

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

---

- Fischland-Darß-Zingst-Rundweg -

---



## Fischland-Darß-Zingst-Rundweg (FDZR)

Tabelle 1

Kategorie:	Radweg		
Anknüpfung an/ Überlagerung mit:	Ostseeküstenradweg (OKR), Recknitztal-Rundweg (RTR), Östlicher Backstein-Rundweg (OBR), Ostseeküstenwanderweg (OKW)		
Streckenkilometer: (gesamt in M-V)	199,0 km (199,0 km)		
Anteile:	gut	13,4 km	6,7 %
	gut befahrbar	110,3 km	55,4 %
	schlecht befahrbar	61,9 km	32,9 %
	unzumutbar	9,9 km	5,0 %
	nicht befahren	0 km	0 %
Anteil Straßen:	51,3 % (102,1 km) auf Straßen		

Der Fischland-Darß-Zingst-Rundweg ist mit seiner 199 km einer der längeren Rundwege im Untersuchungsgebiet. Durch seine weite Ausdehnung entlang der Küste von Ribnitz bis Stralsund und in das rückliegende Festland bis Marlow kommt dem FDZR eine besondere verbindende Bedeutung zu. Über ihn lassen sich weite Teile des Landkreises Vorpommern-Rügen erreichen und ermöglichen die Weiterleitung der auf die Küste konzentrierten Urlaubsgäste.

Leider sind die Abschnitte teilweise unbefestigt und durch Schäden in der Oberfläche beeinträchtigt. Einige Abschnitte sind auch deutlich zu schmal für eine Auslastung mit höherem Nutzeraufkommen. Mehr als die Hälfte der Route verläuft auf Straßen. Zusammen mit teilweise mangelnder Wegweisung wird die Qualität dadurch deutlich gemindert.

## Die Streckenabschnitte

### 1. Ribnitz-Damgarten – Zingst

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.

### 2. Zingst – Parow (Stralsund)

In unmittelbarer Nähe zum Siedlungsgebiet 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. Vor Erreichen des Barther Stadtzentrums führt die Route noch über die Halbinsel zwischen Barther Strom und Barther Bodden. Obwohl landschaftlich und zeitgeschichtlich sehr reizvoll, sind diese Abschnitte nicht zu empfehlen. Nach dem Absolvieren der mit erheblichen Schäden versehenen betonierten Zuwegung aus den 40er-Jahren, folgen unbefestigte, zugewachsene und sehr schmale Abschnitte durch den Wald und zurück auf dem

Deich. Innerhalb des Stadtgebietes sind die Abschnitte gut ausgebaut. Am Ortsausgang Barth bis zum Abzweig nach Uetzberg ist die Route jedoch wieder durch die zu schmale Wegbreite von 1,5 m eingeschränkt. Die folgenden Abschnitte verlaufen entlang der Küstenlinie auf jedoch deutlich zu schmalen Wegen (Breiten variieren zwischen < 1,0 m bis 1,5 m) oder auf durch mit Schäden behafteten Straßen. 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 schmale 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. Zudem ist der gesamte Haken in Richtung Barhöft als mangelhaft eingestuft. Grund dafür ist vor allem die schlecht ausgebaute Zufahrtsstraße und die unbefestigten Abschnitte entlang der Küstenlinie. Die letzten Kilometer verlaufen auf ruhigen Straßen und werden nur vor dem Prohner Stausee durch einen eigenständigen, aber durch Bewuchs und Schäden eingeschränkten Abschnitt unterbrochen.

### 3. Parow (Stralsund) – Buchenhorst

Von Parow aus verläuft die Route wieder auf Straßen und lässt sich im Allgemeinen gut befahren. Einschränkungen beginnen auf den Abschnitten zwischen Zimkendorf und Nienhagen. Diese Strecke durch den Wald ist durch den unbefestigten Ausbau und damit einhergehenden Einschränkungen vorliegend. Weitere Einschränkungen erfährt dieser Streckenabschnitt durch den Verlauf über Betonspurplatten hinter Nienhagen sowie durch den unbefestigten Routenverlauf mit Schäden zwischen Forst Schuenhagen und Hövet. Auch die letzten drei Kilometer bis zum Abzweig Buchenhorst weisen ähnliche Streckeneigenschaften auf (unbefestigt, erhebliche Schäden).

### 4. Buchenhorst – Ribnitz-Damgarten

Dieser letzte Streckenabschnitt ist deutlich überwiegend in guten bis eingeschränkt gutem Zustand. Ausnahmen bilden die Abschnitte zwischen Semlow und Zornow, sowie vor Ribnitz. In Semlow ist die Einstufung verzerrt, da auf Grund der ruhigen Lage auch auf der Straße gefahren werden könnte. Entlang der darauffolgenden Verbindungsstraße wird die Qualität durch Schäden an dem straßenbegleitenden Rad- und Gehweg eingeschränkt. Vor Ribnitz

handelt es sich um einen 1,5 km langen, unbefestigten Pfad entlang einer Ackerfläche, die kaum als zeitgemäßer Radweg zu identifizieren ist.

Die Wegweisung entlang der Strecke ist überwiegend gut. In einigen südlichen Abschnitten kann noch der eine oder andere Wegweiser ergänzt werden. Auf dem Fischland muss offenbar die Qualität der aufgestellten Schilder in kleineren Abständen überprüft und ggf. ausgebessert werden.

## **Anlage I**

**Übersichtskarte zu Streckenverlauf**

**Übersichtskarte zu Wegweisung**

**Übersichtskarte zu Gefahrenstellen**

**Übersichtskarte zu Zustandskategorie**

**Karten zu Streckenabschnitten**