



Neuausweisung / Neubau des Ostseeküsten-Radweges (OKR) zwischen Stralsund und Greifswald

Betrachtungsabschnitt: Gemeindegebiet Neuenkirchen

Information der Gemeindebewohner
Neuenkirchen, den 22.05.2014

Ostseeküsten – Radweg als Teil des internationalen Radwegenetzes



Teil der internationalen Baltic Sea Cycle Route (Route EV10)

Verlauf in M-V von Landesgrenze Travemünde nach Ahlbeck



Meistbefahrener deutscher Radfernweg 2013



Der Ostseeküstenradweg ist der **zweitstärkste** **frequentierte** Radfernweg in Deutschland mit ca. 30.000 Radfahrer pro Jahr.

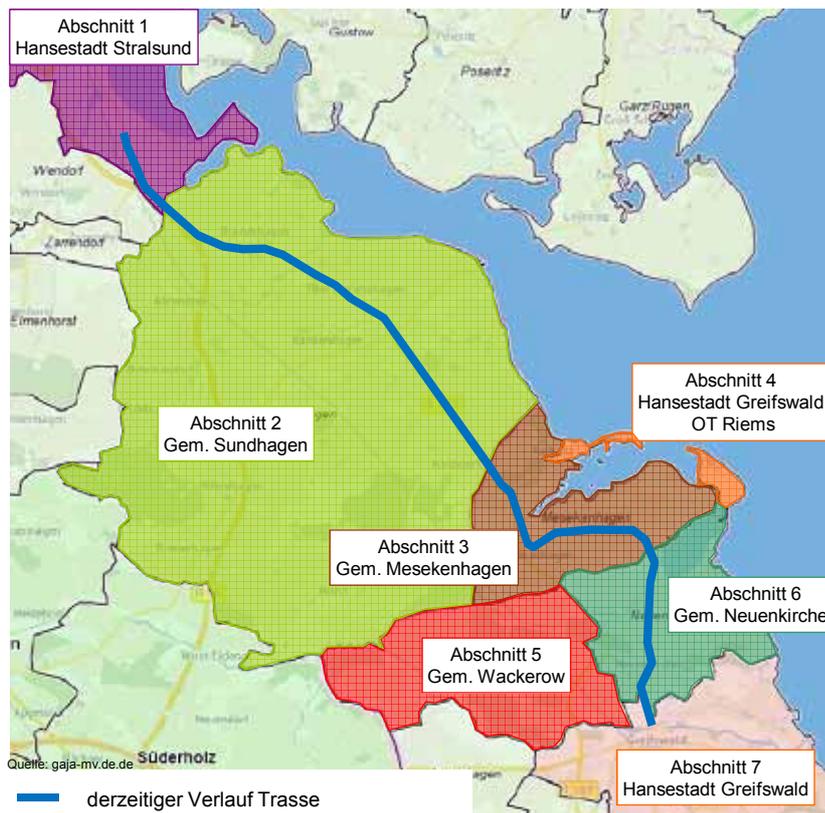
Die **durchschnittlichen Tagesausgaben pro Person (Fahrradtourismus)** betragen

ca. 50 € pro Tag.
 (Radurlauber: 53,34 €/Tag
 Radausflügler: 17,09 €/Tag)

Durchschnittliche Tagesausgaben pro Person



Derzeitiger Verlauf des Ostseeküsten – Radweges
 Grundsätzliche Abschnittsbildung



- ▶ Verlauf Stralsund - Mesekehagen entlang alten B96, ab Mesekehagen auf der VG 2 (ca. 35 km)
- ▶ zumeist Kopfsteinpflaster, abschnittsweise asphaltiert
- ▶ im LK VR Kopfsteinpflaster denkmalgeschützt und geschützte Allee, im LK VG nur Allee geschützt
- ▶ Fahrbahnzustand abschnittsweise schlecht
- ▶ Mitnutzung durch andere Verkehre – keine Verkehrssicherheit für Radfahrer
- ▶ Verlauf parallel zur B105, landschaftlich eher monoton
- ▶ als Radwanderweg derzeit wenig geeignet, eher unattraktiv → Beschwerden und Meidung (Nutzung anderer Verkehrsmittel)

Derzeitiger Zustand (alte B96) - Fotos



Derzeitiger Zustand (VG 2) - Fotos



Gründe für die Machbarkeitsstudie



- ▶ Der **Ostseeküsten-Radweg** ist einer der **bekanntesten und wichtigsten Radfernwege des Landes M-V und von Deutschland und Teil der internationalen Baltic Sea Cycle Route** (Route EV10) rund um die Ostsee.
- ▶ **Zwischen Stralsund und Greifswald** wird der Ostseeküsten-Radweg parallel zur B105 **auf der Alleestraße** der alten B96 geführt.
 - ▶ Das vorhandene **Kleinpflaster** bietet **seit Jahren** Anlass für **Kritik**.
- ▶ **zahlreiche Bemühungen** seitens der beteiligten Kommunen in den letzten Jahren **zum Ausbau** des OKR auf der **alten Alleestraße**
 - **scheiterte wegen fehlender Finanzierung**.
- ▶ Seitens der Gem. Sundhagen gibt es seit längerem die Ideen für einen längeren, aber touristisch attraktiveren Radweg abseits der Bundesstraße, entlang der Boddenküste.
- ▶ Die **Finanzierung des Radwegebaus** wurden **nun in Aussicht gestellt** (aus Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der regionalen Infrastruktur **über das Ministerium** für Wirtschaft, Bau und Tourismus Mecklenburg-Vorpommern)

Grundsätzliche Ziele der Neuausweisung des Ostseeküsten- Radweges



Der Radweg soll:

1. an die vorhandenen Streckenabschnitte des Ostseeküsten-Radweges anschließen,
2. touristisch attraktiv sein,
3. sicher für die Radfahrer sein,
3. die vorhandenen Schutzgüter so wenig wie möglich beeinträchtigen,
4. eigentumsrechtlich und technisch möglich sein,
5. minimale Folgekosten für alle Beteiligten (insbesondere die Kommunen) ergeben.

Planungsablauf

Notwendigkeit der Verbesserung der touristischen Qualität u. Quantität des OKR seit 1999

Entscheidung zur Machbarkeitsstudie (11/2012)

Vergabeverfahren (RPV) Machbarkeitsstudie (06/2013)

Bearbeitung Machbarkeitsstudie (06/2013 bis 10/2013)

Abstimmung mit Gemeindevertretern (06/2013 bis 09/2013)

Endfassung Machbarkeitsstudie (10/2013)

Beschluss der Verbandsversammlung des RPV (11/2013)

Vorstellung der Machbarkeitsstudie in der Stadt-Umland-Konferenz (12/2013)

Vorstellung beim Ministerium für Wirtschaft, Bau und Tourismus Mecklenburg-Vorpommern (WiMi)- Abstimmung zur grundsätzlichen Klärung der Förderansätze und Varianten (01/2014)

Positionierung der Gemeinden für Linienführung Variante 1 (01 - 03/2014)

Termin beim Landrat VR - Umweltproblematik Nordabschnitt (03/2014)

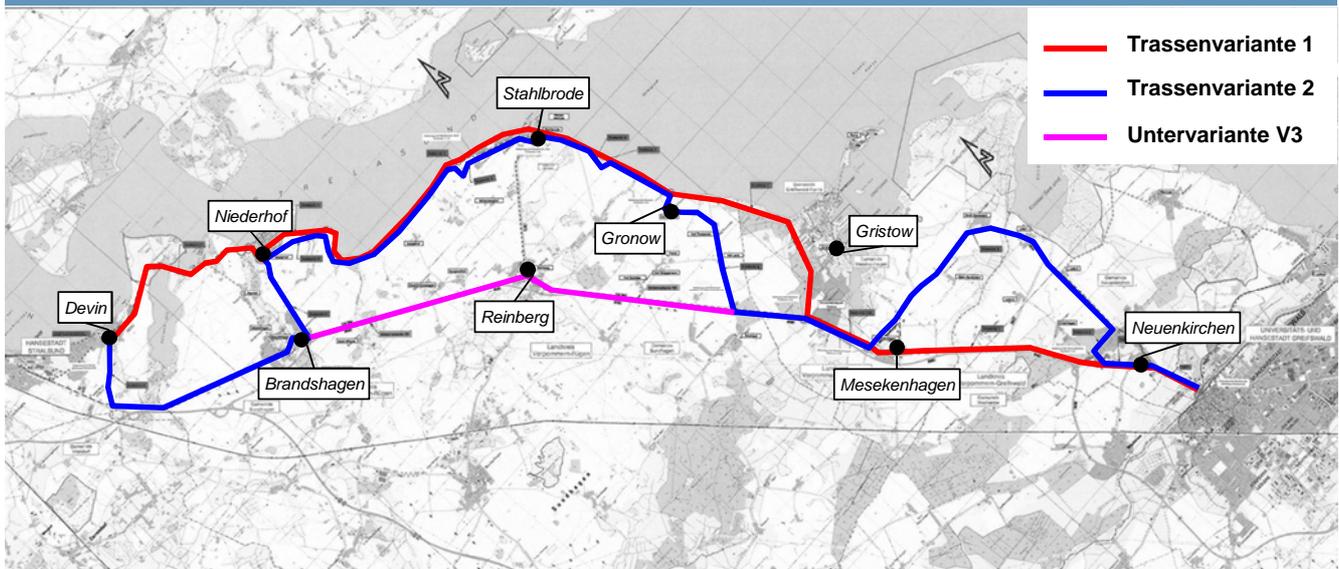
gemeinsame Begehung mit WiMi (20.03.2014)

Festlegung von Varianten innerhalb der bestätigten Trassen (02/2014 bis 05/2014) und Klärung der unterschiedlichen Antragsteller für die Förderung des OKR. Maßgebend ist hierbei der Baulastträger

- Anträge Baulastträger Gemeinden über die Amtsverwaltung (ein Antrag)
- Antrag Baulastträger Landkreise (LK VG und LK VG)
- Antrag Baulastträger Stralsund und Greifswald

Abstimmung in den Gemeindevertreterversammlungen über die Wahl der Vorzugsvariante innerhalb der bestätigten Trasse → **Neuenkirchen**

