



Raumordnerischer Radverkehrsplan für die Planungsregion Vorpommern

August 2014

Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern
Regionalplanung
Am Gorzberg Haus 8
17489 Greifswald
Telefon: 03834 – 51 49 39-0
Fax: 03834 – 51 49 39-70
Mail: poststelle@afrlvp.mv-regierung.de

Raumordnerischer Radverkehrsplan für die Planungsregion Vorpommern (August 2014)

Gliederung:

	Seite
Vorbemerkungen	9
1 Politische Rahmenbedingungen	13
2 Ziele und Grundlagen des Raumordnerischen Radverkehrsplans für die Planungsregion Vorpommern	14
2.1 Die Planungsregion im Überblick	15
2.2 Regionales Raumentwicklungsprogramm Vorpommern	16
2.3 Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN)	18
2.4 Kreisliche Planungen	19
2.5 Arbeits- und Entwicklungsprozess	20
3 Grundlegende Analysen zur Planungsregion Vorpommern	22
3.1 Verkehrsmengen und straßenbegleitende Radwege	22
3.2 Radfahrerpotenzial	23
3.3 Verbindung von Zentralen Orten	24
3.4 Verflechtungsbereiche und Fahrraddistanzen im Alltagsverkehr	26
3.5 Radfernwege und Radrundwege des Landes Mecklenburg-Vorpommern	28
4 Analyse der Nahbereiche der Planungsregion Vorpommern	30
4.1 Methodik	30
4.2 Nahbereich des gemeinsamen Oberzentrums Stralsund-Greifswald, Nahbereich Stralsund	35
4.3 Nahbereich des Grundzentrums Franzburg/Richtenberg	47
4.4 Nahbereich des Grundzentrums Barth	55
4.5 Nahbereich des Grundzentrums Zingst	62
4.6 Nahbereich des Mittelzentrums Bergen auf Rügen	66
4.7 Nahbereich des Grundzentrums Sassnitz	76
4.8 Nahbereich des Grundzentrums Binz	80

4.9	Nahbereich des Grundzentrums Putbus	84
4.10	Nahbereich des Grundzentrums Sagard	88
4.11	Nahbereich des Grundzentrums Sellin/Baabe	93
4.12	Nahbereich des Grundzentrums Samtens	97
4.13	Nahbereich des Grundzentrums Garz/Rügen	102
4.14	Nahbereich des gemeinsamen Oberzentrums Stralsund-Greifswald, Nahbereich Greifswald	108
4.15	Nahbereich des Grundzentrums Gützkow	118
4.16	Nahbereich des Grundzentrums Lubmin	123
4.17	Nahbereich des Mittelzentrums Anklam	127
4.18	Nahbereich des Grundzentrums Ducherow	141
4.19	Nahbereich des Mittelzentrums Wolgast	145
4.20	Nahbereich des Grundzentrums Heringsdorf	152
4.21	Nahbereich des Grundzentrums Zinnowitz	159
4.22	Nahbereich des Mittelzentrums Grimmen	162
4.23	Nahbereich des Grundzentrums Tribsees	172
4.24	Nahbereich des Mittelzentrums Pasewalk	175
4.25	Nahbereich des Grundzentrums Strasburg (Uckermark)	184
4.26	Nahbereich des Grundzentrums Löcknitz	189
4.27	Nahbereich des Mittelzentrums Ueckermünde	199
4.28	Nahbereich des Grundzentrums Torgelow	206
4.29	Nahbereich des Grundzentrums Eggesin	208
4.30	Nahbereich des Grundzentrums Ferdinandshof	212
4.31	Nahbereich des Mittelzentrums Ribnitz-Damgarten	221
4.32	Nahbereich des Grundzentrums Marlow	229
4.33	Nahbereich des Grundzentrums Bad Sülze	236
4.34	Nahbereich des Grundzentrums Loitz	243
4.35	Nahbereich des Grundzentrums Jarmen	249
5	Ergebnisse und Zusammenfassung	252
5.1	Raumordnerische Aspekte und Sachverhalte mit direktem Bezug zur	

Raumordnung	252
5.2 Abgleich der Ergebnisse mit dem Radfahrerpotenzial	281
5.3 Abgleich der Ergebnisse mit den Verkehrsstärken	285
5.4 Ableitung des Handlungsbedarfs für die Streckenabschnitte	302
5.5 Gegenprüfung der Ergebnisse mit Hilfe eines Punktesystems	308
5.6 Spezielle Bedingungen bei einzelnen Streckenabschnitten	308
5.7 Resümee	311
Anhang	313

Abbildungsverzeichnis:

Nr.	Titel / Inhalt	Seite
Abbildung 1	Länge der überörtlichen Straßen mit Radwegen, Mecklenburg-Vorpommern, 1995 – 2012 (nach der Straßenkategorie)	9
Abbildung 2	Länge der überörtlichen Straßen mit Radwegen, Mecklenburg-Vorpommern, 1995 – 2012 (nach ihrer Lage)	10
Abbildung 3	Radwegemittel an Bundes- und Landesstraßen 2010-2012 und 2013-2015 (Prognose)	11
Abbildung 4	Kategorien von Verkehrswegen für den Radverkehr und angestrebte Fahrgeschwindigkeiten für den Alltagsverkehr (RIN 2008)	18
Abbildung 5	Schematische Darstellung der Herangehensweise zur Ableitung des Handlungsbedarfs	34
Abbildung 6	Gesamtlänge und Zahl der Streckenabschnitte nach Zahl der Nennungen	280

Kartenverzeichnis:

Nr.	Titel / Inhalt	Seite
Karte 1	Funktionales Straßennetz und Netz regional bedeutsamer Radrouten, Planungsregion Vorpommern	17
Karte 2	Zentrale Orte und ihre Verflechtungsbereiche, Schematische Verbindungen, Planungsregion Vorpommern	25
Karte 3	Verflechtungsbereiche und Radfahrdistanzen im Alltagsverkehr, Planungsregion Vorpommern	27

Karte 4	Radfernwege und Radrundwege des Landes Mecklenburg-Vorpommern, Planungsregion Vorpommern	29
Karte 5	Fehlende Radwegeverbindungen an Bundes- und Landesstraßen (Analysekarte, A4-Format)	31
Karte 6	Nahbereich des Oberzentrums Stralsund	35
Karte 7	Nahbereich des Grundzentrums Franzburg/Richtenberg	47
Karte 8	Nahbereich des Grundzentrums Barth	55
Karte 9	Nahbereich des Grundzentrums Zingst	62
Karte 10	Nahbereich des Mittelzentrums Bergen auf Rügen	66
Karte 11	Nahbereich des Grundzentrums Sassnitz	76
Karte 12	Nahbereich des Grundzentrums Binz	80
Karte 13	Nahbereich des Grundzentrums Putbus	84
Karte 14	Nahbereich des Grundzentrums Sagard	88
Karte 15	Nahbereich des Grundzentrums Sellin/Baabe	93
Karte 16	Nahbereich des Grundzentrums Samtens	97
Karte 17	Nahbereich des Grundzentrums Garz/Rügen	102
Karte 18	Nahbereich des Oberzentrums Greifswald	108
Karte 19	Nahbereich des Grundzentrums Gützkow	118
Karte 20	Nahbereich des Grundzentrums Lubmin	123
Karte 21	Nahbereich des Mittelzentrums Anklam	127
Karte 22	Nahbereich des Grundzentrums Ducherow	141
Karte 23	Nahbereich des Mittelzentrums Wolgast	145
Karte 24	Nahbereich des Grundzentrums Heringsdorf	152
Karte 25	Nahbereich des Grundzentrums Zinnowitz	159
Karte 26	Nahbereich des Mittelzentrums Grimmen	162
Karte 27	Nahbereich des Grundzentrums Tribsees	172
Karte 28	Nahbereich des Mittelzentrums Pasewalk	175
Karte 29	Nahbereich des Grundzentrums Strasburg (Uckermark)	184
Karte 30	Nahbereich des Grundzentrums Löcknitz	189
Karte 31	Nahbereich des Mittelzentrums Ueckermünde	199
Karte 32	Nahbereich des Grundzentrums Torgelow	206
Karte 33	Nahbereich des Grundzentrums Eggesin	208
Karte 34	Nahbereich des Grundzentrums Ferdinandshof	212
Karte 35	Nahbereich des Mittelzentrums Ribnitz-Damgarten	221
Karte 36	Nahbereich des Grundzentrums Marlow	229
Karte 37	Nahbereich des Grundzentrums Bad Sülze	236
Karte 38	Nahbereich des Grundzentrums Loitz	243
Karte 39	Nahbereich des Grundzentrums Jarmen	249
Karte 40	Karte Streckenabschnitte nach der Anzahl ihrer raumordnerischen Funktionen (A4-Format)	279
Karte 41	Karte Priorisierung des Handlungsbedarfs aus Sicht der Raumordnung und Verkehrssicherheit (A4-Format)	307

Tabellenverzeichnis:

Nr.	Titel / Inhalt	Seite
Tabelle 1	Raumordnerische Bedeutung der Streckenabschnitte im Überblick	32
Tabelle 2	Streckenabschnitte als Ergänzungen im Netz der Radfernwege und Radrundwege des Landes Mecklenburg-Vorpommern	252
Tabelle 3	Streckenabschnitte in Tourismusschwerpunkträumen der Planungsregion	255
Tabelle 4	Streckenabschnitte als Teile des Netzes der Radfernwege und Radrundwege des Landes Mecklenburg-Vorpommern nach ihrer Lage in den Tourismusschwerpunkt- und Tourismusedwicklungsräumen der Planungsregion	256
Tabelle 5	Streckenabschnitte in den Stadt-Umland-Räumen der Planungsregion	258
Tabelle 6	Streckenabschnitte in einer 4-km-Entfernung zum Zentralen Ort	259
Tabelle 7	Streckenabschnitte in einer 4-km-Entfernung zum nächsten Siedlungsschwerpunkt (falls der Zentrale Ort mehr als 10 km entfernt ist)	264
Tabelle 8	Streckenabschnitte nach der Anzahl ihrer Nennungen (aufgelistet Gruppen mit mindestens 7 Nennungen)	267
Tabelle 9	Streckenabschnitte mit dem höchsten Radfahrerpotenzial	281
Tabelle 10	Streckenabschnitte mit den meisten Nennungen und dem höchsten Radfahrerpotenzial	282
Tabelle 11	Streckenabschnitte mit den höchsten Verkehrsstärken im Gesamtverkehr	285
Tabelle 12	Streckenabschnitte mit den höchsten Verkehrsstärken im saisonalen Gesamtverkehr	287
Tabelle 13	Streckenabschnitte mit den meisten Nennungen und den größten Verkehrsstärken im Gesamtverkehr sowie im saisonalen Gesamtverkehr	290
Tabelle 14	Streckenabschnitte mit den höchsten Verkehrsstärken im Schwerverkehr	293
Tabelle 15	Streckenabschnitte mit den meisten Nennungen und den größten Verkehrsstärken im Schwerverkehr	296
Tabelle 16	Streckenabschnitte mit den höchsten Verkehrsstärken im Radverkehr	299
Tabelle 17	Streckenabschnitte mit den meisten Nennungen und den größten Verkehrsstärken im Radverkehr	300
Tabelle 18	Streckenabschnitte mit den meisten Nennungen und den größten Verkehrsstärken im Gesamtverkehr, Schwerverkehr und Radverkehr (allerhöchster Handlungsbedarf)	302
Tabelle 19	Streckenabschnitte mit den meisten Nennungen und den größten Verkehrsstärken im Gesamtverkehr, Schwerverkehr und/oder Radverkehr (sehr hoher Handlungsbedarf)	303
Tabelle 20	Streckenabschnitte mit den meisten Nennungen und den größten Verkehrsstärken im Gesamtverkehr oder Schwerverkehr oder Radverkehr (hoher Handlungsbedarf)	305

Verzeichnis der Anlagen im Anhang:

Anlage 1	Analysetabelle zum Raumordnerischen Radverkehrsplan für die Planungsregion Vorpommern; Bundes- und Landesstraßen ohne einen straßenbegleitenden Radweg
Anlage 2	Fehlende Radwegeverbindungen an Bundes- und Landesstraßen (Analysekarte, A3-Format)
Anlage 3	Tabelle Streckenabschnitte nach der Anzahl ihrer raumordnerischen Funktionen
Anlage 4	Karte Streckenabschnitte nach der Anzahl ihrer raumordnerischen Funktionen (A3-Format)
Anlage 5	Karte Priorisierung des Handlungsbedarfs aus Sicht der Raumordnung und Verkehrssicherheit (A3-Format)

Vorbemerkungen

Das Fahrradfahren verzeichnet seit mehreren Jahren aus sehr unterschiedlichen Gründen einen erheblichen Bedeutungszuwachs. Beispielhaft seien die folgenden Aspekte und Themenkreise genannt:

- Fahrrad als Verkehrs- und Transportmittel (Unabhängigkeit, Kosten, Raumbeanspruchung)
- Mobilitätssicherung im Raum, unabhängig von öffentlichen Verkehrsmitteln
- Freizeit- und Urlaubsbeschäftigung (Erlebnis Fahrradfahren, Wirtschaftsfaktor Tourismus, Fahrradfahren als Sport)
- Gesundheitliche Prävention durch Bewegung, Wohlfühlaspekte
- Umwelt- und Klimaschutz, Nachhaltigkeit.

Mecklenburg-Vorpommern hat sich in den zurückliegenden Jahren einen guten Namen als Fahrradland gemacht – für Einheimische und Touristen. Das ist nicht zuletzt auf den umfangreichen Neubau von Radwegen zurückzuführen, der von unterschiedlichen Baulasträgern realisiert wurde.

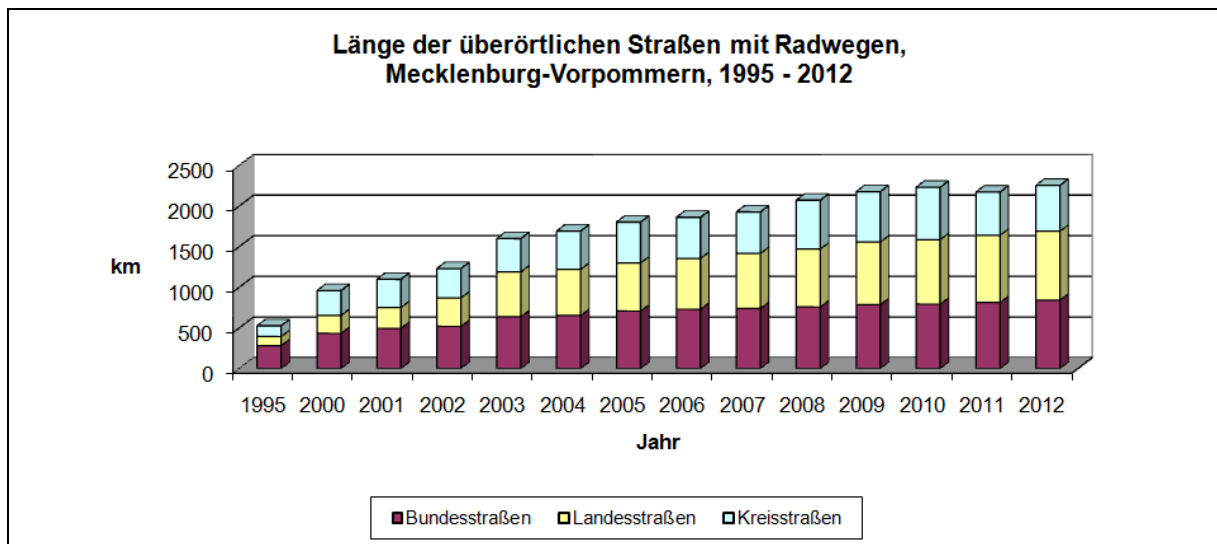


ABBILDUNG 1:

Quelle: Statistisches Jahrbuch Mecklenburg-Vorpommern 2013, eigene Darstellung

Bis Ende 2012 wurden in Mecklenburg-Vorpommern an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen insgesamt 2.254 km Radwege gebaut oder eingerichtet, etwa jeweils zu einem Drittel an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen (37,4 %, 842 km; 37,7 %, 849 km; 25,0 %, 563 km). Der jährliche Zuwachs betrug im Zeitraum 2000-2012 durchschnittlich 133 km, wobei die einzelnen Werte starken Schwankungen unterworfen waren (max. 369 km im Jahr 2003).

Bis Ende 2012 waren somit in Mecklenburg-Vorpommern insgesamt 42,2 % der Bundes-, 25,7 % der Landes- und 13,6 % der Kreisstraßen mit einem Radweg ausgestattet.

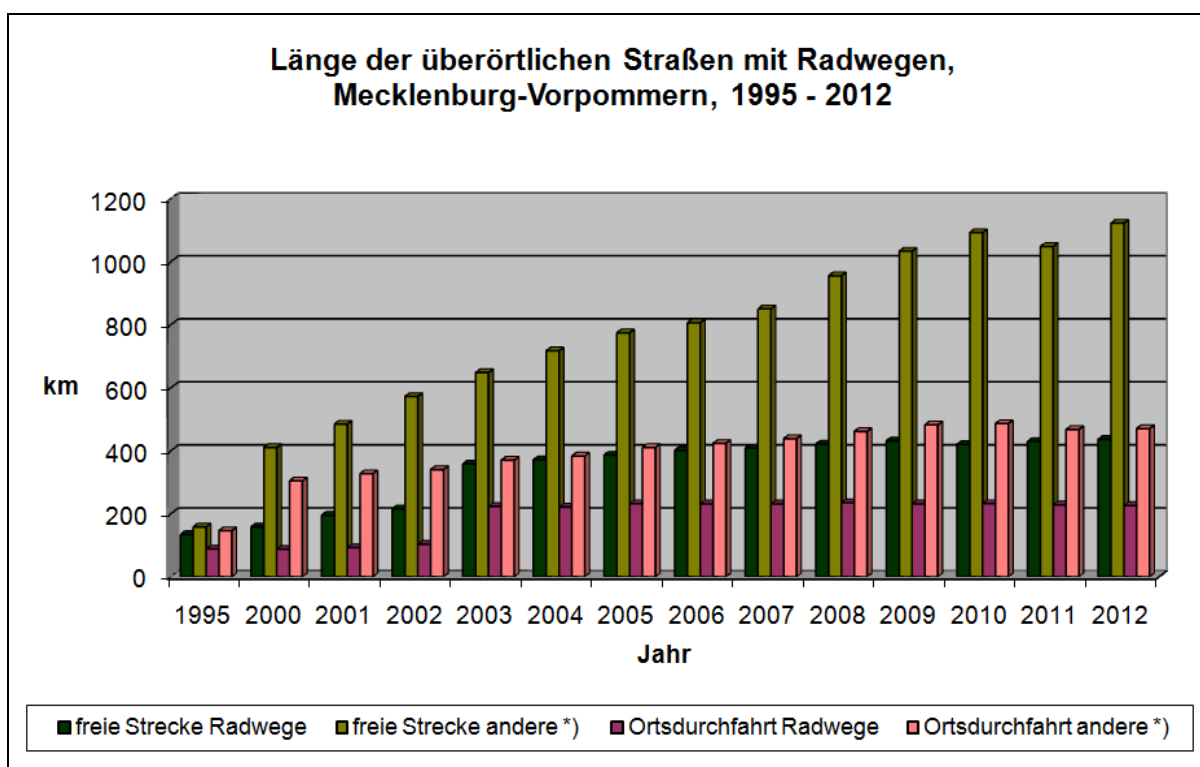


ABBILDUNG 2:

Quelle: Statistisches Jahrbuch Mecklenburg-Vorpommern 2013, eigene Darstellung

Die Maßnahmen betrafen zu etwa zwei Dritteln freie Strecken (69,1 %, 1.588 km) und zu einem Drittel Ortsdurchfahrten (30,9 %, 696 km).

Weniger als ein Drittel der Radwege waren reine Radwege (29,4 %, 662 km), mehr als zwei Drittel (70,6 %, 1.592 km) waren Radwege, die auch von Fußgängern mitbenutzt werden und Mehrzweckstreifen, die auch von Radfahrern mitbenutzt werden.

Auf Landesebene ist der Radverkehr in drei verschiedenen Ressorts mit eigenen Finanzmitteln verankert: Verkehr, Tourismus und Landwirtschaft/Ländliche Entwicklung. Diese Ressorts haben lange Zeit weitgehend unabhängig voneinander gearbeitet. In der Regel haben die Landkreise vor Ort die Planungen aufeinander abgestimmt.

Mit dem wachsenden Standard stiegen die Ansprüche. Radfahren gilt häufig nur noch dann als attraktiv, wenn es dafür separate Radwege gibt. Befördert wird dieses Denken von der Tatsache, dass sich die Verkehrsbelegung der Straßen durch den steigenden Motorisierungsgrad, die größere Mobilität der Bevölkerung und durch die Verlagerung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Straße signifikant erhöht hat. Außerdem haben sich durch die technische Entwicklung bei den Kraftfahrzeugen und die verbesserten Ausbauzustände der Straßen die Fahrzeuggeschwindigkeiten stark erhöht. Die Straßenbreiten hingegen haben sich in der Regel nicht verändert. In der Folge nimmt das subjektive Verkehrssicherheitsgefühl der Radfahrer ab.

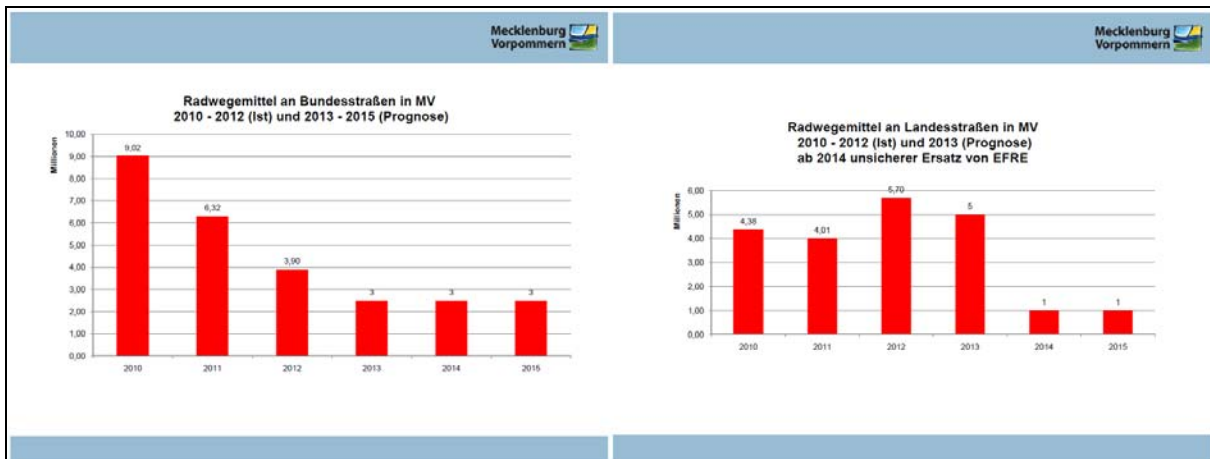


ABBILDUNG 3:

Quelle: Ministerium für Infrastruktur, Bau und Energie Mecklenburg-Vorpommern, Abt. 2

In den kommenden Jahren wird in Mecklenburg-Vorpommern aus dem Bundeshaushalt erheblich weniger Geld für den Bau straßenbegleitender Radwege zur Verfügung stehen (vgl. Abb. 3). Gleichzeitig hat die Landesregierung im Doppelhaushalt 2014/2015 jeweils 5 Mio € jährlich zur Schließung von Lücken im Netz der Radwege an Landesstraßen (sog. „Lückenschlussprogramm“) eingestellt.

Für den Bau eines Kilometers Radweg müssen durchschnittliche Gesamtkosten in Höhe von 150.000 € veranschlagt werden. Außerdem fallen für die in den Vorjahren gebauten Radwege inzwischen in einem größeren Umfang Instandhaltungs- und Reparaturkosten an.

In der Konsequenz bedeutet das, dass es sinnvoll ist, die Mittel für den Neubau von Radwegen auf die Beseitigung punktueller Gefahrenstellen zu konzentrieren. Die Suche nach Alternativen gewinnt weiter an Bedeutung. Der Radverkehr muss so geleitet werden, dass er auch ohne separate Radwege attraktiv und verkehrssicher ist.

Als eine Grundlage für anstehende Entscheidungen wird nachfolgend ein **Raumordnerischer Radverkehrsplan für die Planungsregion Vorpommern** vorgelegt.

Der Raumordnerische Radverkehrsplan stellt die Bedeutung der einzelnen Radverkehrsverbindungen für die räumlichen Beziehungen insbesondere im Ländlichen Raum in den Mittelpunkt. Dabei geht es gleichermaßen um

- die Bedeutung von Radverkehrsbeziehungen für die Verbindung der Zentralen Orte untereinander,
- die Bedeutung von Radverkehrsbeziehungen für die Erreichbarkeit der Zentralen Orte als Arbeits-, Schul-, Einkaufs- und medizinische Versorgungsstandorte aus ihrem jeweiligen Nahbereich,
- die Bedeutung von Radverkehrsbeziehungen für die Erreichbarkeit von Haltestellen des Bahnverkehrs aus der Fläche und damit die Verknüpfung mit dem Öffentlichen Personennahverkehr,
- die Bedeutung von Radverkehrsverbindungen für den Tourismus.

Der Verlauf von Bundes- und Landesstraßen orientiert sich in der Planungsregion Vorpommern sehr deutlich an historisch entstandenen Wegeverbindungen. In der Regel handelt es sich dabei um die kürzeste Verbindung zwischen größeren Orten, insbesondere auch zwischen den heutigen Zentralen Orten.

Alltagsverkehr bevorzugt kurze Verbindungen. Insofern ist es folgerichtig, auch für den Radverkehr bei der Betrachtung des Alltagsverkehrs den Schwerpunkt auf den Verlauf der Bundes- und Landesstraßen zu legen. Die Bundes- und Landesstraßen sind die Verkehrsachsen im Raum, auf denen Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer gewährleistet werden muß.

Aus diesem Grund wird der Schwerpunkt der weiteren Ausführungen auf Radverkehrsverbindungen im Verlaufe von Bundes- und Landesstraßen gelegt. Ursprünglich war vorgesehen worden, auch die Kreisstraßen in den Radverkehrsplan aufzunehmen. Davon wurde dann angesichts einer Gesamtlänge von insgesamt 1.146 km Kreisstraßen, von denen überschlägig mindestens 80 % hätten analysiert werden müssen, wieder Abstand genommen, zumal nur für ausgewählte Kreisstraßen der Planungsregion Verkehrsmengenangaben vorliegen. Gleiches gilt für Gemeindestraßen (insgesamt 5.666 km).

Das hat jedoch zur Folge, dass der vorliegende Radverkehrsplan keine Betrachtungen hinsichtlich der Radverkehrsverbindungen zu den Stadtzentren der beiden Hansestädte Stralsund und Greifswald enthält, da die Bundes- und Landesstraßen hier um die Stadtzentren herumgeführt werden. Gleiches gilt auch für die anderen Städte und Gemeinden mit Umgehungsstraßen.

Desweiteren sollten ursprünglich im Rahmen des Radverkehrsplans bereits Betrachtungen zu alternativen Streckenführungen vorgenommen werden. Diese Alternativbetrachtungen wurden aus praktischen Erwägungen heraus in die nächste Planungsphase verlagert. Wenn sich erweist, dass bei einer Radverkehrsverbindung ein besonderer Handlungsbedarf besteht, dann wird vor der Entscheidung für den Bau eines straßenbegleitenden Radweges die Möglichkeit einer alternativen Streckenführung geprüft. Die Vorprüfung von Alternativtrassen ist flächendeckend für die Planungsregion Vorpommern an dieser Stelle nicht zu leisten.

Mit dem Raumordnerischen Radverkehrsplan soll auch den Straßenbaubehörden Unterstützung bei anstehenden Entscheidungen gegeben werden. Ihnen obliegt die Fachplanung für den Radverkehr. Für den Bau von Radwegen an Bundes- und Landesstraßen – und die Finanzierung aus Bundesmitteln – gelten bundeseinheitliche Richtlinien (z.B. hinsichtlich von Mindestverkehrsmengen), die sich je nach Finanzlage ändern können. Diese Finanzierungskriterien haben auf die raumordnerische Bewertung der Radverkehrsverbindungen grundsätzlich keinen Einfluss, sie sind deshalb kein Bestandteil dieses Raumordnerischen Radverkehrsplans. Gleiches gilt für die Ansätze anderer Förderprogramme. Gleichwohl kann und sollte dieser Radverkehrsplan eine Entscheidungsgrundlage für verschiedene Ressorts sein.

Im Verlaufe der Arbeiten am Raumordnerischen Radverkehrsplan für die Planungsregion Vorpommern begannen die Diskussionen um die Definition eines **landesweiten Hauptnetzes für den Radverkehr**. Dieses Hauptnetz soll – bezogen auf die Landesebene – gleichermaßen den Alltags- und den touristischen Radverkehr aufnehmen. Investitionen sollen schwerpunktmäßig auf dieses Hauptnetz gelenkt werden. In der Planungsregion Vorpommern wird dieses Netz durch die Radwege an Bundes- und Landesstraßen als den i.d.R. kürzesten Verbindungen zwischen den Zentralen Orten und durch die touristischen Radfern- und Radrundwege des Landes Mecklenburg-Vorpommern gebildet. Der Raumordnerische Radverkehrsplan für die Planungsregion Vorpommern bestätigt diesen Ansatz.

1. Politische Rahmenbedingungen

Für die Bundesrepublik Deutschland liegt seit dem 05. September 2012 der neue **Nationale Radverkehrsplan 2020** vor (<http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/>). Er baut auf dem bisherigen Nationalen Radverkehrsplan 2002-2012 auf, dem insgesamt positive Effekte zugeschrieben wurden. Der Nationale Radverkehrsplan der Bundesregierung 2020 soll die Grundlage für die Radverkehrspolitik in Deutschland bilden und definiert dazu die Rahmenbedingungen zur Stärkung des Fahrradverkehrs als Gesamtsystem. Die Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans erfordert auf allen Ebenen das Verständnis des Radverkehrs als ressortübergreifende Querschnittsaufgabe.

Der Nationale Radverkehrsplan misst dem Alltagsradverkehr zur Mobilitätssicherung im städtischen und im ländlichen Raum gleichermaßen eine hohe Bedeutung bei. Dazu bedarf es eines ganzheitlichen Ansatzes, der die Erhöhung des Stellenwertes, der Akzeptanz und der Relevanz des Themas Radverkehr bei allen Akteuren einschließt. Der Neubau von Radwegen stellt nur einen Bruchteil der mit der Stärkung des Radverkehrs verbundenen Aktivitäten dar. Diese reichen von der Gesetzgebung über die Förderung von Initiativen zur verstärkten Nutzung des Fahrrades, über Fragen der Verkehrssicherheit, von technischen Standards und innovativen Infrastrukturangeboten wie z.B. der Elektromobilität, über Serviceangebote und -leistungen rund ums Rad bis hin zu Netzwerkarbeit, verbesserter Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit. Es geht um viele Detailfragen, die mit der Nutzung des Fahrrads verbunden sind. Gleichzeitig wird deutlich gemacht, dass die Bundesregierung im Bereich des Radverkehrs die Zuständigkeit wesentlich bei den Ländern und Kommunen sieht.

Für Mecklenburg-Vorpommern wurden Radwege erstmals 2006 in der **Koalitionsvereinbarung für die 5. Legislaturperiode 2006-2011** thematisiert (Nr. 30), wobei der Schwerpunkt auf der Entwicklung der touristischen Wegenetze lag

Die **Koalitionsvereinbarung für die 6. Legislaturperiode 2011-2016** setzt neue Akzente (Nr. 97): „Der Alltags- und der Freizeitradverkehr benötigen als gemeinsame Infrastruktur ein flächendeckend durchgängiges, bedarfsgerechtes und sicheres Radverkehrsnetz einschließlich einer durchgehenden und einheitlichen Beschilderung. Das Radverkehrsnetz besteht aus allen für den Radverkehr nutzbaren Straßen und Wegen (straßenbegleitende und touristische Radwege, Straßen mit geringer Verkehrsbelegung, ländlicher Wegebau). Das Land wird weiterhin an Bundes- und Landesstraßen zur Sicherung des Radverkehrs und zur Ergänzung regionaler Netze bauliche Radwege errichten, wenn keine sinnvollen Alternativen zur Verfügung stehen.“ Der Auftrag zur Erarbeitung eines Raumordnerischen Radverkehrsplans für die Planungsregion Vorpommern resultiert nicht zuletzt aus Nr. 98 der Koalitionsvereinbarung: „Unbeschadet der Zuständigkeiten von Land, Kreisen und Kommunen wird ein „Radverkehrsnetz Mecklenburg-Vorpommern“ entwickelt. Synergien in der Planung und Realisierung sollen so genutzt werden. Bei allen Radverkehrsprojekten wird der regionale Dialog mit Verbänden, Kommunen sowie Bürgerinnen und Bürgern Grundlage für die Planung und Umsetzung sein.“

2. Ziele und Grundlagen des Raumordnerischen Radverkehrsplans für die Planungsregion Vorpommern

Der Raumordnerische Radverkehrsplan für die Planungsregion Vorpommern stellt die räumlichen Aspekte des Radverkehrsnetzes und seiner Verknüpfung mit anderen Verkehrsnetzen in den Mittelpunkt. Dabei geht es um

- die Verbindungen zwischen den Zentralen Orten und damit gleichzeitig um wichtige Achsen innerhalb der Verflechtungsbereiche der Zentralen Orte,
- die großräumige Anbindung der Tourismusgebiete und die innere Erschließung der Tourismusgebiete mit einem Kernnetz,
- die Anbindung der Bahnhöfe und damit um die Verknüpfung des Radverkehrsnetzes mit einem wichtigen Teil des ÖPNV-Netzes.

Dass das Linienbusnetz zunächst nicht weiter betrachtet wird ergibt sich aus der Tatsache, dass es einfacher ist, Fahrräder in Zügen mitzunehmen als in Bussen.

Der Schwerpunkt der Betrachtungen wird beim Alltagsverkehr liegen, denn Radverkehr findet wesentlich im Nahverkehr und damit auf kommunaler Ebene statt. Nach Erhebungen im Rahmen der bundesweiten Mobilitätsanalyse 2008 werden in Mecklenburg-Vorpommern durchschnittlich 4 km mit dem Fahrrad zurückgelegt, wobei es sich schwerpunktmäßig um Arbeits-, Schul- und Einkaufswege sowie Freizeitwege handelt. Die überwiegende Zahl der Einrichtungen der öffentlichen Daseinsvorsorge, der Versorgungseinrichtungen und auch der Arbeitsplätze befindet sich in den Zentralen Orten der Planungsregion. Deshalb ist eine Orientierung des Radverkehrsnetzes am Zentrale-Orte-Netz der Planungsregion Vorpommern sinnvoll.

