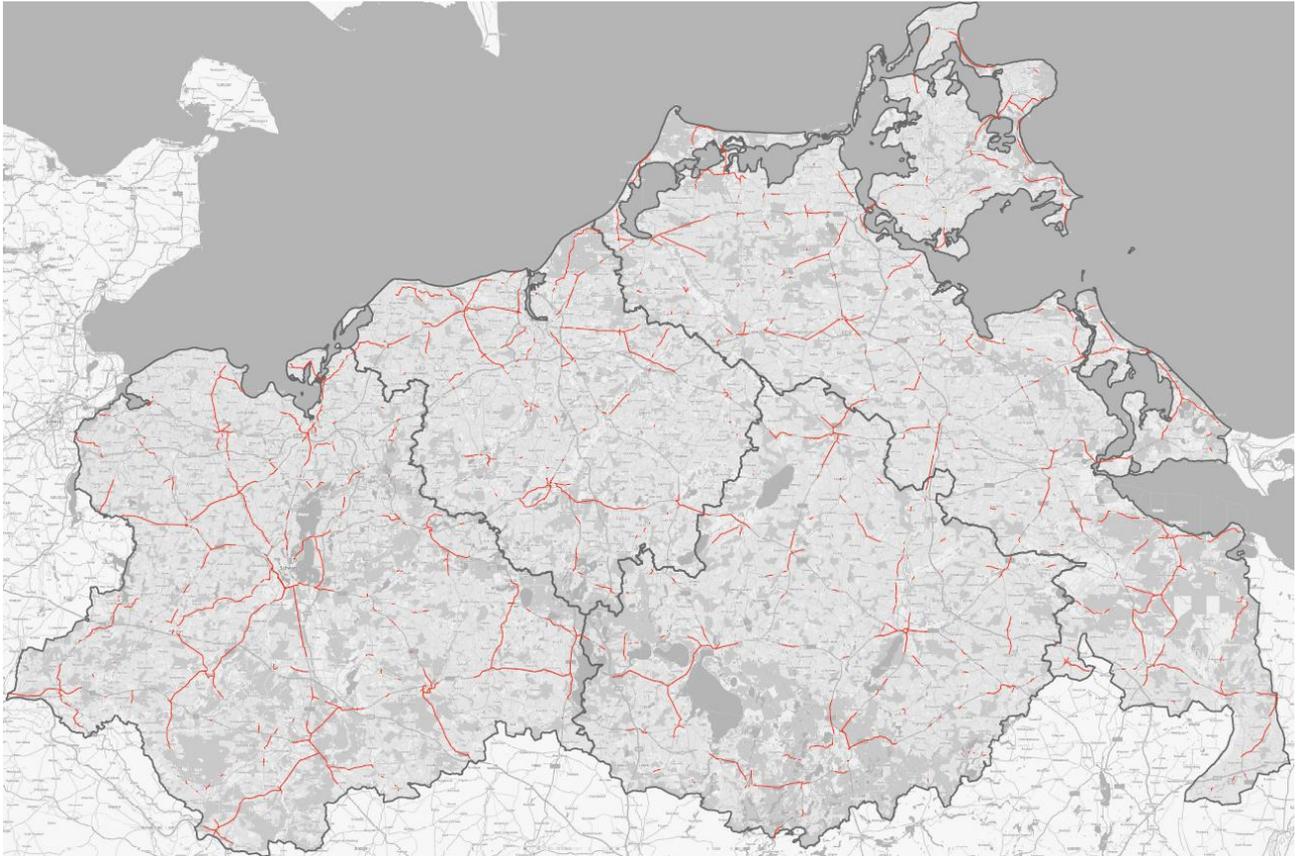


Radverkehrsnetz M-V

Das **Radverkehrsnetz** darf nicht mit dem Radwegenetz verwechselt werden. Es besteht aus **allen für den Radverkehr nutzbaren Wegen**, nicht nur aus eigens gebauten Radwegen.

Radwege:

In Mecklenburg-Vorpommern gibt es straßenbegleitende Radwege entlang von:
841 km Bundesstraßen
849 km Landesstraßen
563 km Kreisstraßen.