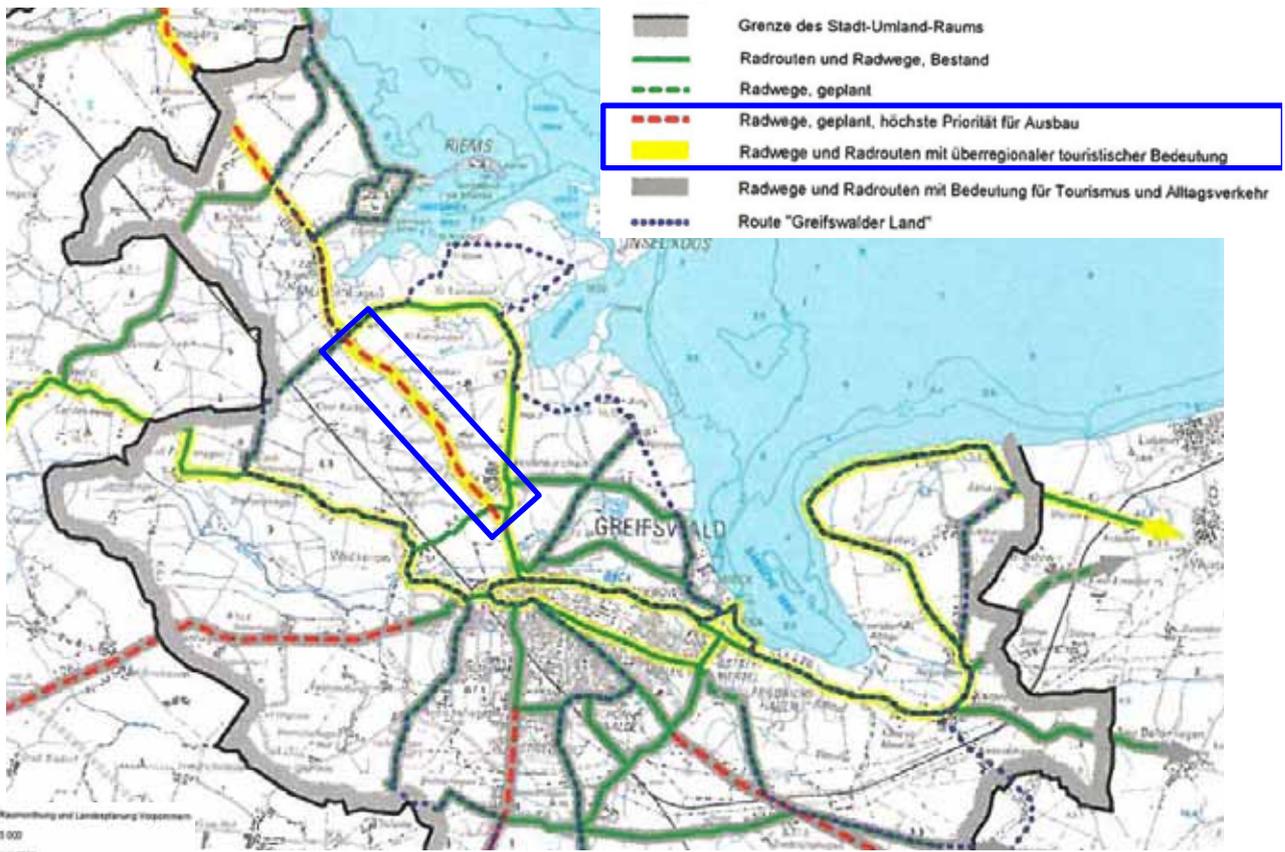
Übersicht der betrachteten Trassenvarianten (Machbarkeitsstudie)



Bestätigung durch den Regionalen Planungsverband Vorpommern

Kosten ca. 5,5 Mio. € (Gesamtrasse)

Stadt – Umland – Konzepte Greifswald (Stand 2010)



Festlegungen der Gemeinden für den weiteren Planungsverlauf



Hansestadt Stralsund: küstennaher Verlauf (Querung Halbinsel Devin wird geprüft)

Gem. Sundhagen: - Verlauf bis Niederhof : Querung Halbinsel Devin
- Weiterführend: grundsätzlich küstennaher Verlauf auf vorhandenem Wanderweg (Trassenvariante 1)

Gem. Mesekehagen: Verlauf gemäß Trassenvariante 1

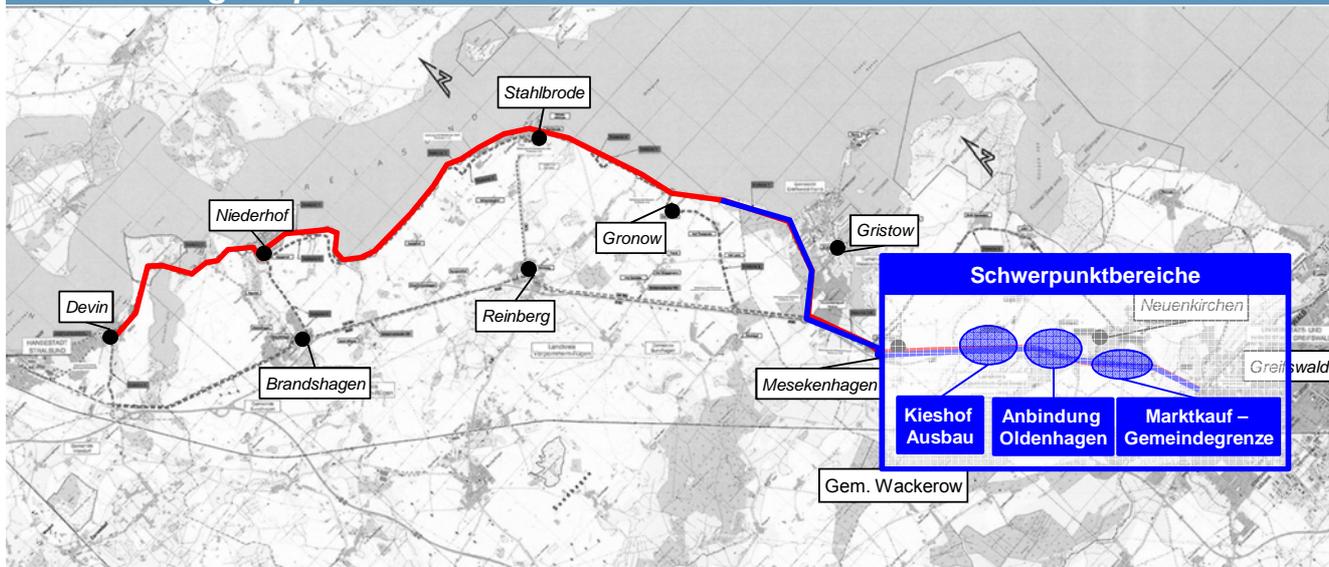
Gem. Neuenkirchen: Verlauf gemäß Trassenvariante 1

Gem. Wackerow: Verlauf gemäß Trassenvariante 1

Landkreis: Verlauf gemäß Trassenvariante 1

Universitäts- und Hansestadt Greifswald: Verlauf entlang der VG5 und weiterführend auf alter B96 (Trassenvariante 1), jedoch bis Riems und mit küstennahem Anschluss an Radwegtrasse OKR

Ortsbegehung mit Ministerium für Wirtschaft, Bau und Tourismus Mecklenburg-Vorpommern

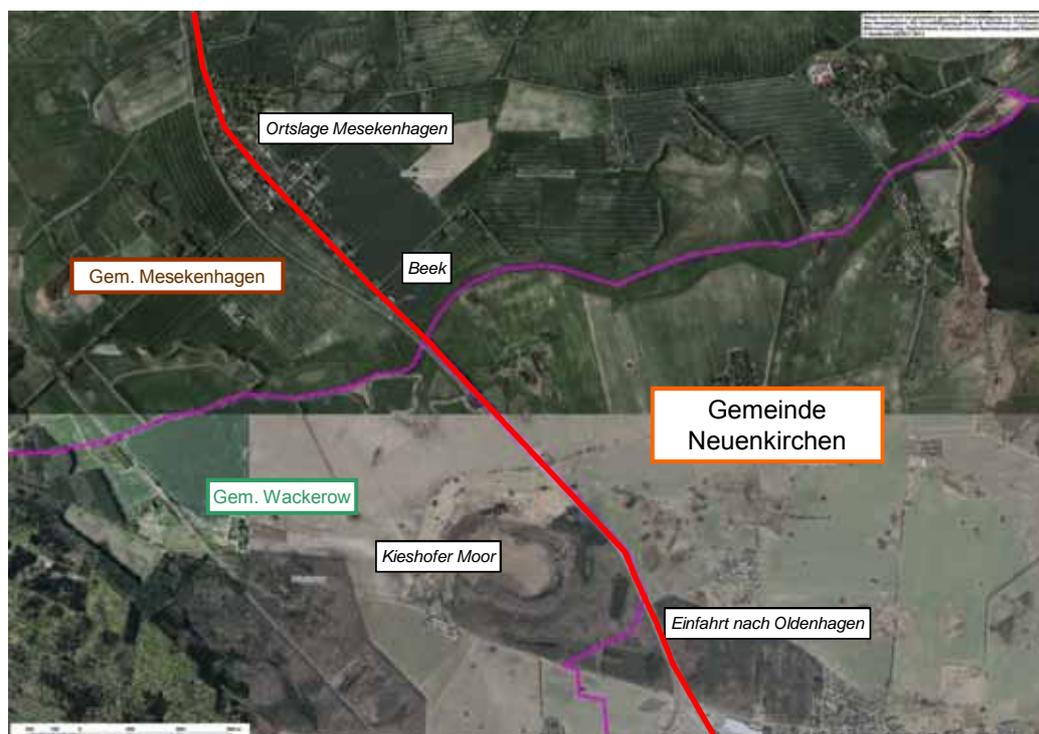


- ⇒ Ortsbegehung mit dem Ministerium im Abschnitt Landkreis Vorpommern-Greifswald
- ⇒ Prüfung der Trassenvarianten der Machbarkeitsstudie hinsichtlich der Zielstellung „touristische Entwicklung“ sowie der technischen Umsetzungsmöglichkeiten
- ⇒ Das Ministerium signalisierte grundsätzliche Möglichkeit der Finanzierung der Trassenvariante 1.



