

Projektskizze für Kooperationsprojekte

29 JUNI 2018

025-2018

Abgegeben Hofmann

1. allgemeine Angaben

Projektbezeichnung:	Installation der Fahrradwegweisung an 5 ausgewählten thematischen Radwegen im Landkreis Mecklenburgische Seenplatte
Projektträger/in:	Wirtschaftsförderung Mecklenburgische Seenplatte GmbH
Ansprechpartner/in:	Thomas Fitzke
Adresse:	Adolf-Pompe-Straße 12-15, 17109 Demmin
Tel.:	0395/570874863
E-Mail:	thomas.fitzke@wirtschaft-seenplatte.de

2. Projektbeschreibung

Geplanter Durchführungszeitraum:	Mai – September 2019
Projektstandort(e)/Wirkungsbereich:	Radfernweg Hamburg – Rügen / Müritz Rundweg / Peenetal Rundweg / Kölpinsee-Fleesensee Rundweg / Kummerower See Rundweg
Planungsstand:	Projektidee: ☒ detaillierte Projektplanung: ☒

Abbildung 1: Zustand/Wartung der desolaten Radwegweisung am Radfernweg Hamburg – Rügen in Demmin



Detaillierte Projektbeschreibung¹¹**Kurzdarstellung des Projektes.**

Die Region der Mecklenburgischen Seenplatte wird im Deutschlandtourismus als hervorragende Destination für aktive, naturnahe Erholung insbesondere im Wassertourismus angesehen. Außer diesem primären Charakteristikum kann der Norden Deutschlands neben den klassischen Flusstalregionen (Elbe, Main, Donau) auch als Destination für Radfahrer und den Radtourismus im Allgemeinen bezeichnet werden. Vor dem Hintergrund der enormen quantitativen und qualitativen Entwicklung im Segment des Radtourismus (z. B. Qualitätsrouten des ADFC bzw. Etablierung des Segmentes Pedelec/E-Bike auf dem Fahrradmarkt) gewann und gewinnt auch die Radtourismusdestination Mecklenburgische Seenplatte an Bedeutung. Ausschlaggebend für die Qualität der radtouristischen Angebote ist neben der entsprechenden Befahrbarkeit der Radwege auch die durchgängige und stringente Fahrradwegweisung. In der Radreiseanalyse 2018 des ADFC wird wie bereits in den vergangenen Jahren deutlich, dass trotz der verstärkten Nutzung digitaler Medien die Notwendigkeit der gegenständlichen Wegweisung vor Ort ein grundlegendes Qualitätsmerkmal radtouristischer Angebote ist. Das Radwegenetz und die zugehörige Fahrradwegweisung in der Mecklenburgischen Seenplatte weist je nach Teilregion einen sehr unterschiedlichen Ausführungszustand auf. Hier spiegelt sich u.a. auch das ehemalige Konstrukt der Gebietskörperschaften vor der Zeit der Funktionalreform des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte wider. Allen gemein ist jedoch der schlechte Erhaltungszustand der Wegweisung, welche von schwer lesbar bis nicht mehr vorhanden reicht. Die zahlreichen Beschwerden und Kritiken der Radtouristen bestätigen diese Tatsache. Aufgrund der Größe und des Umfanges des Radwegenetzes im Landkreis Mecklenburgische Seenplatte (ca. 1.400 km netto Radwegenetz) ist es finanziell nicht möglich eine komplette Neubeschilderung der Fahrradwege vorzunehmen. Die Auswahl der 5 neu auszuweisenden Radwege orientiert sich zum einen an deren Bedeutungsebene (Fernradweg/überregional bedeutender Radweg/regional bedeutender Radweg) und deren Frequentierung und zum anderen an der Festlegung und Fixierung der jeweiligen Streckenführungen. Diese Parameter begründen die Auswahl folgender 5 Radwege: Radfernweg Hamburg – Rügen / Müritz Rundweg / Peenetal Rundweg / Kölpinsee – Fleesensee Rundweg / Kummerower See Rundweg. Mit dieser Auswahl sollen Radwege neu beschildert werden, die für den Radtourismus eine hohe Bedeutung besitzen aber auch in ihrer Streckenführung zeitlich stabil sind und wenig Veränderung erfahren werden.

Welche Maßnahmen sollen gefördert werden?

(Kostenschätzung anfügen)

Installation der Fahrradwegweisung nach aktuellem FGSV-Standard (siehe hierzu Richtlinie im Anhang) an folgenden Radwegen: Radfernweg Hamburg – Rügen / Müritz Rundweg / Peenetal Rundweg / Kölpinsee – Fleesensee Rundweg / Kummerower See Rundweg (siehe hierzu Kostenschätzung im Anhang)

Was soll mit dem Projekt erreicht werden? Welche lokalen und regionalen Effekte hat die Maßnahme (z.B. Auswirkungen auf die Umwelt, soziale Wirkung,...)?

Grundsätzlich ist die Verbesserung der Qualität der radtouristischen Infrastruktur im Landkreis Mecklenburgische Seenplatte absolut notwendig. Der Tourismus und auch der Radtourismus spielen eine nicht unerhebliche Rolle in der Wertschöpfung dieser strukturschwachen Region. Mit einer verbesserten Angebotsinfrastruktur besteht die Möglichkeit positive tourismuswirtschaftliche Effekte zu erzielen und den Wertschöpfungsprozess ebenso positiv zu beeinflussen. Die Wertschöpfung aus dem Fahrradtourismus (74 € Tagesausgabe pro Person) kann inzwischen fast genauso hoch eingestuft werden

wie aus dem Segment der Nicht-Fahrradtouristen (79 € Tagesausgabe pro Person). (vgl. Trendscape 2013) Beispielhaft für die Frequentierung des Müritz Rundweges sei an dieser Stelle das Ergebnis der Radzählstation in Waren aus dem Jahr 2016 erwähnt. Hier frequentierten mehr als 380.000 Radfahrer den Müritz Rundweg im Bereich der Stadt Waren. Das Potenzial an Radtouristen, die einen Beitrag zur Wertschöpfung im Landkreis Mecklenburgische Seenplatte leisten können ist durchaus gegeben.

Wirtschaftliche Faktoren

Werden mit dem Projekt gute und werthaltige Arbeitsplätze geschaffen oder gesichert? Trägt das Projekt dazu bei, dass in der Region mehr Beschäftigungsmöglichkeiten entstehen? Sind die Arbeitsplätze befristet oder unbefristet?

Mit einem qualitativ und quantitativ hochwertigen touristischen Radwegenetz lassen sich durchaus mittel- und unmittelbare positive Effekte in der Tourismuswirtschaft erzielen, die dazu beitragen können, Beschäftigungsmöglichkeiten in der Region zu schaffen bzw. Arbeitsplätze zu sichern.

Wie viele Arbeitsplätze werden geschaffen? Sind die Arbeitsplätze befristet oder unbefristet?

