

**BDC**

BDC Dorsch Consult  
Ingenieurgesellschaft mbH  
Niederlassung  
Mecklenburg-Vorpommern  
Industriestraße 8  
D-18069 Rostock

Fon: +49 (0) 381 20788-0  
Fax: +49 (0) 381 20788-25  
Mail: rostock@dorsch.de  
Internet: www.bdc-dorsch.de

Geschäftsführer: Andreas Schweinar  
Hauptsitz der Gesellschaft: Berlin  
Amtsgericht Charlottenburg HRB 43725  
UST-IDNR DE 156 18 33 12  
Bankverbindung: Commerzbank AG Rostock  
BIC: DRESDEFF 130  
IBAN: DE57 1308 0000 0271 9150 00

BDC Dorsch Consult Ingenieurgesellschaft mbH,  
Industriestraße 8, D-18069 Rostock

Gemeindeverwaltung  
Ostseeheilbad Graal-Müritz  
Ribnitzer Straße 21  
18181 Graal Müritz

*N/A 03.12.20  
TOP 4.3.*

Ihr Schreiben  
Unser Zeichen SCHM  
Fon +49 (0) 381 20788-0  
Fax +49 (0) 381 20788-25  
Mail rostock@dorsch.de  
Datum 26.11.2020

## Angebot zur Erstellung der Aufgabenstellung eines Radwegkonzeptes für das Ostseeheilbad Graal-Müritz

Sehr geehrte Damen und Herren,

Sie hatten uns gebeten, Ihnen ein Angebot für die Erstellung eines Radverkehrskonzeptes einzureichen. Herzlichen Dank dafür!

Für die Erstellung des Radverkehrskonzeptes halten wir es für erforderlich, dass die Aufgabenstellung vorab gut recherchiert, durchdacht und abgestimmt wird. Aus diesem Grund unterbreiten wir Ihnen als 1. Schritt zunächst ein Angebot für die Erstellung einer Aufgabenstellung für das erbetene Radverkehrskonzept. Wenn diese einvernehmlich vorliegt würden wir Ihnen im 2. Schritt ein Angebot für das Radverkehrskonzept unterbreiten – auch hier vorzugsweise mit einem Stufenplan.

Nachfolgend einige Gedanken zur Thematik schon mal vorab für Sie und für uns als gemeinsamen Einstieg in die Thematik.

### Radverkehre in und um Graal-Müritz

Das Ostseeheilbad Graal-Müritz liegt mittig zwischen der Hansestadt Rostock und der Halbinsel Fischland-Darß-Zingst, grenzt im Norden an die Mecklenburger Bucht der südwestlichen Ostsee und ist landwärts von dem Waldgebiet Rostocker Heide umgeben. Im Osten befindet sich das Naturschutzgebiet Ribnitzer Großes Moor.

Der Internationale Ostseeküstenradweg – mit rund 1.000 km Radweglänge von Flensburg im Westen bis Ahlbeck (Usedom) im Osten – wird in Graal-Müritz direkt hinter den Dünen geführt.

Graal-Müritz eignet sich aufgrund der Größe, der Lage, der günstigen Topografie und der Bedeutung für Freizeit und Tourismus sehr gut für den Radverkehr. Deshalb beabsichtigt die Gemeinde, ein Radverkehrskonzept erstellen zu lassen.

In den letzten Jahren haben sich sowohl das Repertoire an Möglichkeiten zur Sicherung und Förderung des Radverkehrs als auch die Anforderungen durch unterschiedliche Radnutzer (z. B. Pedelec-Nutzer) spürbar erweitert. Insbesondere durch die vermehrte Nutzung elektrounterstützter Fahrräder gewinnt das Fahrrad als Verkehrsmittel auf längeren Distanzen, in topografisch bewegten Räumen und als Alltagsverkehrsmittel weiter erheblich an Bedeutung.

Für kurze Entfernungen (ca. 1 - 5 km) und immer häufiger auch für mittlere Entfernungen (bis ca. 25 km) wird das Fahrrad auf dem Weg zum Einkauf, zur Arbeit, zur Schule oder als Zubringerverkehrsmittel zur Bahn oder Straßenbahn benutzt. Der weitere Ausbau des gesamten Radverkehrsnetzes soll deshalb den Bedürfnissen der Radfahrer nach direkten, schnellen und sicheren Verbindungen entsprechen.