Weiter verfolgte Planungslösung:
Trassenvariante 1

Luftbild Trassenvariante 1: OKR - Nordabschnitt Gemeinde Neuenkirchen

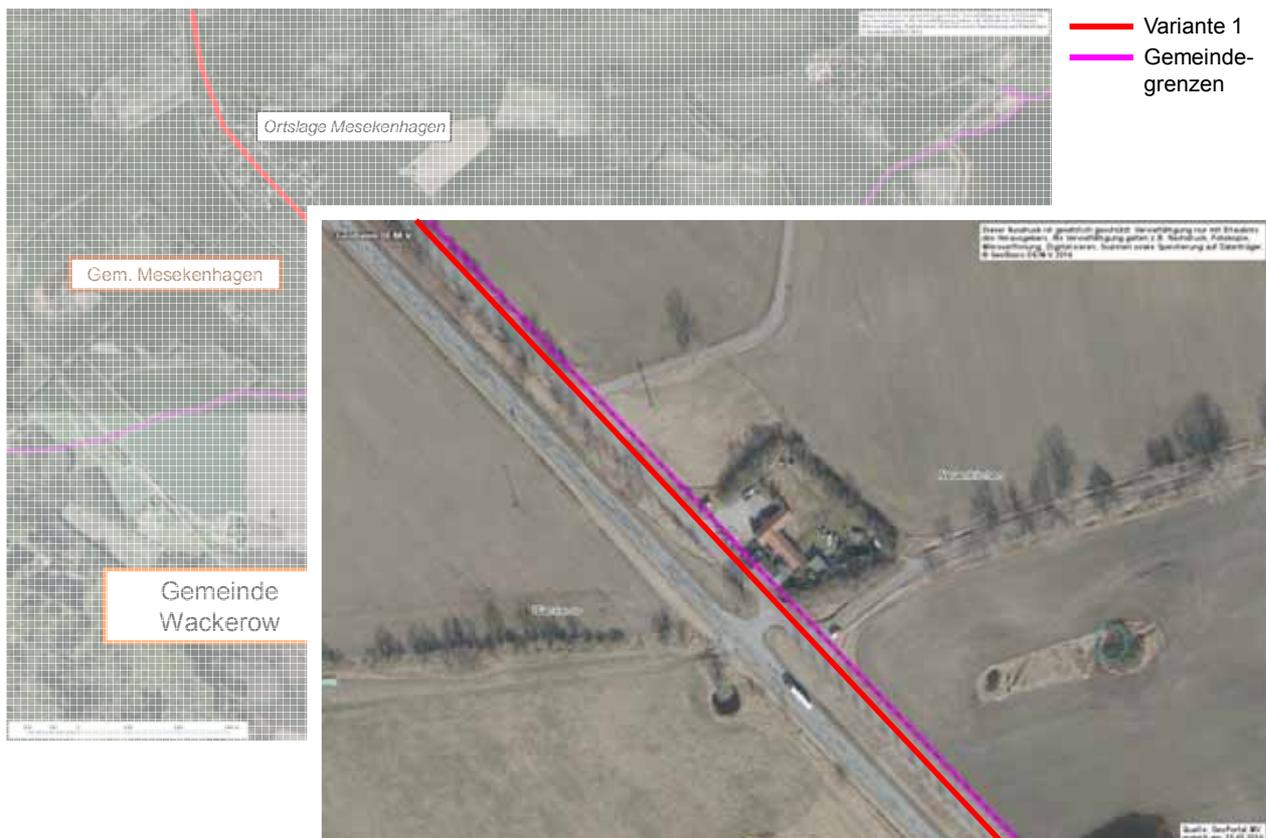


- Variante 1
- Gemeindegrenzen

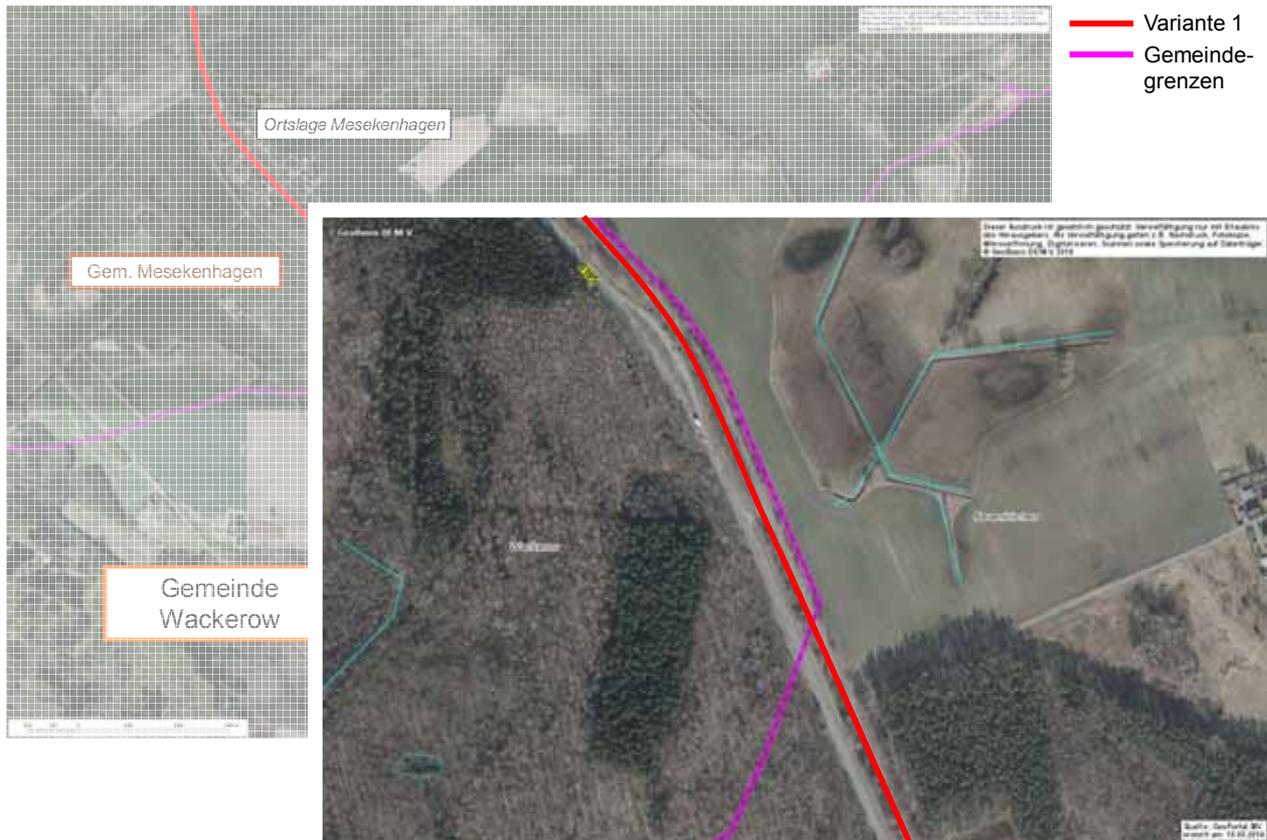
Luftbild Trassenvariante 1: Gemeindegrenze Neuenkirchen



Luftbild Trassenvariante 1: Gemeindegrenze Neuenkirchen



Luftbild Trassenvariante 1: Gemeindegrenze Neuenkirchen



Luftbild Trassenvariante 1: OKR Nordabschnitt Gemeinde Wackerow



- 1 Bereich Kieshof Ausbau: alte B96 auf Gemeindegebiet Wackerow, Kieshof Ausbau in Gem. Neuenkirchen
- 2 Bereich Zufahrt Oldenhagen: vom Marktkauf kommend Gem. Neuenkirchen, Auffahrt zur B105 Gem. Wackerow

Trasse im Gemeindegebiet Wackerow (Südteil) - Fotos



Kurz vor Einfahrt nach Oldenhagen



Kurz nach Einfahrt nach Oldenhagen



Bereich Gemeindegrenze Wackerow / Neuenkirchen



Richtung Einfahrt nach Leist 3

Trasse im Gemeindegebiet Wackerow (Nordteil)- Fotos



Einfahrt nach Leist 3 (VG 3)



Einfahrt nach Kieshof Ausbau



Richtung Mesekenhagen



Richtung Mesekenhagen

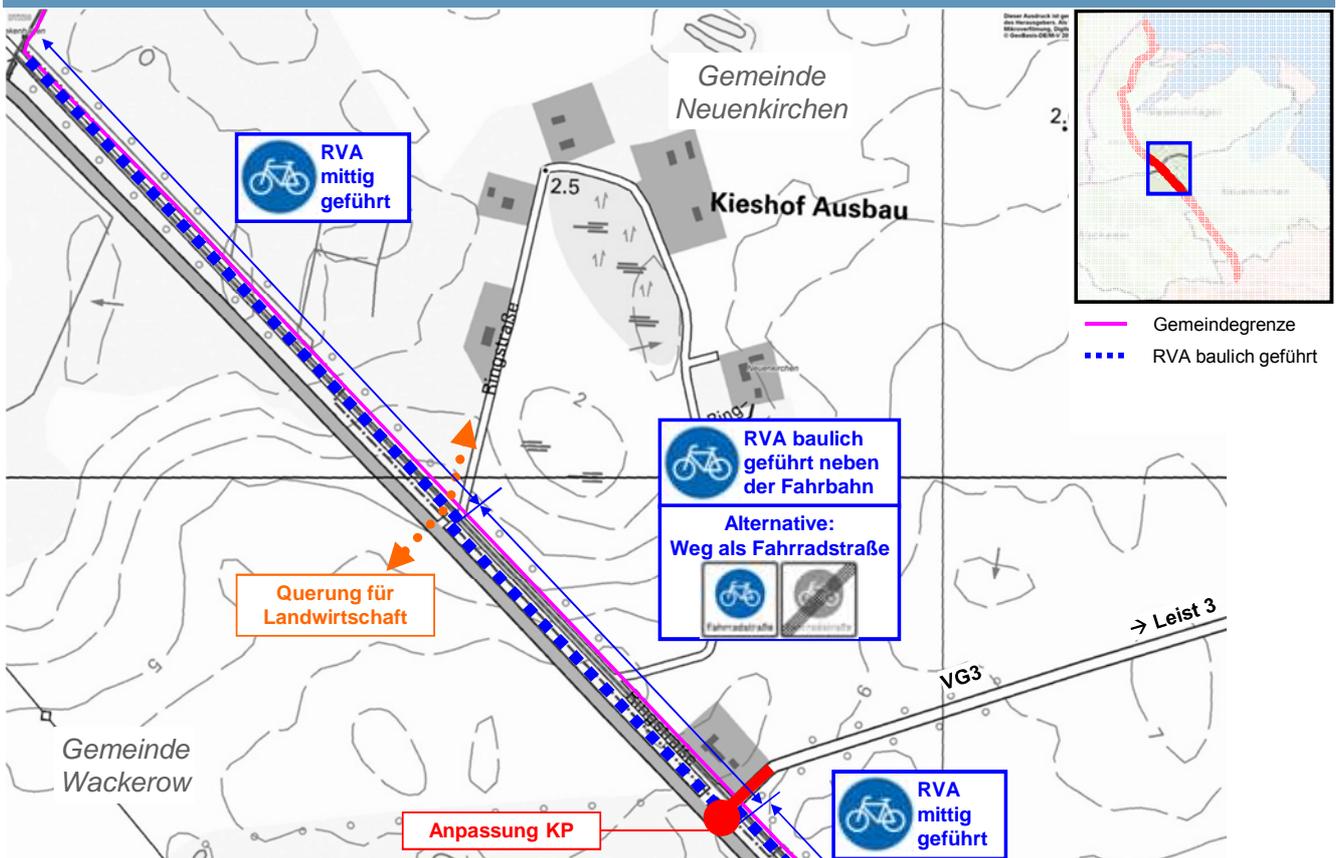
Empfehlung für Radverkehrsanlagen ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen)

Verbindungsfunktion Stufe überregional II

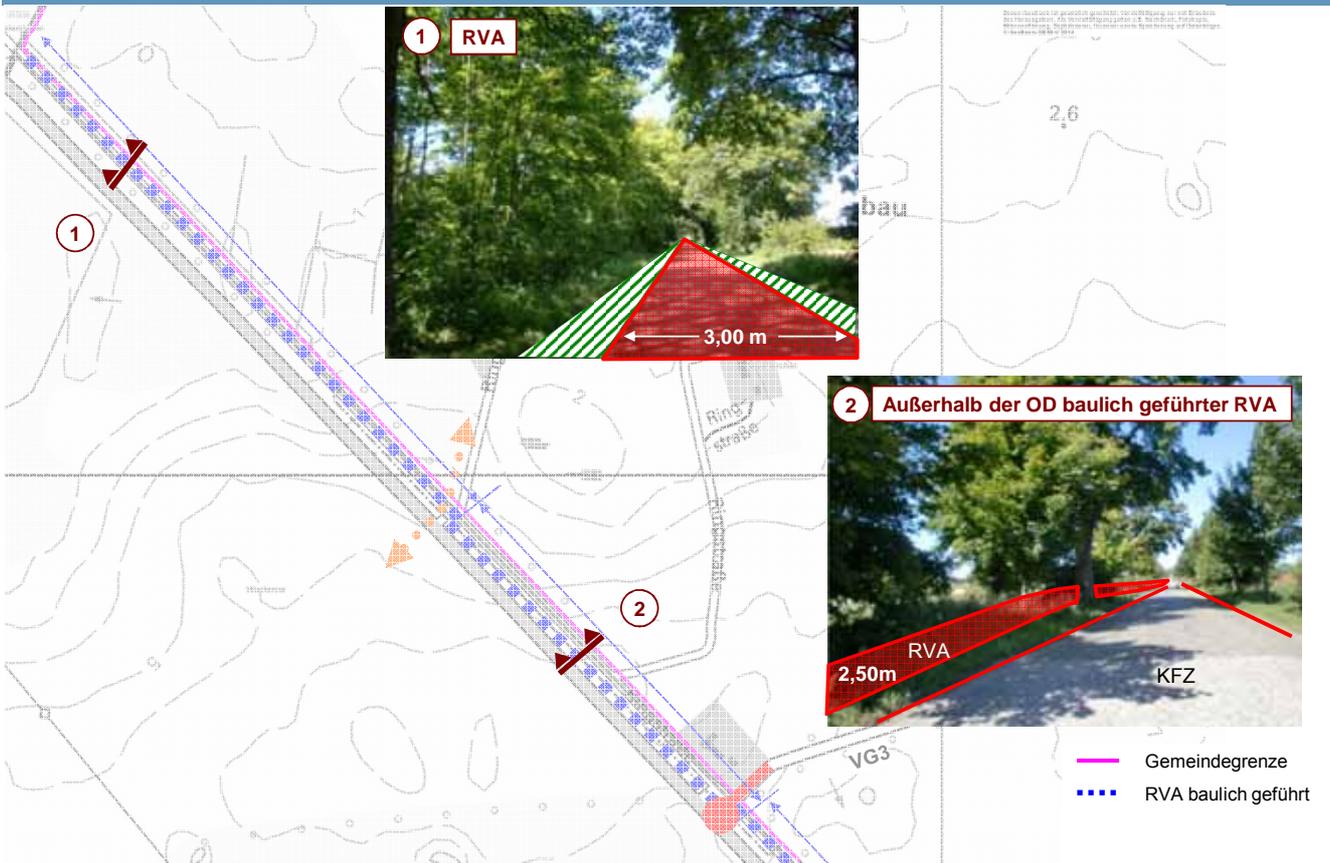
Innerhalb bebauter Gebiete		Außerhalb bebauter Gebiete	
Stufe	IR II	Stufe	AR II
Fahrgeschwindigkeit	15 - 25 km/h	Fahrgeschwindigkeit	20 - 30 km/h
Schutzstreifen	1,50 m (1,25 m)		
Fahrradstreifen	1,85 m		
Einseitiger Zweirichtungsverkehr	3,00 m (2,50 m)	Einseitiger Zweirichtungsverkehr	3,00 m (2,50 m) *
Gemeinsamer Geh- und Radweg	≥ 2,50 m	Gemeinsamer Geh- und Radweg	2,50 m *
Fahrradstraße	Zulässig bei ≤ 30 km/h mit oder ohne Gehweg klären	Fahrradstraße	Zulässig bei ≤ 30 km/h und gemeinsamer Kfz-Nutzung

* Angaben ohne Sicherheitsstreifen!