Das digitale Radverkehrsnetz:

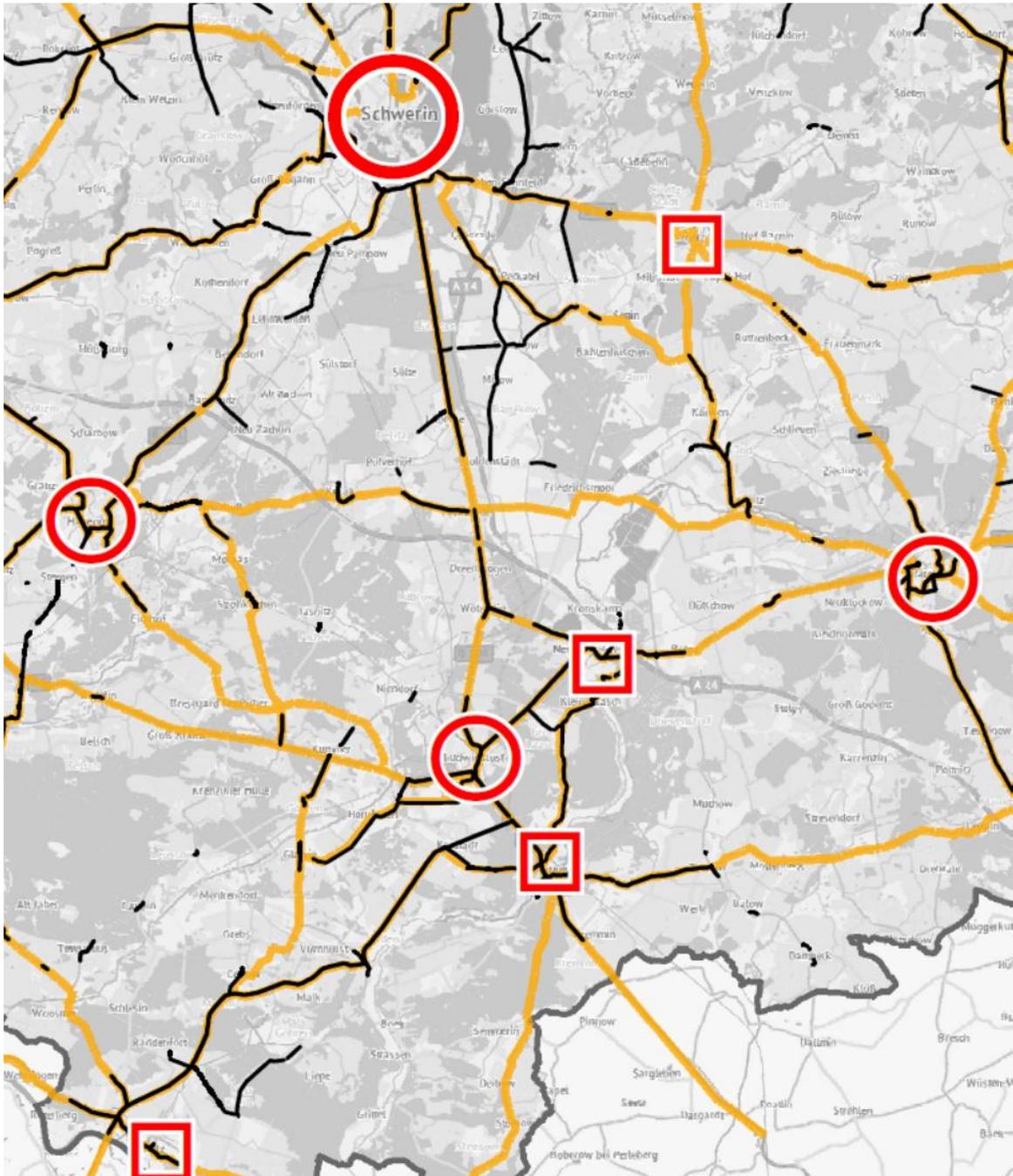
Im Rahmen eines interministeriellen Projekts mit den Landkreisen werden alle GIS-Daten der für den Radverkehr nutzbaren Straßen und Wege des gesamten Landes erfasst. Diese sollen künftig digital und zentral allen Behörden im Land und den Bürgern zur Verfügung stehen.

Bis Jahresende wird **eine Datenbank „mit jedem Steg und Weg“** entstehen. Das bedeutet weitaus mehr als die im Land vorhandenen straßenbegleitenden Radwege. Dazu kommen touristische Radwege, ländliche Wege, Forst- und Waldwege und auch schwach befahrene Straßen, bei denen die geringe Verkehrsbelegung das Radfahren sicher zulässt. Auf der Datenbank aufbauend wird im Frühjahr des kommenden Jahres ein **online-Routenplaner für den Radverkehr** verfügbar sein.