Alle Auswertungen der bundesweiten Mobilitätsanalyse 2008 führen zur Erkenntnis, dass eine durchgängig attraktive Gestaltung und Führung sowie ein guter Zustand der Fahrradwege die Voraussetzung dafür sind, dass schon radelnden Bürgern die täglichen Wege erleichtert werden, und dass durch einen besseren Schutz vor dem Autoverkehr und „leichte“ Wege noch mehr Verkehrsteilnehmer auf das Fahrrad umsteigen. Dieser Aspekt wird mit der zunehmenden Nutzung von Elektrofahrrädern und Pedelecs an Bedeutung gewinnen.

Beides gilt gleichermaßen für den Alltagsverkehr und für den Freizeit- und Urlaubsverkehr. Die vom Land Mecklenburg-Vorpommern ausgewiesenen und beworbenen, hinsichtlich des Wegebbaus und der Beschilderungssysteme teilweise mitfinanzierten Radfernrouen Mecklenburg-Vorpommern haben einen wichtigen Beitrag dazu geleistet, dass sich Mecklenburg-Vorpommern zu einem attraktiven Tourismus- und insbesondere Radfahrerland entwickelt hat. Gleichzeitig muss festgestellt werden, dass einige Abschnitte der Radfernrouen nicht ganzjährig intensiv genutzt werden. Deshalb müssen vorwiegend touristisch orientierte Radrouen und -wege anders betrachtet werden als Alltagswege.

Ausgehend vom Zweck des Radfahrens kann man zwischen zielorientierten und erlebnisorientierten Verbindungen / Streckenabschnitten unterscheiden.

Alltagsverkehr ist in der Regel zielorientiert, das Erreichen des Ziels auf dem möglichst kürzesten bzw. schnellsten Weg steht im Vordergrund. Da das gleichermaßen für den Kraftfahrzeug- wie den Radverkehr gilt, ergeben sich zwangsläufig gleiche Verbindungsstrecken zwischen gleichen Quell- und Zielorten. D.h. Radfahrer nutzen bevorzugt vorhandene Straßenverbindungen. Die Radverkehrsverbindungen für den Alltagsverkehr sind in der Planungsregion Vorpommern somit i.d.R. identisch mit den Straßenverkehrsverbindungen. Im **Freizeit- und Urlaubsverkehr/Erholungsverkehr** ist in der Regel der Weg das Ziel, im Vordergrund steht das Erlebnis Radfahren durch attraktive Landschaft und zu attraktiven Zielen. Hier werden Umwege nicht nur in Kauf genommen sondern teilweise sogar gesucht.

Der Raumordnerische Radverkehrsplan für die Planungsregion Vorpommern soll die Interessen möglichst vieler Interessengruppen berücksichtigen.

Und nicht zuletzt soll er für Entscheidungen bei der Planung von Maßnahmen für den Radverkehr eine hohe Transparenz schaffen.

2.1 Die Planungsregion Vorpommern im Überblick

Die Planungsregion Vorpommern liegt im äußersten Nordosten der Bundesrepublik Deutschland, sie erstreckt sich in einem etwa 40 km breiten Streifen von der Ostseeküste ins Binnenland. Zwischen dem nordwestlichsten und dem südöstlichsten Punkt der Planungsregion liegen etwa 170 km. Zur Planungsregion Vorpommern gehören die Inseln Rügen, Usedom und Hiddensee und die Halbinsel Fischland-Darß-Zingst. Die große Ausdehnung und die Insellagen stellen Herausforderungen für die Gestaltung von Verkehrsnetzen im Allgemeinen und vom Radverkehrsnetz im Besonderen dar.

Die Planungsregion Vorpommern umfasst die beiden Landkreise Vorpommern-Rügen und Vorpommern-Greifswald, insgesamt eine Fläche von 7.137 km². In der Planungsregion leben ca. 461.000 Einwohner in insgesamt 250 Gemeinden (Stand: 30.06.2013). In den Gemeinden gibt es insgesamt 1.341 statistisch erfasste Ortsteile; die Zahl der Siedlungen bzw. Siedlungssplitter liegt um ein Vielfaches höher. Die Planungsregion Vorpommern gehört mit durchschnittlich 64,7 Einwohnern/km² zu den am dünnsten besiedelten Regionen der Bundesrepublik Deutschland. Der Minimalwert der Planungsregion ist mit 20,6 EW/km² im Nahbereich Ducherow zu verzeichnen. Bis 2020 ist mit einem Bevölkerungsrückgang um 30.000 Personen zu rechnen, wobei die größten Verluste in den bereits jetzt dünn besiedelten Räumen zu erwarten sind.

In der Planungsregion Vorpommern gibt es

- ein gemeinsames Oberzentrum (Stralsund-Greifswald),
- 7 Mittelzentren (Anklam, Bergen auf Rügen, Grimmen, Pasewalk, Ribnitz-Damgarten, Ueckermünde, Wolgast) und
- 25 Grundzentren (Bad Sülze, Barth, Binz, Ducherow, Eggesin, Ferdinandshof, Franzburg/Richtenberg, Garz/Rügen, Gützkow, Heringsdorf, Jarmen, Loitz, Löcknitz, Lubmin, Marlow, Putbus, Sagard, Samtens, Sassnitz, Sellin / Baabe, Strasburg (Uckermark), Torgelow, Tribsees, Zingst und Zinnowitz).

In diesen Zentralen Orten leben ca. 301.000 Einwohner der Planungsregion und damit 65,0 % der Bevölkerung.

Das bedeutet:

Infrastrukturmaßnahmen in und in der Nähe der Zentralen Orte haben also einen hohen Wirkungsgrad, weil dadurch ein großer Teil der Bevölkerung der Planungsregion zum Nutznießer wird.

Jährlich besuchen etwa 3 Millionen Urlauber (statistisch erfasste Ankünfte) die Region. Sie bleiben im Durchschnitt 4,6 Tage, Tendenz abnehmend. Das bedeutet, dass über das ganze Jahr gerechnet, auf jeden Einwohner der Planungsregion 6 Urlauber kommen. 80 % der Urlauber kommen in den Monaten Mai bis Oktober. Ebenfalls 80 % verleben ihren Urlaub unmittelbar an bzw. in der Nähe der Küste – in den Reisegebieten Rügen/Hiddensee, Usedom und Fischland-Darß-Zingst.

Eine Studie des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie und des Deutschen Tourismusverbandes zum Radtourismus in Deutschland kam nach repräsentativen Umfragen zum Ergebnis, dass etwa ein Drittel der Urlauber einen Radurlaub in Mecklenburg-Vorpommern verbringt. Fast jeder zweite Gast nutzt das Fahrrad während seines Urlaubs mindestens einmal (Quelle: Landestourismusverband M-V, <http://www.urlaubsnachrichten.de/de/2009/10/05/mecklenburg-vorpommern-fur-aufsteiger/>).

Das bedeutet:

Eine gut ausgebaute Fahrradinfrastruktur ist wegen des bereits bestehenden großen Bedarfs vor allem in den Tourismusregionen wichtig, im Küstenhinterland kann sie einen wichtigen Beitrag zur Tourismusentwicklung leisten.

In der Planungsregion Vorpommern gibt es insgesamt 2.941 km überörtliche Straßen (Bundesautobahnen, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie 5.666 km kommunale Straßen (Stadt- und Gemeindestraßen) (Stand: 01.01.2013).

2.2 Regionales Raumentwicklungsprogramm Vorpommern

Das Regionale Raumentwicklungsprogramm Vorpommern (RREP VP, 2010) enthält ein eigenes Kapitel „6.4.3 Fahrrad- und Fußgängerverkehr“, wobei in Programmsatz (3) die Ansprüche an das Wegenetz formuliert sind: „Das bestehende Wegenetz aus straßenbegleitenden Radwegen, Radfernwegen, regionalen und kommunalen Radwegen soll erhalten und bedarfsgerecht zu einem attraktiven Gesamtnetz ausgebaut und verknüpft werden. Die regional bedeutsamen Radrouten der Planungsregion bilden die Grundlage dieses Gesamtnetzes. Bei ihrer Streckenführung ist einerseits den Belangen des Arbeits-, Versorgungs- und Freizeitverkehrs der Einwohner und andererseits den Belangen des Fahrradtourismus Rechnung zu tragen. Für touristische Routen sind auch geeignete land- und forstwirtschaftliche Wege einzubeziehen. Das Netz der regional bedeutsamen Radrouten der Planungsregion Vorpommern soll mit den entsprechenden Netzen der Nachbarregionen sowie der Wojewodschaft Westpommern verknüpft werden.“

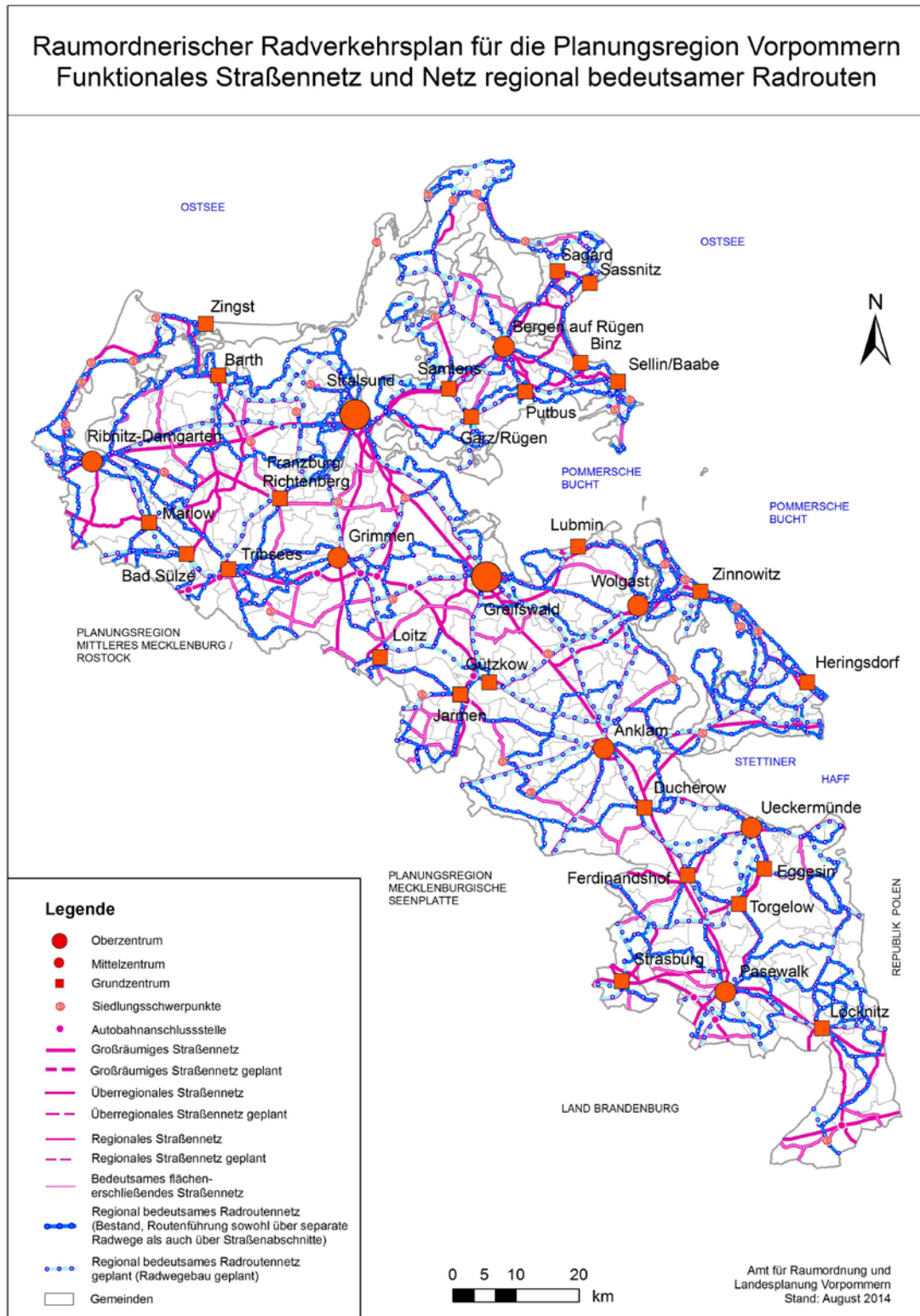
In der rechtsverbindlichen Karte des RREP VP 1:100.000 wird das regional bedeutsame Radroutennetz dargestellt. Die Differenzierung nach Bestand und Planung soll für die Erarbeitung des Radverkehrsplans von untergeordneter Bedeutung sein; entscheidend wird die dargestellte Route sein. Maßstabs- und damit darstellungstechnisch bedingt werden in der Kategorie Planung planerisch vorbereitete Absichten zum Bau straßenbegleitender Radwege dargestellt. In der Kategorie Bestand hingegen wird nicht danach unterschieden, ob die Radroute über einen separaten Radweg oder auf der Straße geführt wird.

In der Begründung zu Kapitel 6.4.3 wird erläutert, auf welchen Grundlagen dieses Netz entwickelt wurde: „In der Karte 1:100.000 wurde das regional bedeutsame Radroutennetz einschließlich dafür geplanter regional bedeutsamer Radwege dargestellt. Dabei handelt es sich um ein Grundnetz für die großräumige Anbindung und Erschließung der Region für die Belange des Alltags- und des Freizeitverkehrs. Bei seiner Festlegung wurden Verbindungsaspekte (Orte, Sehenswürdigkeiten, Räume), touristische Attraktivität (Landschaft), Verkehrssicherheit (straßenbegleitende Radwege an stark befahrenen Straßen) und Netzbildung (keine einzelnen Streckenabschnitte) berücksichtigt. In das regional bedeutsame Radroutennetz fanden Eingang: die Radfernwege und -touren, Radrundwege und -touren des Landes Mecklenburg-Vorpommern, wichtige kreisliche Radrouten und wichtige straßenbegleitende Radwege, die Bestandteil entsprechender Konzepte sind. Radwege sind Wege, die per Beschilderung gemäß Straßenverkehrsordnung vorrangig oder ausschließlich für die Benutzung mit dem Fahrrad vorgesehen sind. Radrouten verlaufen auch bzw. vor allem auf Straßen geringer Verkehrsbedeutung und auf land- und forstwirtschaftlichen Wegen. Als „geplant“ werden jene Streckenabschnitte gekennzeichnet, auf denen ein Radweg gebaut oder dringend ausgebessert werden muss und für den es bereits entsprechende Aktivitäten (Vorplanungen, Finanzierungspläne, Förderanträge etc.) gibt. Das Netz der regional bedeutsamen Radrouten wird in der Praxis durch kreisliche und gemeindliche Radrouten und Radwege ergänzt, die jedoch in dieser Karte nicht dargestellt werden.“

Es kann festgestellt werden, dass bei der Erarbeitung des Netzes regional bedeutender Radrouten Aspekte zugrunde gelegt wurden, die auch für die Erarbeitung des Raumordnerischen Radverkehrsplans ihre Berechtigung haben und wichtig sind.

Das bedeutet:

Die regional bedeutsamen Radrouten des Regionalen Raumentwicklungsprogramms Vorpommern müssen in alle weiteren Untersuchungen einfließen.



KARTE 1:

2.3 Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)

Die Forschungsgruppe für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) hat 2008 Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008) vorgelegt. Im Kapitel 5.4 Netz für den Radverkehr wird erklärt, dass „der Radverkehr im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung durch eine sinnvolle und konsequente Entwicklung des Wegenetzes für den Radverkehr gefördert werden soll. Insbesondere sollte durch geeignete Radverkehrswege das Radverkehrspotenzial auf Stadt-Umland-Verbindungen, d.h. im Entfernungsbereich über 10 km, erschlossen werden. In den unteren Entfernungsbereichen kann durch Verbesserung der Angebotsqualität für den Radverkehr der Radverkehrsanteil erhöht werden.“ Es wird konstatiert, „dass Verkehrswege für den Radverkehr sowohl über Verkehrswege für den Kraftfahrzeugverkehr (auf der Fahrbahn bzw. auf einer Radverkehrsanlage entlang der Straße) als auch über das öffentliche oder private Wegenetz (z.B. selbständige Radwege, Wirtschaftswege, Forstwege) verlaufen.“ Es wird festgestellt, dass „die Ansprüche des Alltagsradverkehrs und des touristischen Radverkehrs in Bezug auf die Führung und die Ausbildung von Radverkehrswegen grundsätzlich unterschiedlich sind“ und dass „bei Verbindungen für den Alltagsradverkehr das wichtigste Kriterium für die Angebotsqualität die Minimierung des Zeitaufwandes und bei Routen für den touristischen Radverkehr die Attraktivität der Wegeführung ist. Verkehrswege für den zielorientierten Alltagsradverkehr sollen deshalb möglichst direkt geführt werden. (Umfwegfaktor maximal 1,2 gegenüber der kürzesten Verbindung).“ Des Weiteren werden in der RIN 2008 solche Qualitätsstandards wie (soziale) Sicherheit, Wegweisung, Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Serviceangebote des ÖPNV formuliert. Die beigefügte Tabelle enthält Angaben zu Standardentfernungen und Fahrgeschwindigkeiten für verschiedene Radwegtypen. Demnach wird das Radverkehrsnetz der Planungsregion Vorpommern überregionale, regionale und nähräumige Radverkehrsverbindungen umfassen.

Tabelle 15: Kategorien von Verkehrswegen für den Radverkehr und angestrebte Fahrgeschwindigkeiten für den Alltagsradverkehr

Kategoriengruppe		Kategorie		Standardentfernungs-bereich [km]	angestrebte Fahrgeschwindigkeiten [km/h ¹⁾]
AR	außerhalb bebauter Gebiete	AR II	überregionale Radverkehrsverbindung	10 – 70	20 – 30
		AR III	regionale Radverkehrsverbindung	5 – 35	20 – 30
		AR IV	nähräumige Radverkehrsverbindung	bis 15	20 – 30
IR	innerhalb bebauter Gebiete	IR II	innergemeindliche Radschnellverbindung	–	15 – 25
		IR III	innergemeindliche Radhauptverbindung	–	15 – 20
		IR IV	innergemeindliche Radverkehrsverbindung	–	15 – 20
		IR V	innergemeindliche Radverkehrsanbindung	–	–

¹⁾ einschließlich Zeitverluste an Knotenpunkten

ABBILDUNG 4:

Quelle: RIN 2008

Das bedeutet:

Für die Erarbeitung des Raumordnerischen Radverkehrsplans für die Planungsregion Vorpommern sind von den Kennziffern der RIN 2008 vor allem die folgenden beiden relevant:

- Betrachtung von Entfernungsbereichen bis zu 10 km
- im Alltagsradverkehr möglichst direkte Verbindungen, max. Umwegfaktor von 1,2.

2.4 Kreisliche Planungen

Für das Gebiet der Planungsregion Vorpommern liegen flächendeckend Radwegeplanungen der bisherigen Altkreise vor. Dabei unterschieden sich sowohl die Vorgehensweisen, die den Planungen zugrundeliegenden Zielstellungen und die sich daraus ergebenden Netzdichten. Die Kreisverwaltungen haben bei ihrer Arbeit die Ressourcen aller Ressorts genutzt. In der Regel wurden die touristisch relevanten Wege in Karten veröffentlicht. Für die Erarbeitung des Raumordnerischen Radverkehrsplans für die Planungsregion Vorpommern wurden auch weitere interne Planungsstände bereitgestellt und herangezogen.

Das bedeutet:

Die kreislichen Planungen fließen in den Radverkehrsplan ein, werden aber nach raumordnerischen Gesichtspunkten und mit Blick auf die Entwicklung der gesamten Planungsregion einer Prüfung unterzogen.

2.5 Arbeits- und Entwicklungsprozess

Im Verlaufe der Arbeiten am Raumordnerischen Radverkehrsplan für die Planungsregion Vorpommern sind zahlreiche neue Radwege entstanden bzw. wurden die Vorbereitungen zum Bau neuer Radwege getroffen (z.B. Grunderwerb, Planfeststellungsverfahren). Dabei ist eine sehr große Dynamik in der Entwicklung zu verzeichnen. Es wurden deshalb mehrere arbeits- und zeitaufwändige Aktualisierungen vorgenommen. Schließlich erwies sich die folgende Vorgehensweise als sinnvoll:

Fertiggestellte Radwege wurden – soweit bekannt – in den Radverkehrsplan als Bestand übernommen.

Hingegen wurden Radwege, die in absehbarer Zeit gebaut werden sollen aber noch nicht fertiggestellt sind, weiterhin als „fehlende Radwege“ betrachtet. Die raumordnerische Bewertung von Radverkehrsverbindungen ist unabhängig davon, ob es einen separaten Radweg gibt oder nicht. Nach ihrer Fertigstellung können sie problemlos im Konzept als Bestand gekennzeichnet werden.

Nach Informationen der Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern bzw. der Straßenbauämter ist in den nächsten Monaten auf folgenden Streckenabschnitten der Bau von Radwegen entlang von Bundes- und Landstraßen geplant:

Nr. der Straße	Ifd. Nr.	Streckenabschnitt		Länge in m (Digitalisierung)
		von	bis	
B96	87	OA Ramin, Abzweig Götemitz (neu als L296)	Samtens	4.377
B104	33	Papendorf	Pasewalk	2.444
B104	37	vorhandener Radweg Löcknitz Abzweig K18 Plöwen	vorhandener Radweg Bismarck	3.791
B105	1	Grenze Planungsregion	Altheide	1.100
B105	5	Kummerow	Martensdorf	2.796
B194	77	Seemühl	Steinhagen	1.741
B194	86	Rustow Abzweig K15	Grenze Planungsregion	817
B196	98	OE Zirkow	Serams	3.593
L31	306	Bellin	Vogelsang	2.623
L35	252	OU Greifswald	Abzweig Helmshagen	743
L266	283	B110 Zirchow	Ulrichshorst Abzweig K41	2.275
L266	284	Ulrichshorst Abzweig K41	vorhandener Radweg von Korswandt	657
L282	354	vorhandener Radweg von Strasburg (Uckermark)	Grenze Planungsregion (Richtung Schönhausen)	3.356
L283	325	Johannisberg	Abzweig touristischer Radweg nach Ramin	892

Während der Arbeiten am Raumordnerischen Radverkehrsplan für die Planungsregion Vorpommern gab es Umwidmungen und in der Folge Umbenennungen bei Straßen. Diese Änderungen wurden für die Bundes- und Landesstraßen eingearbeitet.

Hingegen nicht eingearbeitet wurden neue Bezeichnungen für Kreisstraßen. Kreisstraßennamen werden in diesem Radverkehrsplan zur Bezeichnung des Beginns bzw. des Endes eines Streckenabschnitts verwendet (z.B. Abzweig K18). Während nach der Kreisgebietsreform 2011 die Kreisstraßen im Landkreis Vorpommern-Greifswald bereits umbenannt wurden, ist dies im Landkreis Vorpommern-Rügen bisher nicht der Fall. Da die Straßen trotzdem Kreisstraßen bleiben, wird davon ausgegangen, dass Ortskundige unabhängig von der angegebenen Straßenummer den Beginn bzw. das Ende des Streckenabschnitts richtig lokalisieren können.

3. Grundlegende Analysen zur Planungsregion Vorpommern

3.1 Verkehrsmengen und straßenbegleitende Radwege

Durch das Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern werden in regelmäßigen Abständen Verkehrsmengenzählungen vorgenommen. Die aktuellsten Erhebungszahlen liegen für 2010 vor.

Durch die Planungsregion Vorpommern verlaufen insgesamt 573 km Bundesstraßen. Davon haben ca. 287 km keinen straßenbegleitenden Radweg (Ergebnis der Digitalisierung). Das ist fast die Hälfte der Gesamtstrecke.

Für ca. 23 km, d.h. für 8,0 % der Streckenabschnitte ohne straßenbegleitenden Radweg, wurde bei der Verkehrsmengenerhebung 2010 eine Verkehrsstärke von > 10.000 DTV (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke) ermittelt, für 181 km (63,1 %) eine Verkehrsstärke > 4.000 DTV und für 242 km (84,3 %) eine Verkehrsstärke > 2.500 DTV.

Der höchste Wert wurde mit 14.780 DTV auf dem Streckenabschnitt Ortsausgang Ramin (Abzweig Götemitz) – Samtens der B96n gemessen, der nächsthöchste Wert mit 14.168 DTV auf der B111 Streckenabschnitt Ortsausgang Wolgast – Abzweig Hohendorf, gefolgt von 13.900 DTV in der Ortsdurchfahrt der B96 in Sassnitz Dwasieden.

Der Streckenabschnitt Ramin – Samtens ist auch der mit dem meisten Schwerverkehr (1.121 DTV Schwerverkehr), gefolgt von zwei weiteren Abschnitten auf der B96 Samtens – Abzweig L291 Sehlen und Abzweig L291 Sehlen – Klein Kubbelkow Abzweig B196 Sellin (beide 813 DTV Schwerverkehr). Die meisten Radfahrer (222) wurden für den Abschnitt Ortsdurchfahrt Sassnitz Dwasieden ermittelt.

Messungen in der Tourismussaison ergeben in der Regel noch höhere Werte. Sie liegen im Durchschnitt 10 % über den DTV-Werten für das Gesamtjahr, es gibt jedoch auch deutlich höhere Werte. So liegen z.B. die Abweichungen zwischen Bartelshagen II und Bruchorst auf der L211 bei + 67,4 %, zwischen dem Abzweig Klein Kubbelkow und Semper auf der B96 bei 58,4 %!

Der jeweilige Mittelwert für die digitalisierten Streckenabschnitte der Bundesstraßen (ohne straßenbegleitenden Radweg) beträgt für den Gesamtverkehr 6.197 DTV, für den Schwerverkehr 452 DTV und für den Radverkehr 19 DTV.

Durch die Planungsregion Vorpommern verlaufen außerdem 1.112 km Landesstraßen. Davon haben ca. 737 km (Ergebnis der Digitalisierung), d.h. etwa zwei Drittel der Gesamtstrecke keinen straßenbegleitenden Radweg.

Für ca. 1,5 km der Streckenabschnitte der Landesstraßen ohne einen straßenbegleitenden Radweg, wurde bei der Verkehrsmengenerhebung 2010 eine Verkehrsstärke von > 10.000 DTV ermittelt (siehe nachfolgende Auflistung), für 152 km (20,6 %) eine Verkehrsstärke von > 4.000 DTV und für insgesamt 271 km (36,8 %) eine Verkehrsstärke von >2.500 DTV.

Der höchste Wert wurde mit 11.912 DTV auf dem Streckenabschnitt L26 Tangente Kemnitz gemessen. Mit 10.834 DTV vergleichbar hohe Werte wurden in den Ortsdurchfahrten von Ahlbeck und Heringsdorf (L266) erreicht.

Der meiste Schwerverkehr wurde mit 595 DTV für den Streckenabschnitt L262 Kemnitz – Brünzow ermittelt, es folgen mit 555 DTV insgesamt 4 Streckenabschnitte auf der L35 zwischen der Ortsumgehung Greifswald und der Anschlussstelle 27 Greifswald der BAB20. Der höchste in der Planungsregion Vorpommern auf einer Straße gemessene Wert für den Radverkehr beträgt 297 Radfahrer auf dem Streckenabschnitt Bellin – Vogelsang der L31, gefolgt von jeweils 269 Radfahrern in den Ortsdurchfahrten Ahlbeck und Heringsdorf.

Auch bei den Landesstraßen liegen die in der Saison gemessenen DTV-Werte in der Regel über den Werten für das Gesamtjahr.

Der jeweilige Mittelwert für die digitalisierten Streckenabschnitte der Landesstraßen ohne einen straßenbegleitenden Radweg beträgt für den Gesamtverkehr 2.997 DTV, für den Schwerverkehr 157 DTV und für den Radverkehr 35 DTV.

3.2 Radfahrerpotenzial

Wie viele Radfahrer einen bestimmten Streckenabschnitt nutzen, hängt von mehreren Faktoren ab. Das Meßergebnis „0“ für den Radverkehr bei der Verkehrsmengenzählung kann mehrere Ursachen haben:

- Zu den Meßzeiten kam kein Radfahrer vorbei (Zufall, Wetter, etc.).
- Radfahren ist auf dem Streckenabschnitt zu gefährlich.
- Radverkehr ist nicht zulässig (Mindestgeschwindigkeit 60 km/h, u.a. B105 zwischen Stralsund und Greifswald, Ortsumgehung Greifswald etc.).

Nach der Mobilitätsanalyse 2008 besitzen in Vorpommern 86 % der Haushalte mindestens ein Fahrrad. 36 % der Einwohner fahren täglich mit dem Rad. Von der Gesamtheit der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege sind in Vorpommern 42 % Freizeitwege, 25 % Einkaufswege, 19 % Arbeitswege, 6 % Ausbildungswege. Kinder und Jugendliche unter 18 Jahren sind Vielnutzer, Ältere über 74 Jahre Wenignutzer. Bei einem attraktiven ÖPNV-Angebot sinkt der Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Strecken.

Für die Mobilitätsanalyse wurden in Mecklenburg-Vorpommern 1.759 Haushalte befragt, das sind 0,2 % aller Haushalte des Landes. Die Befragungen verteilten sich anteilig über die Planungsregionen, so dass auch Aussagen zu den Planungsregionen ableitbar sind.

Es kann also davon ausgegangen werden, dass es überall ein bisher nicht genutztes Radfahrerpotenzial gibt, dass Radfahrer eine Strecke nutzen würden, wenn sie dort verkehrssicher fahren könnten. Dabei ist das Verkehrssicherheitsbedürfnis individuell.

Insofern wurde für jeden Streckenabschnitt ein Radfahrerpotenzial als Anhaltspunkt für die Bedeutung der Radverkehrsverbindung ermittelt. Eine detaillierte Hochrechnung auf der Grundlage der Altersstruktur und der räumlichen Verteilung der Bevölkerung war an dieser Stelle nicht zu leisten. Deshalb wurde angenommen, dass 2 % aller Einwohner eine Radverkehrsverbindung nutzen oder nutzen würden. Bei mehreren Anliegergemeinden an einem Streckenabschnitt wurde jeweils die Einwohnerzahl der bevölkerungsstärksten Gemeinde zugrundegelegt. Diese Herangehensweise ist geeignet, um grundsätzlich die Bedeutung eines Streckenabschnitts ableiten zu können. Beim Radfahrerpotenzial geht es nicht in erster Linie nicht um den konkreten Rechenwert, sondern um ihre Größe verglichen mit der Gesamtheit des Radfahrerpotenzials aller Streckenabschnitte (überdurchschnittlich, durchschnittlich, unterdurchschnittlich). Insofern ist es auch unerheblich, ob mit 2 %, 5 % oder 10 % der Einwohnerzahl gerechnet wird.

In der Planungsregion Vorpommern beträgt das durchschnittliche Radfahrerpotenzial für die Streckenabschnitte der Bundesstraßen ohne straßenbegleitenden Radweg 86 Radfahrer und für die Streckenabschnitte der Landesstraßen ohne straßenbegleitenden Radweg 68 Radfahrer.

Bei einem anderen Ansatz wurde versucht, das Radfahrerpotenzial über die flächengrößte Anliegergemeinde zu ermitteln. Dabei ergab sich nur vereinzelt eine andere Wichtung. Deshalb wurde dieser Ansatz nicht weiter verfolgt.

Insgesamt ist festzustellen, dass die Datenbasis für die Ermittlung des Radfahrerpotenzials wenig belastbar ist. Deshalb wurde dem Radfahrerpotenzial bei der Ableitung des Handlungsbedarfs eine untergeordnete Bedeutung beigemessen. Es kann aber als Orientierung dienen.

3.3 Verbindung von zentralen Orten

Zentrale Orte müssen zur verantwortlichen Wahrnehmung ihrer Funktion aus ihren Verflechtungsbereichen und untereinander verkehrssicher erreichbar sein. Das gilt für den Kraftfahrzeugverkehr ebenso wie für den Radverkehr.

Deshalb wird in einem ersten Schritt auf schematischem Wege ermittelt, welche Radverkehrsverbindungen zwischen den Ober-, Mittel- und Grundzentren näher betrachtet werden müssen.

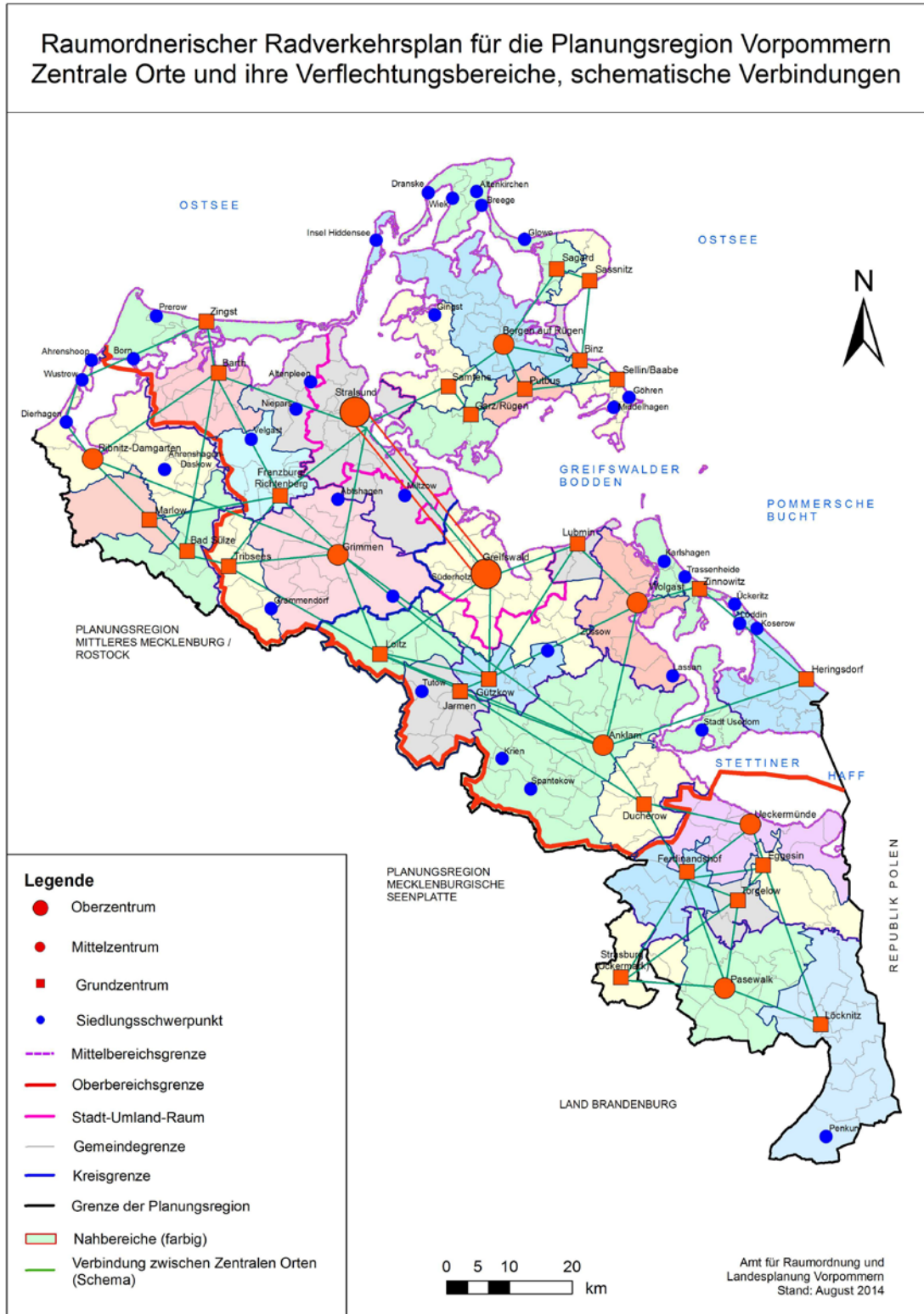
Es gibt in der Planungsregion Vorpommern ein gemeinsames Oberzentrum, 7 Mittelzentren und 25 Grundzentren. Zentrale Orte werden i.d.R. durch Straßen der Funktionsstufe II und III miteinander verbunden. 8 Grundzentren liegen zwar benachbart, sind aber topographisch bzw. entfernungsbedingt nicht auf direktem Wege zu erreichen. Die Grundzentren liegen durchschnittlich 15 Straßenkilometer voneinander entfernt, benachbarte Mittelzentren 35 km. Auch zwischen Stralsund und Greifswald liegen 35 km.