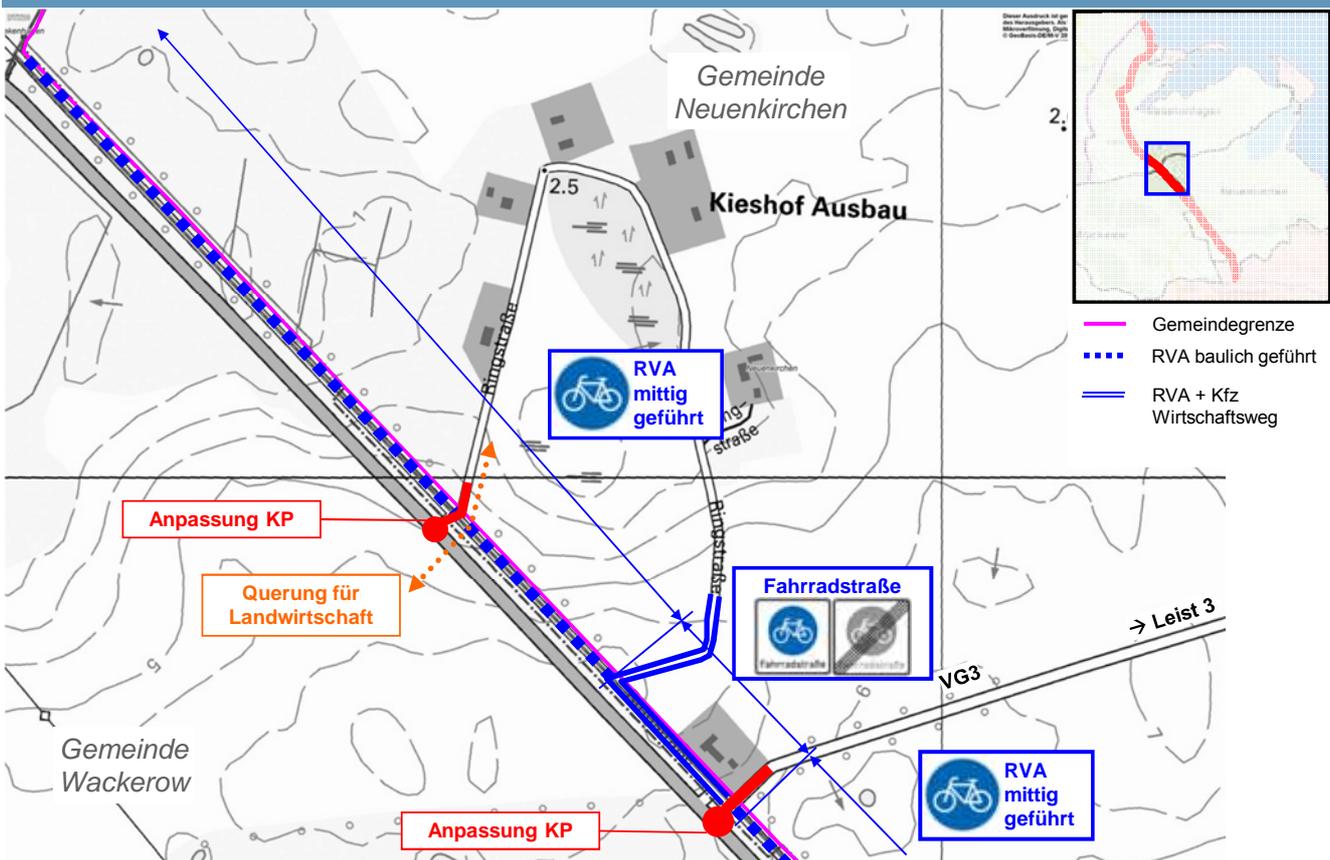
Abschnitt Kieshof Ausbau – Variante 1 (nördlich der VG 3)



Abschnitt Kieshof Ausbau – Variante 1 (nördlich der VG 3) – Schnitt



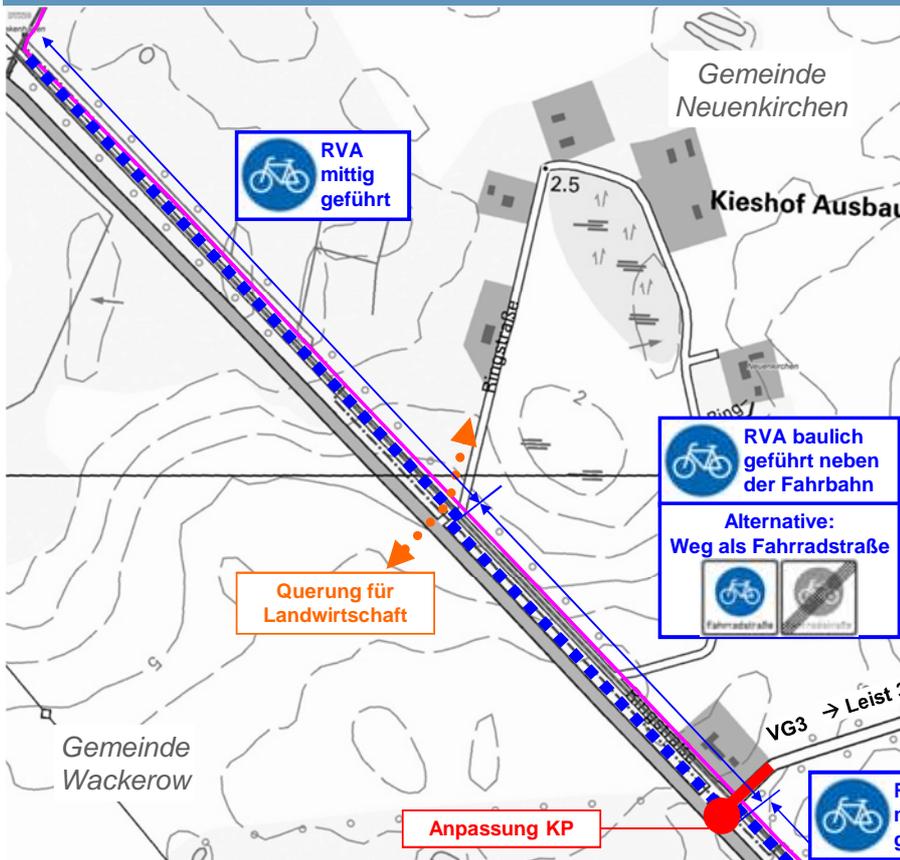
Abschnitt Kieshof Ausbau – Variante 2 (nördlich der VG 3)



Abschnitt Kieshof Ausbau – Variante 2 (nördlich der VG 3) – Schnitt

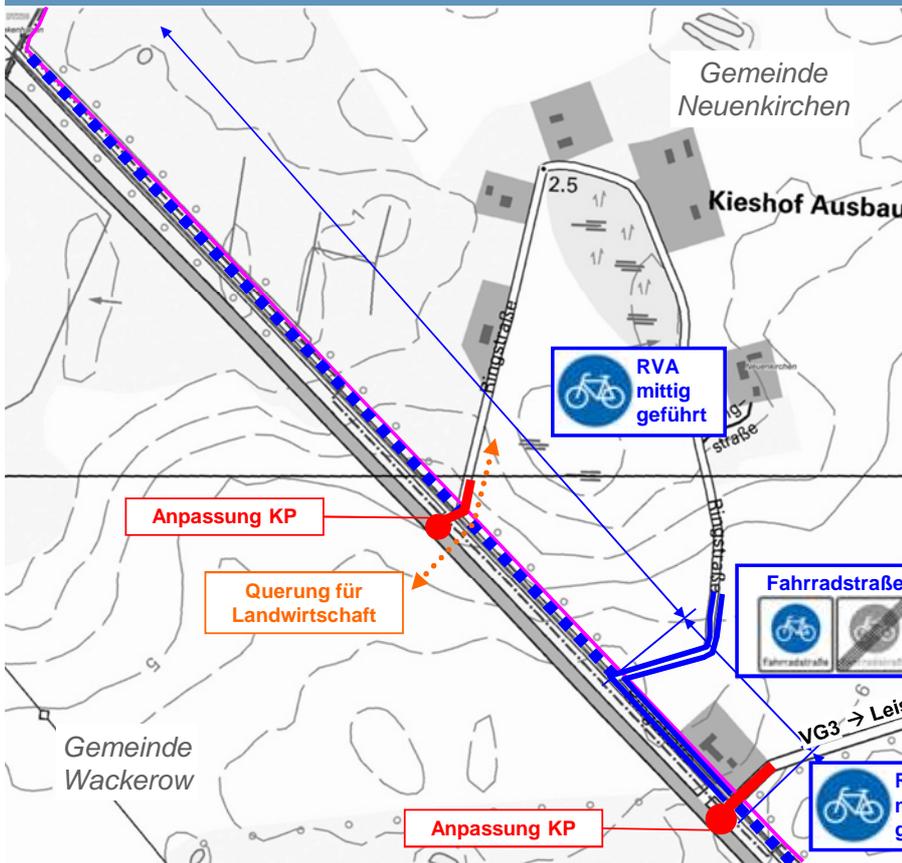


Vor- und Nachteile der Variante 1 (nördlich der VG 3)



- | Vorteile | |
|-----------|--|
| ⇒ | weiterhin zwei Zufahrten für Kieshof Ausbau |
| ⇒ | nur eine Knotenpunktanpassung |
| ⇒ | wenn separat geführter Radweg: mehr Sicherheit |
| ⇒ | wenn Fahrradstraße: geringer Kompensationsbedarf für Eingriffe in Natur |
| Nachteile | |
| ⇒ | wenn keine Fahrradstraße: Straßenzustand bleibt unverändert, nur neuer Radweg |
| ⇒ | wenn Fahrradstraße: geringere Verkehrssicherheit als bei separater Führung |
| ⇒ | wenn separat geführter Radweg: höherer Kompensationsbedarf für Eingriffe und Radfahrer direkt neben B105 |

Vor- und Nachteile der Variante 2 (nördlich der VG 3)