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

Wie viele Arbeitsplätze werden gesichert?

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

Innovation und Synergie

Welche Innovationen (Komplexe Neuerungen, neue Stufen in einer Entwicklung, neue Lösungswege, Ideen und Verfahrensweisen) sind mit dem Projekt verbunden?

Die Realisierung dieses Projektes dient in erster Linie dazu, den bundesweiten Standard der Fahrradwegweisung auch im Landkreis Mecklenburgische Seenplatte exemplarisch an 5 Themenradwegen umzusetzen. Hierbei gilt es den enormen Rückstand zu benachbarten Radreiseregionen (z.B. Brandenburg) aufzuholen, um im Ranking der Radreiseregionen nicht noch weiter abzufallen (vgl. Radreiseanalyse des ADFC 2018). Aktuell rangiert Mecklenburg-Vorpommern zusammen mit Thüringen auf Platz 7 in der bundesweiten Statistik der beliebtesten Radreiseregionen.

Handelt es sich um ein Modellprojekt, das auf andere übertragen werden kann?

Aufgrund der sehr unterschiedlichen und veralteten qualitativen Ausprägung der vorhandenen Fahrradwegweisung im Landkreis Mecklenburgische Seenplatte kann die Umsetzung dieses Projektes einen gewissen Modellcharakter tragen, da mit der Realisierung des Vorhabens eine vereinheitlichte den aktuellen Richtlinien entsprechende wegweisende Beschilderung für den Radverkehr an 5 thematischen Radwegen umgesetzt wird.



Besonderes persönliches Engagement der Vorhabenträger/innen oder Dritter

Werden zur Durchführung des Projektes durch den/die Träger/innen oder unter seiner Verantwortung durch Dritte eigene Arbeitsleistungen (einschließlich Materialbereitstellung) erbracht, die das Vorhaben wesentlich prägen und nicht Gegenstand einer Finanzierung aus öffentlichen Mitteln sind?

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

Gleichstellung

Wird bei der Projektumsetzung die Gleichstellung von Frauen und Männer berücksichtigt und die Diskriminierung von Menschen vermieden?

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

Partizipation

Werden bei der Vorbereitung und Umsetzung des Vorhabens Voraussetzungen dafür geschaffen, dass sich die betroffenen Bevölkerungsgruppen zielgruppen- und geschlechterspezifisch mit ihren Bedürfnissen in Projektumsetzung einbringen können (Teilhabe)?

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

Vernetzung

Fördert das Projekt eine regionale oder transnationale Zusammenarbeit? (Gründung von Unternehmensnetzwerken, gemeinsame Vermarktung, ...)

Radwege erschließen in der Regel nicht nur einzelne Kommunen sondern ganze Regionen bzw. Teile von diesen. Mit der Auswahl der 5 Themenradwege werden große Bereiche des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte tangiert. Beispielhaft werden weite Teile der Müritz-Region verbunden bzw. ein Großteil des nordwestlichen Kreisgebietes zwischen Mecklenburgischer Schweiz, Kummerower See und Peene bzw. Trebel. Weiterführend muss auf Ebene der Vermarktung der neu ausgewiesenen Radwege eine enge Zusammenarbeit zwischen Tourismuswirtschaft, Kommunen und Verwaltung erfolgen.

3. Vereinbarkeit mit der Strategie für lokale Entwicklung

LAG Mecklenburgische Seenplatte-Müritz

!!!Bitte erläutern Sie in welcher Form/Weise Ihr Vorhaben die ausgewählten Ziele erfüllt.!!!

Handlungsfeld 1 – Sicherung und Verbesserung der Lebensqualität im ländlichen Raum/Demografie

☐

Stabilisierung & Sicherung des Bildungs- und Erziehungsangebotes (Bildung)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

☒

Sicherung der Mobilität im ländlichen Raum und Entwicklung von Alternativen zur Mobilitätsverbesserung bzw. Stabilisierung und Bestandssicherung der Nahversorgung (Mobilität & Nahversorgung)

Radfahren und Radverkehrsinfrastruktur sind feste Komponenten im Modalsplit aller vorhandenen Verkehrsmittel und ebensolcher Infrastrukturen. In den letzten Jahren hat nicht nur der touristische Radverkehr einen starken Zuwachs erfahren ebenso sind gerade im Alltagsradverkehr immer mehr Nutzer zu verzeichnen. So dienen Radwege im ländlichen Raum nicht nur der touristischen Erschließung, sie stellen auch für die örtliche Bevölkerung eine wichtige Infrastruktur dar, um gerade die Grund-, Mittel oder Oberzentren im Alltagsradverkehr zu erreichen. Als ergänzende Infrastruktur zu den Radwegen selbst dient die wegweisende Beschilderung für den Radverkehr auch der Entwicklung des ländlichen Raumes und der Verbesserung der dortigen Mobilitätsangebote. Eine nachhaltige Verkehrswende kann nur gelingen, wenn eine gewisse Basis an alternativen Fortbewegungsmöglichkeiten angeboten wird. Radverkehrsanlagen können diese Alternative gerade im Alltagsverkehr darstellen und ein Mobilitätsangebot der Nahversorgung bilden.

☐

Sicherung der stationären und mobilen medizinischen Versorgung und Stabilisierung der Gesundheitswirtschaft

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

☐

Förderung von Alternativen zur Schaffung von Zugängen zu leistungsfähiger Telekommunikation in der Fläche (WLAN)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

☐

Schaffung altersangepasster Wohnformen im Alter (Wohnraum)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

☐

Stärkung der Dorfgemeinschaften, des ehrenamtlichen Engagements, Gemeinschaftssinn und einer demokratischen Kultur (Dorfgemeinschaft)

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

Handlungsfeld 2 – Sicherung des Naturraums und der nachhaltigen Bewirtschaftung/Klimaschutz

