

Konzeptgrundlage zur langfristigen
Qualitätssicherung für touristische Wege mit
regionaler Bedeutung
in der Planungsregion Vorpommern

- Ostseeküsten-Radweg -



Ostseeküsten-Radweg (OKR)

Tabelle 1

Kategorie:	Radweg		
Anknüpfung an/ Überlagerung mit:	Östlicher Backstein-Rundweg (OBR), Fischland-Darß-Zingst-Rundweg (FDZR), Rügen-Rundweg (RRW), Radweg Hamburg-Rügen (HRR), Mecklenburgische Seen-Radweg (MSR), Fernradweg Berlin – Usedom (BUR), Oder-Neiße-Radweg (ONR), Stettiner Haff-Rundweg (SHR), Usedom-Rundweg (URW), Ostseeküsten-Wanderweg (OKW), Pilgerweg der Heiligen Birgitta (HBW), Via Baltica (VBW), Moränenweg (MW E10), Naturparkweg (NPW)		
Streckenkilometer: (gesamt in M-V)	500,1km (697 km)		
Anteile:	gut	37,2 km	7,4 %
	gut befahrbar	295,6 km	59,1 %
	schlecht befahrbar	121,2 km	24,2 %
	unzumutbar	46,1 km	9,2 %
	nicht befahren	0 km	0 %
Anteil Straßen:	43,7 % (218,7 km) auf Straßen		

Der Ostseeküsten-Radweg wird wie kein anderer Fernradweg in Mecklenburg-Vorpommern durch Medien und Evaluationen begleitet. Er ist Teil des im Aufbau begriffenen Netzes an D-Routen, welches deutschlandweit Radverbindungen herstellen soll. Außerdem stellt der OKR ein Teilstück der EV 10 dar, einer europaweiten Route an Radwegen, die rund um die Ostsee leitet. Die EuroVelo-Routen sollen ein transeuropäisches Netz bilden, das die verschiedenen Länder verbindet. In die Route des OKR fließen mehrere Teilstücke anderer Routen ein und

er verbindet, wie der OBR die beiden Landkreise in der Planungsregion. Seine Bekanntheit ist mehr dem Verlauf am Wasser zu verdanken, als seinem Ausbaugrad. Gerade das Teilstück zwischen Stralsund und Greifswald ist stark ausbaufähig. Die Wegweisung ist nahezu überall gut. Eine Ausnahme bildet der Abschnitt zwischen Greifswald und Wolgast.

Die Streckenabschnitte

1. Rostock (ab Dierhagen) – Barth

Der Streckenabschnitt beginnt auf gut ausgeschilderten Wegen entlang der Ribnitzer See. Zwischen Dändorf und Dierhagen folgen unbefestigte Abschnitte mit signifikanten Einschränkungen durch Schäden in der Fahrbahn. Anschließend folgt die Routenführung auf dem Deich bis Wustrow. Obwohl die empfohlene Wegebreite von 2,5 m eingehalten wird, kann es gerade in der Sommersaison zu Engpässen kommen. Durch die geteilte Verkehrsführung zusammen mit den Fußgängern entstehen riskante Situationen für die Beteiligten. Auf der folgenden Strecke bis Born und weiter bis Wieck sind deutliche Einschränkungen aufgrund dauerhaft zu schmaler Wege dokumentiert (Wegbreiten von 1,5 m). Bis Prerow ist der Wegeverlauf gut und wird nur durch einen Abschnitt mit schadhafte Oberflächen beeinträchtigt. Zwischen Prerow und Zingst erfolgt der Wegeverlauf wieder auf dem Deich. Dort gelten die gleichen Einschränkungen wie bei Wustrow. Auch hier ist vor allem der Querungsverkehr zu den Strandaufgängen und Parkplätzen als saisonales Risiko zu bewerten. In unmittelbarer Nähe zum Siedlungsgebiet von Zingst weist der Radweg noch einen eher gut befahrbaren Zustand auf. Als problematisch werden die folgenden Abschnitte bis Bresewitz eingestuft. Dieser Abschnitt besitzt eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen dem Festland und der Halbinsel. Trotzdem verfügt die Route mit Ausbaubreiten zwischen 1,5 m und 2,0 m sowie einer mit Schäden dokumentierten Fahrbahn nicht die notwendige Qualität. Zwischen Bresewitz und Barth verläuft die Strecke weiter auf dem ehemaligen Bahndamm und ist aufgrund dokumentierter Schäden als mangelhaft zu betrachten. Des Weiteren wird mit der nahenden Wiedereröffnung der Darßbahn der Routenverlauf überdacht werden müssen. Die Halbinsel zwischen Barther Strom und Barther Bodden wird in diesem Verlauf ausgespart.