Das bedeutet:

Bei einer Schwerpunktsetzung auf den Alltagsverkehr im Nahbereich muss die Betrachtung auf der Ebene der Grundzentren beginnen.

Mit Ausnahme von 8 Grundzentren (Bad Sülze, Franzburg/Richtenberg, Garz, Gützkow, Lubmin, Tribsees, Zingst) haben alle Zentralen Orte einen in Betrieb befindlichen Personenverkehrsbahnhof.

Ein Vergleich des Zentrale-Orte-Verbindungs-Schemas mit dem RREP Vorpommern ergibt, dass in der Grundkarte 1:100.000 des RREP Vorpommern alle sinnvollen Zentrale-Orte-Verbindungen als Trasse für eine regional bedeutsame Radroute enthalten sind.

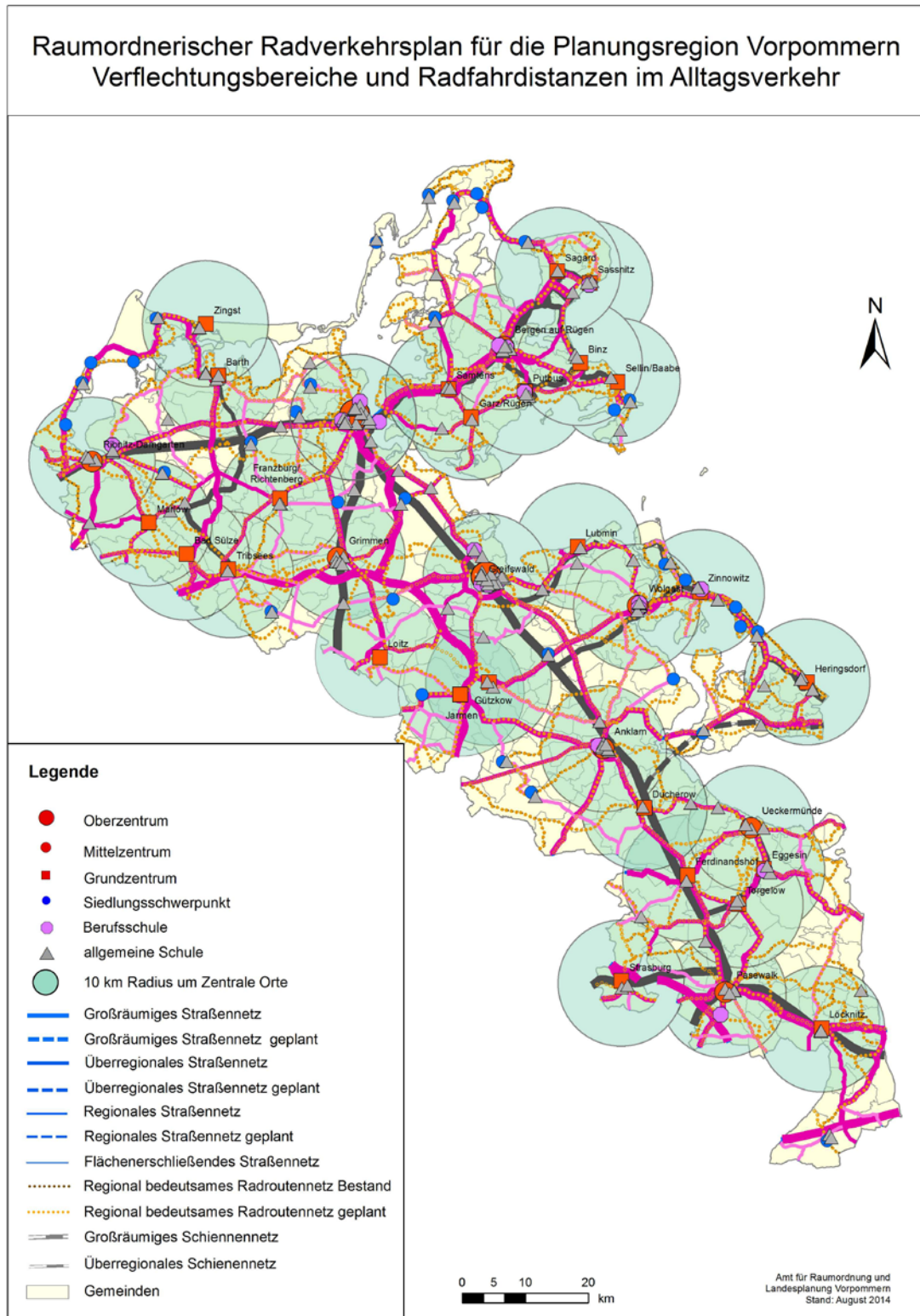


KARTE 2:

3.4 Verflechtungsbereiche und Radfahrdistanzen im Alltagsverkehr

Die mittlere Entfernung, die im Alltagsverkehr mit dem Fahrrad überwunden wird, liegt nach einer bundesweiten repräsentativen Untersuchung bei 4 km, grundsätzlich sind Distanzen bis zu 10 km im Alltagsverkehr realistisch. Auch die RIN 2008 geht für den Radverkehr von Stadt-Umland-Verbindungen im Entfernungsbereich von bis zu 10 Kilometern aus.

In einem ersten (schematischen) Schritt werden um alle Zentralen Orte der Planungsregion Vorpommern 10-km-Radien gelegt. Durch diese Radien wird die Planungsregion Vorpommern weitgehend abgedeckt. In einigen Bereichen gibt es große Überschneidungen, d.h. die Zentralen Orte sind weniger als 20 km (10 + 10 km) voneinander entfernt. Gleichzeitig ergeben sich dort Lücken, wo wegen geringer Bevölkerungszahlen oder/und wegen topographisch bedingt fehlender Verflechtungsbereiche keine Zentralen Orte ausgewiesen werden konnten. Diese Bereiche der Planungsregion müssen gesondert betrachtet werden. In diesen Fällen können die Siedlungsschwerpunkte herangezogen werden.



KARTE 3:

3.5 Radfernwege und Radrundwege des Landes Mecklenburg-Vorpommern

Durch die Planungsregion Vorpommern verlaufen 5 von insgesamt 8 Radfernwegen des Landes Mecklenburg-Vorpommern: Ostseeküsten-Radfernweg, Radweg Hamburg-Rügen, Oder-Neiße-Radweg, Mecklenburgischer Seen-Radweg und Radfernweg Berlin-Usedom.

Außerdem führen 10 der insgesamt 21 vom Landestourismusverband ausgewiesenen und beworbenen Radrundwege durch die Planungsregion: Östlicher Backstein Rundweg, Fischland-Darß-Zingst Rundweg, Rügen Rundweg, Usedom Rundweg, Stettiner Haff Rundweg, Peenetal Rundweg, Eiszeitroute, Trebeltal Rundweg, Recknitztal Rundweg, Brohmer Berge & Randowtal Rundweg.

In der Regel handelt es sich hierbei um Routen, die vorhandene Straßen und Wegeverbindungen nutzen. Nur in Einzelfällen verlaufen die Ausweisungen über separate, straßenbegleitende Radwege.

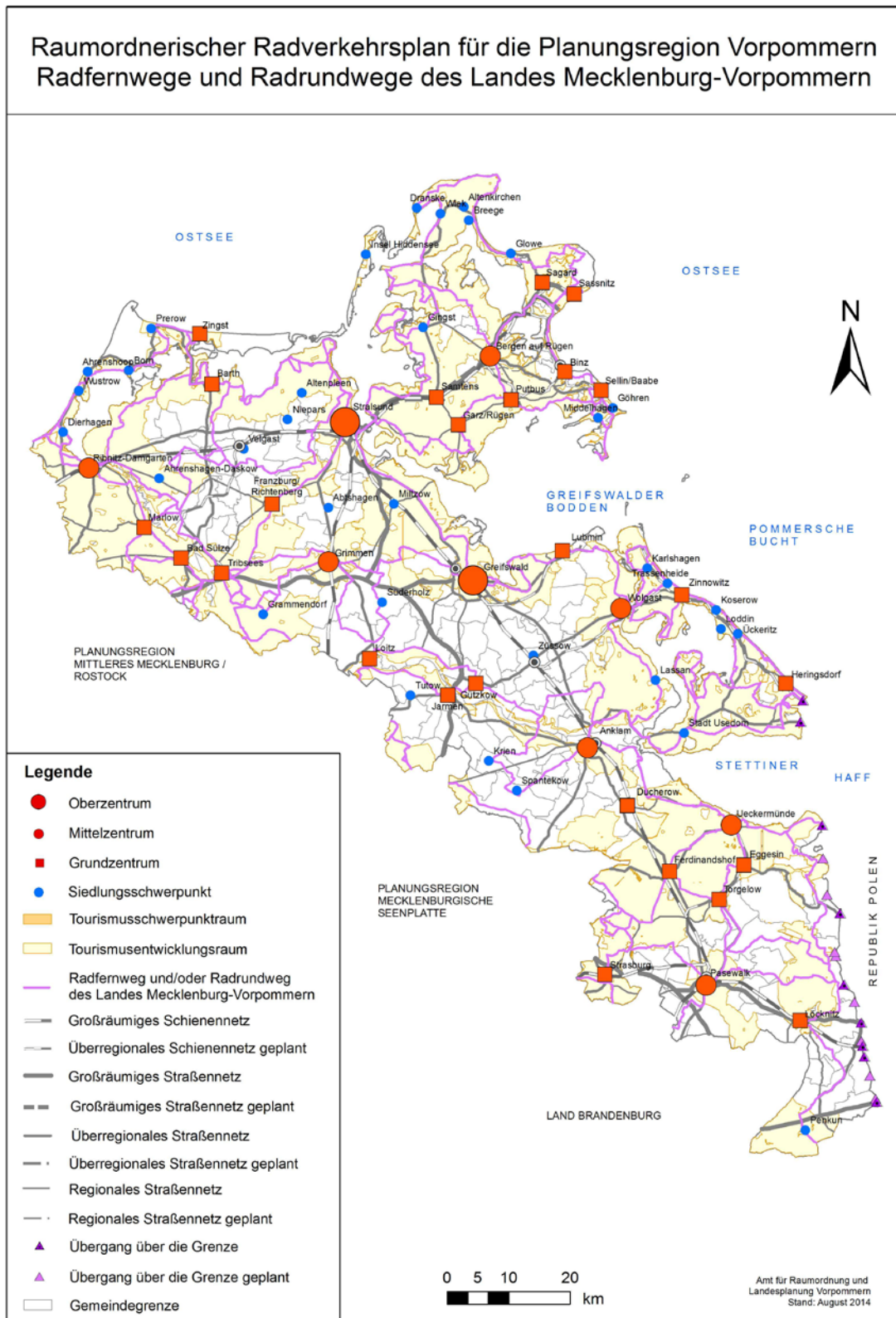
In der weiteren Arbeit wird bei den einzelnen Streckenabschnitten darauf hingewiesen, wenn es sich um den Teil eines Radfernweges bzw. eines Radrundweges des Landes Mecklenburg-Vorpommern handelt.

Die Radfernwege des Landes Mecklenburg-Vorpommern sichern die äußere Erreichbarkeit der Tourismusräume der Planungsregion Vorpommern, die Radrundwege die Verbindung der Räume untereinander und die innere Erschließung.

In der Tabellarischen Übersicht der Analyseergebnisse zu den einzelnen Streckenabschnitten werden für die Radfernwege und die Radrundwege des Landes Mecklenburg-Vorpommern die folgenden Abkürzungen verwendet:

Radfernwege	
HR	Radfernweg Hamburg – Rügen
OK	Ostseeküsten-Radfernweg
MS	Mecklenburgischer Seen-Radweg
ON	Oder-Neiße Radweg
BU	Radfernweg Berlin-Usedom
Radrundwege	
ÖB	Östlicher Backstein Rundweg
FD	Fischland-Darß-Rundweg
Rü	Rügen Rundweg
Us	Usedom Rundweg
SH	Stettiner Haff Rundweg
PT	Peenetal Rundweg
EZ	Eiszeitroute
TT	Trebeltal Rundweg
BBRT	Brohmer Berge & Randowtal Rundweg
To	Tollensetal Rundweg
RT	Recknitztal Rundweg

An dieser Stelle nicht näher betrachtet werden die auf kreislicher Ebene ausgewiesenen touristischen Radwege. Ihre Ausweisung ist innerhalb der Planungsregion Vorpommern nicht einheitlich erfolgt und die Wertigkeit der Wege deshalb z.T. nicht vergleichbar.



KARTE 4:

4. Analyse der Nahbereiche der Planungsregion Vorpommern

4.1 Methodik

Um eine Bewertung vornehmen zu können, werden in jedem Kapitel zunächst die Nahbereiche der Planungsregion in der gleichen Vorgehensweise charakterisiert:

- Bevölkerung, Fläche, Gemeinden, Siedlungsschwerpunkte
- Pendler
- Schulen
- Einzelhandelseinrichtungen
- Medizinische Einrichtungen
- Tourismus
- Haltestellen des Bahnverkehrs.

Daran anschließend werden die einzelnen Streckenabschnitte analysiert. Dabei werden zusätzlich zu wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen zwischen dem jeweiligen Zentralen Ort und seinem Verflechtungsbereich (Arbeits-, Schul-, Einkaufs-, Arzt- und Wege zum Bahnhof) außerdem die folgenden Sachverhalte für eine raumordnerische Bewertung herangezogen.

- Verbindung von Zentralen Orten
- Entfernung zum Zentralen Ort (alternativ Siedlungsschwerpunkt)
- Lage im Stadt-Umland-Raum
- Lage im Tourismusraum
- Bestandteil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern
- Ausweisung als Radfernweg bzw. als Radrundweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern
- Verkehrsstärke
- Radfahrerpotenzial.

Insgesamt wurden 355 Streckenabschnitte mit einer Gesamtlänge von 1.012 km analysiert, 103 Streckenabschnitte an Bundesstraßen (294 km) und 252 Streckenabschnitte an Landesstraßen (718 km).

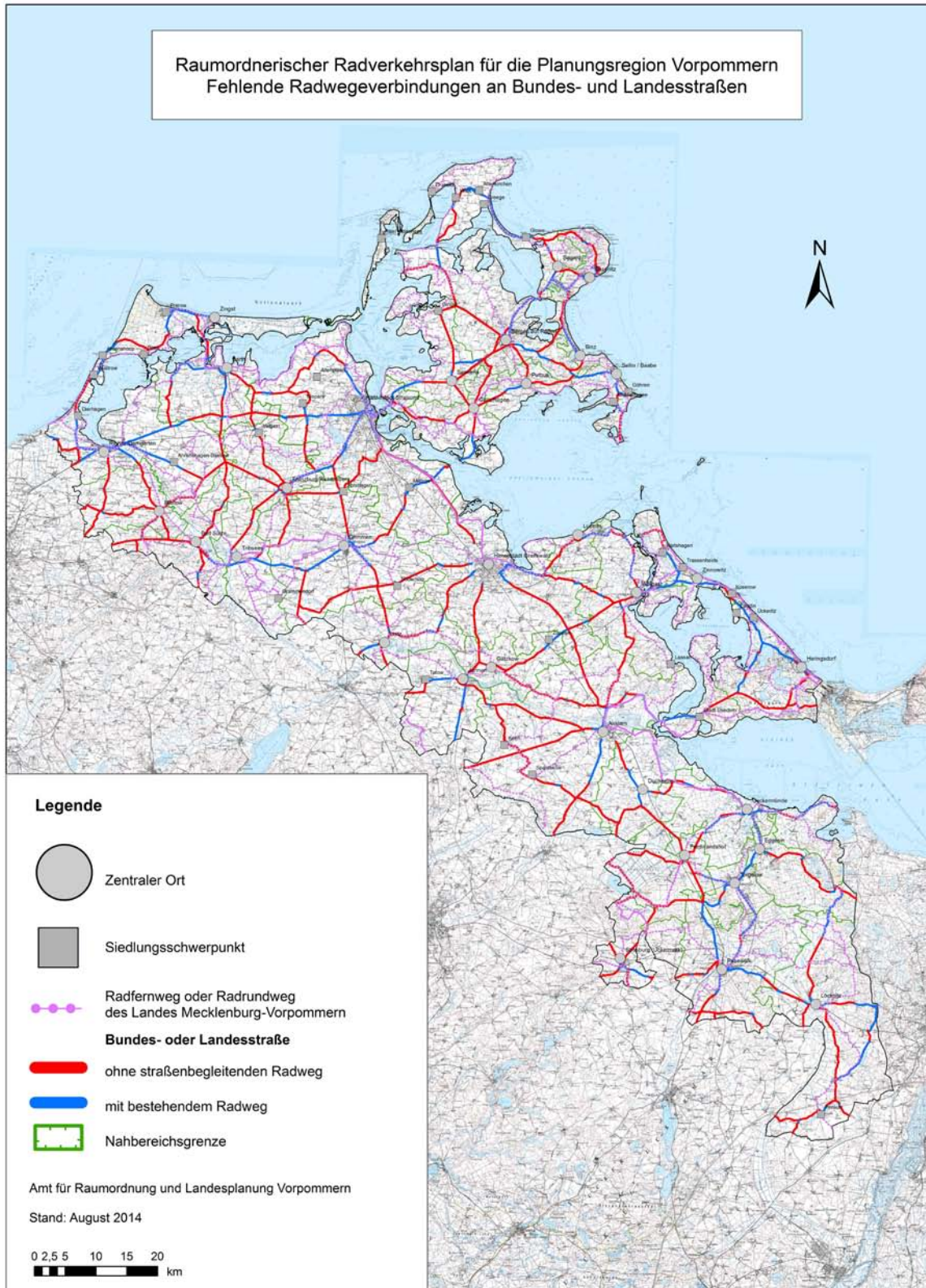
Die nachfolgenden Textkapitel beginnen jeweils mit einer Übersicht über den jeweiligen Nahbereich. Die Übersichtskarte für den Nahbereich ist der jeweilige Ausschnitt aus der Analysekarte „Fehlende Radwegeverbindungen an Bundes- und Landesstraßen“ (nachfolgende **KARTE 5** bzw. **Anlage 2** im Anhang). Bei der Analyse des Nahbereichs wird der Schwerpunkt auf raumordnerische Aspekte gelegt, um die raumordnerische Bedeutung der Radwegeverbindungen ableiten zu können. Anschließend folgt eine Einzelbetrachtung derjenigen Streckenabschnitte an Bundes- und Landesstraßen, die bisher ohne straßenbegleitenden Radweg sind.

Alle Einzelinformationen zu den Streckenabschnitten sind außerdem in der Analysetabelle in **ANLAGE 1** zusammengestellt.

Die Streckenabschnitte wurden während der Digitalisierung durchnummeriert und haben in der Tabelle und im Textteil dieselbe Nummer.

Insgesamt gibt es 33 Streckenabschnitte, die zu zwei benachbarten Nahbereichen gehören. Sie werden in den Textkapiteln zu beiden Nahbereichen behandelt. Die doppelt aufgeführten Streckenabschnitte werden durch Kursivsetzen der Überschrift kenntlich gemacht.

KARTE 5 gibt eine Übersicht über die räumliche Verteilung aller digitalisierten Streckenabschnitte. Diese Analysekarte ist für die bessere Lesbarkeit im A3-Format als **ANLAGE 2** im Anhang enthalten.



KARTE 5:

Einen Gesamteindruck von der Bedeutung der Streckenabschnitte an Bundes- und Landesstraßen ohne einen straßenbegleitenden Radweg vermittelt die nachfolgende Übersicht:

TABELLE 1:

Merkmal	Bundesstraßen		Landesstraßen		gesamt	
	km	%	km	%	km	%
Lage in einem Zentralen Ort	4,7	1,6	3,5	0,5	8,2	0,8
Teil einer direkten Verbindungsstrecke zwischen benachbarten Zentralen Orten	258,9	90,2	388,8	52,9	647,8	63,4
max. 10-km-Entfernung zum Zentralen Ort	201,0	70,0	457,6	62,2	658,6	64,4
max. 4-km-Entfernung zum Zentralen Ort	127,9	44,6	326,5	44,4	454,5	44,5
Lage im Stadt-Umland-Raum	29,1	10,1	35,2	4,8	64,4	6,3
Lage im Tourismusschwerpunktraum	7,7	2,7	62,8	8,5	70,5	6,9
Lage im Tourismusentwicklungsraum	161,7	56,3	519,8	70,7	681,5	66,7
Zuordnung zum regional bedeutsamen Radroutennetz	272,4	94,9	423,3	57,6	695,7	68,1
Bedeutung als Arbeitsweg	146,5	51,0	271,2	36,9	417,7	40,9
Bedeutung als Schulweg	224,2	78,1	502,1	68,3	726,2	71,0
Bedeutung als Einkaufsweg	222,7	77,6	468,9	63,8	691,6	67,6
Bedeutung als Weg zum Arzt	245,4	85,5	533,4	72,5	778,7	76,2
Bedeutung als Weg zum Bahnhof	194,2	67,7	267,7	36,4	461,9	45,2
Teil eines Radfernweges des Landes M-V	19,3	6,7	40,5	5,5	59,8	5,8
Teil eines Radrundweges des Landes M-V	25,4	8,9	113,0	15,4	138,5	13,5
Teil sowohl eines Radfernweges als auch eines Radrundweges des Landes M-V	18,9	6,6	27,1	3,7	52,5	5,1

Daraus ergibt sich z.B., dass 66,9 % der noch fehlenden Streckenabschnitte an Bundes- und Landesstraßen bereits 2008 im Regionalen Raumentwicklungsprogramm Vorpommern als regional bedeutsame Radroute ausgewiesen wurden. Das bedeutet, dass es zur Notwendigkeit ihres Ausbaus nach einer breiten Öffentlichkeitsbeteiligung regionalen Konsens gibt.

Aus der Übersicht ergibt sich weiter, dass sich mit der Orientierung auf die jeweiligen Zentralen Orte eine große Bedeutung als Schul-, Einkaufs- und Arztweg ergibt (alle um 70 %). Das widerspiegelt die funktionelle Ausstattung unserer Zentralen Orte. Die Bedeutung als Arbeitsweg kann durchaus höher sein. In die Analyse konnten nur Angaben der offiziellen Arbeitsmarktstatistik einfließen (Datenschutz und Statistik). Die Bedeutung als Weg zum Bahnhof wird beeinflusst von der relativ geringen Anzahl an Bahnhöfen in der Planungsregion.

In der Planungsregion Vorpommern gibt es Teilbereiche, die so dünn besiedelt sind, dass es keine Orte gibt, die die Kriterien eines Zentralen Ortes erfüllen. Als Entwicklungskerne in diesen dünnbesiedelten Ländlichen Räumen fungieren hier i.d.R. Siedlungsschwerpunkte

gemäß RREP Vorpommern. Siedlungsschwerpunkte sind Wohn- und Wirtschaftsstandorte, die ergänzende ortsnahe Versorgungsaufgaben wahrnehmen. In Räumen mit einem sehr weitmaschigen Zentrale-Orte-Netz wurden deshalb alternativ die Entfernungen zu Siedlungsschwerpunkten betrachtet.

Die raumordnerische Bedeutung der einzelnen Streckenabschnitte wird in mehreren Einzelschritten, stufenweise ermittelt. Dabei werden die Merkmale einzeln und in Kombination betrachtet. Näheres dazu ist dem Kapitel 5 und den Tabellen im Anhang zu entnehmen.

Die Arbeitsschritte der ersten Stufe befassen sich mit Merkmalen, die sich direkt aus dem Regionalen Raumentwicklungsprogramm Vorpommern ableiten lassen sowie mit Aspekten, die maßgeblich die raumordnerische Verbindungsfunktion der einzelnen Streckenabschnitte beeinflussen. Im Einzelnen handelt es sich um die folgenden Sachverhalte:

- direkte Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten,
- 10- bzw. 4-km-Entfernung zum Zentralen Ort bzw. zum nächsten Siedlungsschwerpunkt
- Lage im Stadt-Umland-Raum der Planungsregion
- Lage im Tourismusschwerpunkt- bzw. Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion
- Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion
- Teil der touristischen Radfern- und Radrundwege des Landes Mecklenburg-Vorpommern
- Arbeits-, Schul-, Einkaufsweg, Weg zum Arzt und Weg zum Bahnhof.

Insgesamt können für einen Streckenabschnitt maximal 11 Sachverhalte gleichzeitig genannt werden. Die insgesamt 360 Streckenabschnitte werden als wichtiges Zwischenergebnis in Gruppen gleicher Nennungszahl aufgeteilt („**raumordnerische Nennungen**“). Maßnahmen an Streckenabschnitten mit den meisten Nennungen haben aus raumordnerischer Sicht die höchste Wirksamkeit, da damit gleichzeitig die Wahrnehmung mehrerer Funktionen im Raum verbessert werden kann. Die Tabelle der Nennungen für alle Streckenabschnitte finden Sie im Anhang.

Danach werden die Angaben zu den **Verkehrsstärken** analysiert.

Es liegen Angaben zum Gesamtverkehr (Jahresdurchschnitt) sowie zum Gesamtverkehr in der Saison vor, zum Schwerverkehr und zum Radverkehr. Außerdem wird über die Einwohnerzahl der Anliegergemeinden der Streckenabschnitte eine Abschätzung des Radfahrerpotenzials vorgenommen.

Da es einen direkten Zusammenhang zwischen den Stärken des Verkehrs und der Verkehrssicherheit gibt, werden in einem nächsten Schritt die Verkehrsstärken mit den Streckenabschnitten in den Nennungsgruppen in Beziehung gesetzt. Aus dieser Kombination werden **drei Gruppen von Streckenabschnitten** abgeleitet, für die ein großer **Handlungsdruck besteht und bei denen die Maßnahmen gleichzeitig eine große Wirkung im Raum entfalten**. Es wird unterschieden zwischen **allerhöchstem Handlungsbedarf**, **sehr hohem Handlungsbedarf** und **hohem Handlungsbedarf**.

Die Ergebnisse finden Sie in den **TABELLEN 18 BIS 20, KARTE 41** sowie **ANLAGE 5** im Anhang.

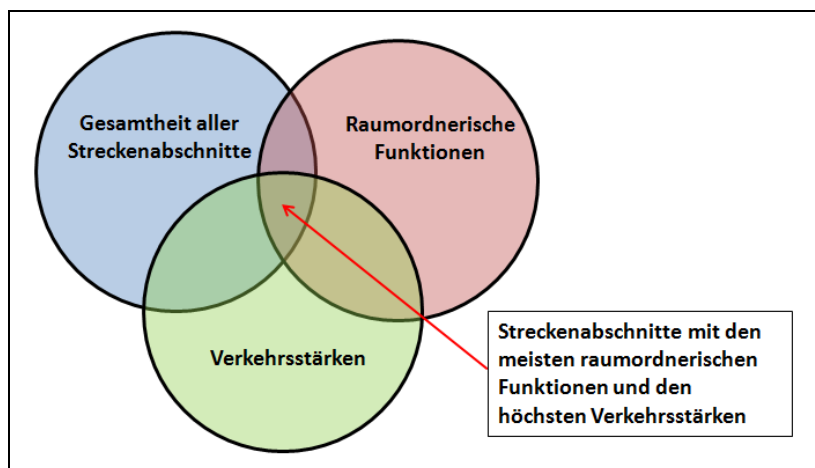
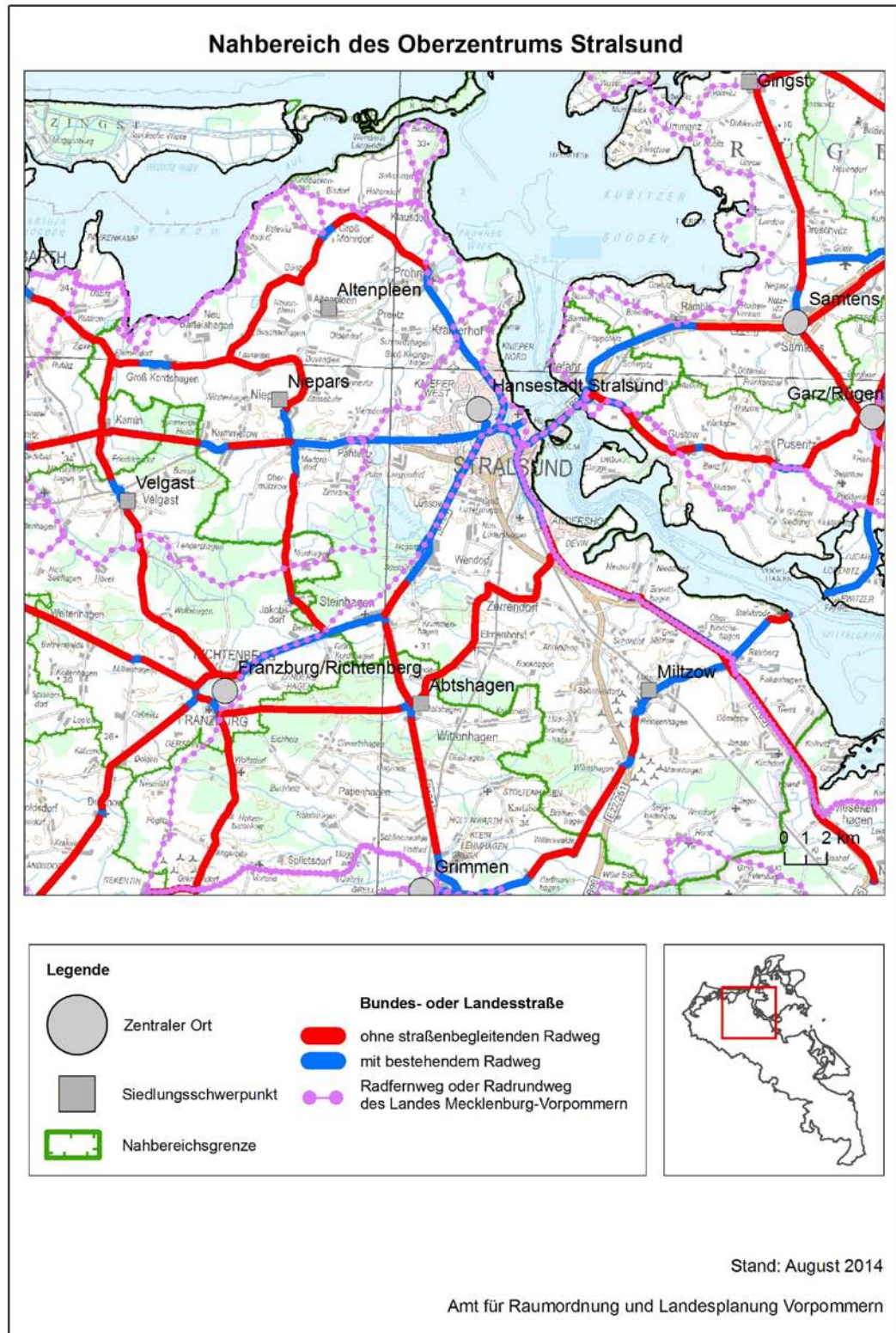


ABBILDUNG 5: Schematische Darstellung der Herangehensweise

Die vorgenannte Herangehensweise zur Abschätzung des Handlungsbedarfs bei den Streckenabschnitten und einer damit verbundenen Prioritätensetzung aus raumordnerischer Sicht erfolgt nach dem **Zuordnungs- bzw. Ausschlussprinzip**.

4.2 Nahbereich des gemeinsamen Oberzentrums Stralsund-Greifswald, Nahbereich Stralsund



KARTE 6:

Zum Nahbereich Stralsund gehören außer der Hansestadt Stralsund noch 18 weitere Gemeinden. Die Gemeindehauptorte von Altenpleen, Niepars und Sundhagen (Miltzow) sind als Siedlungsschwerpunkte festgelegt. Der Nahbereich erstreckt sich über eine Fläche von 546 km². Hier leben insgesamt 80.183 Einwohner (Stand: 30.06.2013), davon allein 57.213 in der Hansestadt Stralsund (Teil des gemeinsamen Oberzentrums). Die Bevölkerungsdichte liegt mit 146,8 Einwohnern/km² deutlich über dem Durchschnitt der Planungsregion Vorpommern (64,7 Einwohner/km²).

In der Hansestadt Stralsund gibt es etwa 23.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, davon pendelt etwa die Hälfte ein. Aus dem Nahbereich kommen über 4.000 Einpendler, davon jeweils mehr als 400 aus Steinhagen, Sundhagen und Kramerhof, jeweils mehr als 300 aus Niepars und Prohn, jeweils mehr als 200 aus Lüssow, Preetz, Wendorf und Zarrendorf, jeweils mehr als 100 aus Altefähr, Altenpleen, Elmenhorst, Groß Mohrdorf, Klausdorf und Pantelitz, weniger als 100 aus Groß Kordshagen, Kummerow und Neu Bartelshagen [alle Angaben für 2010].

In der Hansestadt Stralsund, Teil des gemeinsamen Oberzentrums, gibt es 16 allgemeinbildende Schulen in öffentlicher und eine allgemeinbildende Schule in freier Trägerschaft, in denen insgesamt 5.092 Schüler lernen.