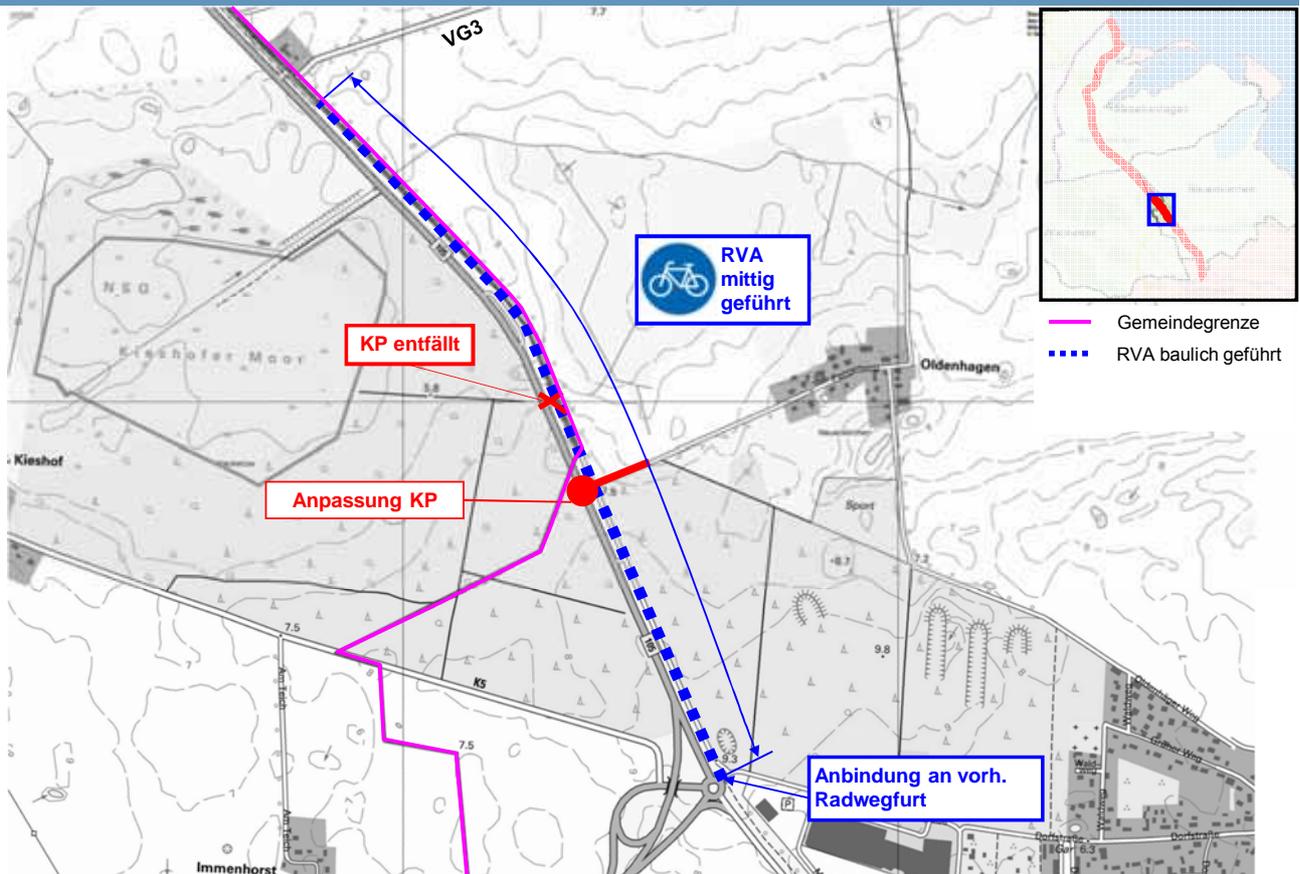
Vorteile

- ⇒ hohe Verkehrssicherheit für Radfahrer bis zur Einfahrt Kieshof Ausbau
- ⇒ alle Verkehrswege in einem neuen, hochwertigen neuen Zustand (fremdgefördert)
- ⇒ relativ geringer Kompensationsbedarf für Eingriffe in Natur

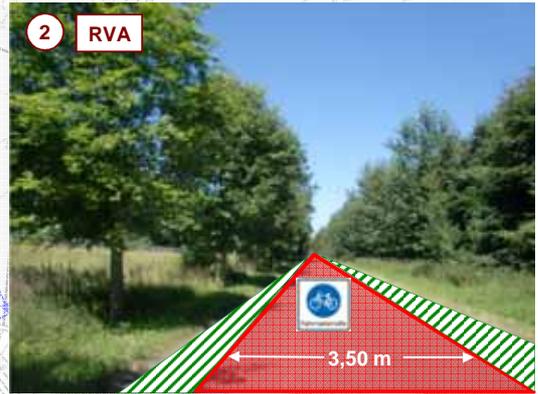
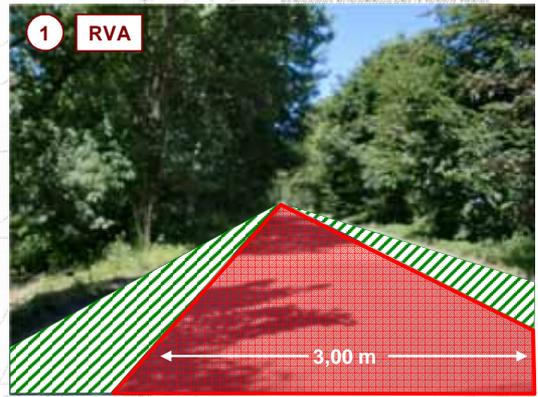
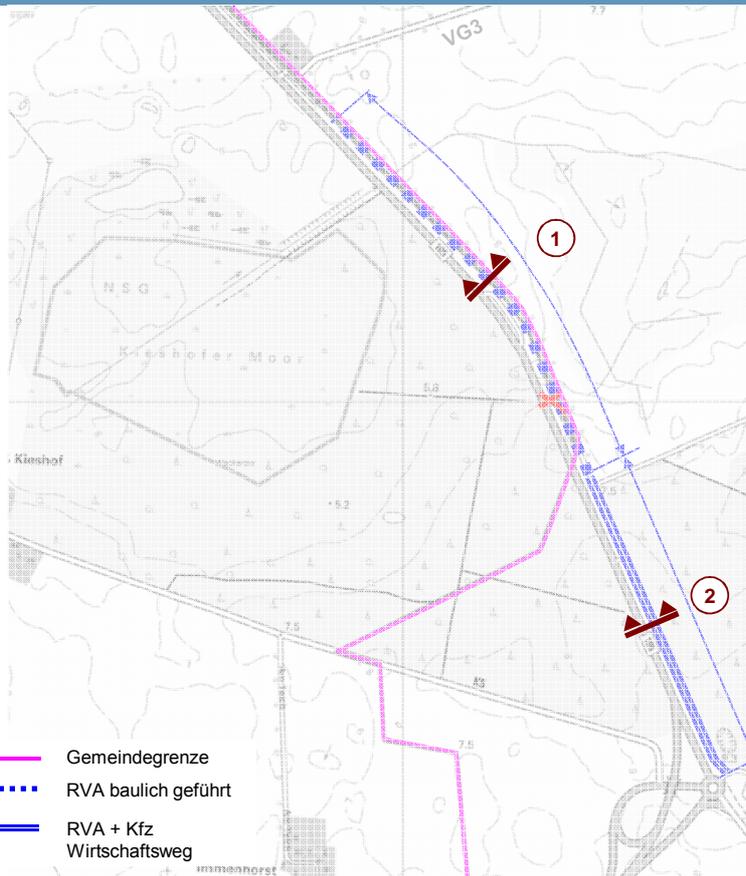
Nachteile

- ⇒ nur eine öffentliche Zufahrt nach Kieshof Ausbau
- ⇒ zweite Knotenpunktanpassung erforderlich

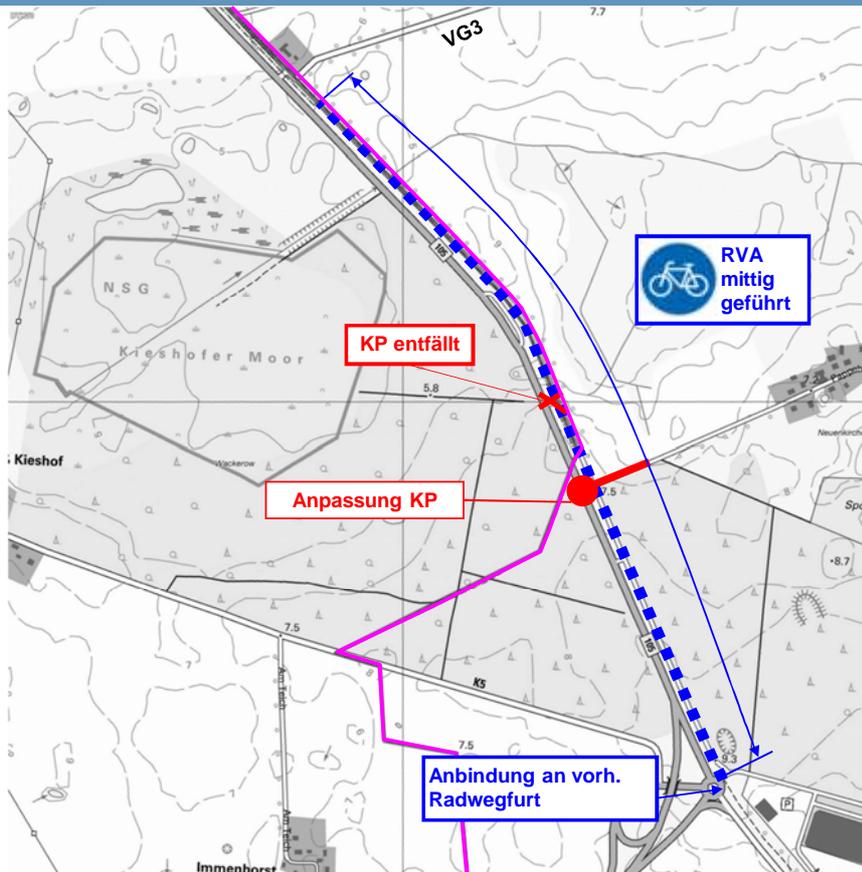
Abschnitt Oldenhagen – Variante 1 (südlich der VG 3)



Abschnitt Oldenhagen – Variante 2 (südlich der VG 3) - Schnitt



Abschnitt Oldenhagen – Variante 1 (südlich der VG 3)



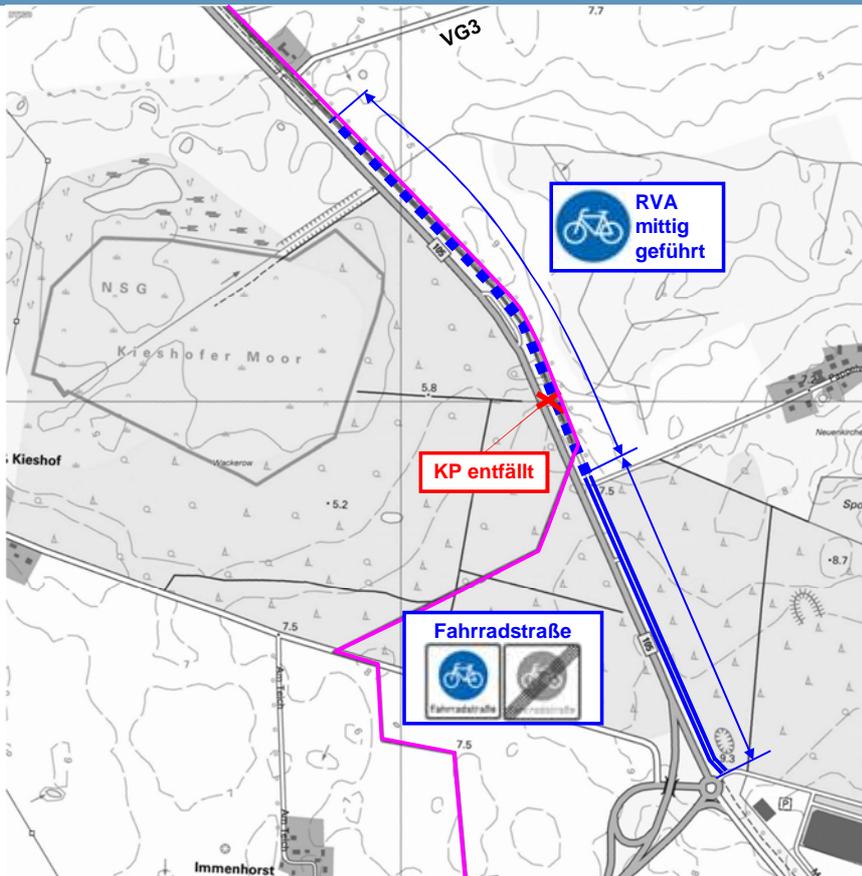
Vorteile

- ⇒ durch neuen KP direkte Anbindung Oldenhagen an B105
- ⇒ hohe Verkehrssicherheit für Radfahrer