☒	Sicherung einer nachhaltigen Besucherlenkung in Naturschutzgebieten und/oder Modernisierung der Besucherlenkungseinrichtungen und Förderung der Umweltbildung (Besucherlenkung) Der Landkreis Mecklenburgische Seenplatte wird durch zahlreiche Großschutzgebiete gekennzeichnet und charakterisiert. Die zur Neugestaltung der Fahrradwegweisung vorgesehenen 5 thematischen Radwege verlaufen u.a. im Müritz Nationalpark, dem Naturpark Mecklenburgische Schweiz/Kummerower See und dem Naturpark Flusslandschaft Peenetal. Gerade in Großschutzgebieten sind Besucherlenkung aber auch Umweltbildung zentrale Themen der Gebietsentwicklung. Eine aktive, eindeutige und qualitativ hochwertige Besucherlenkung (u.a. Fahrradwegweisung) hilft die Schutzgebietsziele zu verwirklichen, aber auch dem Besucher die Besonderheiten des jeweiligen Schutzgebietes erlebbar zu machen. Insofern können mit diesem Projekt mehrere Ziele innerhalb dieser besonderen Gebietskulissen verwirklicht werden.
☒	Förderung einer nachhaltigen Entwicklung in Großschutzgebieten durch Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen Tourismuswirtschaft und Naturschutz (Tourismus und Naturschutz) Großschutzgebiete sind ihrer eigenen Logik folgend auf eine nachhaltige Entwicklung ausgerichtet. Radverkehr als ein der ökologischsten Verkehrsarten kann aus dieser Perspektive auch als nachhaltig angesehen werden und läuft den Zielen des Naturschutzes eher weniger entgegen als andere Verkehrsarten. Das auch Radtourismus wirtschaftliche Potenziale generieren kann, wird inzwischen durch viele Studien belegt. Die Wertschöpfung aus dem Fahrradtourismus (74 € Tagesausgabe pro Person) kann inzwischen fast genauso hoch eingestuft werden wie aus dem Segment des Nicht-Fahrradtouristen (79 € Tagesausgabe pro Person). (vgl. Trendscape 2013)
☐	Inwertsetzung von Natur- und Landschaftspflege (Landschaftspflege) Klicken Sie hier, um Text einzugeben.
☐	Wahrung des Naturerbes und Pflege der Weltnaturerbe-Stätten (Naturerbe) Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

Handlungsfeld 3 – Sicherung und Verbesserung von Kultur & kulturellem Erbe

☐	Identitätsstiftung durch Erhaltung des kulturellen Erbes / Stabilisierung der Denkmale und Denkmallandschaft (Identitätsstiftung) Klicken Sie hier, um Text einzugeben.
☐	Wertschöpfung durch Nutzung der historischen Bausubstanz (historische Bausubstanz) Klicken Sie hier, um Text einzugeben.
☐	Förderung und Bewahrung der Vielfalt des Kulturangebotes auf dem Land (Bewahrung) Klicken Sie hier, um Text einzugeben.
☐	Unterstützung von Kulturinitiativen und deren Vernetzung (Kulturinitiativen) Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

Handlungsfeld 4 – Stärkung der Wirtschaft im ländlichen Raum und Sicherung der Humanressourcen

☐	Förderung der Vereinbarkeit von Familie und Beruf (Familie/Beruf) Klicken Sie hier, um Text einzugeben.
☐	Effektive Wirtschaftsförderung von Kleinstunternehmen und Kleinbetrieben im ländlichen Raum zur Sicherung vorhandener Arbeitsplätze sowie Existenzgründungsunterstützung (KMU-Förderung) Klicken Sie hier, um Text einzugeben.
☐	Verbesserung des regionalen Innen- und Außenmarketing (Marketing) Klicken Sie hier, um Text einzugeben.
☒	Vernetzung der Tourismusregion durch weiteren Ausbau und insbesondere Qualitätssicherung des touristischen Wegenetzes (Touristische Infrastruktur) Die Basis für zahlreiche touristische Aktivitäten bildet in der Regel ein Netz aus unterschiedlichsten Infrastrukturen. So besitzt gerade in ländlichen Regionen aber auch in naturnahen Räumen und insbesondere in Großschutzgebieten das Rad- und Wanderwegenetz eine besondere Bedeutung. Radwege erschließen nicht nur eine kleine Anzahl Kommunen und deren Umland sondern vielmehr ganze Regionen bzw. überregionale Räume. Das bestehende Radwegenetz im Landkreis Mecklenburgische Seenplatte umfasst derzeit ca. 1.400 km, wobei die Qualitäts- aber auch Quantitätsunterschiede in den einzelnen Teilregionen doch erheblich sind. Die Installation eines modernen den aktuell geltenden Richtlinien entsprechenden Wegweisungssystems stellt einen erheblichen Beitrag zur Qualitätssicherung des touristischen Wegenetzes dar. Dass damit auch eine Qualitätsverbesserung für den Alltagsradverkehr einhergeht versteht sich dabei von selbst.
☒	Qualitätssicherung und Angebotsverbesserung in den Tourismusschwerpunkträumen und Tourismusentwicklungsräumen (Qualitätssicherung) Im Regionalen Raumordnungsprogramm Mecklenburgische Seenplatte RROP sind die entsprechenden Tourismusschwerpunkträume und Tourismusentwicklungsräume klar definiert und räumlich abgegrenzt. Ein Großteil der in diesem Projekt vorgesehenen neu zu beschildernden Radwege sind in beiden der genannten Tourismusräume zu lokalisieren und tragen damit klar zur Qualitätssicherung und Angebotsverbesserung dieser Regionen bei. Insbesondere im Tourismusschwerpunktraum der Müritz-Region ist bereits jetzt die Frequentierung im Radverkehrssektor erheblich und an Spitzentagen jenseits der Belastbarkeitsgrenze. Dies belegt u.a. der Messwert der Radverkehrszählstation in Waren, welcher im Jahr 2016 mit über 380.000 Radfahrern zu beziffern ist. Ausgehend von dieser Situation stellt die Qualitätssicherung zunächst die Grundlage eines reibungslosen Radverkehrs dar, ohne die der Radverkehr zumindest in der Hochsaison nicht abzusichern ist. Eine eindeutige und stringente Fahrradwegweisung kann als Basis radtouristischer Angebote angesehen werden, die für die meisten in- und ausländischen Radtouristen eine Selbstverständlichkeit ist. Die Bedeutung dieser Infrastruktur kann aus diesem Grund nicht hoch genug eingeschätzt werden.
☐	Erhalt der Kulturlandschaft durch Vielseitigkeit und Diversifizierung der ländlichen Wirtschaft (Diversifizierung) Klicken Sie hier, um Text einzugeben.
☐	Umsetzung von Programmen zur Gesunderhaltung der Berufstätigen im ländlichen Raum (Gesunderhaltung) Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

LAG Mecklenburg - Strelitz

Zielsetzung der EUROPA 2020 - Strategie

- | | |
|--------------------------|---|
| ☐ | Beschäftigung/Arbeitsplätze |
| ☐ | Gleichstellung |
| ☐ | Forschung und Entwicklung |
| ☐ | Bildung sowie Bekämpfung von Armut und sozialer Ausgrenzung |
| ☐ | Klimawandel und nachhaltige Energiewirtschaft |

Strategie für lokale Entwicklung – Inwertsetzung der Ressourcen einer Region 2020

- | | |
|--------------------------|--|
| ☐ | Aktiver Umgang mit den Herausforderung der demografischen Entwicklung (z.B. Anpassung der Infrastrukturen an die zukünftige Bevölkerungsentwicklung, Sicherung/Errichtung sozialer Einrichtungen, Mobilität, Gesundheitsvorsorge, etc.) |
| ☐ | Nachhaltige Entwicklung der Region als attraktives Lebens- und Arbeitsumfeld (z.B. Maßnahmen zur Umsetzung der Energiewende und zum Schutz der Biodiversität, Denkmal-, Natur- und Umweltschutz, Gründung- und Erweiterung von Kleinunternehmen, Stärkung des Tourismus, Entwicklung neuer Dienstleistungen und Erzeugnisse, etc.) |
| ☐ | Regionale Vernetzung und gebietsübergreifende Zusammenarbeit |
| ☐ | Wahrung des Naturerbes und Pflege der Weltnaturerbe-Stätten (Naturerbe) |