Im Nahbereich von Stralsund befinden sich sieben weitere allgemeinbildende Schulen in Altenpleen (233 Schüler, öffentliche Trägerschaft), Brandshagen (Gemeinde Sundhagen, 100 Schüler, öffentliche Trägerschaft), Horst (Gemeinde Sundhagen, 70 Schüler, öffentliche Trägerschaft), Niepars (281 Schüler, öffentliche Trägerschaft), Prohn (193 Schüler, öffentliche Trägerschaft), Reinberg (Gemeinde Sundhagen, 130 Schüler, öffentliche Trägerschaft) und Steinhagen (130 Schüler, öffentliche Trägerschaft) [alle Angaben für Schuljahr 2013/2014].

In Stralsund gibt es eine Berufliche Schule in öffentlicher und zwei Berufliche Schulen in freier Trägerschaft. An diesen Beruflichen Schulen lernen insgesamt 2.036 Schüler (Schuljahr 2013/14).

An der Fachhochschule Stralsund waren im Wintersemester 2012/13 2.453 Studierende eingeschrieben.

Die Struktur der Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen in Stralsund entspricht der eines Oberzentrums. In Stralsund gibt es Einzelhandelseinrichtungen für Waren des allgemeinen täglichen, des gehobenen und des speziellen Bedarfs. Die Stadt Stralsund ist Standort von mindestens 22 überwiegend großflächigen Einzelhandelseinrichtungen mit Nahversorgungsfunktion. Im Nahbereich Stralsund gibt es weitere größere Einzelhandelseinrichtungen zur Sicherung des Grundbedarfs (insb. Lebensmittel) in Elmenhorst (1), Langendorf (Gemeinde Lüssow, 2), Negast (Gemeinde Steinhagen, 1), Prohn (1) und Reinkenhagen (Gemeinde Sundhagen, 1).

Das Hanse-Klinikum Stralsund hat in der Region die Funktion eines Akutkrankenhauses. Hier werden hochspezialisierte medizinische Leistungen vorgehalten. Im Hanse-Klinikum stehen insgesamt 688 Betten für die stationäre medizinische Versorgung bereit (2012).

In der Hansestadt Stralsund sind insgesamt 138 niedergelassene Ärzte registriert, davon arbeiten 41 als Hausärzte und sichern dadurch die medizinische Grundversorgung. Im Nahbereich von Stralsund sind 19 weitere niedergelassene Ärzte registriert. Sie arbeiten in Altefähr auf der Insel Rügen (6), in Pantelitz, Negast (Gemeinde Steinhagen, 2), Niepars, Steinhagen, Groß Lüdershagen (Gemeinde Wendorf), Altenpleen, Prohn, Klausdorf, Zarrendorf und in Reinberg, Reinkenhagen und Brandshagen (alle Gemeinde Sundhagen). 15 sind als Hausarzt tätig (2x Altefähr, Pantelitz, 2x Negast, Niepars, Steinhagen, Altenpleen, Prohn, Klausdorf, Zarrendorf, Abtshagen, Reinberg, Reinkenhagen und Brandshagen) [alle Angaben für Februar 2014].

In der Hansestadt Stralsund gibt es insgesamt 45 Zahnarztpraxen, 8 weitere im Nahbereich befinden sich in Negast (Gemeinde Steinhagen), Altenpleen, Parow (Gemeinde Kramerhof), Prohn, Elmenhorst, Brandshagen und Reinberg (beide Gemeinde Sundhagen) sowie in Altefähr [alle Angaben für Februar 2014].

Der Nahbereich der Hansestadt Stralsund gehört teilweise zum Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern. Das betrifft vor allem die küstennahen Gemeinden.

In Stralsund Hauptbahnhof halten Züge des Fern- und des Regionalverkehrs. Innerhalb des Nahbereichs werden durch Regionalbahnen außerdem die folgenden Haltestellen bedient: Stralsund Grünhufe, Stralsund Rügendam, Martensdorf (Gemeinde Niepars), Kummerow, Zarrendorf, Elmenhorst, Wüstenfelde, Miltzow, Jeeser (alle Gemeinde Sundhagen) und Altefähr.

Analyse der einzelnen Streckenabschnitte im Nahbereich:

B105: Streckenabschnitt Teschenhagen – Brandshagen (Ifd. Nr. 6):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung zwischen den beiden Teilen des gemeinsamen Oberzentrums Stralsund und Greifswald.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Oberzentrums Stralsund.

Er liegt im Stadt-Umland-Raum Stralsund der Planungsregion Vorpommern.

Das Oberzentrum Stralsund ist weniger als 10 km entfernt, teilweise weniger als 4 km.

Der 4,7 km lange Streckenabschnitt erfüllt innerhalb des Verflechtungsbereiches mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Über die parallel verlaufende Alleenstraße der alten B96 werden in diesem Bereich noch der Ostseeküsten-Radfernweg und der Östliche Backstein Rundweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt. Derzeit wird für die gesamte Strecke zwischen Stralsund und Greifswald ein neuer, überwiegend boddennaher Verlauf des Ostseeküstenradweges planerisch vorbereitet.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 8.422 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 504 Kfz überdurchschnittlich. Für den Abschnitt ist keine Nutzung durch Radfahrer zulässig.

B105: Streckenabschnitt Brandshagen – Abzweig Reinberg (Ifd. Nr. 7):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung der beiden Teile des gemeinsamen Oberzentrums Stralsund und Greifswald untereinander.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Oberzentrums Stralsund.

Er liegt im Stadt-Umland-Raum Stralsund der Planungsregion Vorpommern.

Das Oberzentrum Stralsund ist weniger als 10 km entfernt, der Siedlungsschwerpunkt Miltzow in der Gemeinde Sundhagen teilweise weniger als 4 km.

Der 4,5 km lange Streckenabschnitt erfüllt innerhalb des Verflechtungsbereiches mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Über die parallel verlaufende Alleenstraße der alten B96 werden in diesem Bereich noch der Ostseeküsten-Radfernweg und der Östliche Backstein Rundweg des Landes Mecklenburg-

Vorpommern geführt. Derzeit wird für die gesamte Strecke zwischen Stralsund und Greifswald ein neuer, überwiegend boddennaher Verlauf des Ostseeküstenradweges planerisch vorbereitet.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 8.422 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 504 Kfz überdurchschnittlich. Für den Abschnitt ist keine Nutzung durch Radfahrer zulässig.

B105: Streckenabschnitt Abzweig Reinberg – Abzweig K19 Kirchdorf/Tremt (Ifd. Nr. 8):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung der beiden Teile des gemeinsamen Oberzentrums Stralsund und Greifswald untereinander.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Oberzentrums Stralsund.

Das Oberzentrum Stralsund und das Oberzentrum Greifswald sind mehr als 10 km entfernt, der Siedlungsschwerpunkt Miltzow in der Gemeinde Sundhagen teilweise weniger als 4 km.

Der 5,1 km lange Streckenabschnitt erfüllt wegen der Entfernung zu den Zentralen Orten innerhalb des Verflechtungsbereiches keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Über die parallel verlaufende Alleenstraße der alten B96 werden in diesem Bereich noch der Ostseeküstenradweg und der Östliche Backstein Rundweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt. Derzeit wird für die gesamte Strecke zwischen Stralsund und Greifswald ein neuer, überwiegend boddennaher Verlauf des Ostseeküstenradweges planerisch vorbereitet.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 8.422 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 504 Kfz überdurchschnittlich. Für den Abschnitt ist keine Nutzung durch Radfahrer zulässig.

B105: Streckenabschnitt Abzweig K19 Kirchdorf/Tremt – Abzweig K2 Karrendorf (Ifd. Nr. 9):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung der beiden Teile des gemeinsamen Oberzentrums Stralsund und Greifswald untereinander.

Der Streckenabschnitt gehört zu etwa einem Viertel zum Nahbereich des Oberzentrums Stralsund und zu drei Vierteln zum Nahbereich des Oberzentrums Greifswald.

Das Oberzentrum Stralsund ist mehr als 10 km, das Oberzentrum Greifswald weniger als 10 km entfernt. Weniger als 10 km entfernt liegt auch der Siedlungsschwerpunkt Miltzow in der Gemeinde Sundhagen.

Der 4,1 km lange Streckenabschnitt erfüllt wegen der Entfernung zu Stralsund innerhalb des Verflechtungsbereiches keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen, raumordnerische Verbindungsfunktionen bestehen jedoch in Richtung Greifswald: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Über die parallel verlaufende Alleenstraße der alten B96 werden in diesem Bereich noch der Ostseeküstenradweg und der Östliche Backstein Rundweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt. Derzeit wird für die gesamte Strecke zwischen Stralsund und Greifswald

wald ein neuer, überwiegend bodennaher Verlauf des Ostseeküstenradweges planerisch vorbereitet.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 8.422 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 504 Kfz überdurchschnittlich. Für den Abschnitt ist keine Nutzung durch Radfahrer zulässig.

B194: Streckenabschnitt Seemühl – Steinhagen (Ifd. Nr. 77):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Oberzentrum Stralsund – Mittelzentrum Grimmen.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Oberzentrums Stralsund.

Er liegt im Stadt-Umland-Raum Stralsund der Planungsregion Vorpommern.

Das Oberzentrum Stralsund ist weniger als 10 km entfernt, jedoch mehr als 4 km.

Der 1,7 km lange Streckenabschnitt erfüllt innerhalb des Verflechtungsbereiches mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 10.257 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion stark überdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 413 Kfz leicht unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von deutlich überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (156).

B194: Streckenabschnitt Abzweig Krummenhagen (Süd) – Abtshagen (Ifd. Nr. 78):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Oberzentrum Stralsund – Mittelzentrum Grimmen.

Der Streckenabschnitt gehört etwa zu gleichen Teilen zum Nahbereich des Oberzentrums Stralsund (Gemeinde Steinhagen) und zum Nahbereich des Mittelzentrums Grimmen (Gemeinde Wittenhagen).

Die Gemeinde Steinhagen gehört zum Stadt-Umland-Raum Stralsund der Planungsregion Vorpommern.

Sowohl das Oberzentrum Stralsund als auch das Mittelzentrum Grimmen sind in großen Teilen mehr als 10 km entfernt. Innerhalb einer 4-km-Distanz liegt der Siedlungsschwerpunkt Abtshagen der Gemeinde Wittenhagen

Der 3,6 km lange Streckenabschnitt erfüllt wegen der Entfernung zu den Zentralen Orten nur z.T. mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt teilweise im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern (Gemeinde Steinhagen).

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 4.139 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 189 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (3).

L21: Streckenabschnitt vorhandener Radweg von Barth – Abzweig L212 Flemendorf (Ifd. Nr. 160):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Barth – Grundzentrum Zingst. Der Streckenabschnitt liegt zu etwa drei Vierteln im Nahbereich des Grundzentrums Barth und zu etwa einem Viertel im Nahbereich des Oberzentrums Stralsund.

Das Grundzentrum Barth ist weniger als 4 km entfernt, das Oberzentrum Stralsund deutlich mehr als 10 km.

Der 4,8 km lange Streckenabschnitt hat mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen für das Grundzentrum Barth und seinen Verflechtungsbereich: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt und Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedentwicklungsraum und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.517 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 76 deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (23).

L21: Streckenabschnitt Abzweig L212 Flemendorf – vorhandener Radweg Groß Kordshagen (Ifd. Nr. 161):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Barth – Oberzentrum Stralsund. Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Oberzentrums Stralsund.

Das Grundzentrum Barth und der Siedlungsschwerpunkt Niepars sind weniger als 10 km entfernt.

Der 1,2 km lange Streckenabschnitt hat mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen für das Grundzentrum Barth und seinen Verflechtungsbereich: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt und Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedentwicklungsraum und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.517 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 76 deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (23).

L21: Streckenabschnitt vorhandener Radweg Groß Kordshagen – Abzweig L213 Grünz (Ifd. Nr. 162):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Oberzentrums Stralsund.

Das Oberzentrum Stralsund ist mehr als 10 km entfernt, der Siedlungsschwerpunkt Niepars weniger als 10 km.

Der 2,6 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich. Zum Siedlungsschwerpunkt bestehen die beiden Verbindungsfunktionen Schulweg und Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.517 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 76 deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (23).

L21: Streckenabschnitt Abzweig L213 Grünz – Niepars (Ifd. Nr. 163):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Oberzentrums Stralsund.

Das Oberzentrum Stralsund ist mehr als 10 km entfernt, der Siedlungsschwerpunkt Niepars weniger als 4 km.

Der 6 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich. Zum Siedlungsschwerpunkt bestehen die beiden Verbindungsfunktionen Schulweg und Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.517 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 76 deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (23).

L21: Streckenabschnitt vorhandener Radweg von Martensdorf – vorhandener Radweg Jakobsdorf (Ifd. Nr. 164):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Oberzentrums Stralsund.

Das Oberzentrum Stralsund ist mehr als 10 km entfernt, der Siedlungsschwerpunkt Niepars weniger als 10 km, teilweise sogar weniger als 4 km.

Der 5,6 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich. Zum Siedlungsschwerpunkt bestehen die beiden Verbindungsfunktionen Schulweg und Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.140 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 65 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (21).

L21: Streckenabschnitt vorhandener Radweg Jakobsdorf – Kreuzung L192 (Ifd. Nr. 165):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Oberzentrums Stralsund.

Das Oberzentrum Stralsund liegt mehr als 10 km entfernt, das Grundzentrum Franzburg-Richtenberg weniger.

Der 2 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen insbesondere für den näher gelegenen Zentralen Ort Franzburg-Richtenberg und seinen Verflechtungsbereich: Schulweg, Einkaufsweg und Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.140 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 65 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (21).

L213: Streckenabschnitt Abzweig L21 bei Neu Bartelshagen – Abzweig K11 Altenpleen (Ifd. Nr. 229):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Oberzentrums Stralsund.

Das Oberzentrum Stralsund ist mehr als 10 km entfernt. Der Siedlungsschwerpunkt Altenpleen ist weniger als 10 km, teilweise sogar weniger als 4 km entfernt.

Der 5,7 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für das Oberzentrum und seinen Verflechtungsbereich. Für den Siedlungsschwerpunkt Altenpleen bestehen die Verbindungsfunktionen Schulweg und Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.115 Kfz einen für die Planungsregion Vorpommern unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 107 unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (27).

L213: Streckenabschnitt Abzweig K11 Altenpleen – vorhandener Radweg Groß Mohrdorf (Ifd. Nr. 230):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Oberzentrums Stralsund.

Der Siedlungsschwerpunkt Altenpleen ist weniger als 10 km, teilweise sogar weniger als 4 km entfernt.

Das Oberzentrum Stralsund ist mehr als 10 km entfernt.

Der 2,2 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für das Oberzentrum und seinen Verflechtungsbereich. Für den Siedlungsschwerpunkt Altenpleen bestehen die Verbindungsfunktionen Schulweg und Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.115 Kfz einen für die Planungsregion Vorpommern unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 107 unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (27).

L213: Streckenabschnitt vorhandener Radweg Groß Mohrdorf – Abzweig K10 Klausdorf (Ifd. Nr. 231):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Oberzentrums Stralsund.

Das Oberzentrum Stralsund ist mehr als 10 km entfernt. Der Siedlungsschwerpunkt Altenpleen ist teilweise weniger als 10 km entfernt.

Der 3,5 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für das Oberzentrum und seinen Verflechtungsbereich. Für den Siedlungsschwerpunkt Altenpleen bestehen die Verbindungsfunktionen Schulweg und Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.115 Kfz einen für die Planungsregion Vorpommern unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 107 unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (27).

L213: Streckenabschnitt Abzweig K10 Klausdorf – Prohn (Ifd. Nr. 232):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Oberzentrums Stralsund.

Der Streckenabschnitt liegt teilweise im Stadt-Umland-Raum Stralsund der Planungsregion Vorpommern (Gemeinde Prohn).

Das Oberzentrum Stralsund ist weniger als 10 km entfernt, jedoch mehr als 4 km.

Der 1,6 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 4.644 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 74 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von deutlich überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (116).

L222: Streckenabschnitt Kreuzung B194 Abtshagen – Elmenhorst (Ifd. Nr. 225):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt zu etwa zwei Dritteln im Nahbereich des Oberzentrums Stralsund und zu etwa einem Drittel im Nahbereich des Mittelzentrums Grimmen.

Beide Zentralen Orte sind weiter als 10 km entfernt. Weniger als 4 km entfernt liegt der Siedlungsschwerpunkt Abtshagen in der Gemeinde Wittenhagen.

Der 4,3 km lange Streckenabschnitt hat für die beiden Zentralen Orte und ihre jeweiligen Verflechtungsbereiche keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen. Für den Siedlungsschwerpunkt Abtshagen bestehen die beiden Verbindungsfunktionen Schulweg und Weg zum Arzt.

Zu den Verkehrsstärken liegen keine Angaben vor.

L222: Streckenabschnitt Elmenhorst – Abzweig Wendorf (Ifd. Nr. 226):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Oberzentrums Stralsund.

Er liegt teilweise im Stadt-Umland-Raum Stralsund der Planungsregion Vorpommern (Gemeinde Zarrendorf).

Das Oberzentrum Stralsund ist teilweise weniger als 10 km entfernt. Weniger als 10 km entfernt liegt der Siedlungsschwerpunkt Abtshagen in der Gemeinde Wittenhagen.

Der 3 km lange Streckenabschnitt hat für das Oberzentrum Stralsund und seinen Verflechtungsbereich keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen. Für den Siedlungsschwerpunkt Abtshagen bestehen die beiden Verbindungsfunktionen Schulweg und Weg zum Arzt.

Zu den Verkehrsstärken liegen keine Angaben vor.

L222: Abzweig Wendorf – Abzweig B105 Teschenhagen (Ifd. Nr. 227):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Oberzentrums Stralsund.

Er liegt im Stadt-Umland-Raum Stralsund der Planungsregion Vorpommern.

Das Oberzentrum Stralsund ist weniger als 10 km, teilweise sogar weniger als 4 km entfernt. Teilweise weniger als 10 km entfernt liegt der Siedlungsschwerpunkt Abtshagen in der Gemeinde Wittenhagen.

Der 4,6 km lange Streckenabschnitt hat für das Oberzentrum Stralsund und seinen Verflechtungsbereich mehrere wichtige raumordnerischen Verbindungsfunktionen: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt und Weg zum Bahnhof.

Zu den Verkehrsstärken liegen keine Angaben vor.

L222: Streckenabschnitt Abzweig Devin – Teschenhagen (Ifd. Nr. 228):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung der beiden Teile des gemeinsamen Oberzentrums Stralsund und Greifswald untereinander.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Oberzentrums Stralsund.

Er liegt im Stadt-Umland-Raum Stralsund der Planungsregion Vorpommern.

Das Oberzentrum Stralsund ist weniger als 4 km entfernt.

Der 1,3 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Über die L222 werden in diesem Bereich noch der Ostseeküsten-Radfernweg und der Östliche Backstein Rundweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt. Derzeit wird ein neuer, boddennaher Verlauf planerisch vorbereitet.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 5.194 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion stark überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 202 Kfz überdurchschnittlich. Für den Abschnitt ist keine Nutzung durch Radfahrer nachgewiesen.

L29: Streckenabschnitt Abzweig Grahlhof – Knoten B96n (Ifd. Nr. 138):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Oberzentrum Stralsund – Grundzentrum Garz/Rügen.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Oberzentrums Stralsund.

Er liegt im Stadt-Umland-Raum Stralsund der Planungsregion Vorpommern.

Das Oberzentrum Stralsund und das Grundzentrum Garz/Rügen sind mehr als 10 km entfernt.

Der 0,8 km lange Streckenabschnitt erfüllt wegen der Entfernung zu den Zentralen Orten innerhalb des Verflechtungsbereiches keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 3.195 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 117 Kfz unterdurchschnittlich. Für den Abschnitt ist keine Nutzung durch Radfahrer nachgewiesen.

L30: Streckenabschnitt vorhandener Radweg von Reinberg – Stahlbrode Fähranleger (Ifd. Nr. 150):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Oberzentrums Stralsund.

Das Oberzentrum Stralsund ist mehr als 10 km entfernt, weniger als 10 km entfernt ist der Siedlungsschwerpunkt Miltzow in der Gemeinde Sundhagen.

Der 0,8 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich, auch für den Siedlungsschwerpunkt nicht.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Zu den Verkehrsstärken liegen keine Angaben vor.

L30: Streckenabschnitt Reinkenhagen Abzweig K16 – Wilmshagen, Rügenzubringer (Ifd. Nr. 151):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Oberzentrums Stralsund.

Das Oberzentrum Stralsund ist mehr als 10 km entfernt, weniger als 4 km entfernt ist der Siedlungsschwerpunkt Miltzow in der Gemeinde Sundhagen.

Der 1,6 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich, auch für den Siedlungsschwerpunkt nicht.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.855 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 93 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (16).

L30: Streckenabschnitt Wilmshagen, Rügenzubringer – Bartmannshagen (Ifd. Nr. 152):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt gehört etwa zu gleichen Teilen zum Nahbereich des Oberzentrums Stralsund (Gemeinde Sundhagen) und zum Nahbereich des Mittelzentrums Grimmen (Gemeinde Süderholz).

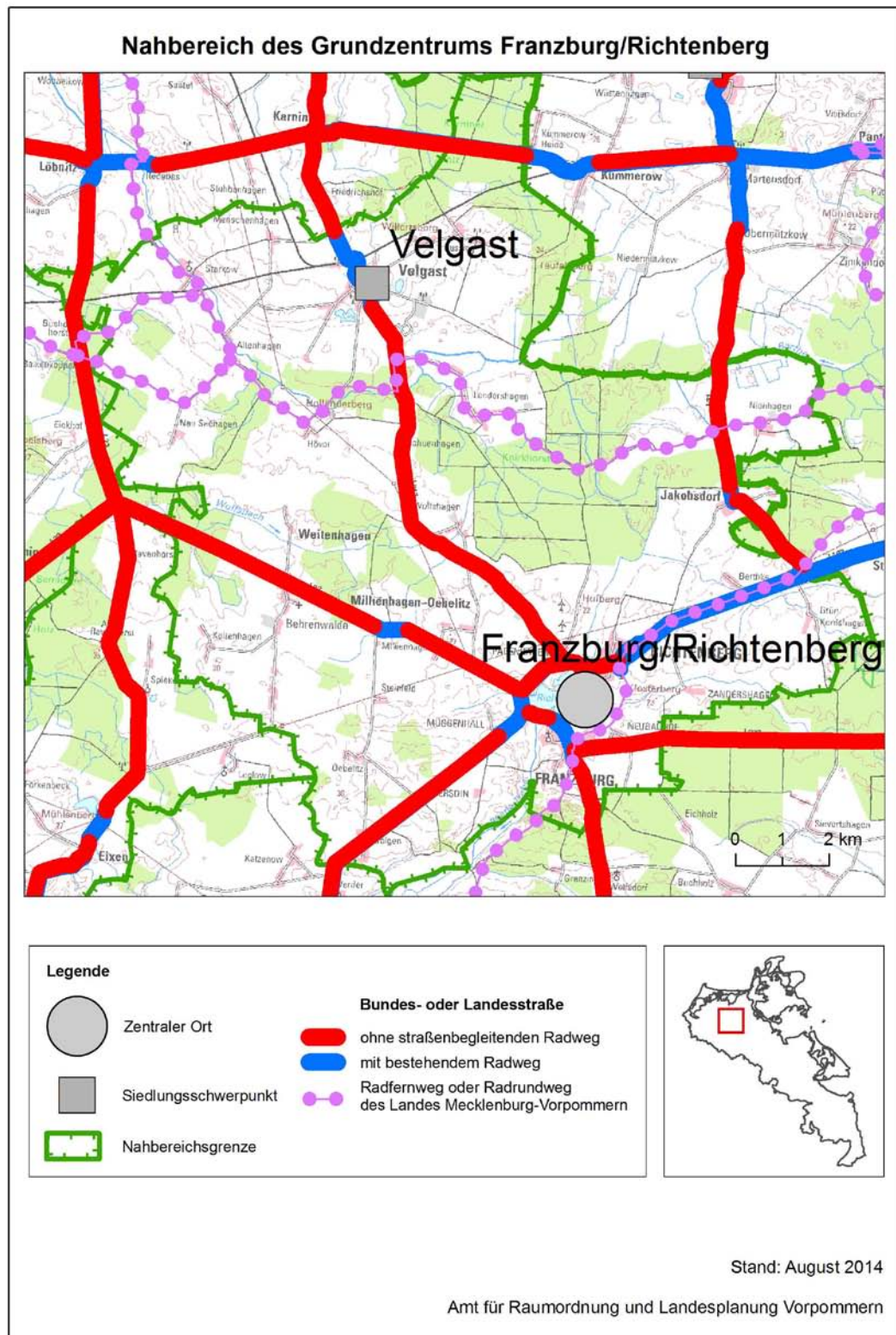
Das Mittelzentrum Grimmen ist weniger als 10 km entfernt, teilweise weniger als 4 km.

Der 7 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt teilweise im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern (Gemeinde Sundhagen) und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 3.166 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 180 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (42).

4.3 Nahbereich des Grundzentrums Franzburg/Richtenberg



KARTE 7:

Zum Nahbereich des Grundzentrums Franzburg/Richtenberg gehören außer den beiden Städten Franzburg und Richtenberg noch vier weitere Gemeinden. Der Gemeindehauptort von Velgast ist als Siedlungsschwerpunkt festgelegt. Der Nahbereich erstreckt sich über eine Fläche von 162 km². Hier leben insgesamt 5.718 Einwohner (Stand: 30.06.2013), davon allein 1.472 in der Stadt Franzburg und 1.383 in der Stadt Richtenberg. Die Bevölkerungsdichte liegt mit 35,2 Einwohnern/km² deutlich unter dem Durchschnitt der Planungsregion Vorpommern (64,7 Einwohner/km²).

Im Franzburg gibt es etwa 400, in Richtenberg etwa 300 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, davon pendeln jeweils etwa 75 % ein. Die engsten Pendlerverflechtungen innerhalb des Nahbereichs gibt es zwischen Franzburg und Richtenberg (zwischen 20 und 30 bzw. zwischen 70 und 80) [alle Angaben für 2010].

In Franzburg, einem Teil des gemeinsamen Grundzentrums, gibt es zwei allgemeinbildende Schulen in öffentlicher Trägerschaft mit insgesamt 456 Schülern (Schuljahr 2013/14).

Im Nahbereich von Franzburg/Richtenberg befindet sich eine weitere allgemeinbildende Schule in Velgast (49 Schüler; öffentliche Trägerschaft; Schuljahr 2013/14).

Die Struktur der Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen in Franzburg und Richtenberg entspricht der eines Grundzentrums. Es gibt vor allem Einzelhandelseinrichtungen für Waren des allgemeinen täglichen Bedarfs, weniger des gehobenen und des speziellen Bedarfs. Die Städte Franzburg und Richtenberg sind jeweils Standort von mindestens einer größeren Einzelhandelseinrichtung mit Nahversorgungsfunktion. Im Nahbereich Franzburg/Richtenberg gibt es eine weitere größere Einzelhandelseinrichtung zur Sicherung des Grundbedarfs (insb. Lebensmittel) in Velgast.

Im gemeinsamen Grundzentrum Franzburg/Richtenberg sind insgesamt 6 niedergelassene Ärzte registriert, davon arbeiten 5 als Hausärzte und sichern dadurch die medizinische Grundversorgung.

Im Nahbereich von Franzburg/Richtenberg gibt es insgesamt zwei weitere niedergelassene Ärzte mit Niederlassungen in Velgast. Beide sind als Hausarzt tätig [alle Angaben für Februar 2014].

Im Grundzentrum Franzburg/Richtenberg gibt es 4 Zahnarztpraxen (3x Richtenberg, 1x Franzburg), eine weitere im Nahbereich befindet sich in Velgast [alle Angaben für Februar 2014].

Der Nahbereich Franzburg/Richtenberg gehört teilweise zum Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

In Velgast halten Züge des Fern- und des Regionalverkehrs. Innerhalb des Nahbereichs werden durch Regionalbahnen keine weiteren Haltestellen bedient.

Analyse der einzelnen Streckenabschnitte im Nahbereich:

B105: Streckenabschnitt Karnin – Kummerow Heide (Ifd. Nr. 4):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Ribnitz-Damgarten – Oberzentrum Stralsund.

Der Streckenabschnitt gehört überwiegend zum Nahbereich des Grundzentrums Barth, quert aber auch den Nahbereich des Grundzentrums Franzburg/Richtenberg (Gemeinde Velgast).

Alle Zentralen Orte sind mehr als 10 km entfernt. Der Siedlungsschwerpunkt Velgast ist weniger als 10 km entfernt, jedoch mehr als 4 km.

Der 4,6 km lange Streckenabschnitt erfüllt wegen der Entfernung zu den Zentralen Orten innerhalb des Verflechtungsbereiches keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 6.966 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 719 Kfz deutlich überdurchschnittlich. Für den Abschnitt ist keine Nutzung durch Radfahrer nachgewiesen.

L192: Streckenabschnitt Tribsees – Drechow (Ifd. Nr. 214):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Tribsees – Grundzentrum Franzburg/Richtenberg.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Tribsees.

Das Grundzentrum Tribsees ist weniger als 10 km entfernt, teilweise weniger als 4 km.

Der 5 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt teilweise im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern (Stadt Tribsees) und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.904 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion leicht unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 252 Kfz deutlich überdurchschnittlich. Auf dem Abschnitt ist keine Nutzung durch Radfahrer nachgewiesen.

L192: Streckenabschnitt Drechow – Müggenhall (Ifd. Nr. 215):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Tribsees – Grundzentrum Franzburg/Richtenberg.

Der Streckenabschnitt gehört überwiegend zum Nahbereich des Grundzentrums Franzburg/Richtenberg (Gemeinden Stadt Franzburg und Millienhagen-Oebelitz) und zum Nahbereich des Grundzentrums Tribsees (Gemeinde Drechow).

Beide Grundzentren sind weniger als 10 km entfernt, Franzburg/Richtenberg teilweise sogar weniger als 4 km.

Der 6,4 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.904 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion leicht unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 252 Kfz überdurchschnittlich. Auf dem Abschnitt ist keine Nutzung durch Radfahrer nachgewiesen.

L192: Streckenabschnitt Abzweig L22 Millienhagen – Abzweig L212 Velgast (Ifd. Nr. 216):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung der beiden Teile des Grundzentrums Franzburg/Richtenberg untereinander.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Franzburg/Richtenberg. Sowohl Franzburg als auch Richtenberg als Teile des gemeinsamen Grundzentrums sind weniger als 4 km entfernt.

Der 1,1 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 3.891 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 320 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (43).

L192: Streckenabschnitt Abzweig L212 Velgast – Richtenberg (Ifd. Nr. 217):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung der beiden Teile des Grundzentrums Franzburg/Richtenberg untereinander.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Franzburg/Richtenberg. Sowohl Franzburg als auch Richtenberg als Teile des gemeinsamen Grundzentrums sind weniger als 4 km entfernt.

Der 1,1 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 3.891 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 320 Kfz deutlich überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (43).

L22: Streckenabschnitt Kreuzung L23 bei Ravenhorst – Millienhagen (Ifd. Nr. 169):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Ribnitz-Damgarten bzw. Grundzentrum Barth – Grundzentrum Franzburg/Richtenberg.

Der Streckenabschnitt liegt überwiegend im Nahbereich des Grundzentrums Franzburg/Richtenberg und nur zu einem kleinen Teil im Nahbereich des Mittelzentrums Ribnitz-Damgarten.

Das Grundzentrum Franzburg/Richtenberg ist weniger als 10 km entfernt. Das Mittelzentrum Ribnitz-Damgarten ist deutlich mehr als 10 km entfernt.

Der 6,1 km lange Streckenabschnitt hat mehrere wichtige raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Verflechtungsbereich des Grundzentrums Franzburg/Richtenberg: Schulweg, Einkaufsweg und Weg zum Arzt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.686 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 110 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (14).

L22: Streckenabschnitt Millienhagen – Kreuzung L192 Richtenberg-Tribsees (Ifd. Nr. 170):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Ribnitz-Damgarten bzw. Grundzentrum Barth – Grundzentrum Franzburg/Richtenberg.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Franzburg/Richtenberg.

Das Grundzentrum Franzburg/Richtenberg ist teilweise weniger als 4 km entfernt.

Der 2,6 km lange Streckenabschnitt hat mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen im Verflechtungsbereich: Schulweg, Einkaufsweg und Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt teilweise im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern (Stadt Franzburg).

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.686 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 110 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (14).

L212: Streckenabschnitt Abzweig L192 bei Richtenberg – Abzweig touristischer Radweg nach Hövet (Ifd. Nr. 218):

Der Streckenabschnitt gehört zu der Verbindung Grundzentrum Franzburg/Richtenberg – Grundzentrum Barth.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Franzburg/Richtenberg.

Das Grundzentrum Franzburg/Richtenberg liegt weniger als 10 km, teilweise sogar weniger als 4 km entfernt, ebenso aus der anderen Richtung der Siedlungsschwerpunkt Velgast.

Der 7,5 km lange Streckenabschnitt hat mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen für das Grundzentrum Franzburg/Richtenberg und seinen Verflechtungsbereich: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg und Weg zum Arzt. In/aus Richtung Velgast kommt auch der Weg zum Bahnhof dazu.

Der Streckenabschnitt liegt teilweise im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern (Stadt Richtenberg).

Zu den Verkehrsstärken liegen keine Angaben vor.

L212: Streckenabschnitt Abzweig touristischer Radweg nach Hövet – Abzweig touristischer Radweg nach Lendershagen (Ifd. Nr. 219):

Der Streckenabschnitt gehört zu der Verbindung Grundzentrum Franzburg/Richtenberg – Grundzentrum Barth.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Franzburg/Richtenberg.

Das Grundzentrum Franzburg/Richtenberg liegt weniger als 10 km entfernt, der Siedlungsschwerpunkt Velgast sogar weniger als 4 km.

Der 0,7 km lange Streckenabschnitt hat mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen für das Grundzentrum Franzburg/Richtenberg und seinen Verflechtungsbereich:

Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg und Weg zum Arzt. In/aus Richtung Velgast kommt auch der Weg zum Bahnhof dazu.

Über diesen Abschnitt der L212 wird der Fischland-Darß-Rundweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt.

Zu den Verkehrsstärken liegen keine Angaben vor.

L212: Streckenabschnitt Abzweig touristischer Radweg nach Lendershagen – Ortseingang Velgast (Ifd. Nr. 220):

Der Streckenabschnitt gehört zu der Verbindung Grundzentrum Franzburg/Richtenberg – Grundzentrum Barth.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Franzburg/Richtenberg.

Das Grundzentrum Franzburg/Richtenberg liegt weniger als 10 km entfernt, der Siedlungsschwerpunkt Velgast sogar weniger als 4 km.

