

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

- Usedom-Rundweg -



Usedom-Rundweg (URW)

Tabelle 1

Kategorie:	Radweg		
Anknüpfung an/ Überlagerung mit:	Berlin-Usedom Radweg (BUR), Mecklenburgische-Seen-Radweg (MSR), Oder-Neiße-Radweg (ONR), Stettiner Haff-Rundweg (SHR), Via Baltica (VBW), Ostseeküsten-Wanderweg (OKW), Naturparkweg (NPW)		
Streckenkilometer: (gesamt)	200,9 km (200,9 km)		
Anteile:	gut	9,4 km	4,7 %
	gut befahrbar	112,5 km	56,0 %
	schlecht befahrbar	53,6 km	26,7 %
	unzumutbar	25,5 km	12,7 %
	nicht befahren	0 km	0 %
Anteil Straßen:	49,1 % (98,7 km)		

Der Usedom-Rundweg ist eine willkommene Ergänzung zu den bereits bestehenden Radfernwegen, welchen von den Metropolen im Süden und Westen, vom küstenferneren Festland sowie der polnischen Grenze herbeiführen. Der Verkehr aus den touristischen Ballungszentren könnten in Richtung Achterwasser und das dahinter liegende Festland abgeleitet werden. Dagegen spricht der mit mehr als 75 % schlechte Ausbaugrad dieser Route. Zu diesem schlechten Zustand passt die mit ca. 42 % gute Wegweisung. Dieser Wert wird auch nur erreicht, da die dokumentierte Wegweisung der Fernradwege auf sich überlagernden Abschnitte für diese Route mitgewertet wurde. An einigen Abschnitten, wie dem Lieper Winkel ist vielleicht in Betracht zu ziehen, die Route stark zu verkürzen und zu einem Wanderweg umzuwidmen, da der notwendige Ausbau zu erheblichen Kosten führen würde. Der Rundweg ist in sich geschlossen und weist zwei Verzweigungen auf, an denen die Route variiert werden kann.

Die Streckenabschnitte

1. Ahlbeck – Wolgast

Dieser Abschnitt bildet zum großen Teil Überschneidungen mit dem MSR, dem OKR und dem Berlin-Usedom-Radweg (BUR). Obwohl Entflechtungen vom Zentrum zu erkennen ist, verläuft die Wegeführung 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 Wegeführung für den Radtourismus umgeleitet werden. In den ersten Konzepten ist ein 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 in Richtung Westen südlich des Heringsdorfer Bahnhofs verlaufen. Über Abzweigungen können verschiedene Bereiche der Ortschaften angesteuert werden, bis zum vorläufigen Abschluss des Schnellweges in Bansin. Dort wäre die Anbindung an den gegenwärtigen Routenverlauf wieder gegeben. Anschließend erfolgt der weitere Verlauf parallel zur Küste, wobei das häufig dokumentierte Relief für Abwechslung sorgt. Auf Höhe Ückeritz besteht die Möglichkeit einer Abzweigung nach Süden. 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. Auch der folgende Abschnitt entlang der Ortslage Koserow fällt durch Poller, Wegesperrungen und Unebenheiten auf. Weitere unbefestigte Abschnitte mit Einschränkungen betreffen die Wege durch Wälder zwischen Zempin, Zinnowitz und Trassenheide. In Zinnowitz ist eine weitere Abzweigung nach Süden gegeben, um die Halbinsel Gnitz zu erschließen. Bis zum dortigen Zeltplatz in Lütow erfolgt der Verlauf über gut befahrbare straßenbegleitende Radwege und Straßen. Die sich anschließenden Abschnitte durch den Wald bis Krummin verlaufen auf eingeschränkten unbefestigten Wegen und Betonspurplatten. Aus diesem Grund müssen sie als mangelhaft bzw. sogar unzumutbar eingestuft werden. Von Krummin aus führen ruhige Nebenstraßen nach Wolgast.