Nachteile

- ⇒ Kompensationsbedarf für Eingriffe in Natur durch neuen Knotenpunkt
- ⇒ höhere Kosten

Abschnitt Oldenhagen – Variante 2 (südlich der VG 3)



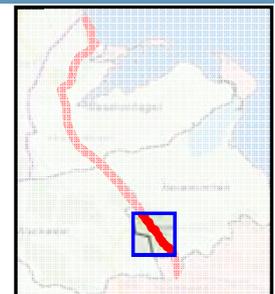
Vorteile

- ⇒ Zufahrt von Marktkauf bleibt wie bisher vorhanden (als Fahrradstraße)
- ⇒ kein neuer Knotenpunkt zur B105 erforderlich
- ⇒ geringer Kompensationsbedarf für Eingriffe in Natur
- ⇒ geringere Kosten

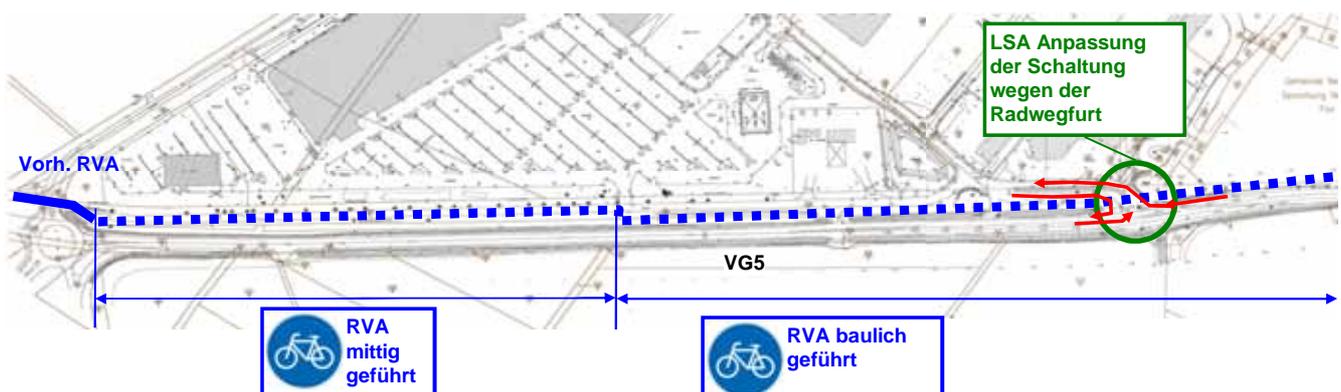
Nachteile

- ⇒ Fahrradstraße: geringere Verkehrssicherheit für Radfahrer

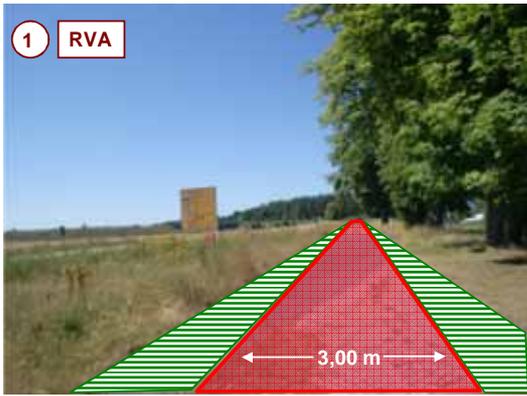
Gemeinde Neuenkirchen Südabschnitt: Abschnitt Marktkauf – Variante 1



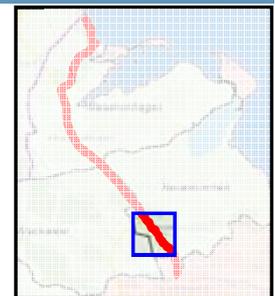
..... RVA baulich geführt



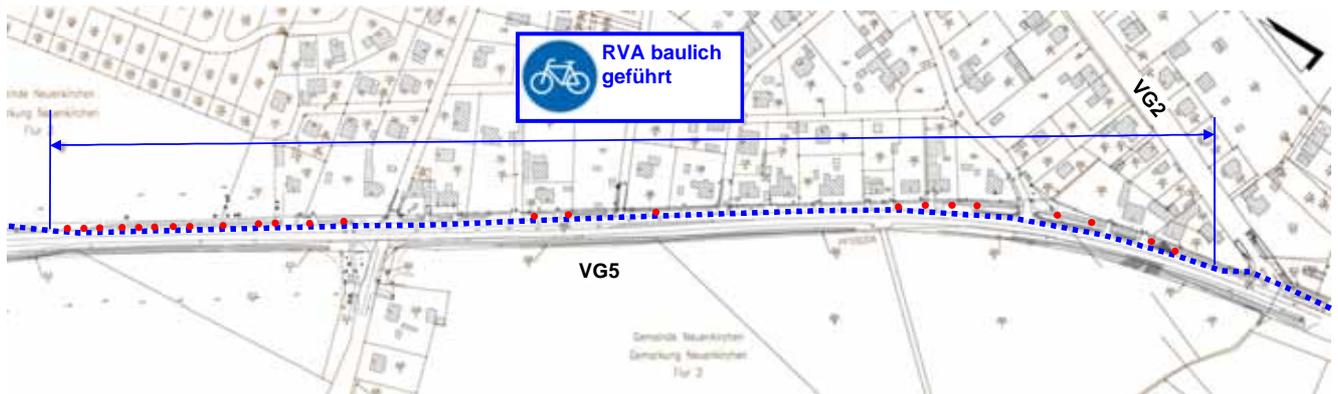
Abschnitt Marktkauf – Variante 1 – Schnitt



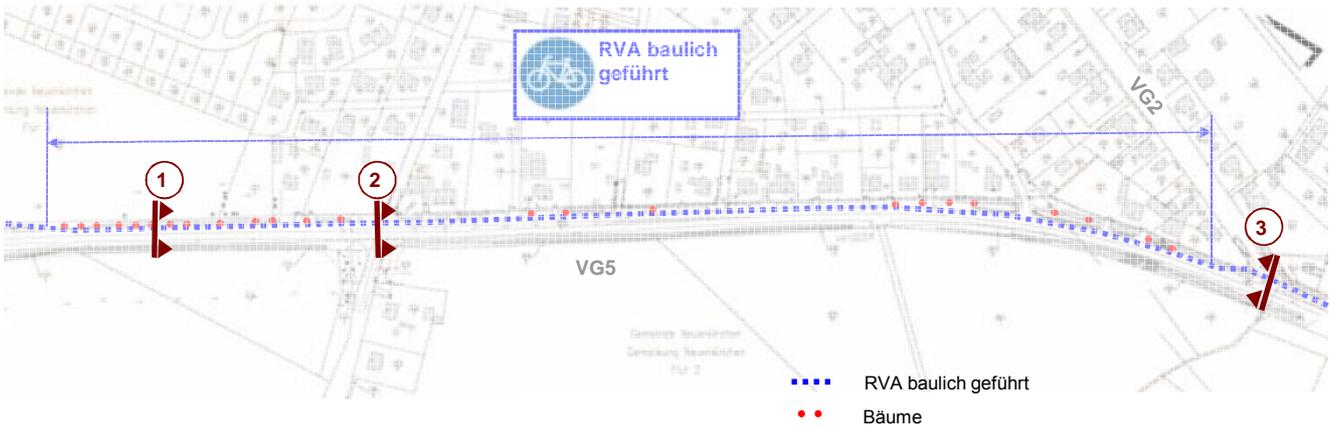
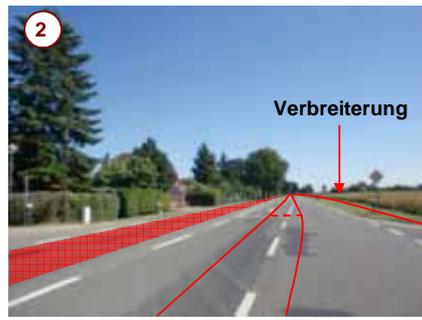
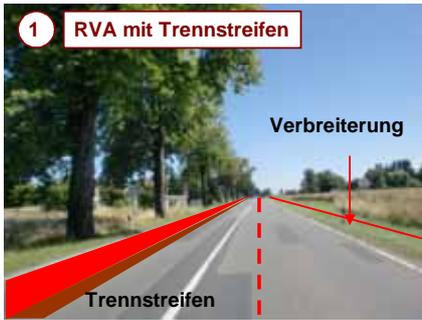
Abschnitt Marktkauf – Variante 1