Der 1,3 km lange Streckenabschnitt hat mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen für das Grundzentrum Franzburg/Richtenberg und seinen Verflechtungsbereich: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg und Weg zum Arzt. In/aus Richtung Velgast kommt auch der Weg zum Bahnhof dazu.

Zu den Verkehrsstärken liegen keine Angaben vor.

L22: Streckenabschnitt Abzweig L192 Tribsees – Franzburg (Ifd. Nr. 171):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Franzburg/Richtenberg – Grundzentrum Tribsees.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Franzburg/Richtenberg.

Das Grundzentrum Franzburg/Richtenberg ist weniger als 4 km entfernt.

Der 0,4 km lange Abschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich: Schulweg, Weg zum Arzt und Einkaufsweg.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 921 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 71 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (24).

L22: Streckenabschnitt Franzburg – Gremersdorf Abzweig K12 (Ifd. Nr. 172):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt überwiegend im Nahbereich des Mittelzentrums Grimmen und zu einem kleinen Teil im Nahbereich des Grundzentrums Franzburg/Richtenberg.

Das Grundzentrum Franzburg/Richtenberg ist weniger als 10 km entfernt, teilweise sogar weniger als 4 km. Das Mittelzentrum Grimmen ist mehr als 10 km entfernt.

Der 8,2 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen für das Grundzentrum Franzburg /Richtenberg und seinen Verflechtungsbereich: Schulweg, Weg zum Arzt und Einkaufsweg. Er erfüllt keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für das Mittelzentrum Grimmen und seinen Verflechtungsbereich.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 921 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 71 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (24).

L222: Streckenabschnitt Ortsdurchfahrt Franzburg (Ifd. Nr. 223):

Der Streckenabschnitt gehört zu der Verbindung Grundzentrum Franzburg/Richtenberg – Grundzentrum Barth, im Teil des Grundzentrums Franzburg.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Franzburg/Richtenberg. Das Grundzentrum Franzburg/Richtenberg liegt weniger als 4 km entfernt.

Der 0,2 km lange Streckenabschnitt hat für das Grundzentrum Franzburg /Richtenberg mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg und Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Zu den Verkehrsstärken liegen keine Angaben vor.

L222: Streckenabschnitt Franzburg – vorhandener Radweg Abtshagen (Ifd. Nr. 224):

Der Streckenabschnitt gehört zu der Verbindung Grundzentrum Franzburg/Richtenberg – Mittelzentrum Grimmen.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Franzburg/Richtenberg.

Das Grundzentrum Franzburg/Richtenberg liegt weniger als 4 km entfernt. Weniger als 10 km, teilweise weniger als 4 km entfernt liegt der Siedlungsschwerpunkt Abtshagen in der Gemeinde Wittenhagen.

Der 8 km lange Streckenabschnitt hat für das Grundzentrum Franzburg/Richtenberg mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg und Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt teilweise im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern (Stadt Franzburg).

Zu den Verkehrsstärken liegen keine Angaben vor.

L23: Streckenabschnitt Kreuzung B105 Löbnitz – Abzweig touristischer Radweg nach Starkow (Ifd. Nr. 182):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

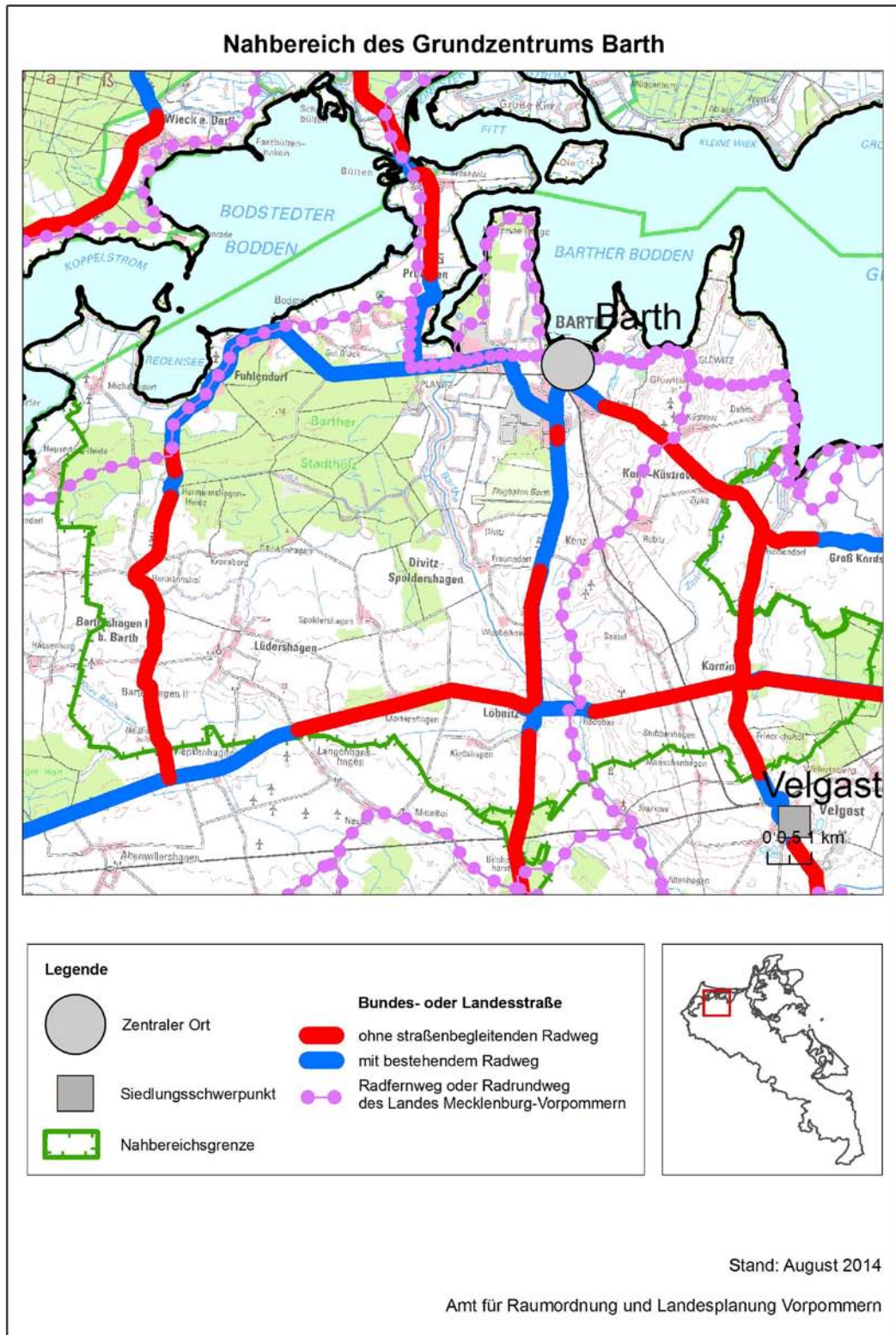
Der Streckenabschnitt liegt jeweils zu zwei kleinen Teilen in den Nahbereichen des Grundzentrums Franzburg/Richtenberg sowie des Mittelzentrums Ribnitz-Damgarten und zum größten Teil im Nahbereich des Grundzentrums Barth.

Das Mittelzentrum und die Grundzentren liegen mehr als 10 km entfernt. Weniger als 10 km entfernt, aber nicht über eine direkte Verbindung erreichbar, ist der Siedlungsschwerpunkt Velgast.

Der 3,3 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für die beiden Zentralen Orte und ihre jeweiligen Verflechtungsbereiche.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.057 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion Vorpommern unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 133 Kfz nur leicht unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (17).

4.4 Nahbereich des Grundzentrums Barth



KARTE 8:

Zum Nahbereich des Grundzentrums Barth gehören außer der Stadt Barth noch acht weitere Gemeinden. Der Nahbereich erstreckt sich über eine Fläche von 175 km². Hier leben insgesamt 12.884 Einwohner (Stand: 30.06.2013), davon allein 8.612 in der Stadt Barth. Die Bevölkerungsdichte liegt mit 73,7 Einwohnern/km² etwas über dem Durchschnitt der Planungsregion Vorpommern (64,7 Einwohner/km²).

Im Grundzentrum Barth gibt es etwa 2.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, davon pendelt jeder Zweite ein. Aus dem Nahbereich kommen insgesamt nur etwa 300 Einpendler, davon jeweils mehr als 50 aus Fuhlendorf, Kenz-Küstrow und Pruchten, zwischen 40 und 50 aus Löbnitz und Divitz-Spoldershagen, mehr als 20 aus Lüdershagen und mehr als 10 aus Bartelshagen II [alle Angaben für 2010].

Im Grundzentrum Barth gibt es drei allgemeinbildende Schulen in öffentlicher und eine allgemeinbildende Schule in privater Trägerschaft, an denen insgesamt 1.105 Schüler lernen (Schuljahr 2013/14).

Im Nahbereich von Barth befindet sich eine weitere allgemeinbildende Schule in Lüdershagen (46 Schüler; öffentliche Trägerschaft; Schuljahr 2013/14).

Die Struktur der Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen in Barth entspricht der eines Grundzentrums. Es gibt vor allem Einzelhandelseinrichtungen für Waren des allgemeinen täglichen Bedarfs, weniger des gehobenen und des speziellen Bedarfs. Die Stadt Barth ist Standort von mindestens 5 überwiegend großflächigen Einzelhandelseinrichtungen mit Nahversorgungsfunktion. Im Nahbereich Barth gibt es keine weiteren größeren Einzelhandelseinrichtungen zur Sicherung des Grundbedarfs (insb. Lebensmittel).

Im Grundzentrum Barth sind 16 niedergelassene Ärzte registriert, davon arbeiten 7 als Hausärzte und sichern dadurch die medizinische Grundversorgung.

Im Nahbereich von Barth gibt es keine weiteren ärztlichen Niederlassungen [alle Angaben für Februar 2014].

Im Grundzentrum Barth gibt es 8 Zahnarztpraxen, weitere Zahnarztpraxen gibt es im Nahbereich nicht [alle Angaben für Februar 2014].

Der Nahbereich von Barth gehört teilweise zum Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern. Das betrifft vor allem die küstennahen Gemeinden. In der Stadt Barth wurden im Jahr 2013 insgesamt 64.118 Übernachtungen statistisch erfasst.

Im Nahbereich werden durch Regionalbahnen die folgenden Haltestellen bedient: Barth, Kenz (Gemeinde Kenz-Küstrow), Saatel und Buchenhorst (beide Gemeinde Löbnitz). Haltestellen des Fernverkehrs gibt es im Nahbereich Barth nicht.

Analyse der einzelnen Streckenabschnitte im Nahbereich:

B105: Streckenabschnitt Abzweig Langenhanshagen – Kreuzung Löbnitz (Ifd. Nr. 2):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Ribnitz-Damgarten – Oberzentrum Stralsund.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Barth.

Das Grundzentrum Barth ist überwiegend mehr als 10 km entfernt (über die Landesstraße L23).

Der 5,3 km lange Streckenabschnitt erfüllt wegen der Entfernungen zu den Zentralen Orten innerhalb des Verflechtungsbereiches keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 6.680 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 583 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (3).

B105: Streckenabschnitt Redebas – Karnin (Ifd. Nr. 3):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Ribnitz-Damgarten – Oberzentrum Stralsund.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Barth.

Das Grundzentrum Barth ist mehr als 10 km entfernt (keine direkte Verbindung, nur über die Landesstraßen L23 und L212/L21. Der Siedlungsschwerpunkt Velgast ist weniger als 10 km entfernt.

Der 3,3 km lange Streckenabschnitt erfüllt wegen der Entfernung zu den Zentralen Orten innerhalb des Verflechtungsbereiches keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 7.204 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 542 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (24).

B105: Streckenabschnitt Karnin – Kummerow Heide (Ifd. Nr. 4):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Ribnitz-Damgarten – Oberzentrum Stralsund.

Der Streckenabschnitt gehört überwiegend zum Nahbereich des Grundzentrums Barth, quert aber auch den Nahbereich des Grundzentrums Franzburg/Richtenberg (Gemeinde Velgast).

Alle Zentralen Orte sind mehr als 10 km entfernt. Weniger als 10 km entfernt ist der Siedlungsschwerpunkt Velgast

Der 4,6 km lange Streckenabschnitt erfüllt wegen der Entfernung zu den Zentralen Orten innerhalb des Verflechtungsbereiches keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 6.966 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 719 Kfz deutlich überdurchschnittlich. Für den Abschnitt ist keine Nutzung durch Radfahrer nachgewiesen.

B105: Streckenabschnitt Kummerow – Martensdorf (Ifd. Nr. 5):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Ribnitz-Damgarten – Oberzentrum Stralsund.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Barth.

Das Oberzentrum Stralsund ist 10 km entfernt. Der Siedlungsschwerpunkt Niepars ist weniger als 4 km entfernt.

Der 2,7 km lange Streckenabschnitt erfüllt wegen der Entfernung zu den Zentralen Orten innerhalb des Verflechtungsbereiches keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 6.966 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 719 Kfz deutlich überdurchschnittlich. Für den Abschnitt ist keine Nutzung durch Radfahrer nachgewiesen.

L21: Bresewitz – Pruchten (Ifd. Nr. 159):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Barth – Grundzentrum Zingst.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Barth.

Sowohl das Grundzentrum Barth als auch das Grundzentrum Zingst sind weniger als 10 km entfernt, Barth teilweise weniger als 4 km.

Der 2,5 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 7.303 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 212 Kfz überdurchschnittlich. Für den Abschnitt ist keine Nutzung durch Radfahrer nachgewiesen, was sich aus dem parallelen Verlauf eines touristischen Radweges erklärt.

L21: Streckenabschnitt vorhandener Radweg von Barth – Abzweig L212 Flemendorf (Ifd. Nr. 160):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Barth – Grundzentrum Zingst.

Der Streckenabschnitt liegt zu etwa drei Vierteln im Nahbereich des Grundzentrums Barth und zu etwa einem Viertel im Nahbereich des Oberzentrums Stralsund.

Das Grundzentrum Barth ist weniger als 4 km entfernt, das Oberzentrum Stralsund deutlich mehr als 10 km.

Der 4,8 km lange Streckenabschnitt hat mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen für das Grundzentrum Barth und seinen Verflechtungsbereich: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt und Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.517 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 76 deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (23).

L211: Streckenabschnitt Abzweig B105 bei Wiepkenhagen – Bartelshagen II Kreuzung K3 (Ifd. Nr. 175):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt zum größten Teil im Nahbereich des Grundzentrums Barth, zu einem kleinen Teil auch im Nahbereich des Mittelzentrums Ribnitz-Damgarten.

Sowohl das Grundzentrum Barth als auch das Mittelzentrum Ribnitz-Damgarten sind mehr als 10 km entfernt.

Der 2,8 km lange Streckenabschnitt erfüllt keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für die beiden Zentralen Orte und ihre jeweiligen Verflechtungsbereiche.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.953 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 83 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird jedoch von deutlich überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (168).

L211: Streckenabschnitt Bartelshagen II Kreuzung K3 – Hermannshagen-Heide (Ifd. Nr. 176):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Barth.

Das Grundzentrum Barth ist mehr als 10 km entfernt.

Der 4,3 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.953 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 83 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird jedoch von deutlich überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (168).

L211: Streckenabschnitt Ortsdurchfahrt Bruchorst (Ifd. Nr. 177):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Barth.

Das Grundzentrum Barth ist mehr als 10 km entfernt.

Der 0,1 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.953 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 83 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von deutlich überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (168).

L211: Streckenabschnitt Bruchorst Bereich Abzweigung K2 (Ifd. Nr. 178):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Barth.

Das Grundzentrum Barth ist mehr als 10 km entfernt.

Der 0,2 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Über diesen Abschnitt der L211 wird der Östliche Backstein Rundweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.953 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 83 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von deutlich überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (168).

L212: Streckenabschnitt Vorhandener Radweg von Velgast – Kreuzung B105 Karnin (Ifd. Nr. 221):

Der Streckenabschnitt gehört zu der Verbindung Grundzentrum Franzburg/Richtenberg – Grundzentrum Barth.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Barth.

Das Grundzentrum Barth liegt mehr als 10 km entfernt. Weniger als 4 km entfernt liegt der Siedlungsschwerpunkt Velgast.

Der 2,2 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für das Grundzentrum Barth und seinen Verflechtungsbereich. Für den Siedlungsschwerpunkt Velgast bestehen die Verbindungsfunktionen: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt und Weg zum Bahnhof.

Zu den Verkehrsstärken liegen keine Angaben vor.

L212: Streckenabschnitt Kreuzung B105 Karnin – Kreuzung L21 Flemendorf (Ifd. Nr. 222):

Der Streckenabschnitt gehört zu der Verbindung Grundzentrum Franzburg/Richtenberg – Grundzentrum Barth.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Barth.

Das Grundzentrum Barth liegt nur teilweise weniger als 10 km entfernt. Weniger als 10 km entfernt liegt der Siedlungsschwerpunkt Velgast.

Der 3,6 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für das Grundzentrum Barth und seinen Verflechtungsbereich. Für den Siedlungsschwerpunkt Velgast bestehen die Verbindungsfunktionen: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt und Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt teilweise im Tourismuserwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern (Gemeinde Groß Kordshagen).

Zu den Verkehrsstärken liegen keine Angaben vor.

L23: Streckenabschnitt Ortsausgang Barth, Chausseestraße (Ifd. Nr. 179):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Barth – Zentrale Orte Franzburg/Richtenberg, Ribnitz-Damgarten und Stralsund.

Der Streckenabschnitt liegt im Grundzentrum Barth.

Der 0,1 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismuserwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 6.493 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 321 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (6).

L23: Streckenabschnitt vorhandener Radweg Frauendorf – Kreuzung B105 Löbnitz (Ifd. Nr. 181):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Barth – Zentrale Orte Franzburg/Richtenberg, Ribnitz-Damgarten und Stralsund.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Barth.

Das Grundzentrum Barth ist weniger als 10 km entfernt, teilweise weniger als 4 km.

Der 2,9 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt teilweise im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern (Gemeinde Divitz-Spoldershagen) und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 6.493 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 321 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (6).

L23: Streckenabschnitt Kreuzung B105 Löbnitz – Abzweig touristischer Radweg nach Starkow (Ifd. Nr. 182):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

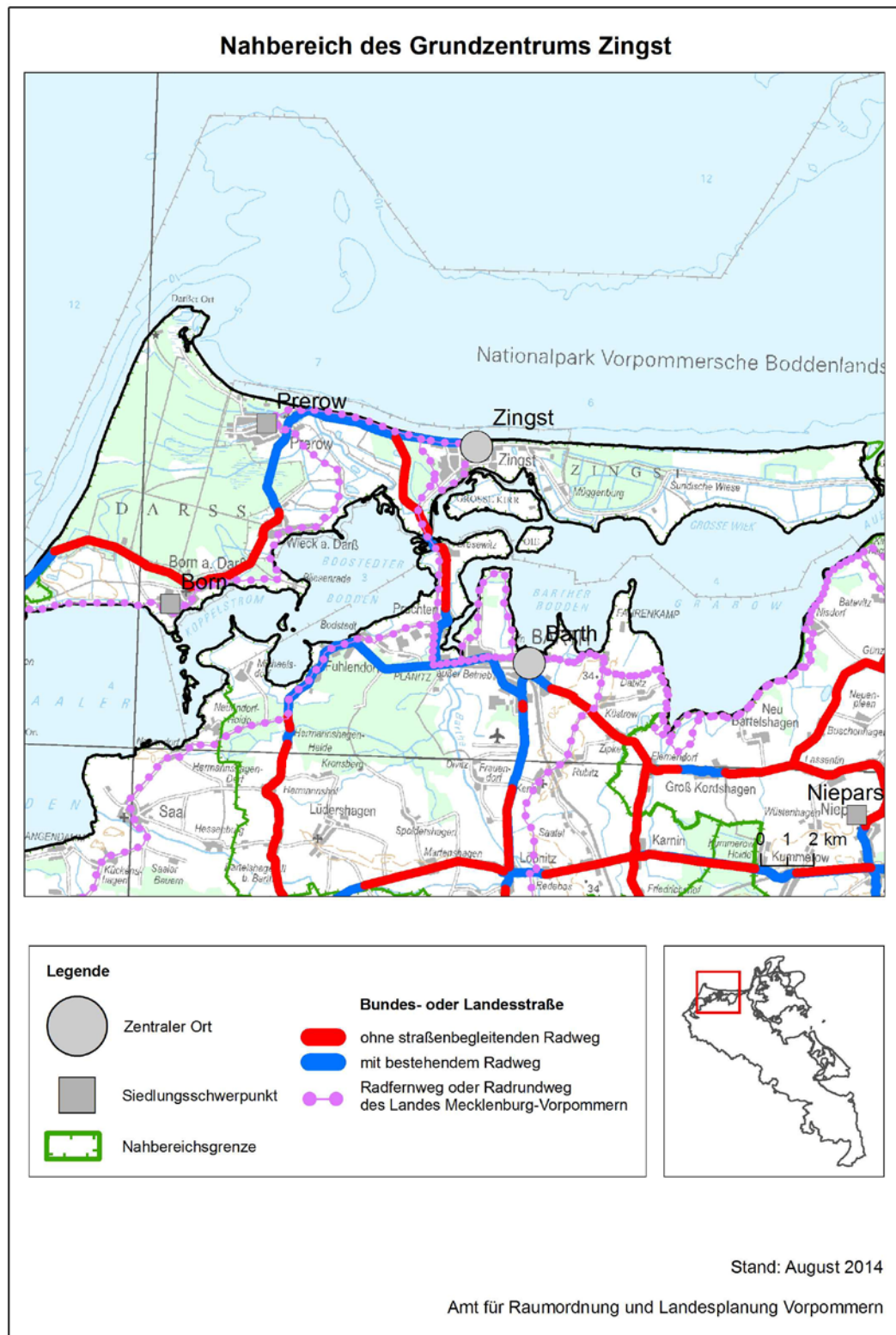
Der Streckenabschnitt liegt zum größten Teil im Nahbereich des Grundzentrums Barth, außerdem zu kleinen Teilen im Nahbereich des Grundzentrums Franzburg/Richtenberg sowie im Nahbereich des Mittelzentrums Ribnitz-Damgarten.

Das Mittelzentrum und die Grundzentren liegen mehr als 10 km entfernt. Weniger als 10 km entfernt, aber nicht über eine direkte Verbindung erreichbar, ist der Siedlungsschwerpunkt Velgast.

Der 3,3 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für die beiden Zentralen Orte und ihre jeweiligen Verflechtungsbereiche.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.057 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion Vorpommern unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 133 Kfz nur leicht unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (17).

4.5 Nahbereich des Grundzentrums Zingst



KARTE 9:

Zum Nahbereich des Grundzentrums Zingst gehören außer der Gemeinde Zingst noch die drei Gemeinden Born a. Darß, Prerow und Wieck a. Darß. Die Gemeindehauptorte von Born und Prerow sind als Siedlungsschwerpunkte festgelegt. Der Nahbereich erstreckt sich über eine Fläche von 133 km². Hier leben insgesamt 6.382 Einwohner (Stand: 30.06.2013), davon allein 3.043 im Seeheilbad Zingst. Die Bevölkerungsdichte liegt mit 47,9 Einwohnern/km² unter dem Durchschnitt der Planungsregion Vorpommern (64,7 Einwohner/km²).

Im Grundzentrum Zingst gibt es etwa 1.500 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, davon pendeln etwa 2/3 ein. Aus dem Nahbereich kommen insgesamt nur etwa 100 Einpendler, etwa zu gleichen Teilen aus Born, Prerow und Wieck [alle Angaben für 2010].

Im Grundzentrum Zingst gibt es eine allgemeinbildende Schule in öffentlicher Trägerschaft, an der 216 Schüler lernen (Schuljahr 2013/14).

Im Nahbereich von Zingst befindet sich eine weitere allgemeinbildende Schule in Prerow (370 Schüler; freie Trägerschaft; Schuljahr 2013/14).

Die Struktur der Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen in Zingst entspricht der eines Grundzentrums. Es gibt vor allem Einzelhandelseinrichtungen für Waren des allgemeinen täglichen Bedarfs, weniger des gehobenen und des speziellen Bedarfs. Die Gemeinde Zingst ist Standort von mindestens 4 überwiegend großflächigen Einzelhandelseinrichtungen mit Nahversorgungsfunktion. Im Nahbereich Zingst gibt es weitere größere Einzelhandelseinrichtungen zur Sicherung des Grundbedarfs (insb. Lebensmittel) in den Orten Born (2) und Prerow (3).

Im Grundzentrum Zingst sind 4 niedergelassene Ärzte registriert, die als Hausärzte arbeiten und dadurch die medizinische Grundversorgung sichern.

Im Nahbereich von Zingst sind fünf weitere niedergelassene Ärzte registriert. Sie arbeiten in Prerow (4) und in Born. Vier von ihnen sind als Hausarzt tätig (3x Prerow, 1x Born) [alle Angaben für Februar 2014].

Im Grundzentrum Zingst gibt es zwei Zahnarztpraxen, eine weitere im Nahbereich befindet sich in Born [alle Angaben für Februar 2014].

Im Grundzentrum Zingst gibt es zwei Vorsorge- und Rehabilitationseinrichtungen mit insgesamt 455 Betten, in Prerow eine mit 210 Betten (2012).

Der Nahbereich von Zingst gehört zum Tourismusschwerpunktraum der Planungsregion Vorpommern. Im Seeheilbad Zingst wurden im Jahr 2013 insgesamt 834.274 Übernachtungen statistisch erfasst, im Seebad Prerow 383.020 Übernachtungen, im Erholungsort Born a. Darß 255.263 Übernachtungen und im Erholungsort Wieck a. Darß 46.271 Übernachtungen.

Der Nahbereich Zingst ist nicht per Bahn erreichbar.

Analyse der einzelnen Streckenabschnitte im Nahbereich:

L21: Streckenabschnitt Grenze Nationalpark – Born a. Darß (Ifd. Nr. 155):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Ribnitz-Damgarten – Grundzentrum Zingst.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Zingst.

Sowohl das Grundzentrum Zingst als auch das Mittelzentrum Ribnitz-Damgarten sind mehr als 10 km entfernt. Weniger als 4 km entfernt ist der Siedlungsschwerpunkt Born a. Darß.

Der 5,6 km lange Streckenabschnitt erfüllt wegen der Entfernung zu den Zentralen Orten innerhalb des Verflechtungsbereiches keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusschwerpunktraum der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 7.366 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 214 Kfz überdurchschnittlich. Für den Abschnitt ist keine Nutzung durch Radfahrer nachgewiesen, was sich vor allem mit dem straßenfernen Verlauf eines touristischen Radweges erklären lässt.

L21: Streckenabschnitt Born a. Darß – Wieck a. Darß (Ifd. Nr. 156):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Ribnitz-Damgarten – Grundzentrum Zingst.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Zingst.

Das Grundzentrum Zingst ist mehr als 10 km entfernt. Weniger als 4 km entfernt ist der Siedlungsschwerpunkt Born a. Darß.

Der 4,7 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen zum Siedlungsschwerpunkt Born a. Darß: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusschwerpunktraum der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 7.366 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 214 Kfz überdurchschnittlich. Für den Abschnitt ist keine Nutzung durch Radfahrer nachgewiesen, was sich vor allem mit dem straßenfernen Verlauf eines touristischen Radweges erklären lässt.

L21: Streckenabschnitt Abzweig Zingst – Kreuzung K25 Abzweig Zingst (Ifd. Nr. 157):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Ribnitz-Damgarten – Grundzentrum Barth bzw. Zingst.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Zingst.

Das Grundzentrum Zingst ist weniger als 4 km entfernt. Die L21 führt in diesem Bereich an Zingst vorbei.

Der 3,0 km lange Streckenabschnitt erfüllt deshalb für das Grundzentrum keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusschwerpunktraum der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 7.366 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 214 Kfz überdurchschnittlich. Für den Abschnitt ist keine Nutzung durch Radfahrer nachgewiesen, was sich vor allem mit dem Verlauf der Straße im Verhältnis zur Ortslage erklären lässt.

L21: Streckenabschnitt Kreuzung K25 Abzweig Zingst – Meiningenbrücke (Ifd. Nr. 158):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Zingst – Grundzentrum Barth.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Zingst.

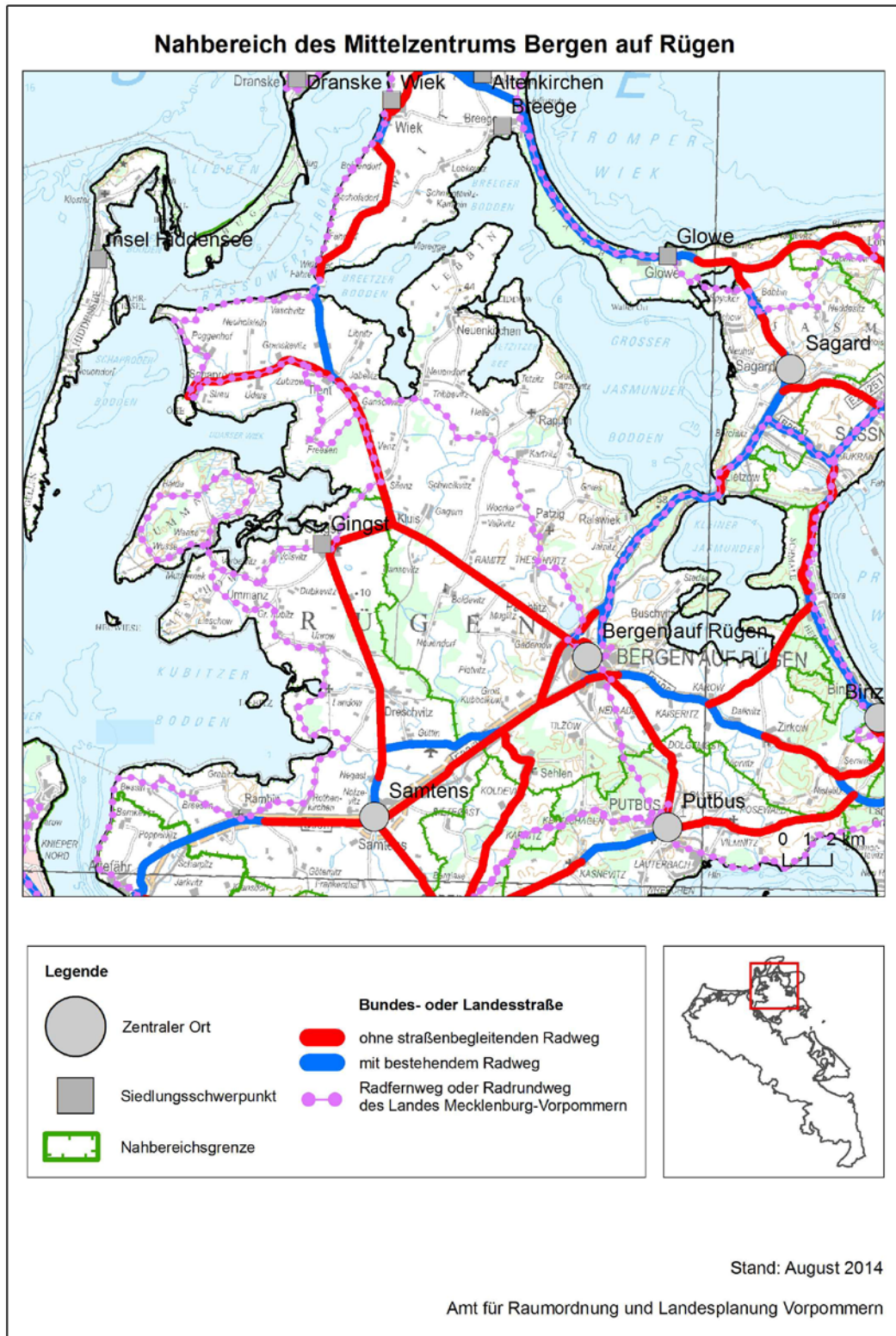
Das Grundzentrum Zingst ist weniger als 4 km entfernt.

Der 0,8 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusschwerpunktraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 7.303 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 212 Kfz überdurchschnittlich. Für den Abschnitt ist keine Nutzung durch Radfahrer nachgewiesen, was sich mit dem parallelen Verlauf eines touristischen Radweges erklären lässt.

4.6 Nahbereich des Mittelzentrums Bergen auf Rügen



KARTE 10:

Zum Nahbereich des Mittelzentrums Bergen auf Rügen gehören außer der Stadt Bergen auf Rügen noch 12 weitere Gemeinden. Der Gemeindehauptort der Insel Hiddensee (Vitte) ist als Siedlungsschwerpunkt festgelegt. Der Nahbereich erstreckt sich über eine Fläche von 305 km². Hier leben insgesamt 20.056 Einwohner (Stand: 30.06.2013), davon allein 13.582 in der Stadt Bergen auf Rügen. Die Bevölkerungsdichte liegt mit 65,8 Einwohnern/km² leicht über dem Durchschnitt der Planungsregion Vorpommern (64,7 Einwohner/km²).

Im Mittelzentrum Bergen auf Rügen gibt es etwa 5.700 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, davon pendelt über die Hälfte ein. Aus dem Nahbereich kommen insgesamt nur etwa 700 Einpendler. Davon kommen jeweils über 100 aus Parchtitz und Sehlen, zwischen 50 und 100 aus Buschvitz, Kluis, Patzig und Trent und zwischen 10 und 50 von der Insel Hiddensee, aus Neuenkirchen, Ralswiek, Rappin, Schaprode und Zirkow [alle Angaben für 2010].

Im Mittelzentrum Bergen auf Rügen gibt es 6 allgemeinbildende Schulen in öffentlicher Trägerschaft, an denen insgesamt 1.924 Schüler lernen (Schuljahr 2013/14).

Im Nahbereich von Bergen auf Rügen befinden sich zwei weitere allgemeinbildende Schulen in Vitte auf der Insel Hiddensee (51 Schüler; öffentliche Trägerschaft) und Patzig (65 Schüler, freie Trägerschaft; Schuljahr 2013/14).

In Bergen auf Rügen gibt es zwei Berufliche Schulen in freier Trägerschaft mit insgesamt 129 Schülern (Schuljahr 2013/14).

Die Struktur der Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen in Bergen auf Rügen entspricht der eines Mittelzentrums. Es gibt vor allem Einzelhandelseinrichtungen für Waren des allgemeinen täglichen und des gehobenen, weniger des speziellen Bedarfs. Die Stadt Bergen auf Rügen ist Standort von mindestens 11 überwiegend großflächigen Einzelhandelseinrichtungen mit Nahversorgungsfunktion. Im Nahbereich Bergen auf Rügen gibt es je eine größere Einzelhandelseinrichtung zur Sicherung des Grundbedarfs (insb. Lebensmittel) in Neuendorf und Vitte (beide Gemeinde Insel Hiddensee).