Handlungsfelder der Strategie für lokale Entwicklung „Mecklenburg-Strelitz“ – Inwertsetzung der Ressourcen einer Region 2020

- | | |
|--------------------------|--|
| ☐ | Tourismus |
| ☐ | Daseinsvorsorge |
| ☐ | Kunst & Kultur |
| ☐ | Regionale Wertschöpfung |
| ☐ | Kulturerbe, Naturerbe und Kulturlandschaft |

LAG „Demminer Land“

Welche regionalen Entwicklungsziele unterstützt das Projekt? (Mehrfachnennungen möglich)

- | | |
|-------------------------------------|--|
| ☒ | Querschnittsziel: nachhaltige Entwicklung der Region unter Beachtung der ökonomischen, ökologischen und sozialen Aspekte |
| ☐ | Querschnittsziel: Stärkung der Gleichstellung von Frauen und Männern |
| ☒ | Schaffung/Sicherung von <u>guten</u> und <u>werthaltigen</u> Arbeitsplätzen |
| ☐ | Förderung von Zuzug neuer Einwohner/innen in die Region „Demminer Land“ |
| ☐ | Erhalt oder Ausbau sozialer Infrastruktur |
| ☒ | Entwicklung der touristischen Potenziale |
| ☐ | Pflege des (bau-) kulturellen Erbes |
| ☐ | Pflege des kulturellen Lebens |
| ☐ | Pflege des natürlichen Erbes |

Einordnung in ein Handlungsfeld (HDF) der LAG Demminer Land

- | | |
|-------------------------------------|---|
| ☐ | <p>HDF I : Lebensqualität im demografischen Wandel</p> <p>☐ <i>Erhalt und Ausbau von Einrichtungen für Infrastruktur und Daseinsvorsorge</i></p> <p>☐ <i>Förderung der Lebensqualität in den ländlichen Orten für <u>alle</u> Frauen und Männer in ihren verschiedenen Lebensphasen</i></p> <p>☐ <i>Verarbeitung & Vermarktung regionaler Produkte und Erzeugnisse</i></p> |
| ☒ | <p>HDF II : Touristische Infrastruktur und touristische Angebote</p> <p>☒ <i>Erhalt und Ausbau touristischer Infrastruktur</i></p> <p>☒ <i>Sicherung und weitere Qualifizierung von touristischen Angeboten</i></p> <p>☒ <i>Förderung der regionalen und überregionalen touristischen Vernetzung</i></p> |
| ☐ | <p>HDF III : Kultur, kulturelles und natürliches Erbe</p> <p>☐ <i>Sicherung des (bau-) kulturellen Erbes</i></p> <p>☐ <i>Stärkung der kulturellen Vielfalt</i></p> <p>☐ <i>Bewahrung und Vermittlung des natürlichen Erbes</i></p> |

4. Kosten- und Finanzierungsplan

geschätzte Projektkosten in Euro	benötigte Fördermittel in Euro	vorhandene Eigenmittel in Euro	Drittmittel in Euro
115.500,00	87.352,94	28.147,06	Klicken Sie hier, um Text einzugeben.
Die Gesamtfinanzierung des Vorhabens ist gesichert?	☒ ja ☐ nein		
Die Kofinanzierungsmittel werden durch eine(n) Kommune/öffentlichen Träger bereitgestellt (Name):	☐ ja ☐ nein Träger: Klicken Sie hier, um Text einzugeben.		
Folgekosten	Welche Folgekosten sind bei dem Vorhaben zu erwarten und wer wird Träger/in der Folgekosten? Die Folgekosten des Vorhabens beinhalten die Wartung und Unterhaltung des installierten Wegweisungssystems für Radfahrer. Laut den bereits angeführten Studien zur Fahrradwegweisung ist in der Regel mit einer jährlichen Aufwendung von etwa 10 % der ursprünglichen Gesamtkosten zu rechnen. Diese werden durch den Antragsteller (WMSE GmbH) sichergestellt, da die Unterhaltung der Radwege und der entsprechenden Wegweisung dem Antragsteller ebenfalls unterliegt.		

ggf. beizufügende Anlagen:

- Kostenberechnung nach Einzelpositionen
- Entwurfszeichnung(en)
- Bauvorbescheide / Nachweise für Zulässigkeit
- Eigenleistungsdarstellung
- Auszug aus dem Vereins-, Handels-, Genossenschaftsregister
- Gutachten, Stellungnahmen
- Vereinssatzung / Gesellschaftervertrag mit Unterschriftsberechtigung