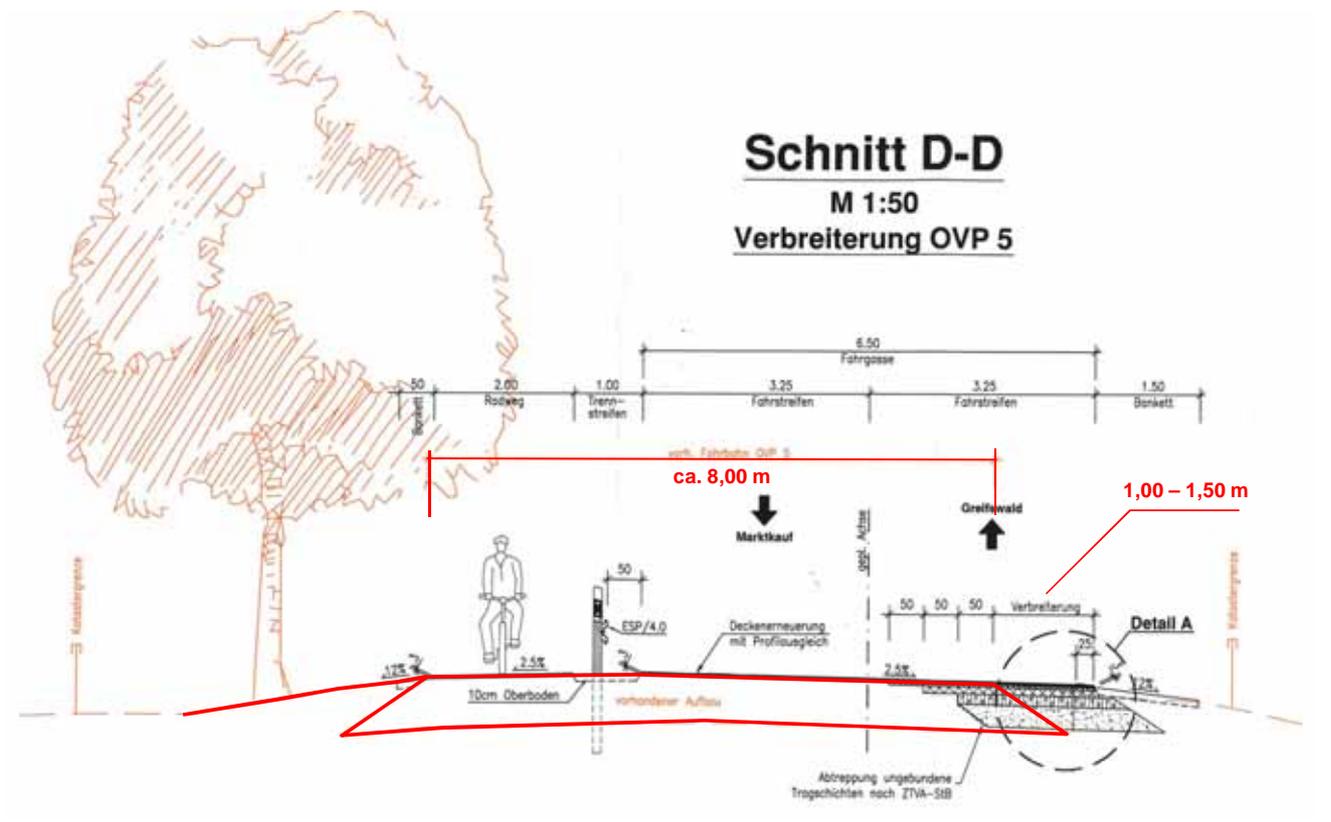
- RVA baulich geführt
- Bäume



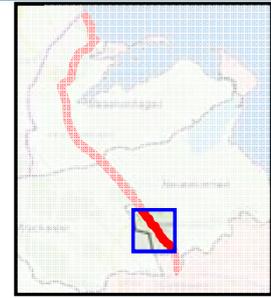
Abschnitt Marktkauf – Variante 1



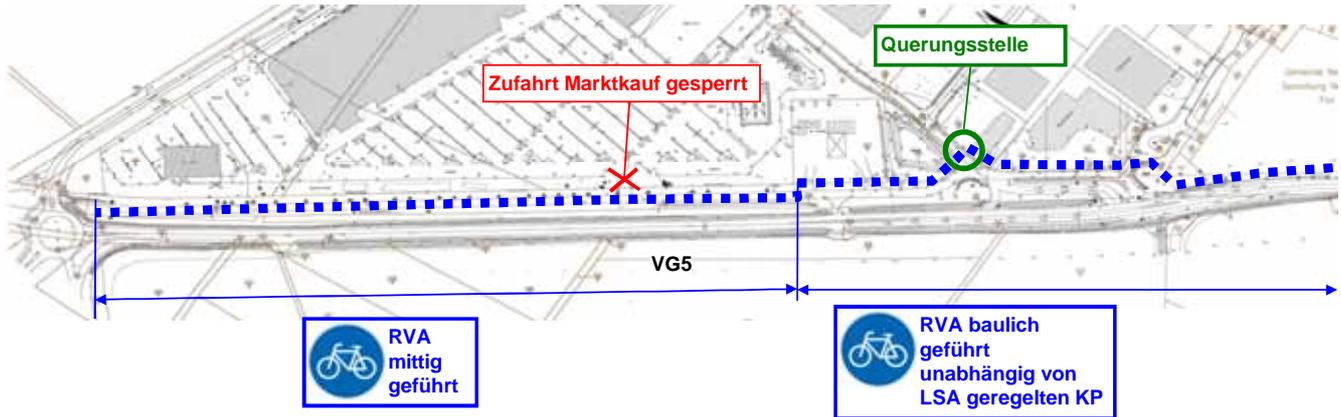
Abschnitt Marktkauf – Variante 1 – Schnitt



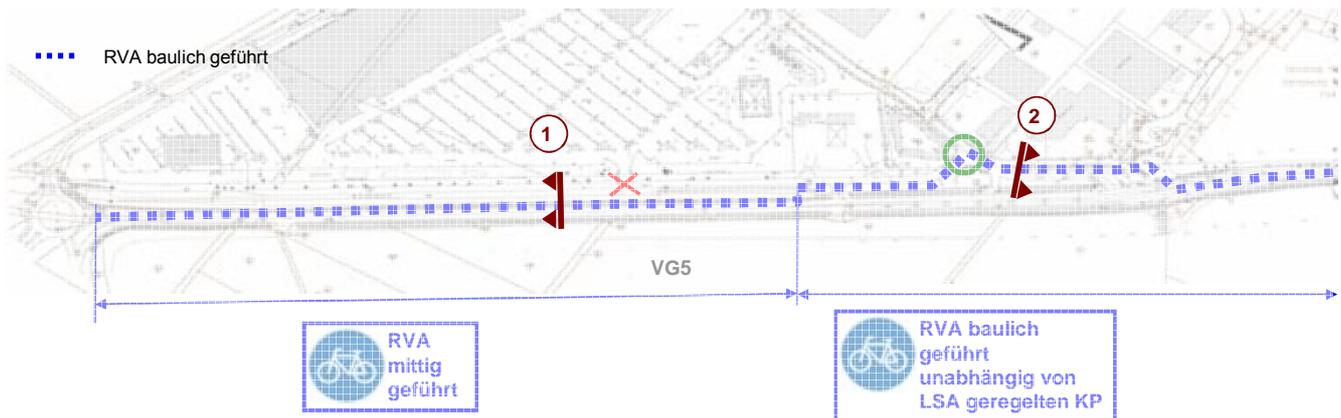
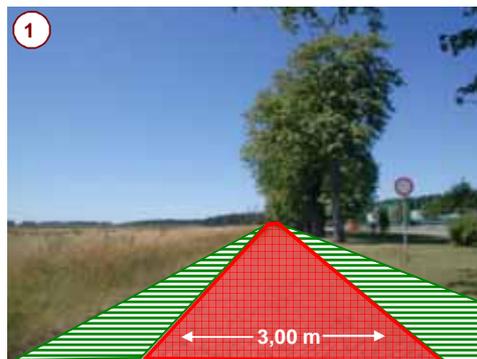
Abschnitt Marktkauf – Variante 2



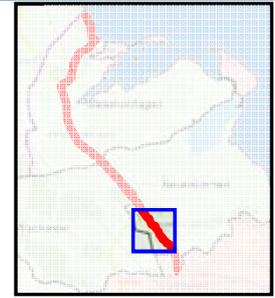
..... RVA baulich geführt



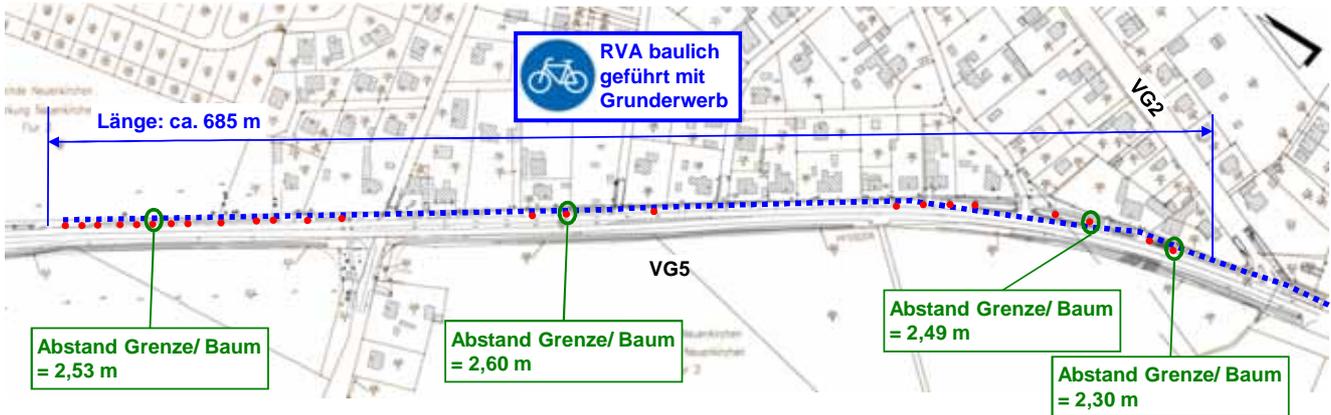
Abschnitt Marktkauf – Variante 2



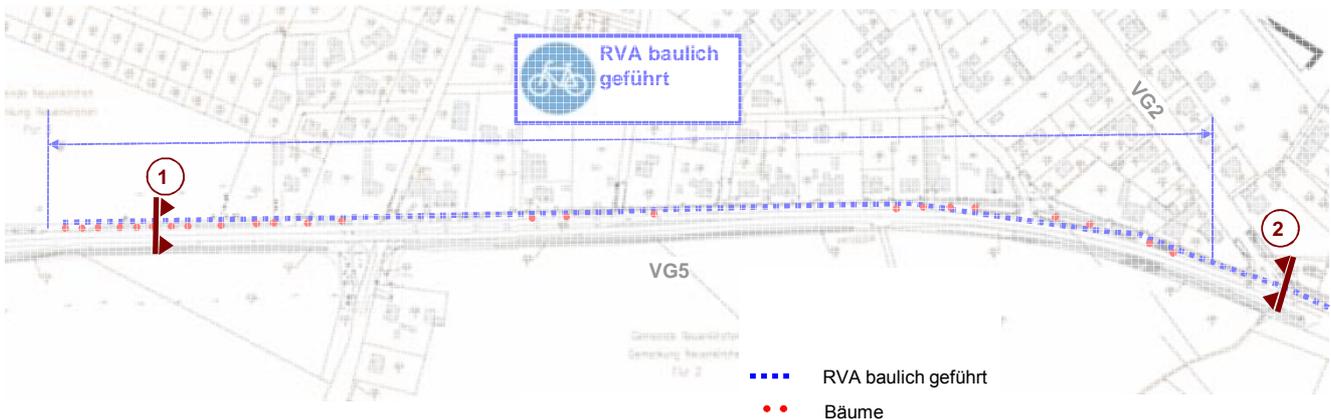
Abschnitt Marktkauf – Variante 2



- RVA baulich geführt
- Bäume



Abschnitt Marktkauf – Variante 2



- RVA baulich geführt
- Bäume

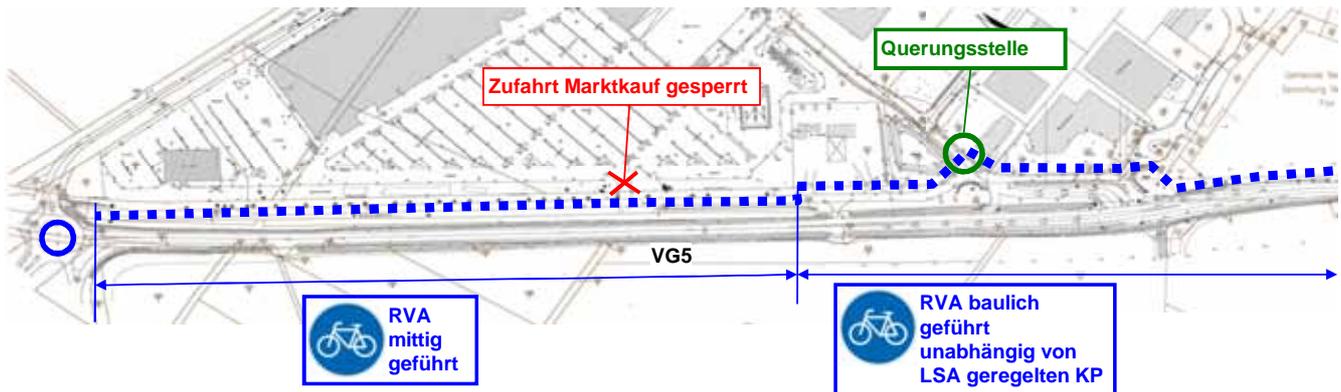
Abschnitt Marktkauf – Variante 2

Vorteile

- ⇒ keine Anpassung der vorhandenen Lichtsignalanlage notwendig

Nachteile

- ⇒ Zufahrt zu Marktkauf über alte B96 entfällt
- ⇒ Querungsstelle für Radfahrer direkt hinter Knotenpunkt
- ⇒ geringere Verkehrssicherheit für Radfahrer
- ⇒ ggf. Kompensationsbedarf für Eingriffe in Natur wenn Baumentfall