Das Sana Krankenhaus Rügen in Bergen auf Rügen hat in der Region die Funktion eines Akutkrankenhauses. Hier stehen 206 Betten für die stationäre medizinische Versorgung bereit (2012).

Im Mittelzentrum Bergen auf Rügen sind 63 niedergelassene Ärzte registriert, davon arbeiten 15 als Hausärzte und sichern dadurch die medizinische Grundversorgung.

Im Nahbereich von Bergen auf Rügen sind drei weitere niedergelassene Ärzte registriert. Sie arbeiten in Vitte auf der Insel Hiddensee, in Trent und Zirkow. Alle sind als Hausarzt tätig [alle Angaben für Februar 2014].

Im Mittelzentrum Bergen gibt es 14 Zahnarztpraxen, zwei weitere im Nahbereich befinden sich in Kloster auf der Insel Hiddensee und in Trent [alle Angaben für Februar 2014].

Der Nahbereich von Bergen gehört fast vollständig zum Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern. In der Stadt Bergen auf Rügen wurden im Jahr 2013 insgesamt 71.091 Übernachtungen statistisch erfasst, in Ralswiek 40.596 Übernachtungen. Die Insel Hiddensee gehört zum Tourismusschwerpunktraum der Planungsregion. Hier wurden 2013 insgesamt 134.312 Übernachtungen registriert.

In Bergen auf Rügen halten Züge des Fern- und des Regionalverkehrs. Innerhalb des Nahbereichs werden durch Regionalbahnen außerdem die folgenden Haltestellen bedient: Teschenhagen (Gemeinde Sehlen), Seelwitz und Serams (beide Gemeinde Zirkow).

Analyse der einzelnen Streckenabschnitte im Nahbereich:

B96: Streckenabschnitt Samtens – Abzweig L291 Sehlen (Ifd. Nr. 88):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Samtens – Mittelzentrum Bergen auf Rügen.

Der Streckenabschnitt gehört überwiegend zum Nahbereich des Grundzentrums Samtens (Gemeinde Samtens), aber auch zum Nahbereich des Mittelzentrums Bergen (Gemeinde Sehlen).

Das Grundzentrum Samtens ist weniger als 4 km, das Mittelzentrum Bergen weniger als 10 km entfernt.

Der 6,3 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 12.561 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 813 Kfz deutlich überdurchschnittlich. Hier handelt es sich um den höchsten in der Planungsregion gemessenen Wert. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (5).

B96: Streckenabschnitt Abzweig L291 Sehlen – Klein Kubbelkow Abzweig B196 Sellin (Ifd. Nr. 89):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Bergen auf Rügen – Grundzentrum Samtens.

Der Streckenabschnitt gehört überwiegend zum Nahbereich des Mittelzentrums Bergen auf Rügen.

Das Mittelzentrum Bergen auf Rügen ist weniger als 4 km entfernt.

Der 1,9 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 12.561 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 813 Kfz deutlich überdurchschnittlich. Es handelt sich um den zweithöchsten gemessenen Wert in der Planungsregion. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (5).

B96: Streckenabschnitt Klein Kubbelkow Abzweig B196 Sellin – Abzweig L301 Kluis (Ifd. Nr. 90):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Bergen auf Rügen – Grundzentrum Sassnitz.

Der Streckenabschnitt liegt im Mittelzentrum Bergen auf Rügen.

Der 2,7 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 10.240 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 546 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (2).

B96: Streckenabschnitt Abzweig L301 Kluis – vorhandener Radweg von Bergen Ortsausgang (Ifd. Nr. 91):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Bergen auf Rügen – Grundzentrum Sassnitz.

Der Streckenabschnitt liegt im Mittelzentrum Bergen auf Rügen.

Der 0,8 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 10.240 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 546 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (32).

B96: Streckenabschnitt Ortsdurchfahrt Lietzow (Ifd. Nr. 92):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Bergen auf Rügen – Grundzentrum Sassnitz.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Mittelzentrums Bergen auf Rügen.

Das Mittelzentrum Bergen auf Rügen ist mehr als 10 km entfernt, das Grundzentrum Sagard weniger als 10 km, teilweise sogar weniger als 4 km.

Der 0,4 km lange Streckenabschnitt erfüllt zum Grundzentrum Sagard die folgenden raumordnerischen Verbindungsfunktionen: Schulweg, Einkaufsweg und Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 10.240 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 546 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (32).

B96: Streckenabschnitt Lietzow – Abzweig Semper (Ifd. Nr. 93):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Bergen auf Rügen – Grundzentrum Sassnitz.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Mittelzentrums Bergen auf Rügen.

Das Mittelzentrum Bergen auf Rügen ist mehr als 10 km entfernt, das Grundzentrum Sagard weniger als 10 km, teilweise sogar weniger als 4 km.

Der 0,2 km lange Streckenabschnitt erfüllt zum Grundzentrum Sagard die folgenden raumordnerischen Verbindungsfunktionen: Schulweg, Einkaufsweg und Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 10.240 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 546 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (32).

B196: Streckenabschnitt Abzweig B96 Sassnitz – Ortseingang Bergen auf Rügen (Ifd. Nr. 95):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Bergen auf Rügen – Grundzentrum Sellin/Baabe.

Der Streckenabschnitt liegt im Mittelzentrum Bergen auf Rügen.

Der 1,9 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 8.185 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 334 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (13).

B196: Streckenabschnitt Ortsdurchfahrt Bergen auf Rügen – Abzweig L301 Putbus (Ifd. Nr. 96):

Der Streckenabschnitt liegt im Mittelzentrum Bergen auf Rügen.

Der 0,3 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 8.185 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 334 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (13).

B196: Streckenabschnitt Abzweig L301 Putbus – Ortsausgang Bergen auf Rügen (Ifd. Nr. 97):

Der Streckenabschnitt liegt im Mittelzentrum Bergen auf Rügen.

Der 0,8 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 10.828 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 509 Kfz überdurchschnittlich. Für den Abschnitt ist keine Nutzung durch Radfahrer nachgewiesen.

B196: Streckenabschnitt Ortseingang Zirkow – Serams (Ifd. Nr. 98):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Bergen auf Rügen – Grundzentrum Sellin/Baabe bzw. Grundzentrum Binz.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Mittelzentrums Bergen auf Rügen.

Das Mittelzentrum Bergen auf Rügen ist teilweise mehr als 10 km entfernt, das Grundzentrum Binz teilweise weniger als 4 km.

Der 3,5 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 6.682 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 311 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (63).

L29: Streckenabschnitt Ortsausgang Binz –Abzweig Jagdschloss Granitz (Ifd. Nr. 127):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Binz – Grundzentrum Sellin/Baabe bzw. Mittelzentrum Bergen auf Rügen.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Binz (Gemeinde Binz).

Das Grundzentrum Binz ist weniger als 4 km entfernt.

Der 0,8 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 6.954 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 223 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (31).

L29: Streckenabschnitt Abzweig Jagdschlos Granitz – Serams Abzweig B196 (Ifd. Nr. 128):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Binz – Grundzentrum Sellin/Baabe bzw. Mittelzentrum Bergen auf Rügen.

Der Streckenabschnitt gehört überwiegend zum Nahbereich des Grundzentrums Binz (Gemeinde Binz), aber auch zum Nahbereich des Mittelzentrums Bergen auf Rügen (Gemeinde Zirkow).

Das Grundzentrum Binz ist weniger als 4 km entfernt.

Der 2,9 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 6.954 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 223 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (31).

L30: Streckenabschnitt Trent – Abzweig K5 Silenz (Ifd. Nr. 113):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Mittelzentrums Bergen auf Rügen.

Das Mittelzentrum Bergen auf Rügen ist mehr als 10 km entfernt. Der Siedlungsschwerpunkt Gingst ist weniger als 10 km, teilweise sogar weniger als 4 km entfernt.

Der 1,1 km lange Streckenabschnitt erfüllt wegen der Entfernung zum Zentralen Ort innerhalb des Verflechtungsbereiches keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen. Für den Siedlungsschwerpunkt bestehen die Verbindungsfunktionen Arbeitsweg, Schulweg und Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Über die L30 wird zwischen Ganschvitz und Silenz der Ostseeküsten-Radfernweg und der Rügen-Rundweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 3.925 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 232 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (63).

L30: Streckenabschnitt Abzweig K5 Silenz – Kluis (Ifd. Nr. 114):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Mittelzentrums Bergen auf Rügen.

Das Mittelzentrum Bergen auf Rügen ist mehr als 10 km entfernt. Der Siedlungsschwerpunkt Gingst ist weniger als 4 km entfernt.

Der 4,6 km lange Streckenabschnitt erfüllt wegen der Entfernung zum Zentralen Ort innerhalb des Verflechtungsbereiches keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen. Für den Siedlungsschwerpunkt bestehen die Verbindungsfunktionen Arbeitsweg, Schulweg und Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 3.925 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 232 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (63).

L30: Streckenabschnitt Kluis – Abzweig L301 Bergen (Ifd. Nr. 115):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Mittelzentrums Bergen auf Rügen.

Das Mittelzentrum Bergen auf Rügen ist mehr als 10 km entfernt. Der Siedlungsschwerpunkt Gingst ist weniger als 4 km entfernt.

Der 0,5 km lange Streckenabschnitt erfüllt wegen der Entfernung zum Zentralen Ort innerhalb des Verflechtungsbereiches keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen. Für den Siedlungsschwerpunkt bestehen die Verbindungsfunktionen Arbeitsweg, Schulweg und Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 3.925 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 232 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (63).

L301: Streckenabschnitt Abzweig L30 Gingst – Abzweig K6 Rappin (Ifd. Nr. 116):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Mittelzentrums Bergen auf Rügen.

Das Mittelzentrum Bergen auf Rügen ist weniger als 10 km entfernt, der Siedlungsschwerpunkt Gingst teilweise weniger als 4 km entfernt.

Der 3,2 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt überwiegend im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern (Gemeinden Thesenvitz, Parchtitz, Stadt Bergen auf Rügen) und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 4.908 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 247 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (18).

L301: Streckenabschnitt Abzweig K6 Rappin – Abzweig K7 Gademow (Ifd. Nr. 117):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Mittelzentrums Bergen auf Rügen.

Das Mittelzentrum Bergen auf Rügen ist weniger als 10 km entfernt, teilweise sogar weniger als 4 km.

Der 4,4 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt überwiegend im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern (Gemeinden Thesenvitz, Parchtitz, Stadt Bergen auf Rügen) und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 4.908 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 247 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (18).

L301: Streckenabschnitt Abzweig L30 Gingst – Kreuzung B96 Bergen (Ifd. Nr. 118):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Mittelzentrums Bergen auf Rügen.

Das Mittelzentrum Bergen auf Rügen ist weniger als 4 km entfernt.

Der 1,1 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt überwiegend im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern (Gemeinden Thesenvitz, Parchtitz, Stadt Bergen auf Rügen) und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 4.908 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 247 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (18).

L301: Streckenabschnitt Kreuzung B96 Bergen – vorhandener Radweg Bergen (Ifd. Nr. 119):

Der Streckenabschnitt liegt im Mittelzentrum Bergen auf Rügen.

Der 1,3 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Über die L301 wird in der Ortslage Bergen der Rügen-Rundweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt.

Zu den Verkehrsstärken liegen keine Angaben vor.

L302: Streckenabschnitt Trent – Abzweig Zubzow (Ifd. Nr. 110):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Mittelzentrums Bergen auf Rügen.

Das Mittelzentrum Bergen auf Rügen ist mehr als 10 km entfernt. Der Siedlungsschwerpunkt Gingst ist weiter als 10 km entfernt.

Der 0,9 km lange Streckenabschnitt erfüllt wegen der Entfernung zum Zentralen Ort innerhalb des Verflechtungsbereiches keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Über die L302 wird zwischen Trent und dem Abzweig Zubzow der Rügen-Rundweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 3.161 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 235 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von deutlich überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (92).

L302: Streckenabschnitt Abzweig Zubzow – Abzweig Streu (Ifd. Nr. 111):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Mittelzentrums Bergen auf Rügen.

Das Mittelzentrum Bergen auf Rügen ist mehr als 10 km entfernt. Der Siedlungsschwerpunkt Gingst ist weiter als 10 km entfernt.

Der 4,6 km lange Streckenabschnitt erfüllt wegen der Entfernung zum Zentralen Ort innerhalb des Verflechtungsbereiches keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Über die L302 wird zwischen den Abzweigen Zubzow und Streu sowohl der Ostseeküsten-Radfernweg als auch der Rügen-Rundweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 3.161 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 235 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von deutlich überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (92).

L302: Streckenabschnitt Abzweig Streu – Schaprode (Ifd. Nr. 112):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Mittelzentrums Bergen auf Rügen.

Das Mittelzentrum Bergen auf Rügen ist mehr als 10 km entfernt. Der Siedlungsschwerpunkt Gingst ist weiter als 10 km entfernt.

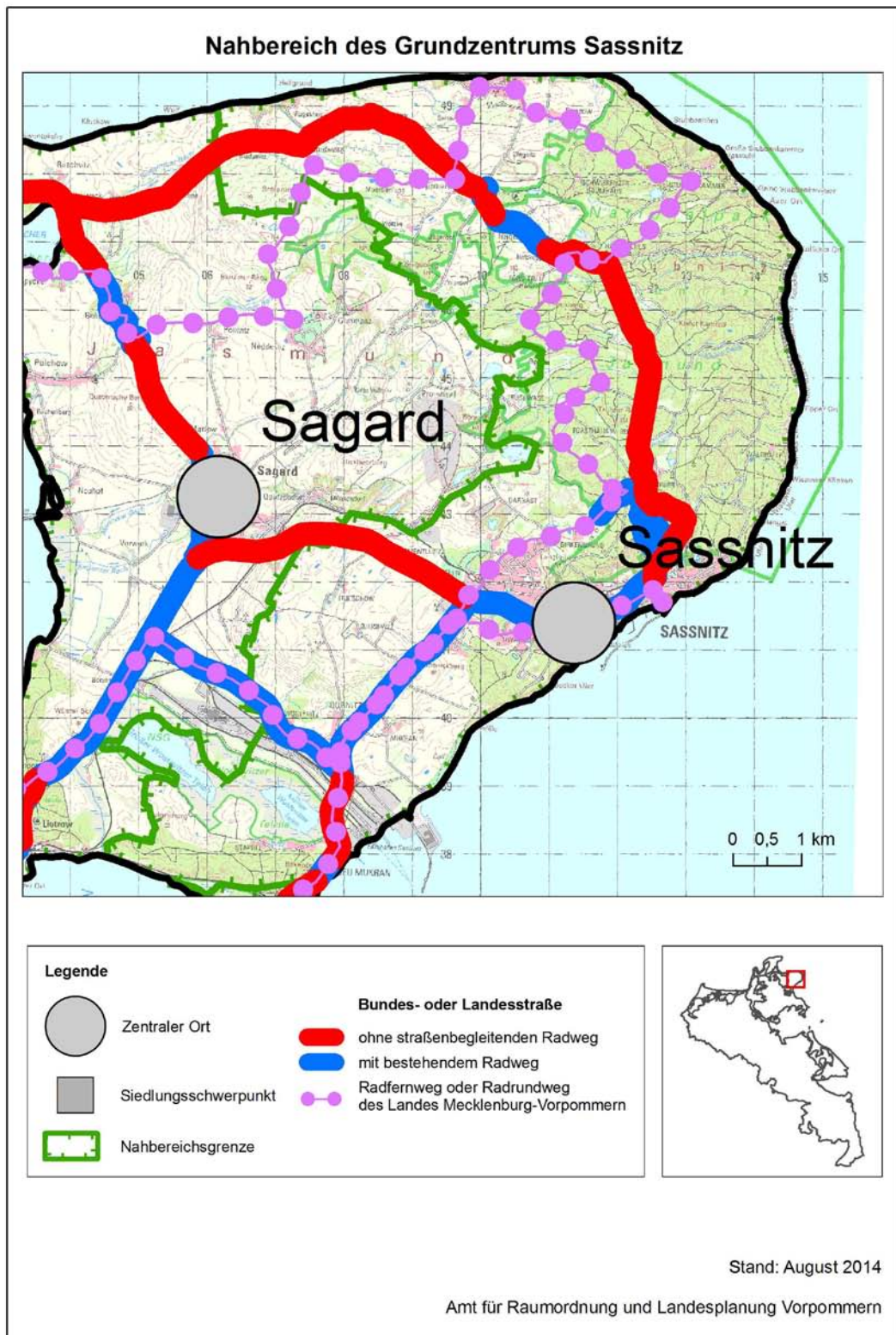
Der 0,8 km lange Streckenabschnitt erfüllt wegen der Entfernung zum Zentralen Ort innerhalb des Verflechtungsbereiches keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Über die L302 wird zwischen dem Abzweig Streu und Schaprode sowohl der Ostseeküsten-Radfernweg als auch der Rügen-Rundweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 3.161 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 235 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von deutlich überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (92).

4.7 Nahbereich des Grundzentrums Sassnitz



KARTE 11:

Zum Nahbereich des Grundzentrums Sassnitz gehört außer der Stadt Sassnitz nur noch die Gemeinde Lohme. Der Nahbereich erstreckt sich über eine Fläche von 61 km². Im Nahbereich leben insgesamt 9.975 Einwohner (Stand: 30.06.2013), davon allein 9.519 in der Stadt Sassnitz. Die Bevölkerungsdichte liegt mit 164,1 Einwohnern/km² deutlich über dem Durchschnitt der Planungsregion Vorpommern (64,7 Einwohner/km²).

Im Grundzentrum Sassnitz gibt es etwa 3.100 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, davon pendelt etwa jeder Zweite ein. Aus Lohme kommen zwischen 20 und 30 Einpendler [alle Angaben für 2010].

Im Grundzentrum Sassnitz gibt es drei allgemeinbildende Schulen in öffentlicher Trägerschaft, an denen insgesamt 710 Schüler lernen (Schuljahr 2013/14).

Weitere allgemeinbildende Schulen gibt es im Nahbereich von Sassnitz nicht.

In Sassnitz gibt es eine Berufliche Schule in öffentlicher Trägerschaft, hier lernen 730 Schüler (Schuljahr 2013/14).

Die Struktur der Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen in Sassnitz entspricht der eines Grundzentrums. Es gibt vor allem Einzelhandelseinrichtungen für Waren des allgemeinen täglichen Bedarfs, weniger des gehobenen und des speziellen Bedarfs. Die Stadt Sassnitz ist Standort von mindestens 6 überwiegend großflächigen Einzelhandelseinrichtungen mit Nahversorgungsfunktion. In Lohme (Nahbereich von Sassnitz) gibt es keine weitere größere Einzelhandelseinrichtung zur Sicherung des Grundbedarfs (insb. Lebensmittel).

Im Grundzentrum Sassnitz sind 12 niedergelassene Ärzte registriert, davon arbeiten 6 als Hausärzte und sichern dadurch die medizinische Grundversorgung.

In der Gemeinde Lohme (Nahbereich von Sassnitz) gibt es keine weiteren ärztlichen Niederlassungen [alle Angaben für Februar 2014].

Im Grundzentrum Sassnitz gibt es 6 Zahnarztpraxen, eine weitere in Lohme gibt es nicht [alle Angaben für Februar 2014].

Der Nahbereich Sassnitz gehört zum Tourismusschwerpunktraum der Planungsregion Vorpommern. In Sassnitz wurden im Jahr 2013 insgesamt 231.485 Übernachtungen statistisch erfasst, in Lohme 65.988 Übernachtungen.

In Sassnitz halten Züge des Regionalverkehrs.

Analyse der einzelnen Streckenabschnitte im Nahbereich:

B96: Streckenabschnitt Abzweig L30 Sagard – Sassnitz Ortsausgang Lancken (Ifd. Nr. 94):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Sagard – Grundzentrum Sassnitz.

Der Streckenabschnitt gehört etwa zu gleichen Teilen zum Nahbereich des Grundzentrums Sagard (Gemeinde Sagard) und zum Nahbereich des Grundzentrums Sassnitz.

Sowohl das Grundzentrum Sagard als auch das Grundzentrum Sassnitz sind weniger als 4 km entfernt.

Der 4,2 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusschwerpunktraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 7.138 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 271 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (34).

B96: Streckenabschnitt Ortsdurchfahrt Sassnitz Dwasieden (Ifd. Nr. 100):

Der Streckenabschnitt liegt im Grundzentrum Sassnitz.

Der 0,4 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusschwerpunktraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Über die L303 wird in diesem Bereich der Radfernweg Hamburg-Rügen des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 8.581 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 206 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von deutlich überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (222) Es handelt sich dabei um den höchsten an Bundesstraßen gemessenen Wert.

L29: Streckenabschnitt Fährhafen Mukran – vorhandener Radweg Neu Mukran (Ifd. Nr. 125):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Binz – Grundzentrum Sassnitz.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Sassnitz.

Das Grundzentrum Sassnitz ist weniger als 4 km entfernt.

Der 1,2 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern. Über diesen Streckenabschnitt werden der Ostseeküsten-Radfernweg und der Rügenrundweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 7.404 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 265 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (57).

L303: Streckenabschnitt Ortsausgang Sassnitz – vorhandener Radweg Hagen (Ifd. Nr. 101):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Sassnitz.

Das Grundzentrum Sassnitz ist weniger als 10 km entfernt, teilweise weniger als 4 km.

Der 6,3 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusschwerpunktraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 3.096 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 102 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von deutlich überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (124).

Für einen Radweg in diesem Streckenabschnitt wurde eine Lösung gefunden, bei der die Trasse durch den Nationalparkwald geführt wird.

L303: Streckenabschnitt vorhandener Radweg Hagen – Abzweig Lohme (Ifd. Nr. 102):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Sassnitz.

Das Grundzentrum Sassnitz ist mehr als 10 km entfernt. Weniger als 10 km entfernt ist der Siedlungsschwerpunkt Glowe.

Der 0,2 km lange Streckenabschnitt erfüllt wegen der Entfernung zum Zentralen Ort innerhalb des Verflechtungsbereiches keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusschwerpunktraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 3.096 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 102 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von deutlich überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (124).

L303: Streckenabschnitt Abzweig Lohme – Abzweig L30 Sagard (Ifd. Nr. 103):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt gehört überwiegend zum Nahbereich des Grundzentrums Sassnitz (Gemeinde Lohme), aber auch zum Nahbereich des Grundzentrums Sagard (Gemeinde Glowe).

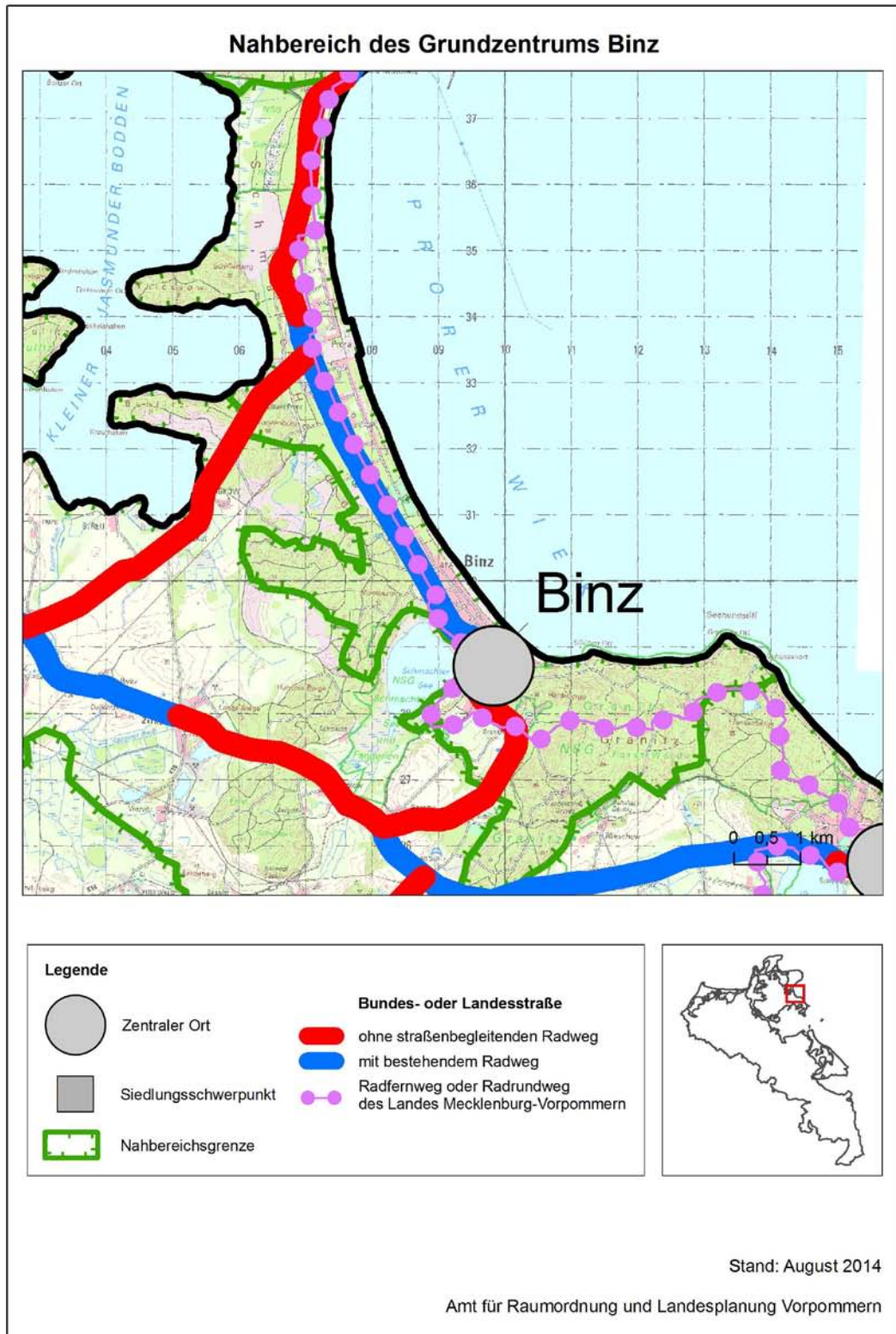
Das Grundzentrum Sassnitz ist mehr als 10 km entfernt, das Grundzentrum Sagard (über die L30) teilweise weniger als 10 km. Teilweise weniger als 4 km entfernt ist der Siedlungsschwerpunkt Glowe.

Der 6,9 km lange Streckenabschnitt erfüllt für Sagard mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusschwerpunktraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 3.096 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 102 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von deutlich überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (124).

4.8 Nahbereich des Grundzentrums Binz



KARTE 12:

Der Nahbereich des Grundzentrums Binz ist identisch mit der Gemeinde Binz und erstreckt sich über eine Fläche von 25 km². Im Seebad Binz leben 5.182 Einwohner (Stand: 30.06.2013). Die Bevölkerungsdichte liegt mit 205 Einwohnern/km² deutlich über dem Durchschnitt der Planungsregion Vorpommern (64,7 Einwohner/km²).

Im Grundzentrum Binz gibt es etwa 3.300 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, davon pendeln etwa zwei von drei Beschäftigten ein [alle Angaben für 2010].

Im Grundzentrum Binz gibt es zwei allgemeinbildende Schulen in öffentlicher Trägerschaft, an denen insgesamt 397 Schüler lernen (Schuljahr 2013/14).

Die Struktur der Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen in Binz entspricht der eines Grundzentrums. Es gibt vor allem Einzelhandelseinrichtungen für Waren des allgemeinen täglichen Bedarfs, weniger des gehobenen und des speziellen Bedarfs. Die Gemeinde Binz ist Standort von mindestens 6 überwiegend großflächigen Einzelhandelseinrichtungen mit Nahversorgungsfunktion.

Im Grundzentrum Binz sind 8 niedergelassene Ärzte registriert, davon arbeiten 5 als Hausärzte und sichern dadurch die medizinische Grundversorgung [alle Angaben für Februar 2014].

Im Grundzentrum Binz gibt es drei Zahnarztpraxen [Angaben für Februar 2014].

Binz ist Seebad und gehört zum Tourismusschwerpunktraum der Planungsregion Vorpommern. Hier wurden im Jahr 2013 insgesamt 1.738.557 Übernachtungen statistisch erfasst.

Am Bahnhof Ostseebad Binz halten Züge des Fern- und des Regionalverkehrs. Die Haltestellen Prora und Prora Ost werden von Regionalbahnen bedient. An den Haltestellen Binz-Ost und Jagdschloß hält die Rügenschke BäderBahn „Rasender Roland“ (Landesbahn).

Analyse der einzelnen Streckenabschnitte im Nahbereich:

L29: Streckenabschnitt vorhandener Radweg Neu Mukran – Prora (Ifd. Nr. 126):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Binz – Grundzentrum Sassnitz.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Binz.

Sowohl das Grundzentrum Binz als auch das Grundzentrum Sassnitz sind weniger als 10 km entfernt, jedoch mehr als 4 km.

Der 3,9 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusschwerpunktraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 7.404 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 265 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (57).

L29: Streckenabschnitt Ortsausgang Binz – Abzweig Jagdschloß Granitz (Ifd. Nr. 127):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Binz – Grundzentrum Sellin/Baabe bzw. Mittelzentrum Bergen auf Rügen.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Binz (Gemeinde Binz).

Das Grundzentrum Binz ist weniger als 4 km entfernt.

Der 0,8 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist im binznahen Bereich Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 6.954 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 223 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (31).

L29: Streckenabschnitt Abzweig Jagdschloss Granitz – Serams Abzweig B196 (Ifd. Nr. 128):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Binz – Grundzentrum Sellin/Baabe bzw. Mittelzentrum Bergen auf Rügen.

Der Streckenabschnitt gehört überwiegend zum Nahbereich des Grundzentrums Binz (Gemeinde Binz), aber auch zum Nahbereich des Mittelzentrums Bergen auf Rügen (Gemeinde Zirkow).

Das Grundzentrum Binz ist weniger als 4 km entfernt.

Der 2,9 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist im binznahen Bereich Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 6.954 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 223 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (31).

L293: Streckenabschnitt Karow – Lubkow (Ifd. Nr. 123):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Bergen auf Rügen – Grundzentrum Sassnitz bzw. Grundzentrum Binz.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Mittelzentrums Bergen auf Rügen (Stadt Bergen auf Rügen).

Sowohl das Mittelzentrum Bergen auf Rügen als auch das Grundzentrum Binz sind weniger als 10 km entfernt, jedoch in der Regel mehr als 4 km.

Der 3,3 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern (Stadt Bergen). In der Gemeinde Binz, die zum Tourismusschwerpunktraum der Planungsregion gehört, führt die Landesstraße durch ein Vorranggebiet für Naturschutz und Landschaftspflege.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 6.208 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 285 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (26).

L293: Streckenabschnitt Lubkow – Prora (Ifd. Nr. 124):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Bergen auf Rügen – Grundzentrum Sassnitz bzw. Grundzentrum Binz.

Der Streckenabschnitt gehört etwa zu gleichen Teilen zum Nahbereich des Mittelzentrums Bergen auf Rügen (Stadt Bergen auf Rügen) und zum Nahbereich des Grundzentrums Binz (Gemeinde Binz).

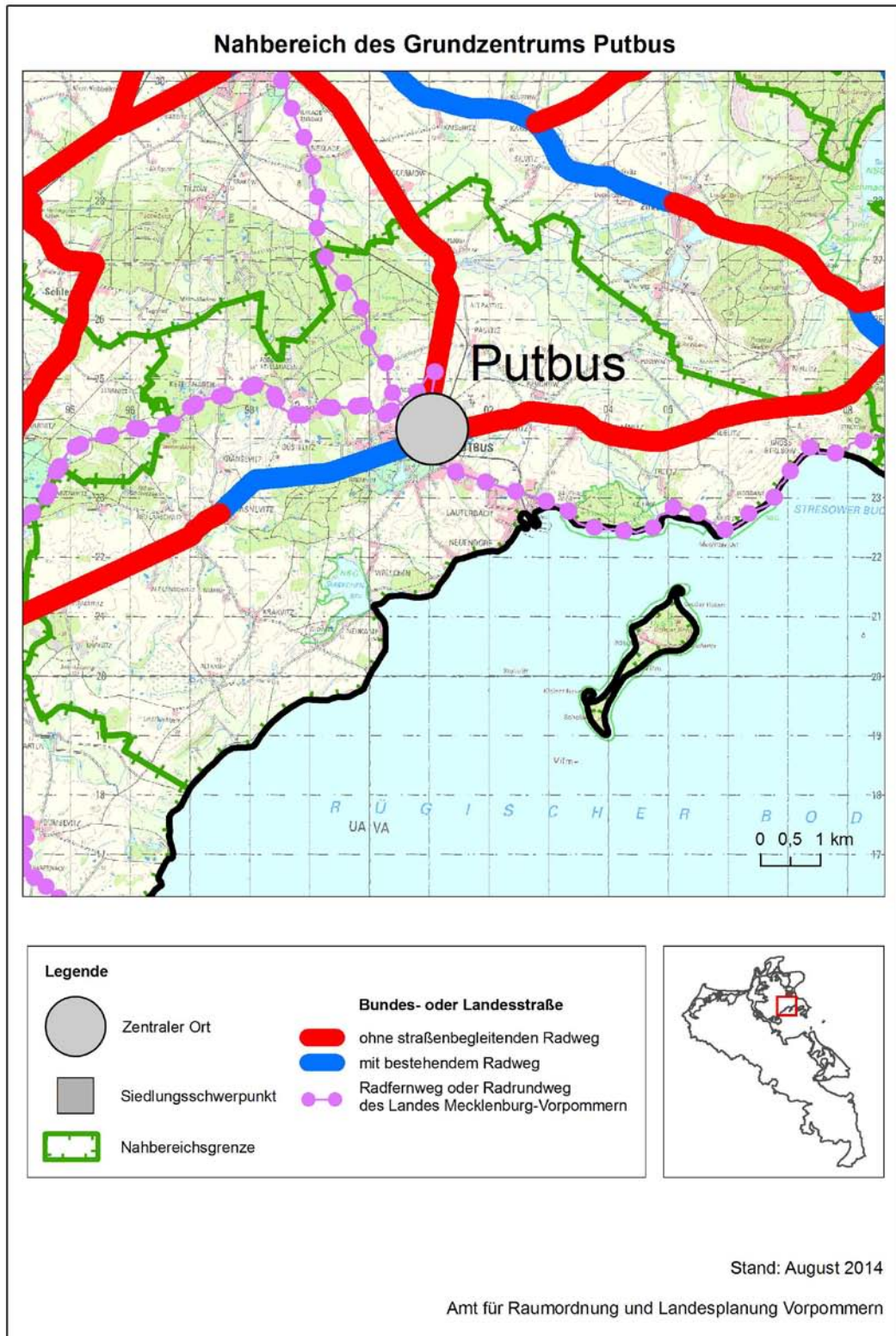
Sowohl das Mittelzentrum Bergen auf Rügen als auch das Grundzentrum Binz sind weniger als 10 km entfernt, Binz sogar weniger als 4 km.