Demmin, 29. Juni 2018

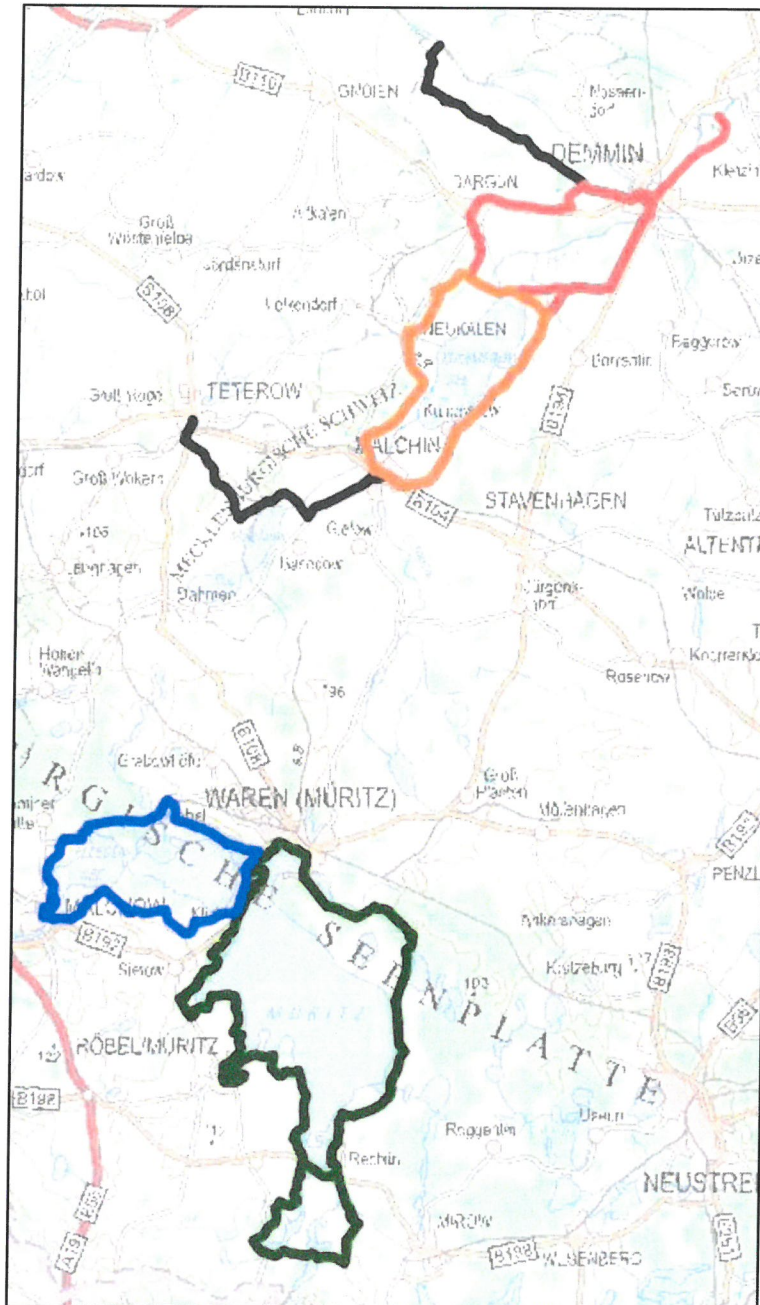
Ort, Datum

Unterschrift*

*Mit Ihrer Unterschrift bestätigen Sie die Richtigkeit und Rechtmäßigkeit Ihrer Angaben. Unterschriftsberechtigungen/Beschlüsse sind anzufügen. Des Weiteren bestätigen Sie hiermit, dass Sie sich über die Konditionen der Vergabe bzw. Verteilung von LEADER-Fördermittel informiert und die LEADER RL-MV und die Strategien für lokale Entwicklung der Lokalen Aktionsgruppen zur Kenntnis genommen haben. Mit der Teilnahme am LEADER-Wettbewerb und der Bewerbung um LEADER-Fördermittel erklären Sie sich einverstanden, dass Ihre Daten und Bilder zum Zwecke der Öffentlichkeitsarbeit verwendet werden dürfen. Im Einzelnen handelt es sich um: Kontaktdaten des Antragstellers, Informationen zum beantragten Vorhaben inhaltlicher und förder technischer Art. Die rechtliche Grundlage bildet der Artikel 6 Abschnitt 1a in Verbindung mit Artikel 7 der Datenschutzgrundverordnung.

Anlage 1

Übersichtskarte der auszuweisenden Radwege



Radfernwege

- Radfernweg Hamburg – Rügen 70 km (wird durch Peenetal-Rundweg und Kummerower See Rundweg optisch überlappt)

Überregional bedeutsame Radwege

- Müritz Rundweg 115 km
- Peenetal Rundweg 83 km

Regional bedeutsame Radwege

- Kummerower See Rundweg 35 km
- Kölpinsee - Fleesensee Rundweg 42 km



Fahrradwegweisung

Orientierung für Fahrradtourismus und Radverkehr in Stadt und Land

Einheitliche Fahrradwegweisung

Eine einwandfreie Wegweisung signalisiert den Nutzern, dass die Region das Radfahren als wichtige Verkehrsart und Freizeitaktivität fördert. Sie erleichtert den Radfahrenden die Orientierung und regt zur Nutzung von attraktiven Radrouten abseits des Kfz-Verkehrs an.

Eine einheitliche Wegweisung zum Radfahren in Deutschland (wie für den Kfz-Verkehr selbstverständlich) wird von Radfahrenden überall wiedererkannt. In allen Bundesländern sind dafür die Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) zur Fahrradwegweisung maßgeblich.

Die FGSV-Systematik ermöglicht die Integration von touristischen Routen und Zielen des Alltagsverkehrs. Die Wegweisung nach den Vorgaben der FGSV ist sehr gut lesbar, langlebig und günstig in der Unterhaltung.

Fahrradwegweisung ist eine Aufgabe der Kommunen, die das Land fördert, um eine einheitliche, hohe Qualität zu erreichen. Sie ist nur wirksam, wenn alle Kommunen mitziehen und keine Lücken entstehen, die Touristen oder Einheimische in die Irre führen.

Dieses Faltblatt weist auf die wichtigsten Merkmale und Inhalte einer einheitlichen Wegweisung nach den Vorgaben der FGSV hin und informiert Akteure in den Kommunen über ihre Einsatzmöglichkeiten.

Inhalt

Grundlagen und Planung der Fahrradwegweisung

Wegweisertypen

- Tabellenwegweiser
- Pfeilwegweiser
- Zwischenwegweiser

Inhalte von Wegweisern

- Ziele
- Entfernungsangaben
- Routenlogos
- Zusatzpiktogramme

Ausführung von Wegweisern

- Maße
- Material
- Aufstellung

Unterhaltung von Wegweisung

- Kontrolle der Wegweisung
- Wegweisungskataster

Grundlagen und Planung der Fahrradwegweisung

Grundlage für eine regionale Fahrradwegweisung ist eine landesweite oder kommunale **Netzplanung**. Diese enthält alle für den Radverkehr relevanten Ziele und die zum Radfahren geeigneten Routen. Im Idealfall ist das überregionale Radverkehrsnetz einschließlich der touristischen Routen als landeseinheitliche Datenbank verfügbar und kann durch kommunale Routen ergänzt werden.

Solange dies noch nicht umgesetzt ist, sind vor allem die vorhandenen Fahrradrouten durchgängig und nutzerfreundlich auszuweisen. Klare Priorität sollten dabei die vom Land vermarkteten Radfernwege haben, da diese von Touristen ohne Ortskenntnis genutzt werden.

Auch bei der Beschilderung in erster Linie touristischer Routen muss im Vorfeld Klarheit herrschen, welche Orte auf und jenseits der Route als **Ziele für den Radverkehr** ausgewiesen werden sollen. Für jeden Wegweiser ist ein Katasterblatt mit allen notwendigen Angaben über Inhalte und Standort anzulegen, das Grundlage für die Produktion, Aufstellung und Instandhaltung des Wegweisers ist.

Die technischen Vorgaben der FGSV-Empfehlungen zur **Fahrradwegweisung** müssen den Beteiligten bekannt sein und beim Planen und Aufstellen der Wegweiser richtig zur Anwendung kommen.

Wegweisertypen

Grundsätzlich können zwei Arten von Wegweisern aufgestellt werden: Tabellen- und Pfeilwegweiser enthalten Richtungs-, Ziel- und Entfernungsangaben, Zwischenwegweiser lediglich Richtungsangaben. Welche Art von Wegweiser sinnvoll ist, hängt von der Art des Knotenpunktes bzw. der Wegeführung ab.

