie erreichen auch sichere und autofreie Verbindungswege für ihre Einwohner.

Die Gemeinden sollten diese Möglichkeit nutzen und zeitnah Anträge initiieren.

Die Umsetzung dieses Konzeptes kann nur durch die Initiative der Gemeinden und ihrer Entscheidungsträger vorangetrieben werden.

Aufgestellt: Schwerin, 06. März 2008
51.00235 - rae

gez. Raettig

Dipl.-Ing. (FH) Oliver Raettig
Planungsingenieur

MAPPENINHALT

Anlagen

1. Erläuterungsbericht
2. Trassenkonzept (Erläuterung der Trassenabschnitte)
3. Erlass zur Neuregelung des Verfahrens zur Förderung des Radwegebaus an Bundeswasserstraßen
4. Abstimmung mit Natur- und Umweltschutzbehörden (Besprechungsprotokoll)
5. Stellungnahmen zum ländlichen Wegebau
6. Stellungnahmen der Tourismusverbände

Pläne

01 – 07	Detailkarten	M 1 : 25.000
08	Übersichtskarte	M 1 : 100.000