Der 2,8 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt sowohl im Tourismusschwerpunktraum (Gemeinde Binz) als auch im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern (Stadt Bergen). In der Gemeinde Binz führt die Landesstraße durch ein Vorranggebiet für Naturschutz und Landschaftspflege.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 6.208 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 285 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (26).

4.9 Nahbereich des Grundzentrums Putbus



KARTE 13:

Der Nahbereich des Grundzentrums Putbus ist identisch mit der Stadt Putbus und erstreckt sich über eine Fläche von 66 km². In der Stadt Putbus leben 4.317 Einwohner (Stand: 30.06.2013). Die Bevölkerungsdichte ist mit 64,8 Einwohnern/km² nahezu gleich mit dem Durchschnitt der Planungsregion Vorpommern (64,7 Einwohner/km²).

Im Grundzentrum Putbus gibt es etwa 1.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, davon pendelt etwas mehr als die Hälfte ein [alle Angaben für 2010].

Im Grundzentrum Putbus gibt es eine allgemeinbildende Schule in öffentlicher und eine allgemeinbildende Schule in freier Trägerschaft, an denen insgesamt 125 Schüler lernen (Schuljahr 2013/14).

In Putbus gibt es eine Berufliche Schule in freier Trägerschaft mit 52 Schülern (Schuljahr 2013/14).

Die Struktur der Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen in Putbus entspricht der eines Grundzentrums. Es gibt vor allem Einzelhandelseinrichtungen für Waren des allgemeinen täglichen Bedarfs, weniger des gehobenen und des speziellen Bedarfs. Die Stadt Putbus ist Standort von mindestens 3 überwiegend großflächigen Einzelhandelseinrichtungen mit Nahversorgungsfunktion.

Im Grundzentrum Putbus sind 3 niedergelassene Ärzte registriert, die als Hausärzte arbeiten und dadurch die medizinische Grundversorgung sichern [alle Angaben für Februar 2014].

Im Grundzentrum Putbus gibt es zwei Zahnarztpraxen [Angaben für Februar 2014].

Putbus ist anerkannter Erholungsort und gehört zum Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern. Hier wurden im Jahr 2013 insgesamt 145.300 Übernachtungen statistisch erfasst.

Putbus, Lauterbach (Rügen) und Lauterbach Mole werden durch Züge des Regionalverkehrs bedient. Hier hält auch die Rügenschel-Bäderbahn „Rasender Roland“. Haltestellen der Kleinbahn befinden sich außerdem in Beuchow und Posewald.

Analyse der einzelnen Streckenabschnitte im Nahbereich:

L29: Streckenabschnitt Abzweig B196 – Lonvitz Abzweig K16 (Ifd. Nr. 131):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Putbus – Grundzentrum Sellin/Baabe.

Der Streckenabschnitt gehört überwiegend zum Nahbereich des Grundzentrums Putbus (Stadt Putbus und Gemeinde Zirkow), aber auch zum Nahbereich des Grundzentrums Sellin/Baabe (Gemeinde Lancken-Granitz).

Die Grundzentren Putbus und Sellin/Baabe sind weniger als 10 km entfernt, Putbus sogar weniger als 4 km.

Der 6,4 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 3.729 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 115 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (63).

L29: Streckenabschnitt Lonvitz Abzweig K16 – Ortseingang Putbus (Ifd. Nr. 132):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Putbus – Grundzentrum Sellin/Baabe.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Putbus.

Das Grundzentrum Putbus ist weniger als 4 km entfernt.

Der 1,2 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 3.729 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 115 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (63).

L29: Streckenabschnitt Kasnevitz – Garz Abzweig L291 (Ifd. Nr. 133):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Putbus – Grundzentrum Garz/Rügen.

Der Streckenabschnitt gehört überwiegend zum Nahbereich des Grundzentrums Putbus (Stadt Putbus), aber auch zum Nahbereich des Grundzentrums Garz/Rügen (Stadt Garz/Rügen).

Das Grundzentrum Garz/Rügen ist weniger als 4 km, das Grundzentrum Putbus weniger als 10 km entfernt.

Der 5,3 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 4.024 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 152 Kfz leicht unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (28).

L301: Streckenabschnitt Kreuzung B196 Bergen – Dolgemost (Ifd. Nr. 120):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Bergen auf Rügen – Grundzentrum Putbus.

Der Streckenabschnitt gehört überwiegend zum Nahbereich des Mittelzentrums Bergen auf Rügen (Stadt Bergen auf Rügen), aber auch zum Nahbereich des Grundzentrums Putbus (Stadt Putbus).

Sowohl das Mittelzentrum Bergen als auch das Grundzentrum Putbus sind weniger als 10 km entfernt, Bergen sogar weniger als 4 km.

Der 4,4 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 4.095 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 119 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (21).

L301: Streckenabschnitt Dolgemost – Abzweig touristischer Radweg Darsband (Ifd. Nr. 121):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Bergen auf Rügen – Grundzentrum Putbus.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Putbus (Stadt Putbus).

Sowohl das Mittelzentrum Bergen als auch das Grundzentrum Putbus sind weniger als 10 km entfernt. Das Grundzentrum Putbus sogar weniger als 4 km.

Der 2,0 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 4.095 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 119 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (21).

L301: Streckenabschnitt Kreuzung B196 Bergen – Putbus (Ifd. Nr. 122):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Bergen auf Rügen – Grundzentrum Putbus.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Putbus (Stadt Putbus).

Sowohl das Mittelzentrum Bergen als auch das Grundzentrum Putbus sind weniger als 10 km entfernt, Das Grundzentrum Putbus sogar weniger als 4 km.

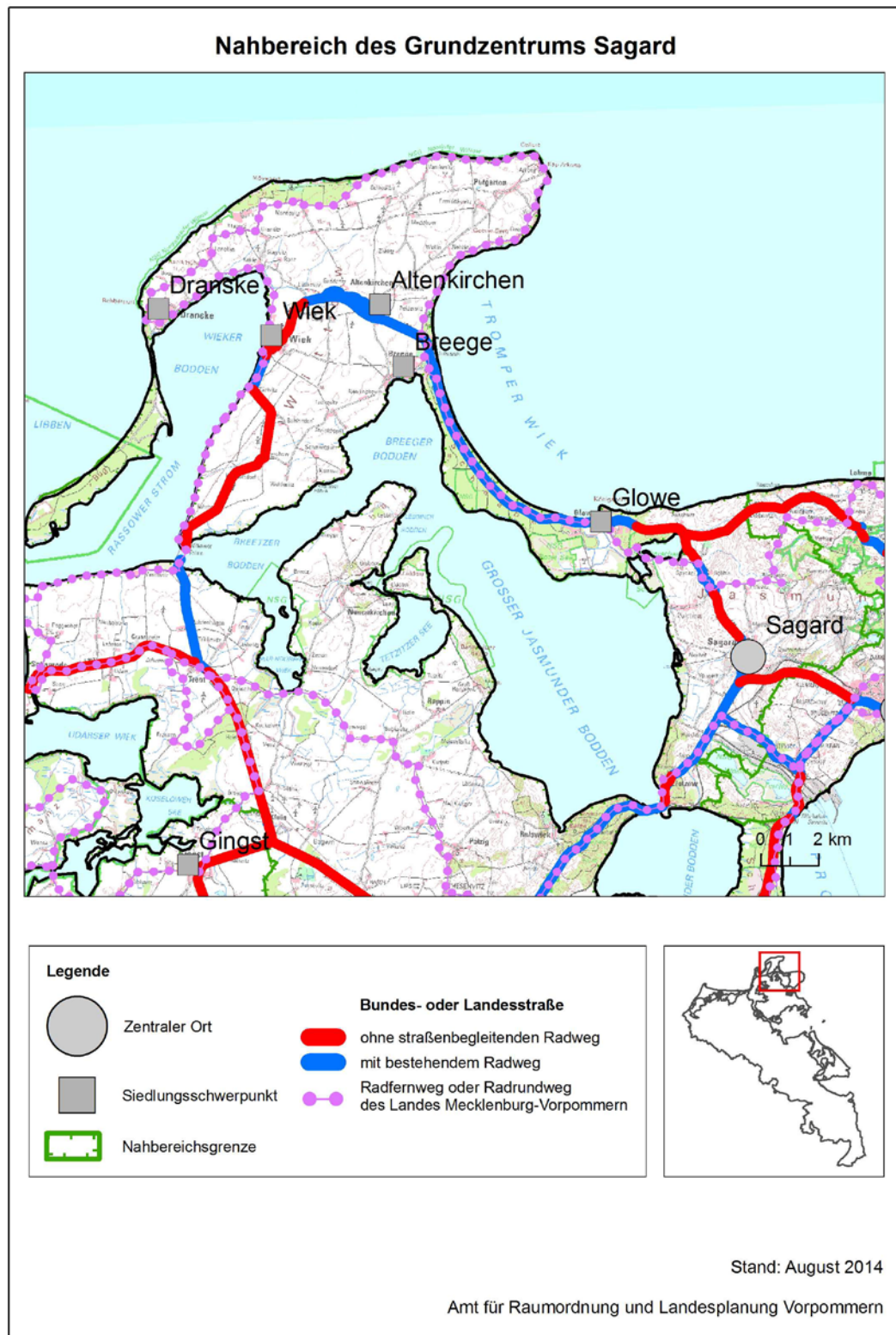
Der 7,6 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Über diesen Teil der L301 werden der Ostseeküsten-Radfernweg und der Rügenrundweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 4.095 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 119 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (21).

4.10 Nahbereich des Grundzentrums Sagard



KARTE 14:

Zum Nahbereich des Grundzentrums Sagard gehören außer der Gemeinde Sagard noch sieben weitere Gemeinden. Die Gemeindehauptorte von Altenkirchen, Breege, Dranske, Glowe und Wiek sind als Siedlungsschwerpunkte festgelegt. Der Nahbereich erstreckt sich über eine Fläche von 156 km². Hier leben insgesamt 7.865 Einwohner (Stand: 30.06.2013), davon allein 2.465 in der Gemeinde Sagard. Die Bevölkerungsdichte liegt mit 50,4 Einwohnern/km² unter dem Durchschnitt der Planungsregion Vorpommern (64,7 Einwohner/km²).

Im Grundzentrum Sagard gibt es etwa 500 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, davon pendeln etwa 2/3 ein. Aus dem Nahbereich kommen insgesamt nur etwa 60 Einpendler, davon mehr als 20 aus Glowe, aus den anderen Gemeinden weniger als 20 [alle Angaben für 2010].

Im Grundzentrum Sagard gibt es eine allgemeinbildende Schule in öffentlicher Trägerschaft, an der 64 Schüler lernen (Schuljahr 2013/14).

Im Nahbereich von Sagard befinden sich drei weitere allgemeinbildende Schulen in Altenkirchen (130 Schüler, öffentliche Trägerschaft), Glowe (56 Schüler, freie Trägerschaft) und Wiek (104 Schüler, öffentliche Trägerschaft; Schuljahr 2013/14).

Die Struktur der Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen in Sagard entspricht der eines Grundzentrums. Es gibt vor allem Einzelhandelseinrichtungen für Waren des allgemeinen täglichen Bedarfs, weniger des gehobenen und des speziellen Bedarfs. Die Gemeinde Sagard ist Standort von mindestens 3 überwiegend großflächigen Einzelhandelseinrichtungen mit Nahversorgungsfunktion. Im Nahbereich Sagard gibt es weitere größere Einzelhandelseinrichtungen zur Sicherung des Grundbedarfs (insb. Lebensmittel) in Altenkirchen (2), Breege (1), Dranske (1), Glowe (1) und Wiek (1).

Im Grundzentrum Sagard sind 3 niedergelassene Ärzte registriert, die als Hausärzte arbeiten und dadurch die medizinische Grundversorgung sichern.

Im Nahbereich von Sagard sind drei weitere niedergelassene Ärzte registriert. Sie arbeiten in Altenkirchen, Dranske und Wiek. Alle sind als Hausarzt tätig [alle Angaben für Februar 2014].

Im Grundzentrum Sagard gibt es zwei Zahnarztpraxen, im Nahbereich befinden sich zwei weitere in Altenkirchen und Wiek [alle Angaben für Februar 2014].

Im Nahbereich von Sagard gibt es je eine Vorsorge- und Rehabilitationseinrichtung in Glowe und Wiek mit jeweils 320 Betten (2012).

Der Nahbereich Sagard gehört fast vollständig zum Tourismusschwerpunktraum der Planungsregion Vorpommern, die Gemeinde Lietzow ist dem Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion zugeordnet. Im Jahr 2013 wurden Übernachtungen in der folgenden Höhe statistisch erfasst: Sagard – 131.566, Seebad Breege – 246.536, Erholungsort Dranske – 237.973, Erholungsort Glowe – 169.242, Erholungsort Putgarten – 35.837 und Erholungsort Wiek – 156.198.

Züge des Regionalverkehrs bedienen die Haltestellen Sagard und Lietzow.

Analyse der einzelnen Streckenabschnitte im Nahbereich:

B96: Streckenabschnitt Abzweig L30 Sagard – Sassnitz Ortsausgang Lancken (Ifd. Nr. 94):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Sagard – Grundzentrum Sassnitz.

Der Streckenabschnitt gehört etwa zu gleichen Teilen zum Nahbereich des Grundzentrums Sagard (Gemeinde Sagard) und zum Nahbereich des Grundzentrums Sassnitz.

Sowohl das Grundzentrum Sagard als auch das Grundzentrum Sassnitz sind weniger als 4 km entfernt.

Der 4,2 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusschwerpunktraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 7.138 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 271 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (34).

L30: Streckenabschnitt Ortsausgang Sagard – Abzweig Polchow (Ifd. Nr. 104):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Sagard.

Das Grundzentrum Sagard ist weniger als 4 km entfernt.

Der 1,8 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusschwerpunktraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 6.169 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 261 Kfz überdurchschnittlich. Für den Abschnitt ist keine Nutzung durch Radfahrer nachgewiesen.

L30: Streckenabschnitt Abzweig Spyker – Abzweig L303 Nipmerow (Ifd. Nr. 105):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Sagard.

Das Grundzentrum Sagard ist weniger als 10 km entfernt, teilweise sogar weniger als 4 km.

Der 1,0 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusschwerpunktraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 6.169 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 261 Kfz überdurchschnittlich. Für den Abschnitt ist keine Nutzung durch Radfahrer nachgewiesen.

L30: Streckenabschnitt Abzweig L303 Nipmerow – vorhandener Radweg von Glowe (Ifd. Nr. 106):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Sagard.

Das Grundzentrum Sagard ist weniger als 10 km entfernt, der Siedlungsschwerpunkt Glowe weniger als 4 km.

Der 1,7 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusschwerpunktraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 6.169 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 261 Kfz übererdurchschnittlich. Für den Abschnitt ist keine Nutzung durch Radfahrer nachgewiesen.

L30: Streckenabschnitt Gudderitz Abzweig Starrvitz – Ortsdurchfahrt Wiek (Ifd. Nr. 107):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Sagard.

Das Grundzentrum Sagard liegt mehr als 10 km entfernt, weniger als 4 km entfernt liegen die beiden Siedlungsschwerpunkte Altenkirchen und Wiek.

Der 2,5 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich. Verbindungsfunktionen gibt es jedoch zu den beiden Siedlungsschwerpunkten: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusschwerpunktraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.334 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 55 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (27).

L30: Streckenabschnitt vorhandener Radweg von Wiek Zürkvitze – Parchow Abzweig K3 (Ifd. Nr. 108):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Sagard.

Das Grundzentrum Sagard liegt mehr als 10 km entfernt, der Siedlungsschwerpunkt Wiek weniger als 4 km.

Der 2,6 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich. Zum Siedlungsschwerpunkt Wiek bestehen die Verbindungsfunktionen: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusschwerpunktraum der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.334 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 55 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (27).

L30: Streckenabschnitt Parchow Abzweig K3 – Wittower Fähre (Ifd. Nr. 109):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Sagard.

Das Grundzentrum Sagard liegt mehr als 10 km entfernt, der Siedlungsschwerpunkt Wiek weniger als 10 km, teilweise weniger als 4 km.

Der 4,5 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich. Zum Siedlungsschwerpunkt Wiek bestehen die Verbindungsfunktionen: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusschwerpunktraum der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.334 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 55 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (27).

L303: Streckenabschnitt Abzweig Lohme – Abzweig L30 Sagard (Ifd. Nr. 103):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt gehört überwiegend zum Nahbereich des Grundzentrums Sassnitz (Gemeinde Lohme), aber auch zum Nahbereich des Grundzentrums Sagard (Gemeinde Glowe).

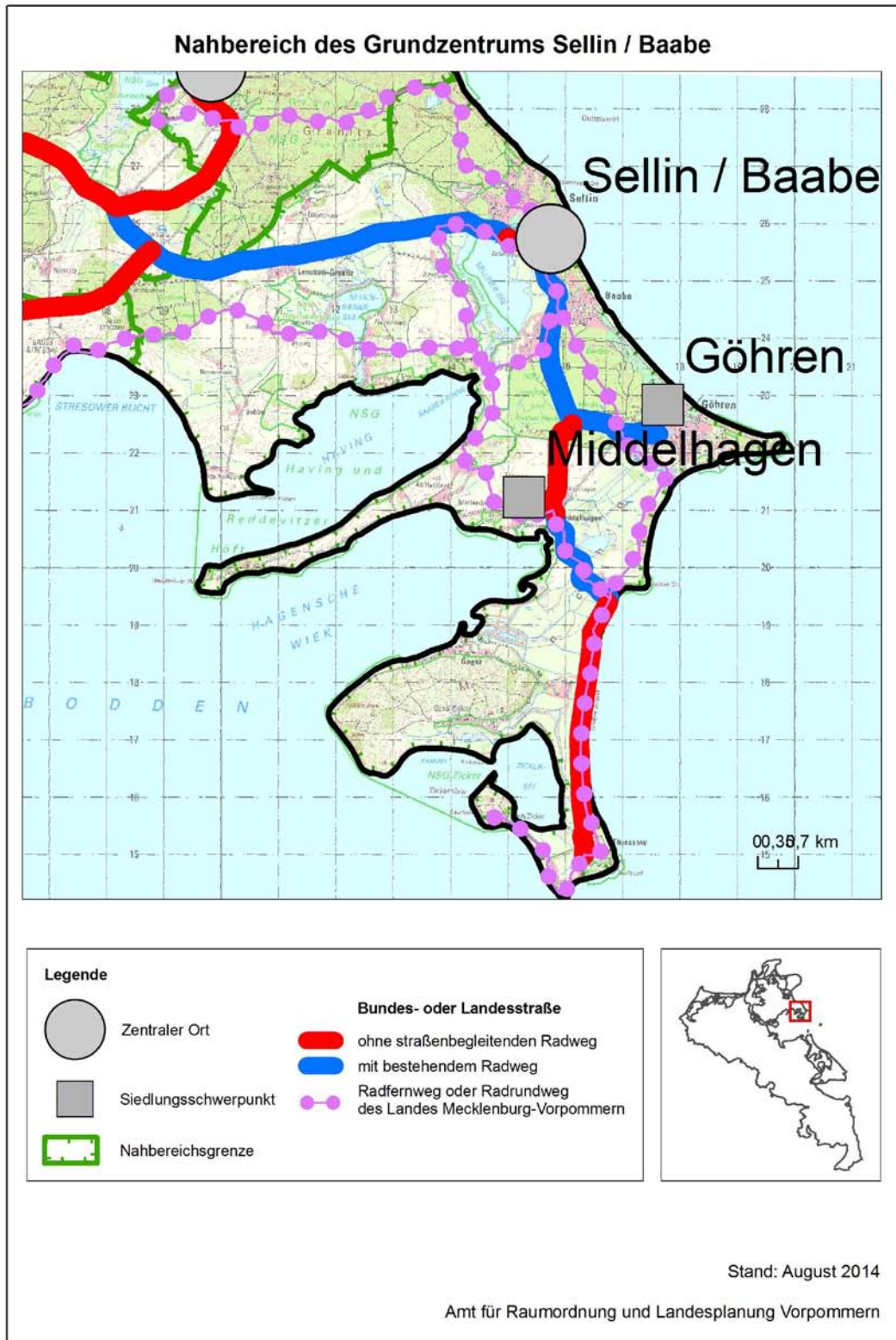
Das Grundzentrum Sassnitz ist mehr als 10 km entfernt, das Grundzentrum Sagard (über die L30) teilweise weniger als 10 km. Der Siedlungsschwerpunkt Glowe ist weniger als 10 km entfernt, teilweise sogar weniger als 4 km.

Der 6,8 km lange Streckenabschnitt erfüllt für Sagard mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusschwerpunktraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 3.096 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 102 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von deutlich überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (124).

4.11 Nahbereich des Grundzentrums Sellin/Baabe



KARTE 15:

Zum Nahbereich des Grundzentrums Sellin/Baabe gehören außer den Gemeinden Sellin und Baabe noch fünf weitere Gemeinden. Die Gemeindehauptorte von Göhren und Middelhagen sind als Siedlungsschwerpunkte festgelegt. Der Nahbereich erstreckt sich über eine Fläche von 58 km². Hier leben insgesamt 6.328 Einwohner (Stand: 30.06.2013), davon allein 2.415 im Seebad Sellin und 880 im Seebad Baabe. Die Bevölkerungsdichte liegt mit 108,3 Einwohnern/km² deutlich über dem Durchschnitt der Planungsregion Vorpommern (64,7 Einwohner/km²).

In Sellin gibt es etwa 1.300, in Baabe etwa 500 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Von den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten der Gemeinde Sellin pendeln etwa 3/4 ein, von denen der Gemeinde Baabe 2/3. Innerhalb des Nahbereichs gibt es die engsten Verflechtungen zwischen den beiden Orten (jeweils zwischen 50 und 100). Nach Sellin pendeln aus Göhren, Lancken-Granitz, Middelhagen und Thiessow bis 50, nach Baabe pendeln aus Gager, Göhren, Lancken-Granitz und Middelhagen jeweils zwischen 10 und 20 Beschäftigte ein [alle Angaben für 2010].

In Sellin, einem Teil des gemeinsamen Grundzentrums, gibt es eine allgemeinbildende Schule in öffentlicher Trägerschaft, an der 119 Schüler lernen (Schuljahr 2013/14). Im Nahbereich Sellin/Baabe befinden sich zwei weitere allgemeinbildende Schulen in Gager (77 Schüler, öffentliche Trägerschaft) und Göhren (105 Schüler, öffentliche Trägerschaft; Schuljahr 2013/14).

Die Struktur der Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen in Sellin und Baabe entspricht der eines Grundzentrums. Es gibt vor allem Einzelhandelseinrichtungen für Waren des allgemeinen täglichen Bedarfs, weniger des gehobenen und des speziellen Bedarfs. Sellin und Baabe sind Standort von mindestens 3 überwiegend großflächigen Einzelhandelseinrichtungen mit Nahversorgungsfunktion (Sellin 2x, Baabe 1x). Im Nahbereich Sellin/Baabe gibt es eine weitere größere Einzelhandelseinrichtung zur Sicherung des Grundbedarfs (insb. Lebensmittel) in Göhren.

Im Grundzentrum Sellin/Baabe sind 5 niedergelassene Ärzte registriert, die als Hausärzte arbeiten und dadurch die medizinische Grundversorgung sichern.

Im Nahbereich von Sellin/Baabe sind fünf weitere niedergelassene Ärzte registriert. Sie arbeiten in Göhren (3), Thiessow und Lobbe (Gemeinde Middelhagen). Alle sind als Hausarzt tätig [alle Angaben für Februar 2014].

Im Grundzentrum Sellin/Baabe gibt es drei Zahnarztpraxen (Sellin 2, Baabe 1), eine weitere im Nahbereich befindet sich in Göhren [alle Angaben für Februar 2014].

Desweiteren gibt es je eine Vorsorge- bzw. Rehabilitationseinrichtung in Baabe (150 Betten), Sellin (306 Betten) und Göhren (192 Betten; alle 2012)

Der Nahbereich Sellin/Baabe gehört fast vollständig zum Tourismusschwerpunktraum der Planungsregion Vorpommern. Lancken-Granitz ist dem Tourismusedentwicklungsraum zugeordnet. Im Jahr 2013 wurden die folgenden Übernachtungszahlen (amtliche Statistik) erreicht: Seebad Sellin – 706.231, Seebad Baabe – 329.685, Erholungsort Gager/Groß Zicker – 61.855, Seebad Göhren – 513.705, Erholungsort Lancken-Granitz – 18.041, Erholungsort Middelhagen – 193.086 und Seebad Thiessow – 66.822.

Der Nahbereich Sellin/Baabe wird durch die Kleinbahn bedient. Haltestellen befinden sich in Baabe, Sellin Ost und Sellin West, Lancken und Garftitz (beide Gemeinde Lancken-Granitz), Göhren und Philippshagen (Gemeinde Middelhagen).

Analyse der einzelnen Streckenabschnitte im Nahbereich:

B196: Streckenabschnitt Ortsdurchfahrt Sellin (Ifd. Nr. 99):

Der Streckenabschnitt liegt im Grundzentrum Sellin/Baabe.

Der 0,3 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusschwerpunktraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Über die B196 werden in diesem Bereich Ostseeküsten-Radfernweg und der Rügen-Rundweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 9.234 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 394 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von deutlich überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (151).

L29: Streckenabschnitt Abzweig B196 – Lonvitz Abzweig K16 (Ifd. Nr. 131):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Putbus – Grundzentrum Sellin/Baabe.

Der Streckenabschnitt gehört überwiegend zum Nahbereich des Grundzentrums Putbus (Stadt Putbus und Gemeinde Zirkow), aber auch zum Nahbereich des Grundzentrums Sellin/Baabe (Gemeinde Lancken-Granitz).

Die Grundzentren Putbus und Sellin/Baabe sind weniger als 10 km entfernt, Putbus sogar weniger als 4 km.

Der 6,4 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 3.729 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 115 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (63).

L292: Streckenabschnitt Abzweig B196 Göhren – Middelhagen (Ifd. Nr. 129):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Sellin/Baabe.

Das Grundzentrum Sellin/Baabe ist weniger als 4 km entfernt.

Der 1,7 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusschwerpunktraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 4.393 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 105 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (67).

L292: Streckenabschnitt Lobbe – Thiessow (Ifd. Nr. 130):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Sellin/Baabe.

Das Grundzentrum Sellin/Baabe ist nur teilweise weniger als 10 km entfernt, meist mehr. Der Siedlungsschwerpunkt Middelhagen ist weniger als 10 km entfernt, z.T. weniger als 4 km.

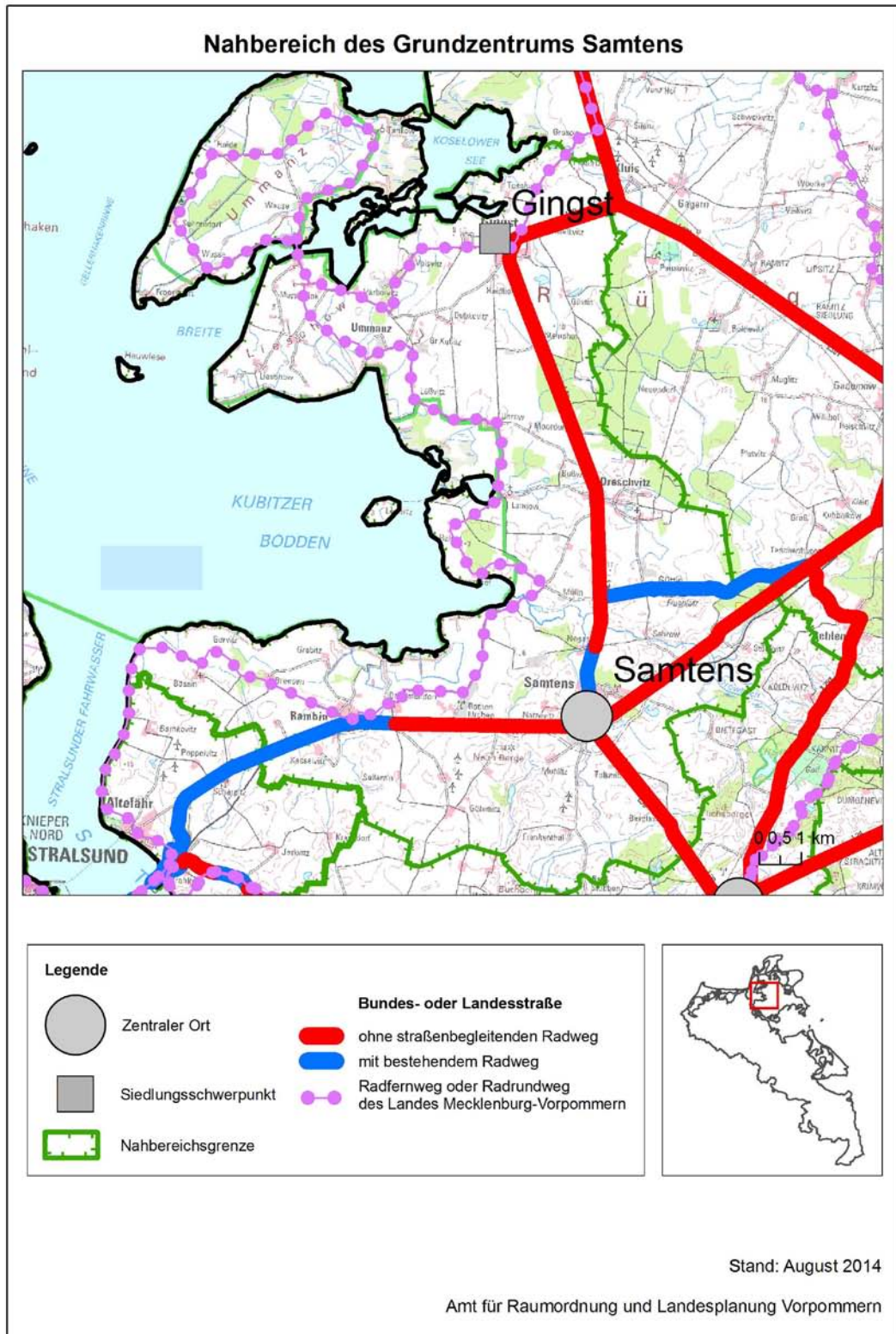
Der 4,5 km lange Streckenabschnitt erfüllt wegen der Entfernung zum Zentralen Ort innerhalb des Verflechtungsbereiches keine raumordnerischen Verbindungsfunktionen. Sowohl in Thiessow als auch in Lobbe gibt es einen niedergelassenen Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusschwerpunktraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Der Ostseeküsten-Radfernweg und der Rügenrundweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern werden parallel zur L292 durch den Küstenschutzwald geführt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 4.393 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 105 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (67).

4.12 Nahbereich des Grundzentrums Samtens



KARTE 16:

Zum Nahbereich des Grundzentrums Samtens gehören außer der Gemeinde Samtens noch vier weitere Gemeinden. Der Gemeindehauptort von Gingst ist als Siedlungsschwerpunkt festgelegt. Der Nahbereich erstreckt sich über eine Fläche von 151 km². Hier leben insgesamt 5.685 Einwohner (Stand: 30.06.2013), davon allein 1.989 in der Gemeinde Samtens. Die Bevölkerungsdichte liegt mit 37,6 Einwohnern/km² deutlich unter dem Durchschnitt der Planungsregion Vorpommern (64,7 Einwohner/km²).

Im Grundzentrum Samtens gibt es etwa 600 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, davon pendeln etwa 80 % ein. Aus dem Nahbereich kommen insgesamt nur etwa 80 Einpendler, die Mehrzahl davon aus Rambin (mehr als 30), aus Dreschwitz, Gingst und Ummanz kommen zwischen 10 und 20 [alle Angaben für 2010].

Im Grundzentrum Samtens gibt es eine allgemeinbildende Schule in öffentlicher Trägerschaft, an der 137 Schüler lernen (Schuljahr 2013/14).

Im Nahbereich von Samtens befinden sich zwei weitere allgemeinbildende Schulen in Dreschwitz (127 Schüler, freie Trägerschaft) und Gingst (351 Schüler, öffentliche Trägerschaft; Schuljahr 2013/14).

Die Struktur der Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen in Samtens entspricht der eines Grundzentrums. Es gibt vor allem Einzelhandelseinrichtungen für Waren des allgemeinen täglichen Bedarfs, weniger des gehobenen und des speziellen Bedarfs. Die Gemeinde Samtens ist Standort von mindestens 2 überwiegend großflächigen Einzelhandelseinrichtungen mit Nahversorgungsfunktion. Im Nahbereich Samtens gibt es eine weitere größere Einzelhandelseinrichtung zur Sicherung des Grundbedarfs (insb. Lebensmittel) in Gingst.

Im Grundzentrum Samtens sind 2 niedergelassene Ärzte registriert, beide arbeiten als Hausärzte und sichern dadurch die medizinische Grundversorgung.

Im Nahbereich von Samtens sind zwei weitere niedergelassene Ärzte registriert. Sie arbeiten in Gingst und in Rambin, beide sind als Hausarzt tätig [alle Angaben für Februar 2014].

Im Grundzentrum Samtens gibt es zwei Zahnarztpraxen, zwei weitere im Nahbereich befinden sich in Gingst und Rambin [alle Angaben für Februar 2014].

Der Nahbereich Samtens gehört vollständig zum Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern. In Ummanz wurden im Jahr 2013 insgesamt 70.795 Übernachtungen statistisch erfasst.

Züge des Regionalverkehrs bedienen die Haltestellen Samtens und Rambin.

Analyse der einzelnen Streckenabschnitte im Nahbereich:

B96: Streckenabschnitt Ortsausgang Rambin, Abzweig Götemitz – Samtens

(Ifd. Nr. 87):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Samtens – Oberzentrum Stralsund.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Samtens.

Das Grundzentrum Samtens ist weniger als 4 km entfernt.

Der 4,3 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 14.780 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Es handelt sich dabei um den höchsten in der

Planungsregion Vorpommern gemessenen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 1.121 Kfz deutlich überdurchschnittlich. Hier handelt es sich um den zweithöchsten in der Planungsregion ermittelten Wert. Für den Abschnitt ist keine Nutzung durch Radfahrer nachgewiesen.

B96: Streckenabschnitt Samtens – Abzweig L291 Sehlen (Ifd. Nr. 88):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Samtens – Mittelzentrum Bergen auf Rügen.

Der Streckenabschnitt gehört überwiegend zum Nahbereich des Grundzentrums Samtens (Gemeinde Samtens), aber auch zum Nahbereich des Mittelzentrums Bergen (Gemeinde Sehlen).

Das Grundzentrum Samtens ist weniger als 4 km, das Mittelzentrum Bergen weniger als 10 km entfernt.

Der 6,3 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 12.561 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 813 Kfz weit überdurchschnittlich. Hier handelt es sich um den zweithöchsten in der Planungsregion ermittelten Wert. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (5).