• Tabellenwegweiser

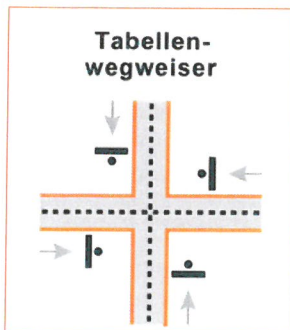


Abb. 1: Standorte von Tabellenwegweisern

Tabellenwegweiser sind notwendig für **größere Kreuzungen** bzw. dort, wo Radfahrende den Knotenpunkt schlecht überblicken können. Aus jeder Richtung ist dann ein eigener Standort erforderlich.

Der Tabellenwegweiser steht jeweils soweit vor der Kreuzung, dass man sich rechtzeitig einordnen und abbiegen kann. Tabellenwegweiser werden nach Fahrtrichtung getrennt. Ein Pfeil über dem Fahrradpiktogramm gibt jeweils die Richtung an und die Anordnung am Mast in dieser Reihenfolge:

- ⇒ oben: Richtung geradeaus
- ⇒ Mitte: Richtung links
- ⇒ unten: Richtung rechts



Abb. 2: Tabellenwegweiser mit Routenpiktogrammen

• Pfeilwegweiser

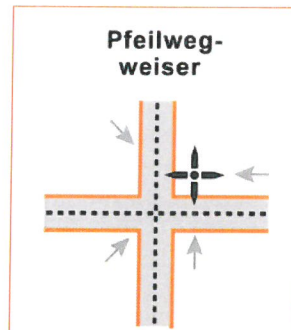


Abb. 3: Standort von Pfeilwegweisern

Pfeilwegweiser werden aufgestellt an Knotenpunkten von schmalen Straßen oder Radwegen. Es genügt ein Standort je Verzweigung. Der Pfeilwegweiser wird so aufgestellt, dass er aus der Fahrtrichtung wahrgenommen und gelesen werden kann.

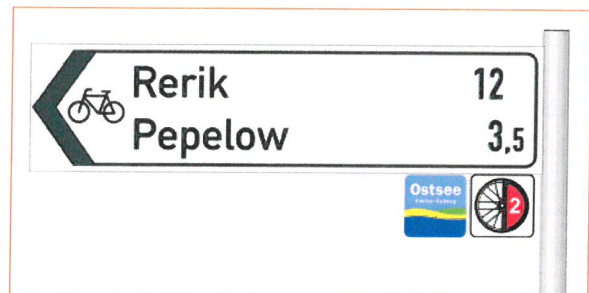


Abb. 4: Pfeilwegweiser mit Routenpiktogramm

• Zwischenwegweiser

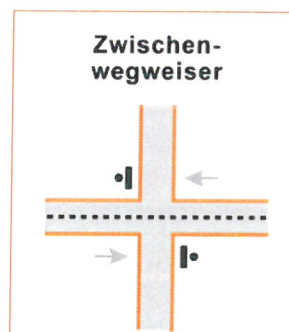


Abb. 5: Standorte von Zwischenwegweisern

Zwischenwegweiser werden zur Bestätigung der Route (weiter geradeaus) oder bei häufigen Richtungswechseln, ggf. vor kleinen Kreisverkehren oder Versatz der Route; verwendet. Sie lassen sich leicht an vorhandenen Pfosten anbringen.

Zwischenwegweiser sollten auf Augenhöhe und immer in Blickrichtung des Betrachters angebracht werden.

Inhalte von Wegweisern

• Ziele

Auf Wegweisern erscheinen das Fernziel oben und das Nahziel unten (vgl. auch Kontinuitätsregel). Auf Namenszusätze wie «Ostseebad» oder «Hansestadt» sollte im Interesse einer besseren Lesbarkeit verzichtet werden.

• Entfernungsangaben

Die Entfernungsangaben werden mit einer Kommastelle angegeben. Entfernungen größer oder gleich 10 Kilometer werden auf volle Kilometer gerundet und ohne Kommastelle angegeben.

• Routenlogos

An Pfeil- und Tabellenwegweisern werden die Ziele durch Logos ergänzt, um eine bestimmte touristische Route zu kennzeichnen. Die Routenlogos werden in der Reihenfolge ihrer Bedeutung (Internationaler / Nationaler / Regionaler Radfernweg, Radrundweg, Regionale Route etc.) in das Profil der Wegweiser eingeschoben:

- ⇒ auf Tabellenwegweisern stets von links nach rechts (vgl. Abb. 2)
- ⇒ auf Pfeilwegweisern ausgehend vom Mast nach außen (vgl. Abb. 4)

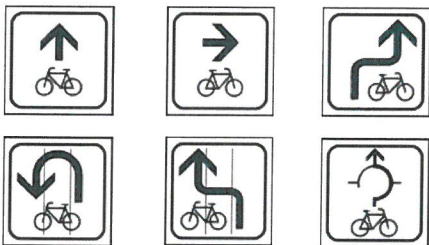


Abb. 6: Varianten von Zwischenwegweisungen (Beispiele)

Sonderfall: Hinführung zur touristischen Radroute

Soll auf einem Wegweiser die Hinführung zu einer touristischen Route angezeigt werden, so kann der

Name der touristischen Route ausnahmsweise selbst als Zielbezeichnung verwendet werden. Das Logo darf weder auf dem Schild noch als Einschub erscheinen. Die Richtungs- und Entfernungsangabe bezieht sich auf den nächsten erreichbaren Punkt mit Wegweiser auf der Zielroute (vgl. Abb. 7).



Abb. 7: Hinführung zu einer touristischen Route

• Zusatzpiktogramme

Zielpiktogramme verdeutlichen, dass sich die Entfernungsangabe auf ein bestimmtes Ziel im Ort bezieht. Sie stehen stets vor den Zielangaben, z. B. Bahnhof, Fahrradabstellmöglichkeit, Tourist-Information, Bade- stelle, Fähre etc.

Streckenpiktogramme geben Besonderheiten der Strecke an (z. B. notwendige Benutzung einer Fähre).

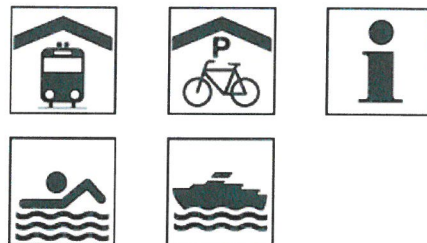


Abb. 8: Zielpiktogramme für die Ausweisung von Bahnhöfen, Fahrradabstellmöglichkeiten, Tourist-Informationen, Badestellen, Fähren etc.

Zielauswahl: Kontinuitätsregel

Die Wegweisung wird für die Radfahrenden dann besonders nachvollziehbar, wenn Fernziele über Streckenabschnitte wiederholt ausgewiesen werden. Abbildung 9 verdeutlicht das Prinzip. Es gelten folgende Regeln:

- ⇒ Befindet sich der Radfahrer beispielsweise in der Stadt A, so ist die Stadt B das nächste mehr als 10 km entfernte Fernziel B. Als Nahziel kann zum

Beispiel das 5 km entfernte Nahziel 1 ausgewiesen werden, das durch die Route angebunden wird.