2. Barth – Greifswald

Von Barth ausgehend führt der weitere Verlauf mit 1,5 m deutlich zu schmalen Abschnitten über Glöwitz bis an die Küste des Barther Boddens. Dem Küstenverlauf wird weiter gefolgt, wobei auf Höhe des Zipker Hafens der Weg auf der schmalen Deichkrone geführt wird. Die folgenden Abschnitte weisen deutlich zu schmalen Wegen (Breiten variieren zwischen < 1,0 m bis 1,5 m) oder mit Schäden behaftete Straßen auf. Auf Höhe Altenpleen wird der Streckenverlauf bis Nisdorf wieder deutlich besser. Zwischen Nisdorf und Kinnbackenhagen besteht ein Abschnitt mit 2,5 km Länge, welcher durch seine 1,5 m deutlich zu schmalen Ausführung eingeschränkt ist. Weitere Einschränkungen auf dem Weg nach Parow liegen innerhalb der Ortschaften von Hohendorf (Vorpommern-Rügen) und Klausdorf aufgrund der schmalen straßenbegleitenden Wege vor. Der Abstecher auf die Halbinsel nach Barhöft ist in diesem Verlauf ausgespart. In der Ortslage Stralsund sind die Abschnitte entlang des Strelasunds großzügig ausgebaut. Allein die Dorfstraße in Devin bildet eine kurz unangenehme Unterbrechung. Von Stralsund aus kann die Route auf die Insel Rügen erweitert werden. Der dortige Streckenverlauf deckt sich nahezu identisch mit dem Rügen-Rundweg (RRW) und wird an dieser Stelle nicht weiter behandelt. Die letzten Abschnitte bis kurz vor Neuenkirchen bei Greifswald führen entlang der alten B 96 und sind stark eingeschränkt als Radwanderoute zu beschreiben. Die Planungen für eine Umgestaltung eines großen Teiles dieser Abschnitte sind jedoch bereits fertiggestellt und werden zeitnah realisiert werden. Die Grundzüge des Verlaufes sind in dieser Arbeit berücksichtigt worden.

3. Greifswald - Ahlbeck

Aus Greifswald heraus wird die Route straßenbegleitend entlang der L 26 geleitet und biegt bei Kemnitz auf kleine Nebenstraßen ab. Hinter Ludwigsburg verlaufen die Abschnitte durch das Naturschutzgebiet Lanken und wieder direkt an der Küste bis Loissin Bungalowsiedlung. Der Verlauf durch den Wald und bis zur Siedlung ist mit 1,0 m bzw. 1,5 m deutlich zu schmal und soll in nächster Zukunft entsprechend ausgebaut werden. Bis Lubmin erfolgt die sich anschließende Streckenführung auf Straßen. Auf Höhe des Industriestandortes Lubminer Heide sind wieder stärkere

M:\Projekte\RPV\218060_Texte\Auswertung\OKR\OKR_Auswertung_KonTour
Wege VP.docx

Einschränkungen vorhanden, die zu ein die Wegbreite und zum anderen die schadhafte Oberfläche beinhalten. Auch zwei weitere straßenbegleitende Abschnitte vor Kröslin sind durch Schäden hervorgehoben. In Wolgast sind ebenfalls zwei Streckenabschnitte deutlich eingeschränkt nutzbar. Einerseits ist die Zuwegung zum Tierpark durch den Wald nicht ausgebaut und sehr schmal. Andererseits besteht ein Abschnitt durch Wolgast-Tannenkamp, welcher wieder an das Ufer führt, jedoch durch Poller, Wegsperrern und eine beeinträchtigte Oberfläche gekennzeichnet ist. Von Wolgast aus führt die Route über die Brücke weiter nach Mölschow sind zwei Varianten vorhanden. Die Radwanderer können wählen zwischen dem kürzeren und direkten Abschnitt oder dem straßenbegleitenden Abschnitt über Bannemin Ausbau. Der direkte Weg ist landschaftlich reizvoller, jedoch durch die beschädigte und unbefestigte Fahrbahn stark eingeschränkt. Der längere Abschnitt hingegen verläuft über die gesamte Strecke straßenbegleitend und in guter Befahrbarkeit. Im Gegensatz zum BUR zweigt der OKR nicht Richtung Peenemünde ab, sondern folgt der Ausweisung in Richtung Zinnowitz. Die Wegeabschnitte zwischen Trassenheide und Zinnowitz verlaufen durch den Wald. Durch Wegesperren und beschädigte, unbefestigte Abschnitte ist die Route an dieser Stelle kaum als Radweg zu nutzen. Auf dem weiteren Abschnitt besteht zum großen Teil eine Überschneidung mit dem BUR, dem MSR und dem Usedom-Rundweg (URW). Weitere unbefestigte Abschnitte mit Einschränkungen betreffen die Wege durch Wälder zwischen Zempin, Zinnowitz und Trassenheide. Auch der folgende Abschnitt entlang der Ortslage Koserow fällt durch Poller, Wegesperren und Unebenheiten auf. Kurz vor und kurz nach Passieren des Kölpinsees ist die Route versperrt. Der sich anschließende unbefestigte Abschnitt durch den Wald ist durch seine Unebenheit und das Relief gekennzeichnet. Anschließend erfolgt der weitere Verlauf parallel zur Küste, wobei das häufig dokumentierte Relief für Abwechslung sorgt. Bis zur Grenze bei Ahlbeck verläuft die Route innerhalb der Ortschaften häufig auf der Promenade. Dabei kommt es zur Überschneidung mit dem Fußgängerverkehr und Gedränge, bzw. erhöhtem Risiko von Unfällen. Mit Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes in Heringsdorf soll auch die Wegführung für den Radtourismus umgeleitet werden. In ersten Konzepten ist ein von Bansin abzweigender, zum Strand paralleler Routenverlauf in Form eines Radschnellweges angedacht. Die Anbindung an die von Süden heranführenden Abschnitte würde noch vor Erreichen der Siedlung Ahlbeck erfolgen und aus Richtung Westen südlich des Heringsdorfer Bahnhofs verlaufen. Über

Abzweigungen können verschiedene Bereiche der Ortschaften angesteuert werden und bis zum vorläufigen Abschluss des Schnellweges zur Grenze umgeleitet werden.

Anlage I

Übersichtskarte zu Streckenverlauf

Übersichtskarte zu Wegweisung

Übersichtskarte zu Gefahrenstellen

Übersichtskarte zu Zustandskategorie

Karten zu Streckenabschnitten