Das Hauptnetz des Radverkehrs:

Die Ämter für Raumordnung und Landesplanung sind dabei das **Hauptnetz des Radverkehrs** zu erstellen. Dieses orientiert sich an den zentralen Orten im Land und beschreibt die Hauptverbindungen **zwischen und hin zu den zentralen Orten**. Es orientiert sich zunächst am vorhandenen Straßennetz. Denn das Straßennetz bildet (Autobahnen und einige Bundesstraßen ausgenommen) die historisch gewachsenen Wegeverbindungen bezogen auf die zentralen Orte ab.

Alternative Streckenführungen abseits der Landstraßen werden berücksichtigt. Dabei legt man einen maximalen Umweg-Faktor von 1,2 zugrunde. Wenn eine alternative Strecke zu weit von der Hauptachse, die von einer Landstraße definiert wird, entfernt ist, wird diese von Radfahrern nicht angenommen.



*Ausschnitt des Hauptnetzes (Arbeitsstand September 2014); mit zentralen Orten;
gelb: Bunde-, Landes- und Kreisstraßen, die das Hauptnetz bilden;
schwarz: bereits vorhandene straßenbegleitende Radwege*

Lückenschluss im Hauptnetz:

Wenn das digitale Radverkehrsnetz abschließend vorliegt, und mit dem zunächst an Straßen orientierten Hauptnetz abgeglichen wurde, liegt im kommenden Jahr das dann aktuelle Hauptnetz des Radverkehrs vor, das sich dann über alle Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen erstrecken wird; sowie – sofern eine für den Radverkehr akzeptable Streckenführung besteht – über ländliche Wege, Wirtschaftswege, Forst- und Waldwege.

Perspektivisch soll – unbeschadet des Radwegebaus auch abseits des Hauptnetzes zur Verbesserung der Verkehrssicherheit – **nur noch auf diesem Hauptnetz Radwegbau stattfinden**. So sollen **die knappen verfügbaren Mittel möglichst effizient eingesetzt werden**, weil neben der bloßen Verbindungsfunktion zwischen Anfangs- und Endpunkt des Radweges ein zusätzlicher Nutzen durch die Erweiterung des Hauptnetzes entsteht. Das Stärken des Netzes wird dabei dem Alltagsradverkehr ebenso zugute kommen wie dem touristischen Radverkehr.

Lücken im Hauptnetz, die mittels Radwegbau geschlossen werden sollen, identifizieren sich dann nach einem Ausschlussprinzip:

- Dort, wo bereits ein straßenbegleitender Radweg vorhanden ist, gibt es keinen Handlungsbedarf;
- dort, wo der Radverkehr alternative Wege jenseits der Landstraße nutzen kann, besteht kein Handlungsbedarf;
- dort, wo die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung auf der Landstraße gering ist, der Streckenverlauf übersichtlich ist, kein erhöhter Schwerlastverkehrsanteil zu verzeichnen ist, besteht kein Handlungsbedarf.

Entlang aller anderen Straßen auf dem Hauptnetz sollen perspektivisch straßenbegleitende Radwege gebaut werden, sofern zwischenzeitlich keine alternative sichere Streckenführung entsteht. So würde als Beispiel eine bis dato für den Radverkehr gefährliche Ortsdurchfahrt dann als sicher gelten, wenn eine Ortsumgehung entsteht, die wiederum innerorts zu einer Verkehrsberuhigung führt.

Perspektivisch kann möglicherweise ein neues Instrument zur Verstärkung des Radverkehrsnetzes genutzt werden: Schutzstreifen außerorts. Diese Schutzstreifen sind keine Alternative zum Radwegbau entlang von stark befahrenen Straßen. Sie könnten partiell Radwege ersetzen und grundsätzlich die Verkehrssicherheit steigern. Noch bis Jahresende läuft unter Federführung Mecklenburg-Vorpommerns ein bundesweiter Modellversuch. Es wird dabei untersucht, ob Schutzstreifen auf geeigneten Strecken die Sicherheit der Radfahrer erhöhen können.

Weitere Informationen: http://www.regierung-mv.de/cms2/Regierungsportal_prod/Regierungsportal/de/vm/ Aktuelles Blickpunkte/Modell projekt Schutzstreifen ausserorts/index.jsp