Neben dem touristischen bzw. freizeitorientierten Routen ist der Schwerpunkt also auf den Alltagsradverkehr zu legen. Ferner spielt ggf. die Sicherung des Schülerradverkehrs eine wesentliche Rolle.

Das Radverkehrskonzept soll das gesamte Gemeindegebiet betrachten. Es soll das gesamte Radverkehrsnetz darstellen und dabei sowohl den Alltags- als auch den Freizeitverkehr umfassen. Das Konzept soll bestehende Mängel aufzeigen und die Maßnahmen zur Behebung der Mängel umfassend auflisten. Das Radverkehrskonzept bildet somit den Handlungsrahmen für Ausbau und Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur für die nächsten Jahre in der Gemeinde.

Im Sinne einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und der Förderung der zum Kraftfahrzeugverkehr alternativen Verkehrsmittel ist ein durchgängiges, an neueste Standards orientiertes Radverkehrsnetz zu entwickeln. Das innerörtliche Radverkehrsnetz soll in das übergeordnete Netz aus regionalen und touristischen Routen eingebunden und in sich gegliedert werden, um so allen Radnutzergruppen Rechnung zu tragen.

Im Gegensatz zur Planung des Straßennetzes wird der Ausbaustandard und die Führung der Radverkehrsanlagen als Verkehrsinfrastruktur-Angebot („Angebotsplanung“) konzipiert, welches die Benutzung des Fahrrads erleichtern bzw. verbessernd unterstützen, sowie die Sicherheit der relativ stark gefährdeten Verkehrsteilnehmer verbessern soll.

Die Anforderungen des Radverkehrs unterscheiden sich in der Freizeit und im Alltag. Während die Direktheit der Routen im Alltag von zentraler Bedeutung ist, treten die Attraktivität der Umgebung von Radrouten und deren autofreie Führung im Fahrradtourismus in den Vordergrund. Um das Angebot an Radverkehrsanlagen den unterschiedlichen Bedürfnissen anzupassen und um eine hohe Akzeptanz der Radverkehrsführungen zu erzielen, ist eine detaillierte Aufnahme der derzeitigen Verhältnisse besonders wichtig. Insbesondere sind Quellen und Ziele des Radverkehrs zu ermitteln sowie die vorhandenen Elemente des Radverkehrsnetzes hinsichtlich der Eignung für den Radverkehr zu untersuchen.

Im zu entwickelnden Konzept ist das Radverkehrsnetz entsprechend der Bedeutung in ein Haupt- und ein Ergänzungsnetz zu gliedern. Darüber hinaus ist eine nutzerspezifische Gliederung sinnvoll, da sich ein Großteil der Radfahrenden sich im Straßenraum mit hohen Verkehrsstärken und schnellen Kfz-Verkehren oft unsicher fühlt. Die Maßnahmenvorschläge sollen Hinweise zu erforderlichen verkehrsregelnden oder baulichen Maßnahmen geben.

Im Hinblick auf die geringer werdenden finanziellen Spielräume kommunaler Haushalte kommt einer gezielten Förderung des Radverkehrs als relativ kosteneffizientes Verkehrsmittel seit einiger Zeit eine gesteigerte Bedeutung zu.

Mit Veröffentlichung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) 2020 im September 2012 wurden Ziele genannt (eine deutliche Steigerung des Radverkehrsanteils) sowie Handlungsempfehlungen zur Förderung des Radverkehrs gegeben. Die Hauptverantwortung hierfür tragen Länder und Kommunen, die aufgefordert sind, mit innovativen und schlüssigen Radverkehrskonzepten ihren Beitrag zu einer nachhaltigen, integrierten Verkehrspolitik zu leisten. Dies wird mit einer konsequenten Anwendung der zum 01.09.2009, 01.04.2013 sowie 28.04.2020 in Kraft getretenen Änderungen der Straßenverkehrsordnung sowie der aktuellen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA, Ausgabe 2010) erleichtert.

Zur Bearbeitung dieses Themenbereiches ist es unabdingbar, detaillierte Ortskenntnisse mit Fahrrad zu erlangen. Nur so können die Probleme sachgerecht analysiert und maßgeschneiderte Lösungen erarbeitet werden.