Die Wegeabschnitte zwischen Trassenheide und Karlshagen verlaufen ebenfalls durch den Wald. Durch Wegesperrungen und beschädigte, unbefestigte Abschnitte ist

die Route an dieser Stelle kaum als Radweg zu nutzen. Auf Höhe der L 264 kann der Weg entweder entlang der Straße oder südlich der Bahnschienen genutzt werden. Von Peenemünde erfolgt der Rückweg ebenfalls parallel zur Küste unterhalb des Deiches. Der Abschnitt bis zurück nach Karlshagen ist geschottert, zahlreich beschädigt und steht nach Regenfällen zu erheblichen Teilen unter Wasser. Der URW folgt an dieser Stelle weiter entlang der Küstenlinie zunächst auf Betonspurbahnen. Im Kontrast dazu steht die zweite Hälfte des Weges aufgrund der zu nutzenden beschädigten Straßen mit Pollern und Wegesperren

2. Wolgast – Johannishof

Aus der Stadt heraus erfolgt die Wegeführung teilweise auf schmalen Gehwegen und um den Zieseberg herum auf einem unbefestigten Abschnitt mit Einschränkungen. Bei Hohendorf zweigt die Route in Richtung von Lassen ab. Bis Lassen sind die Abschnitte als mangelhaft eingestuft, da sowohl die Betonspurbahn, als auch die Spurplatten und die Straße deutliche Schäden aufweisen sollen. Südlich von Lassen verläuft die Route weiter über kleinere, gut befahrbare Straße bis Klotzow. Von dort bis Johannishof führen die letzten Abschnitte auf der Kreisstraße K 30 mit erheblichen Schäden bis zum Abzweig im Pinnower Forst. Dieser Waldweg ist durch sein Relief und den unbefestigten Ausbaugrad sehr schwer zu fahren.

3. Johannishof – Ahlbeck

Ab Johannishof überlagert sich der URW wieder mit den anderen Radfernwegen rund um das Stettiner Haff zumindest bis Usedom Stadt. Bei Anbindung an die Zecheriner Brücke sind fehlende Querungshilfen bemängelt worden. Anschließend verläuft der Abschnitt nahezu vollständig auf der asphaltierten Kreisstraße K 46. Einschränkungen sind nur teilweise als Schäden in der Fahrbahnoberfläche festgestellt worden. Die Wegweisung wurde als durchgängig gut beschrieben. An einer Stelle könnte die Beschilderung detaillierter erfolgen. Ab der Stadtgrenze von Usedom wurde im Spätsommer 2019 ein straßenbegleitender Radweg entlang der Bundesstraße B 110 eröffnet. Dieser wurde während der Befahrung noch nicht berücksichtigt. Auf Höhe des Schwarzen Sees zweigt die Route von der Bundesstraße ab und verläuft über unbefestigte Sandwege zum Ort Suckow. Dieser Abschnitt ist für einen Radweg sehr ungeeignet. In Krienke beginnt eine weitere Abzweigung in den Lieper Winkel. Obgleich landschaftlich sehr reizvoll sind die vorgegebenen Abschnitte in diesem Winkel zum größten Teil unzumutbar für

M:\Projekte\RPV\218060_Texte\Auswertung\URW\URW_Auswertung_KonTour Wege VP.docx

Radfahrer. Gründe dafür sind zunächst in der zu schmalen Wegeführung auf Deichen und bei Einschränkungen in Form von Bewuchs und Schäden zu finden. Dieser gesamte Abschnitt des Lieper Winkels sollte entweder aufwendig instandgesetzt oder von der Route ausgeschlossen werden. Von Krienke bis Neppermin verlaufen die Abschnitte auf Straßen in Küstennähe. In Neppermin verzweigt sich die Route ein letztes Mal und führt einerseits über Pudagla nach Ückeritz, andererseits führen überwiegend Straßen bis zum Gothensee und über den Wolgastsee zurück nach Ahlbeck. Auf dem Abschnitt nach Ückeritz sind Einschränkungen auf den küstennahen, unbefestigten Abschnitten in Form von Wegesperren und Unebenheiten. Der Abzweig nach Ahlbeck verläuft zumeist auf gut befahrbaren Straßen mit zwei Ausnahmen. Eine wird durch einen Abschnitt an der Kreisstraße K 39 gebildet. Hier wird die Kreuzung zwischen den Kreisstraßen K 35 und K 39 durch eine Umlaufsperrung abgegrenzt. Eine weitere Einschränkung bedeutet der Rundweg um den Wolgastsee, welcher durch seine beschädigte Schotter-Tragschicht als stark verbesserungswürdig gilt. Der letzte Abschnitt parallel zur polnischen Grenze wird durch Betonspurplatten gebildet. Entlang der Promenade führt die Route zurück nach Ahlbeck.

Anlage I

Übersichtskarte zu Streckenverlauf

Übersichtskarte zu Wegweisung

Übersichtskarte zu Gefahrenstellen

Übersichtskarte zu Zustandskategorie

Karten zu Streckenabschnitten