- ⇒ Erreicht der Radfahrer das Nahziel 1, so wird das Fernziel B beibehalten, während das Nahziel auf das Nahziel 2 wechselt.
- ⇒ Ist das Nahziel 3 erreicht, so wird Fernziel C ausgewiesen und das alte Fernziel B wird nun zum Nahziel B.

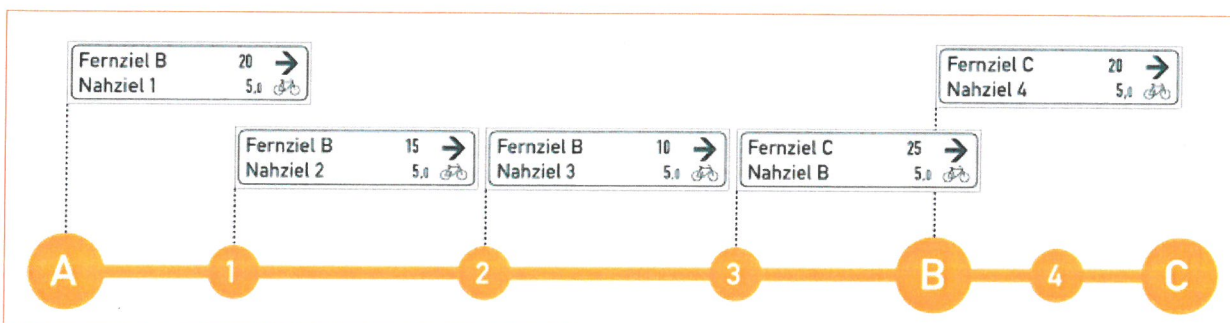


Abb. 9: Zielauswahl: Anwendung der Kontinuitätsregel

Ausführung von Wegweisern

- Maße

Wegweiser mit Zielangaben

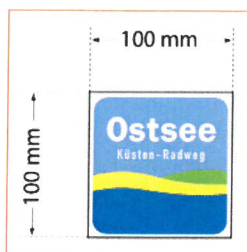


Abb. 10: Gestaltung und Bemaßung von Zielwegweisern (Beispiel)

Zwischenwegweiser

Zwischenwegweiser finden standardmäßig mit den Maßen 200 x 200 mm Verwendung, werden einseitig bedruckt und mittig am Pfosten montiert. Sie müssen aus der Fahrtrichtung jeweils optimal zu sehen sein.

Routenlogos



**Abb. 15: Standardmäßige Größen-
gestaltung der Routenlogos
100 x 100 mm**

- **Material**

Pfeil- und Tabellenwegweiser sollten aus Aluminium-Hohlkastenprofilen gefertigt sein, an deren Unterkante die touristischen Routenlogos eingeschoben werden. Sie können so jederzeit ergänzt bzw. ausgetauscht werden. Um Ersatzbeschaffungen zu vereinfachen, sollten in einer Region einheitliche Einschubschienen verwendet werden. Ein Verdrehen der Wegweiser wird verhindert, indem die Pfosten unterirdischellen dreh-sicher ausgeführt sind.

- **Aufstellung**

Wegweiser sollten in vandalismussicherer Höhe angebracht werden. Gleichzeitig müssen die Lesbarkeit gewährleistet bleiben und vorgeschriebene Lichtraumprofile eingehalten werden. In der Regel werden Tabellen

und Pfeilwegweiser in einer lichten Höhe von 2,50 m montiert. Die mit der Montage beauftragten Personen müssen mit den Regeln zur korrekten Aufstellung von Wegweisern für den Radverkehr vertraut sein bzw. exakt instruiert werden.

Unterhaltung von Wegweisern

Die Wegweisung muss durch einen haupt- oder ehrenamtlichen Wegewart regelmäßig kontrolliert werden. Als Voraussetzung für eine regelmäßige **Kontrolle und Instandhaltung** der Beschilderung muss der Wegweiserbestand mithilfe der Katasterblätter eindeutig katalogisiert sein. Die Nutzung eines landesweit einheitlichen digitalen **Wegweisungskatasters** kann dabei Arbeit ersparen und langfristig eine gleichbleibende Qualität im Land sichern.

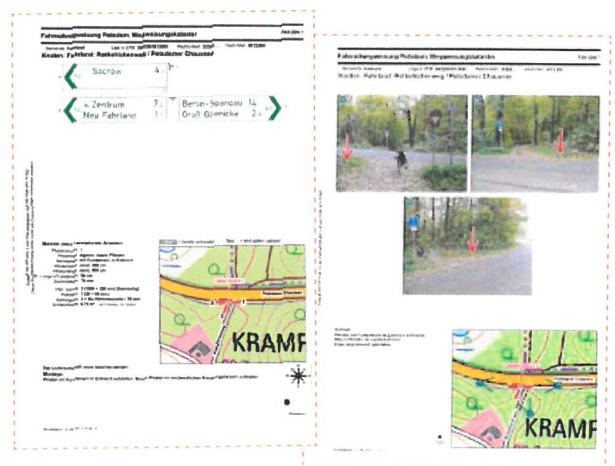


Abb. 11: Wegweisungskataster - Beispiel Fahrradwegweisung Potsdam

Literatur:

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) – Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr. FGSV-Schrift Band 245, Ausgabe 1998. Köln.
- Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg, Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr im Land Brandenburg, (HBR Brandenburg), Potsdam Stand 10/08
- Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Arbeitskreis HBR NRW – Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf 2006

Impressum

Herausgeber: ADFC Landesverband Mecklenburg-Vorpommern e.V. in Kooperation mit dem Ministerium für Wirtschaft, Bau und Tourismus Mecklenburg-Vorpommern
Internet: www.adfc-mv.de
Bearbeitung: Gregor Mandt und Thomas Möller
Satz/Layout: Janette Heidenreich, ADFC Landesverband Mecklenburg-Vorpommern
Abbildungen: Entnommen aus / angelehnt an HBR Brandenburg, 10/2008;
Titelfoto: Gregor Mandt : Katasterblatt; Planungsbüro VIA eG (Abb. 11)

(Stand: Januar 2012)

Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern



Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern,
19048 Schwerin

Landesamt für Straßenbau und Verkehr
Mecklenburg-Vorpommern
SBÄ 1-4
Bauverband M-V
LRH
Ingenieurkammer M-V
WM M-V, IM M-V
DEGES

Bearbeiter: Herr Schwarz
Telefon: 0385 588-8248
Telefax: 0385 588-8022
E-Mail: andreas.schwarz@
vm.mv-regierung.de
Geschäftszeichen: VIII 550-00000-2011/001
Datum: 10. Juni 2011

02.3	01/2011
15.0	01/2011
16.0	08/2011

ERA 2010

1. Runderlass StB M-V Nr. 01/2009 vom 27.07.2009, RAST 06
2. Runderlass StB M-V Nr. 04/2009 vom 12.03.2009, RIN 08
3. Erlass des VM M-V vom 06.10.2010 - Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundes- und Landesstraßen in der Baulast des Bundes

Runderlass StB M-V Nr. 05/2011

Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA - , Ausgabe 2010

Mit den ERA 2010 der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) wird der Stand der Technik zum Radverkehr beschrieben und ergänzend zur RAST 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen; Bezug 1) für Straßenraumgestaltung insgesamt, angepasst.