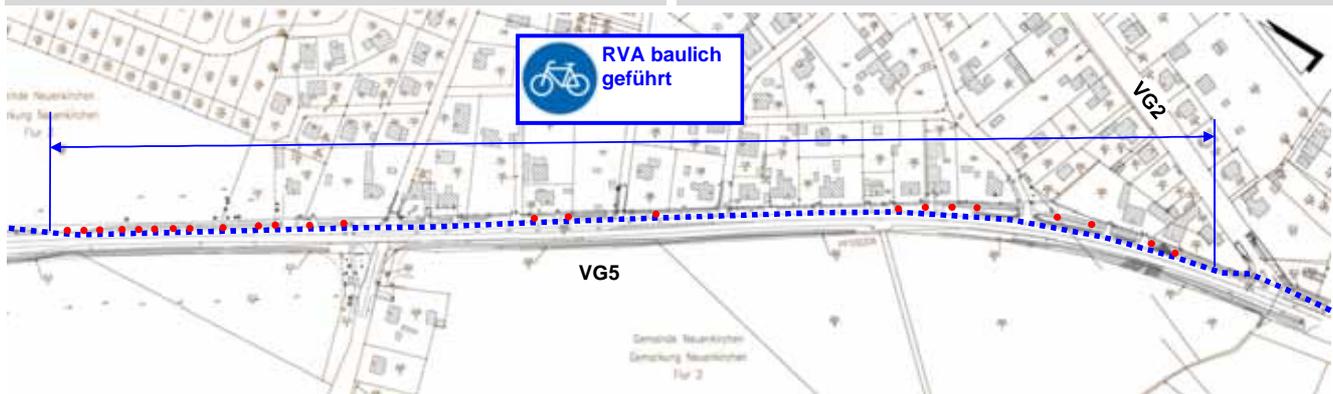
Abschnitt Marktkauf – Variante 1

Vorteile

- ⇒ nur geringer Grunderwerb erforderlich (ggf. Südseite)
- ⇒ genehmigungstechnisch einfacher (Naturschutz Bäume)
- ⇒ geringere Kosten für Gemeinde da LK VG Baulastträger der VG5

Nachteile

- ⇒ Radwegeführung direkt neben der Kreisstraße



Abschnitt Marktkauf – Variante 2



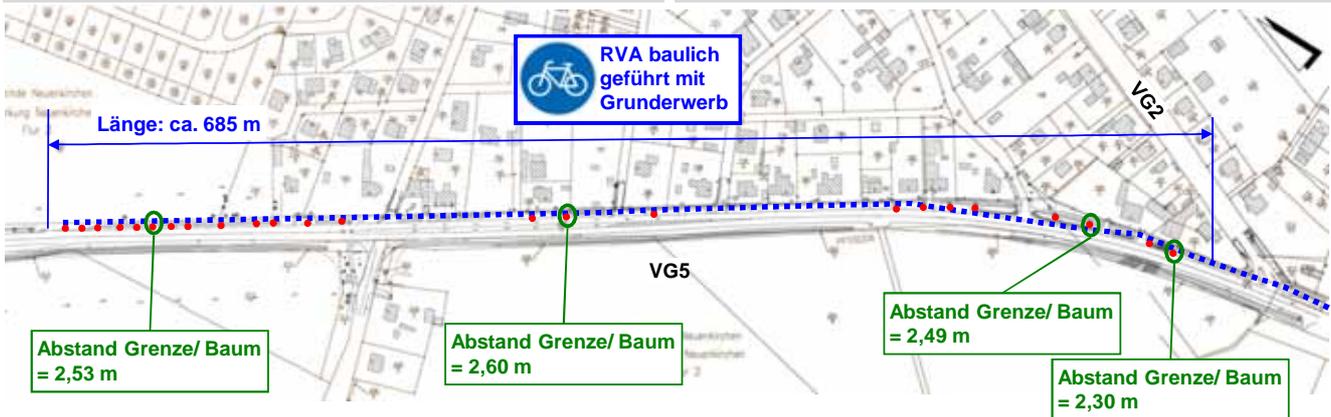
Vorteile

- ⇒ Radweg hinter den vorhandenen Bäumen ⇒ höhere Verkehrssicherheit für Radfahrer

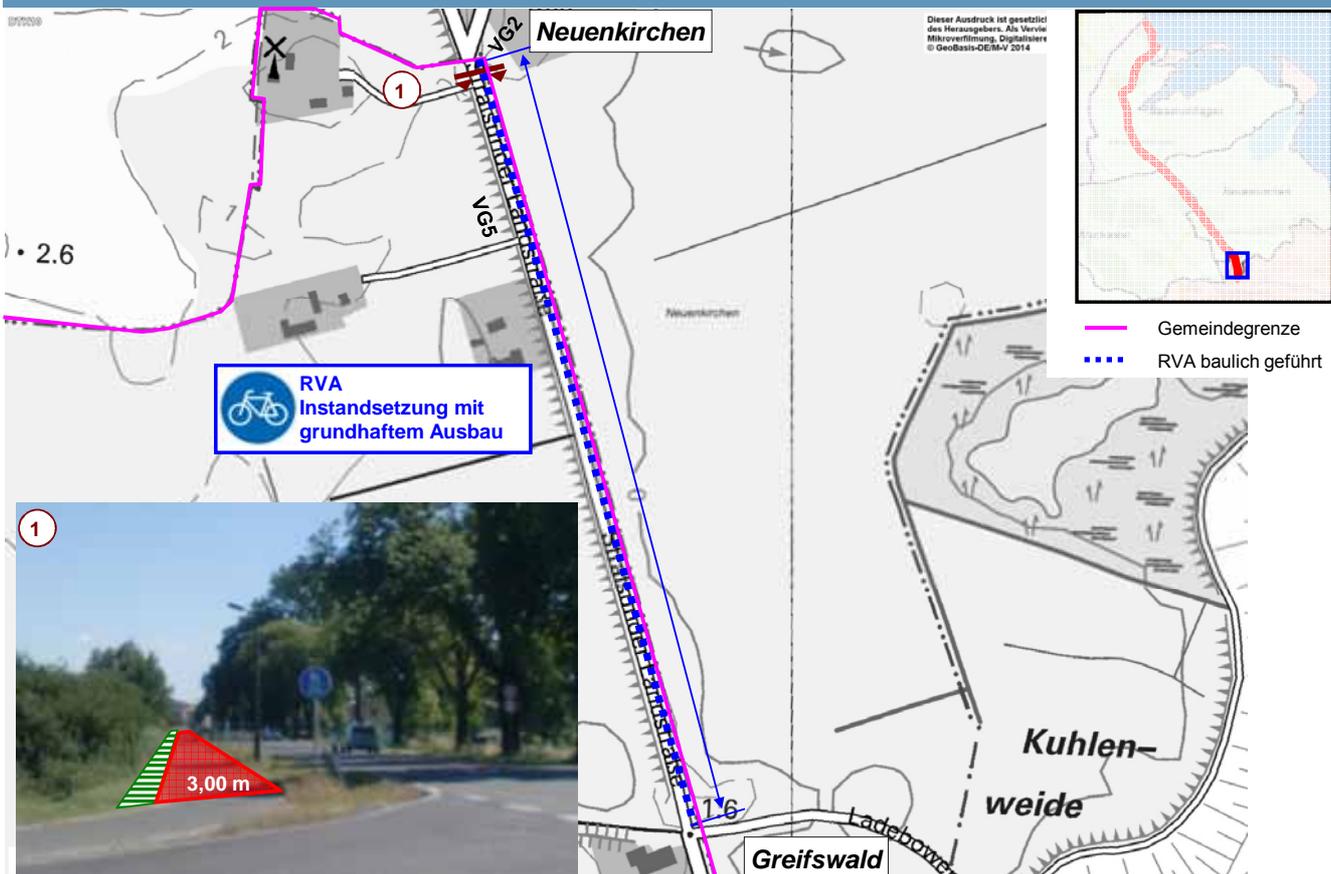


Nachteile

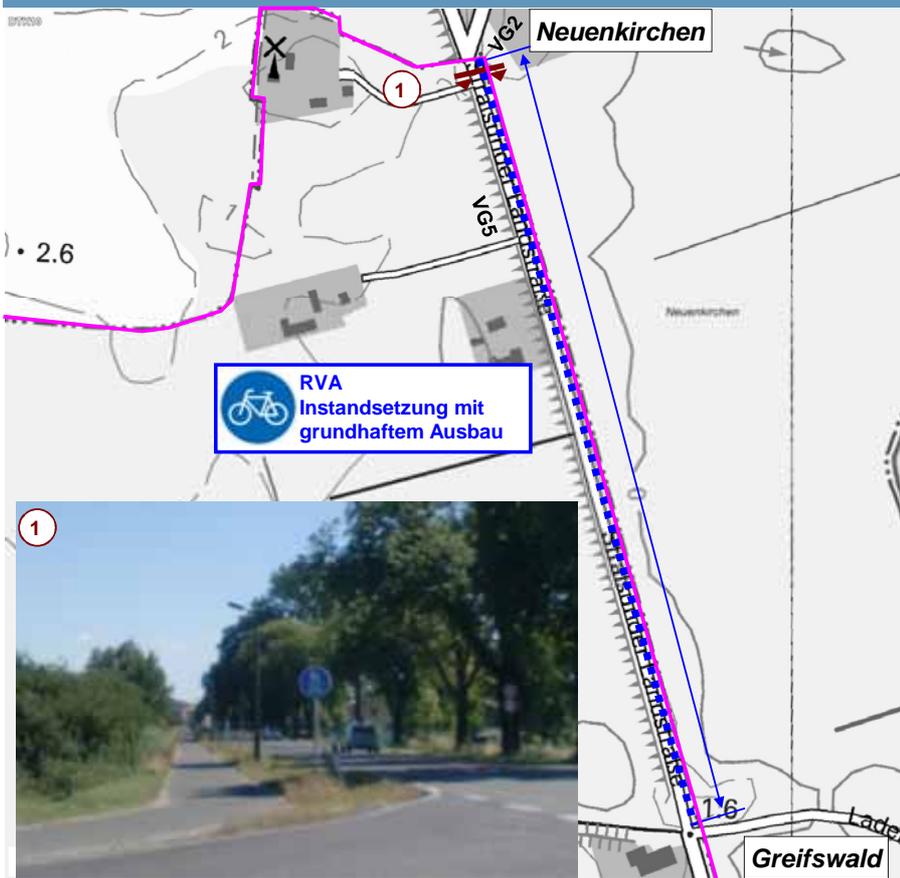
- ⇒ Grunderwerb erforderlich
- ⇒ Probleme mit vorhandenen Ausfahrten u. Entwässerung (Anpassungen erforderlich)
- ⇒ wenn Baumentfall genehmigungstechnisch schwer (Baumschutz)
- ⇒ erhöhte Eingriffe in Natur und somit erhöhter Kompensationsbedarf
- ⇒ Finanzierung durch Gemeinde Neuenkirchen



Abschnitt Neuenkirchen - Greifswald



Abschnitt Neuenkirchen - Greifswald



Vorteile

- ⇒ wieder guter Radweg zwischen Neuenkirchen und Greifswald
- ⇒ Auswirkungen des schlechten Baugrundes (Absackungen der RVA) durch Böschungsverbreiterung entgegengewirkt

Nachteile

- ⇒ ggf. durch Böschungsverbreiterung Beanspruchung von Gemeindeflächen Neuenkirchen
- ⇒ Kompensationsbedarf für Eingriffe in Natur durch Böschungsverbreiterung
- ⇒ Kosten



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!