Wesentliche Entwurfskriterien wurden aus den ERA 95 in die ERA 2010 aufgrund der positiven Erfahrungen übernommen. In den ERA 2010 werden die Planer durch den Auswahlprozess geführt, doch bleiben genügend Spielräume, um örtliche Besonderheiten und Erfahrungen berücksichtigen zu können.

Die wesentlichen Änderungen zur früheren ERA 95 sind die präzisierten Möglichkeiten der Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn statt auf einem Bordsteinradweg, vor allem ein Prüfverfahren, welche Führungsform die geeignetste ist. Radverkehrsnetzplanung, Radverkehrsanlagen außerorts sowie die Grundzüge des Fahrradparkens und der Fahrradwegweisung sind als weitere Elemente der Radverkehrsförderung in den ERA 2010 beschrieben.

Die ERA 2010 geben eine Orientierung für die auf der Netzebene langfristig zu erreichenden Qualitäten. Sie differenzieren dabei anhand der „Netzkategorien Radverkehr“ nach den RIN (Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, Bezug 2). Die Qualitätsaus-

Hausanschrift:
Schloßstraße 6 – 8 · 19053 Schwerin

Telefon: 0385 588-0
Telefax: 0385 588-8099
E-Mail: poststelle@vm.mv-regierung.de
Internet: www.vm.regierung-mv.de

gen betreffen Geschwindigkeiten, Zeitverluste, Beleuchtung, Wegweisung, Netzdichte, Umweltfaktoren, soziale Kontrolle und Winterdienst. Zum Teil werden konkrete Zahlenwerte angegeben, die als Vergleichsmaßstab mit der jeweiligen Planung dienen können. Die Beibehaltung von Radverkehrsverbindungen beim Umbau querender oder begleitender anderer Verkehrswege wird thematisiert.

Die Entwurfparameter entsprechen grundsätzlich denen der RAS 06 (Bezug 1). Schon diese orientiert bei den Regelmaßen konsequent darauf, dass Radfahrer und Radfahrerinnen sich überholen können. Bezüglich der Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen bitte ich die Tabelle 5 der ERA, Ausgabe 2010, zu beachten. Aufgrund der Hierarchie der FGSV-Regelwerke gelten im Zweifelsfall die Regelungen der RAS 06 (Bezug 1). So ist gemäß RAS 06 das Regelmaß für den Trennstreifen mit 0,75 m anzusetzen und nicht mit 0,5 m, wie in den ERA beschrieben. Weiterhin weise ich in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die Einschätzung der Nutzungsansprüche (Anhang 1 A.6 Tabellen zu den Formblättern, Tabelle 24: Einschätzung der Nutzungsansprüche-ERA, Ausgabe 2010) zu beachten sind.

Im Vordergrund steht grundsätzlich die Verkehrssicherheit. In Mecklenburg-Vorpommern ist außerorts die Anlage von gemeinsamen Geh- und Radwegen üblich. Nach den ERA 2010 ist grundsätzlich das Regelbreitenmaß dieser Wege mit 2,50 m zuzüglich eines seitlichen Sicherheitsabstandes von 1,75 m zur Fahrbahn einzuhalten. Dies gilt auch für den RQ 7,5. Außerorts sind grundsätzlich Führungen am Hochbord zu vermeiden. Abweichungen davon sind in der Planungsphase begründet dem LS darzulegen.

Die ERA 2010 bilden die Grundlage für Planung, Entwurf und Betrieb von Radverkehrsanlagen. Sie gelten für den Neubau und die wesentliche Änderung von Straßen. Für bestehende Straßen wird ihre Anwendung empfohlen.

Die ERA, Ausgabe 2010 ist mit den Beauftragten für die Planung von Radverkehrsanlagen als vertragliche Grundlage zur Anwendung zu vereinbaren.

Die mit Erlass des VM M-V (Bezug 3) zur Anwendung bekannt gegebenen Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundes- und Landesstraßen werden mit der Einführung der ERA 2010 nicht außer Kraft gesetzt.

Allen weiteren Straßenbaulastträgern wird die Anwendung der ERA 2010 empfohlen.

Im Auftrag

Alfred Kohlenberger

Anlage 5

Ermittlung und Erläuterung der Kostenschätzung

1. Auszuweisende Radwege mit Netto-Wegelänge (durch Überlappung mit anderen Themenradwegen reduziert sich die Brutto-Wegelänge entsprechend; Brutto-Wegelänge in Klammern))
 - Radfernweg Hamburg – Rügen 70 km (70 km)
 - Müritz Rundweg 115 km (115 km)
 - Peenetal Rundweg 28 km (83 km)
 - Kummerower See-Rundweg 35 km (35 km)
 - Kölpinsee – Fleesensee Rundweg 42 km (42 km)
 - **Gesamtlänge der auszuweisenden Wege: 275 km (netto)**
2. Auf Basis der Installation von Radwegweisungen in verschiedenen Bundesländern wird sowohl vom Allgemeinen Deutschen Radverkehrsclub (ADFC), dem Bundesministerium für Wirtschaft (BMWi) als auch dem Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern ein Durchschnittswert von ca. 700,00 € pro Kilometer für die Planung und Installation der Radwegweisung kalkuliert (vgl. Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern 2011 im Anhang). Diese Kosten splitten sich in folgende Bereiche:
 - Planung 30 %
 - Material 40 %
 - Montage 30 %
3. Wird diese Kostensplittung den 5 auszuweisenden Wegen zugrunde gelegt, ergeben sich folgende Modifikationen:
 - Planungskosten in Höhe von 30 % der Gesamtkosten entfallen, da diese vom Antragsteller (WMSE GmbH) erbracht werden
 - Materialkosten in Höhe von 40 % der Gesamtkosten reduzieren sich auf 35 %, da ein Großteil der bestehenden Pfosten und ein gewisser Anteil vorhandener Wegweiser nicht ersetzt werden müssen
 - Montagekosten in Höhe von 30 % der Gesamtkosten reduzieren sich auf 25 %, da der zu installierende Materialanteil ebenfalls reduziert wird
 - **resultierender Kostenfaktor pro Kilometer Radwegweisung: 420,00 €**
4. Kostenschätzung des Vorhabens:
 - Gesamtlänge der auszuweisenden Wege: 275 km
 - Resultierender Kostenfaktor pro Kilometer Radwegweisung: 420,00 €
 - **geschätzte Gesamtkosten: 115.500,00 € (brutto)**
 - **Anteil beantragter Fördermittel 90 % der Netto-Gesamtkosten: 87.352,94 €**
 - **Eigenmittel: 28.147,06 €**