L30: Streckenabschnitt Kluis Abzweig L301 – Ortseingang Gingst (Ifd. Nr. 142):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Samtens.

Das Grundzentrum Samtens ist mehr als 10 km entfernt. Der Siedlungsschwerpunkt Gingst ist weniger als 4 km entfernt

Der 2,5 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 4.628 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 246 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (46).

L30: Streckenabschnitt Ortsdurchfahrt Gingst (Ifd. Nr. 143):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Samtens.

Das Grundzentrum Samtens ist mehr als 10 km entfernt. Der Streckenabschnitt liegt innerhalb des Siedlungsschwerpunktes Gingst.

Der 0,2 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Über diesen Teil der L30 werden in der Ortslage Gingst der Ostseeküsten-Radfernweg und der Rügenrundweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 4.628 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 246 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (46).

L30: Streckenabschnitt Ortsausgang Gingst – Dreschwitz Abzweig Rothenkirchen (Ifd. Nr. 144):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Samtens.

Das Grundzentrum Samtens ist größtenteils mehr als 10 km entfernt, der Siedlungsschwerpunkt Gingst weniger als 10 km, teilweise weniger als 4 km.

Der 6,7 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 4.628 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 246 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (46).

L30: Streckenabschnitt Dreschwitz Abzweig Rothenkirchen – Negast (Ifd. Nr. 145):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Samtens.

Das Grundzentrum Samtens ist zu großen Teilen weniger als 10 km entfernt, z.T. sogar weniger als 4 km. Der Siedlungsschwerpunkt Gingst ist teilweise weniger als 10 km entfernt.

Der 3,2 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Er ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 4.628 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 246 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (46).

L30: Streckenabschnitt Ortsdurchfahrt Samtens – Abzweig B96 Samtens (Ifd. Nr. 146):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Grundzentrum Samtens.

Der 0,3 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 4.628 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 246 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (46).

L30: Streckenabschnitt Samtens – Garz Kreuzung L29 (Ifd. Nr. 147):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Samtens – Grundzentrum Garz/Rügen.

Der Streckenabschnitt gehört überwiegend zum Nahbereich des Grundzentrums Samtens (Gemeinde Samtens), aber auch zum Nahbereich des Grundzentrums Garz/Rügen (Stadt Garz/Rügen).

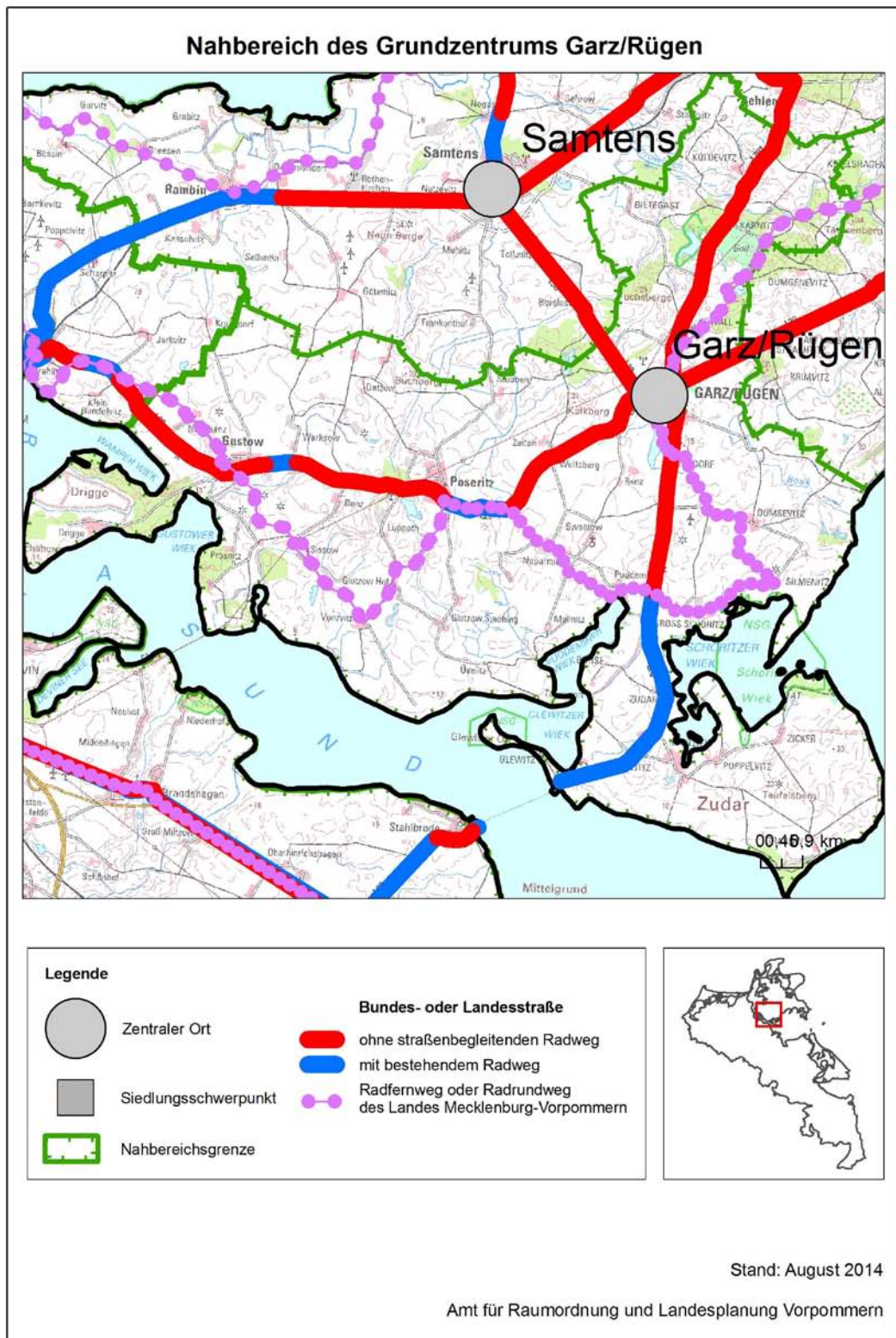
Sowohl das Grundzentrum Samtens als auch das Grundzentrum Garz/Rügen sind weniger als 10 km entfernt, über große Strecken sogar weniger als 4 km.

Der 5,0 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.680 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion leicht unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 135 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (30).

4.13 Nahbereich des Grundzentrums Garz/Rügen



KARTE 17:

Zum Nahbereich des Grundzentrums Garz/Rügen gehören außer der Stadt Garz nur noch die Gemeinden Gustow und Poseritz. Der Nahbereich erstreckt sich über eine Fläche von 134 km². Im Nahbereich leben insgesamt 3.890 Einwohner (Stand: 30.06.2013), davon allein 2.214 in der Stadt Garz. Die Bevölkerungsdichte liegt mit 28,9 Einwohnern/km² deutlich unter dem Durchschnitt der Planungsregion Vorpommern (64,7 Einwohner/km²).

Im Grundzentrum Garz/Rügen gibt es etwa 600 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, davon pendeln etwa 2/3 ein. Aus dem Nahbereich kommen insgesamt nur etwa 40 Einpendler, die Mehrzahl davon aus Poseritz [alle Angaben für 2010].

Im Grundzentrum Garz/Rügen gibt es zwei allgemeinbildende Schulen in öffentlicher Trägerschaft, an denen insgesamt 341 Schüler lernen (Schuljahr 2013/14).

Weitere allgemeinbildende Schulen gibt es im Nahbereich von Garz/Rügen nicht.

Die Struktur der Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen in Garz/Rügen entspricht der eines Grundzentrums. Es gibt vor allem Einzelhandelseinrichtungen für Waren des allgemeinen täglichen Bedarfs, weniger des gehobenen und des speziellen Bedarfs. Die Stadt Garz/Rügen ist Standort einer größeren Einzelhandelseinrichtung mit Nahversorgungsfunktion. Im Nahbereich Garz/Rügen gibt es keine weiteren größeren Einzelhandelseinrichtungen zur Sicherung des Grundbedarfs (insb. Lebensmittel).

Im Grundzentrum Garz/Rügen ist eine niedergelassene Ärztin registriert, die als Hausärztin arbeitet und dadurch die medizinische Grundversorgung sichert.

Im Nahbereich von Garz/Rügen sind vier weitere niedergelassene Ärzte registriert. Alle arbeiten in Poseritz, drei sind als Hausarzt tätig [alle Angaben für Februar 2014].

Im Grundzentrum Garz gibt es zwei Zahnarztpraxen, eine weitere im Nahbereich befindet sich in Poseritz [alle Angaben für Februar 2014].

Mit dem CJD Garz gibt es im Grundzentrum eine Vorsorge- und Rehabilitationseinrichtung mit 75 Betten (2012).

Der Nahbereich von Garz gehört vollständig zum Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Der Nahbereich Garz/Rügen ist nicht per Bahn erreichbar.

Analyse der einzelnen Streckenabschnitte im Nahbereich:

L29: Streckenabschnitt Kasnevitze – Garz Abzweig L291 (Ifd. Nr. 133):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Putbus – Grundzentrum Garz/Rügen.

Der Streckenabschnitt gehört überwiegend zum Nahbereich des Grundzentrums Putbus (Stadt Putbus), aber auch zum Nahbereich des Grundzentrums Garz/Rügen (Stadt Garz/Rügen).

Das Grundzentrum Garz/Rügen ist weniger als 4 km, das Grundzentrum Putbus weniger als 10 km entfernt.

Der 5,3 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 4.024 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 152 Kfz leicht unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (28).

L29: Streckenabschnitt Ortsdurchfahrt Garz/Rügen (Ifd. Nr. 134):

Der Streckenabschnitt liegt im Grundzentrum Garz/Rügen.

Der 0,7 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 4.024 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 152 Kfz leicht unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (28).

L29: Streckenabschnitt Garz – Abzweig K13 Puddemin (Ifd. Nr. 135):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Garz/Rügen – Oberzentrum Stralsund.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Garz/Rügen.

Das Grundzentrum Garz/Rügen ist weniger als 4 km entfernt.

Der 4,0 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 3.195 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 117 Kfz unterdurchschnittlich. Für den Abschnitt ist keine Nutzung durch Radfahrer nachgewiesen.

L29: Streckenabschnitt Poseritz – vorhandener Radweg von Gustow (Ifd. Nr. 136):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Garz/Rügen – Oberzentrum Stralsund.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Garz/Rügen.

Das Grundzentrum Garz/Rügen ist weniger als 10 km entfernt, jedoch überwiegend mehr als 4 km.

Der 3,3 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Der Radfernweg Hamburg-Rügen und der Ostseeküsten-Radfernweg werden in diesem Bereich boddenah geführt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 3.195 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 117 Kfz unterdurchschnittlich. Für den Abschnitt ist keine Nutzung durch Radfahrer nachgewiesen.

L29: Streckenabschnitt Gustow – Abzweig Klein Bandelwitz (Ifd. Nr. 137):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Garz/Rügen – Oberzentrum Stralsund.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Garz/Rügen.

Das Grundzentrum Garz/Rügen ist überwiegend mehr als 10 km entfernt.

Der 4,0 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Der Radfernweg Hamburg-Rügen und der Ostseeküsten-Radfernweg werden in diesem Bereich bodennah geführt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 3.195 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 117 Kfz unterdurchschnittlich. Für den Abschnitt ist keine Nutzung durch Radfahrer nachgewiesen.

L291: Streckenabschnitt Abzweig B96 Sehlen – Sehlen (Ifd. Nr. 139):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Bergen auf Rügen – Grundzentrum Garz/Rügen.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Mittelzentrums Bergen auf Rügen.

Das Grundzentrum Garz/Rügen ist weniger als 10 km, teilweise weniger als 4 km entfernt.

Der 1,9 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Angaben zur Verkehrsstärke liegen nicht vor.

L291: Streckenabschnitt Sehlen – Kowall (Ifd. Nr. 140):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Bergen auf Rügen – Grundzentrum Garz/Rügen.

Der Streckenabschnitt gehört überwiegend zum Nahbereich des Grundzentrums Garz/Rügen (Stadt Garz/Rügen) und nur zu einem kleinen Teil zum Nahbereich des Mittelzentrums Bergen auf Rügen.

Das Grundzentrum Garz/Rügen ist weniger als 10 km entfernt, größtenteils sogar weniger als 4 km entfernt.

Der 6,4 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Angaben zur Verkehrsstärke liegen nicht vor.

L291: Streckenabschnitt Kowall – Ortseingang Garz (Ifd. Nr. 141):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Bergen auf Rügen – Grundzentrum Garz/Rügen.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Garz/Rügen (Stadt Garz/Rügen).

Das Grundzentrum Garz/Rügen ist weniger als 4 km entfernt.

Der 0,8 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern. Hier verlaufen auch der Radfernweg Hamburg-Rügen und der Ostseeküsten-Radfernweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern.

Angaben zur Verkehrsstärke liegen nicht vor.

L30: Streckenabschnitt Samtens – Garz Kreuzung L29 (Ifd. Nr. 147):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Samtens – Grundzentrum Garz/Rügen.

Der Streckenabschnitt gehört überwiegend zum Nahbereich des Grundzentrums Samtens (Gemeinde Samtens), aber auch zum Nahbereich des Grundzentrums Garz/Rügen (Stadt Garz/Rügen).

Sowohl das Grundzentrum Samtens als auch das Grundzentrum Garz/Rügen sind weniger als 10 km entfernt, über große Strecken sogar weniger als 4 km.

Der 5,0 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.680 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion leicht unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 135 Kfz leicht unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (30).

L30: Streckenabschnitt Garz – Wendorf (Ifd. Nr. 148):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Garz/Rügen.

Das Grundzentrum Garz/Rügen ist weniger als 4 km entfernt.

Der 1 km lange Streckenabschnitt hat mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt und Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.664 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 54 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (21).

L30: Streckenabschnitt Wendorf – Kreuzung K13 Abzweig Groß Schoritz (Ifd. Nr. 149):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Garz/Rügen.

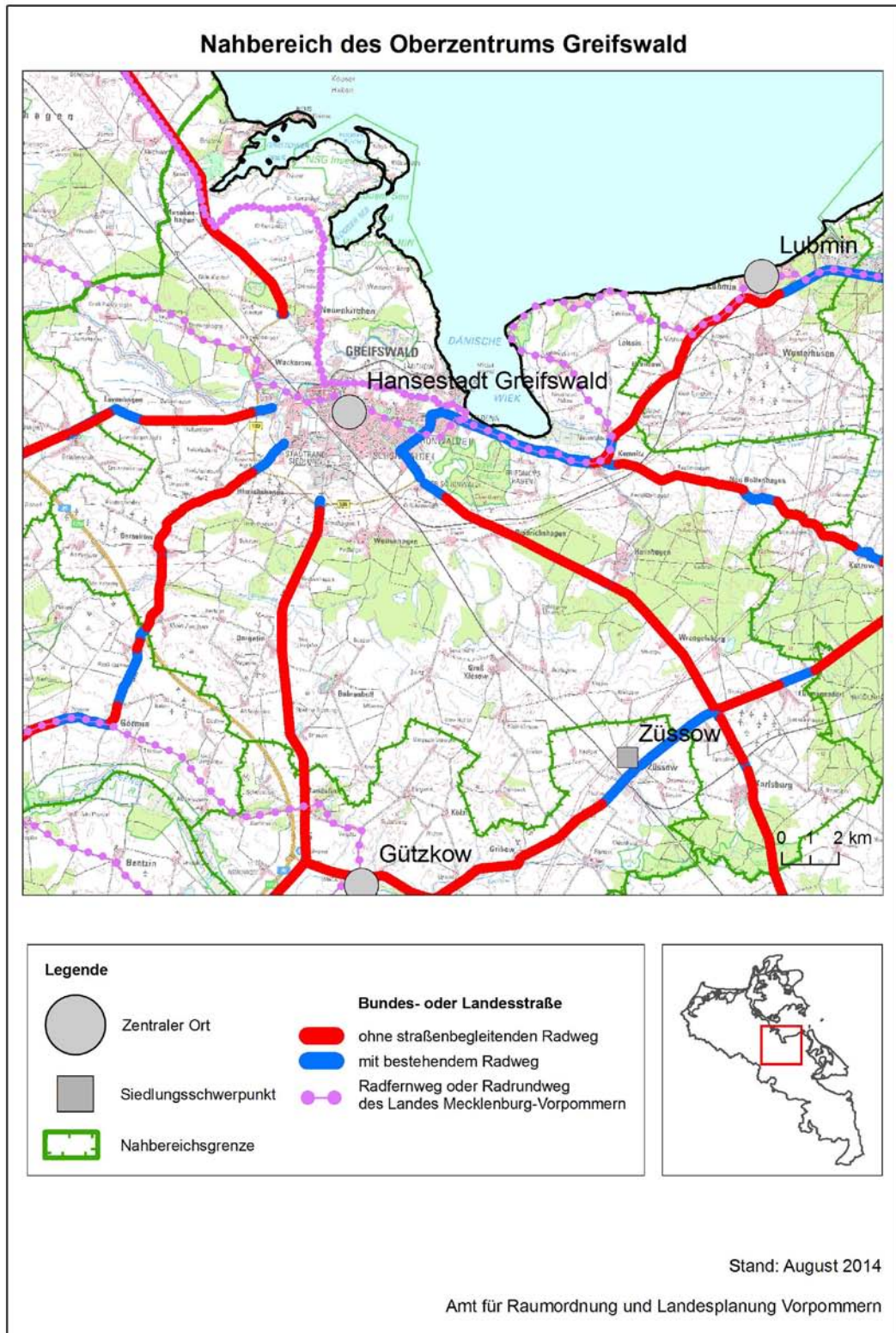
Das Grundzentrum Garz/Rügen ist weniger als 4 km entfernt.

Der 2,9 km lange Streckenabschnitt hat mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg und den Weg zu medizinischer Versorgung.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedentwicklungsraum und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.664 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 54 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (21).

4.14 Nahbereich des gemeinsamen Oberzentrums Stralsund-Greifswald, Nahbereich Greifswald



KARTE 18:

Zum Nahbereich Greifswald gehören außer der Universitäts- und Hansestadt Greifswald noch 18 weitere Gemeinden. Der Nahbereich erstreckt sich über eine Fläche von 424 km². Hier leben insgesamt 72.645 Einwohner (Stand: 30.06.2013), davon allein 55.659 in der Hansestadt Greifswald (Teil des gemeinsamen Oberzentrums). Die Bevölkerungsdichte liegt mit 171,3 Einwohnern/km² deutlich über dem Durchschnitt der Planungsregion Vorpommern (64,7 Einwohner/km²).

In der Hansestadt Greifswald gibt es etwa 24.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, davon pendelt etwa die Hälfte ein. Aus dem Nahbereich kommen etwa 4.000 Einpendler. Davon kommen mehr als 500 aus Neuenkirchen, mehr als 400 aus Weitenhagen, mehr als 300 aus Wackerow, jeweils zwischen 200 und 300 aus Dersekow, Groß Kiesow, Hanshagen, Hinrichshagen, Kemnitz und Mesekenhagen, jeweils zwischen 100 und 200 aus Behrenhoff, Brünzow, Diedrichshagen, Karlsburg und Loissin, bis 100 aus Dargelin, Levenhagen, Lühhmannsdorf, Neu Boltenhagen und Wrangelsburg [alle Angaben für 2010].

In der Hansestadt Greifswald, Teil des gemeinsamen Oberzentrums, gibt es 12 allgemeinbildende Schulen in öffentlicher und 5 allgemeinbildende Schulen in freier Trägerschaft, an denen 5.371 Schüler lernen (Schuljahr 2013/14).

Im Nahbereich von Greifswald befinden sich vier weitere allgemeinbildende Schulen in Behrenhoff (137 Schüler, öffentliche Trägerschaft), Dersekow (145 Schüler, öffentliche Trägerschaft), Kemnitz (115 Schüler, öffentliche Trägerschaft) und Neuenkirchen (263 Schüler, öffentliche Trägerschaft; Schuljahr 2013/14).

In Greifswald gibt es 2 Berufliche Schulen in öffentlicher und 3 Berufliche Schulen in freier Trägerschaft. An diesen Beruflichen Schulen lernen insgesamt 3.243 Schüler.

An der Ernst-Moritz-Arndt Universität Greifswald waren im Wintersemester 2012/13 11.736 Studierende eingeschrieben.

Die Struktur der Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen in Greifswald entspricht der eines Oberzentrums. In Greifswald gibt es Einzelhandelseinrichtungen für Waren des allgemeinen täglichen, des gehobenen und des speziellen Bedarfs. Die Stadt Greifswald ist Standort von mindestens 30 überwiegend großflächigen Einzelhandelseinrichtungen mit Nahversorgungsfunktion. Im Nahbereich Greifswald gibt es zwei weitere größere Einzelhandelseinrichtungen zur Sicherung des Grundbedarfs (insb. Lebensmittel) in Neuenkirchen.

Das Universitätsklinikum Greifswald hat in der Region die Funktion eines Akutkrankenhauses. Außerdem gibt es im Oberzentrum Greifswald drei weitere Fachkliniken und in seinem Nahbereich in Karlsburg eine weitere Fachklinik. An allen werden hochspezialisierte medizinische Leistungen vorgehalten. Insgesamt stehen in Greifswald 1.141 und in Karlsburg 236 Betten für die stationäre medizinische Versorgung bereit (2012). Desweiteren gibt es im Oberzentrum Greifswald zwei Vorsorge- und Rehabilitationseinrichtungen mit insgesamt 237 Betten und im Nahbereich in Mesekenhagen eine Einrichtung mit 40 Betten (2012).

In der Hansestadt Greifswald sind insgesamt 165 niedergelassene Ärzte registriert, davon arbeiten 44 als Hausärzte und sichern die medizinische Grundversorgung.

Im Nahbereich von Greifswald sind 19 weitere niedergelassene Ärzte registriert. Sie arbeiten in Karlsburg (6), Lühhmannsdorf (3), Groß Kiesow, Dersekow, Behrenhoff, Neuenkirchen (3), Wackerow, Mesekenhagen (2), Kemnitz und in Hanshagen. Davon sind 12 als Hausarzt tätig (3x Lühhmannsdorf, Groß Kiesow, Dersekow, Behrenhoff, 2x Neuenkirchen, Wackerow, Mesekenhagen, Kemnitz und Hanshagen) [alle Angaben für Februar 2014].

In der Hansestadt Greifswald gibt es insgesamt 35 Zahnarztpraxen, weitere im Nahbereich befinden sich in Groß Kiesow, Lühhmannsdorf, Karlsburg, Dersekow, Neuenkirchen, Mesekenhagen und Kemnitz [alle Angaben für Februar 2014].

Der Nahbereich von Greifswald gehört teilweise zum Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern. Das betrifft vor allem küstennahe Gemeinden.

In Greifswald Hauptbahnhof halten Züge des Fern- und des Regionalverkehrs. Innerhalb des Nahbereichs werden durch Regionalbahnen außerdem die Haltestellen Greifswald Süd, Groß Kiesow und Karlsburg bedient.

Analyse der einzelnen Streckenabschnitte im Nahbereich:

B105: Streckenabschnitt Abzweig K19 Kirchdorf/Tremt – Abzweig Karrendorf (Ifd. Nr. 9):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung der beiden Teile des gemeinsamen Oberzentrums Stralsund und Greifswald untereinander.

Der Streckenabschnitt gehört zu etwa drei Vierteln zum Nahbereich des Oberzentrums Greifswald und zu etwa einem Viertel zum Nahbereich des Oberzentrums Stralsund.

Das Oberzentrum Stralsund und das Oberzentrum Greifswald sind mehr als 10 km entfernt. Der Siedlungsschwerpunkt Miltzow ist weniger als 10 km, jedoch weiter als 4 km entfernt.

Der 4,1 km lange Streckenabschnitt erfüllt wegen der Entfernung zu den Zentralen Orten innerhalb des Verflechtungsbereiches keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Über die parallel verlaufende Alleenstraße der alten B96 werden in diesem Bereich noch der Ostseeküsten-Radfernweg und der Östliche Backstein Rundweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt. Derzeit wird für die gesamte Strecke zwischen Stralsund und Greifswald ein neuer, überwiegend boddennaher Verlauf des Ostseeküstenradweges planerisch vorbereitet.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 8.422 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 504 Kfz überdurchschnittlich. Für den Abschnitt ist keine Nutzung durch Radfahrer zulässig.

B105: Streckenabschnitt Abzweig K2 Karrendorf – Neuenkirchen (Ifd. Nr. 10):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Oberzentrum Greifswald – Oberzentrum Stralsund.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Oberzentrums Greifswald.

Er liegt im Stadt-Umland-Raum Greifswald der Planungsregion Vorpommern.

Das Oberzentrum Greifswald ist weniger als 10 km entfernt, teilweise weniger als 4 km.

Der 3,8 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Über die parallel zur B105 verlaufende Alleenstraße der alten B96 wird in diesem Bereich der Östliche Backsteinrundweg geführt, der Ostseeküsten-Radfernweg hingegen wird über die K2 geleitet. Derzeit wird für die gesamte Strecke zwischen Stralsund und Greifswald ein neuer, überwiegend boddennaher Verlauf des Ostseeküstenradweges planerisch vorbereitet.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 8.422 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 504 Kfz überdurchschnittlich. Auf dem Abschnitt ist keine Nutzung durch Radfahrer zulässig.

B109: Streckenabschnitt Griebenow – Ortsumgehung Levenhagen (Ifd. Nr. 241):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Oberzentrum Greifswald – Mittelzentrum Grimmen.

Der Streckenabschnitt gehört etwa zu gleichen Teilen zum Nahbereich des Oberzentrums Greifswald (Gemeinde Levenhagen) und zum Nahbereich des Mittelzentrums Grimmen (Gemeinde Süderholz).

Das Oberzentrum Greifswald ist weniger als 10 km entfernt, das Mittelzentrum Grimmen mehr als 10 km. Weniger als 10 km ist der Siedlungsschwerpunkt Kandelin in der Gemeinde Süderholz entfernt.

Der 1,3 km lange Streckenabschnitt erfüllt für das Oberzentrum Greifswald und seinen Verflechtungsbereich die folgenden wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt und Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 6.878 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 370 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (15).

B109: Streckenabschnitt Ortsumgehung Levenhagen – Ortsumgehung Greifswald (Ifd. Nr. 242):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Oberzentrum Greifswald – Mittelzentrum Grimmen.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Oberzentrums Greifswald.

Er liegt im Stadt-Umland-Raum Greifswald der Planungsregion Vorpommern.

Das Oberzentrum Greifswald ist weniger als 10 km entfernt, teilweise weniger als 4 km.

Der 3,8 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Bis vor wenigen Wochen gehörte dieser Streckenabschnitt noch in die Kategorie Landesstraße. Die Verkehrsstärke erreicht mit 6.878 Kfz einen für die Bundes- und die Landesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 370 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (15).

B109: Streckenabschnitt Groß Schönwalde – Abzweig Hanshagen (Ifd. Nr. 11):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Oberzentrum Greifswald – Mittelzentren Anklam und Wolgast.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Oberzentrums Greifswald.

Er liegt zum größten Teil im Stadt-Umland-Raum Greifswald der Planungsregion Vorpommern (Stadt Greifswald, Gemeinde Diedrichshagen).

Das Oberzentrum Greifswald ist weniger als 4 km entfernt.

Der 6,3 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt teilweise im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern (Stadt Greifswald) und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 8.859 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 723 Kfz deutlich überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (4).

B109: Streckenabschnitt Abzweig Hanshagen – Moeckow Berg (Ifd. Nr. 12):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Oberzentrum Greifswald – Mittelzentren Anklam und Wolgast.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Oberzentrums Greifswald.

Das Oberzentrum Greifswald ist überwiegend mehr als 10 km entfernt. Der Siedlungsschwerpunkt Züssow ist weniger als 10 km entfernt, z.T. sogar weniger als 4 km.

Der 6,3 km lange Streckenabschnitt erfüllt wegen der Entfernung zum Zentralen Ort innerhalb des Verflechtungsbereiches keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen. Jedoch handelt es sich um einen Arbeitsweg zum Siedlungsschwerpunkt Züssow.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 8.859 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 723 Kfz deutlich überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (4).

B109: Streckenabschnitt Moeckow Berg – Bahnübergang Karlsburg (Ifd. Nr. 13):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Oberzentrum Greifswald – Mittelzentrum Anklam.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Oberzentrums Greifswald.

Das Oberzentrum Greifswald ist mehr als 10 km entfernt. Der Siedlungsschwerpunkt Züssow ist weniger als 4 km entfernt.

Der 1,6 km lange Streckenabschnitt erfüllt wegen der Entfernung zu den Zentralen Orten innerhalb des Verflechtungsbereiches keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen. Jedoch handelt es sich um einen Arbeitsweg zum Siedlungsschwerpunkt Züssow.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 6.845 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 602 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (39).

B109: Streckenabschnitt Bahnübergang Karlsburg – Karlsburg Abzweig Klinikum (Ifd. Nr. 14):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Oberzentrum Greifswald – Mittelzentrum Anklam.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Oberzentrums Greifswald (Gemeinde Karlsburg).

Sowohl das Oberzentrum Greifswald als auch das Mittelzentrum Anklam sind mehr als 10 km entfernt. Der Siedlungsschwerpunkt Züssow ist weniger als 4 km entfernt.

Der 0,5 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen zum Siedlungsschwerpunkt Züssow: Arbeitsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 6.845 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 602 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (39).

B109: Streckenabschnitt Bahnübergang Karlsburg Abzweig Klinikum – Abzweig Klein Bünzow (Ifd. Nr. 15):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Oberzentrum Greifswald – Mittelzentrum Anklam.

Der Streckenabschnitt gehört jeweils etwa zur Hälfte zum Nahbereich des Oberzentrums Greifswald (Gemeinde Karlsburg) und zum Nahbereich des Mittelzentrums Anklam (Gemeinde Klein Bünzow).

Sowohl das Oberzentrum Greifswald als auch das Mittelzentrum Anklam sind mehr als 10 km entfernt. Der Siedlungsschwerpunkt Züssow ist teilweise weniger als 10 km entfernt.

Der 5,6 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 6.845 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 602 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (39).

B111: Streckenabschnitt Ortsausgang Lühhannsdorf – Moeckow Berg (Ifd. Nr. 65):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Wolgast – Zentrale Orte Anklam und Greifswald.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Oberzentrums Greifswald.

Alle Zentralen Orte sind mehr als 10 km entfernt. Der Siedlungsschwerpunkt Züssow ist weniger als 10 km entfernt, teilweise sogar weniger als 4 km.

Der 2,1 km lange Streckenabschnitt erfüllt wegen der Entfernung zu den Zentralen Orten innerhalb des Verflechtungsbereiches keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen. Jedoch handelt es sich um einen Arbeitsweg zum Siedlungsschwerpunkt Züssow.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 9.651 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 665 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (7).

L26: Streckenabschnitt Tangente Kemnitz (Ifd. Nr. 258):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Oberzentrum Greifswald – Grundzentrum Lubmin.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Oberzentrums Greifswald.

Das Oberzentrum Greifswald ist weniger als 10 km entfernt, jedoch mehr als 4 km.

Der 0,9 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Über die L26 wird in diesem Bereich der Ostseeküsten-Radfernweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 11.912 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Er gehört zu den höchsten der Planungsregion. Auch der Schwerverkehr ist mit 408 Kfz deutlich überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von deutlich überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (97).

L26: Streckenabschnitt vorhandener Radweg Kemnitz – Abzweig K20 Hanshagen (Ifd. Nr. 259):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Oberzentrum Greifswald – Mittelzentrum Wolgast.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Oberzentrums Greifswald.

Er liegt im Stadt-Umland-Raum Greifswald der Planungsregion Vorpommern.

Das Oberzentrum Greifswald ist weniger als 10 km entfernt.

Der 1,8 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.059 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 73 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Streckenabschnitt wird von durchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (38).

L26: Streckenabschnitt Abzweig K20 Hanshagen – Ortsausgang Neu Boltenhagen (Ifd. Nr. 260):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Oberzentrum Greifswald – Mittelzentrum Wolgast.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Oberzentrums Greifswald.

Er liegt teilweise im Stadt-Umland-Raum Greifswald der Planungsregion Vorpommern (Gemeinde Kemnitz).

Das Oberzentrum Greifswald ist teilweise weniger als 10 km entfernt.

Der 2,8 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich.

Der Streckenabschnitt liegt teilweise im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern (Gemeinde Kemnitz). Er ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.059 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 73 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Streckenabschnitt wird von durchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (38).

L26: Streckenabschnitt Abzweig Lodmannshagen, Ortsausgang Neu Boltenhagen – vorhandener Radweg Katzow (Ifd. Nr. 261):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Wolgast – Oberzentrum Greifswald.

Der Streckenabschnitt liegt zum kleineren Teil im Nahbereich des Oberzentrums Greifswald und zum größeren Teil zum Nahbereich des Mittelzentrums Wolgast.

Das Mittelzentrum Wolgast ist weniger als 10 km, aber weiter als 4 km entfernt, das Oberzentrum Greifswald ist mehr als 10 km entfernt.

Der 3,3 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen für das Mittelzentrum Wolgast und seinen Verflechtungsbereich: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt und Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.059 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 73 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Streckenabschnitt wird von durchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (38).

L261: Streckenabschnitt Ortsumgehung Greifswald – Hinrichshagen (Ifd. Nr. 243):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Oberzentrum Greifswald – Grundzentrum Loitz.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Oberzentrums Greifswald.

Er liegt im Stadt-Umland-Raum Greifswald der Planungsregion Vorpommern.

Das Oberzentrum Greifswald ist weniger als 4 km entfernt.

Der 1,6 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.740 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion leicht unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 95 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (58).

L261: Streckenabschnitt Ortsumgehung Hinrichshagen – Dersekow (Ifd. Nr. 244):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Oberzentrum Greifswald – Grundzentrum Loitz.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Oberzentrums Greifswald.

Er liegt teilweise im Stadt-Umland-Raum Greifswald der Planungsregion Vorpommern (Gemeinde Hinrichshagen).

Das Oberzentrum Greifswald ist weniger als 10 km entfernt, teilweise weniger als 4 km.

Der 3,0 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.740 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion leicht unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 95 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (58).

L262: Streckenabschnitt Kemnitz – Brünzow Abzweig K22 (Ifd. Nr. 274):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Oberzentrum Greifswald – Grundzentrum Lubmin.

Der Streckenabschnitt gehört etwa zu gleichen Teilen sowohl zum Nahbereich des Oberzentrums Greifswald (Gemeinde Kemnitz) und zum Nahbereich des Grundzentrums Lubmin (Gemeinde Brünzow).

Beide Zentren sind weniger als 10 km entfernt, jedoch mehr als 4 km.

Der 8,5 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 8.562 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 595 Kfz deutlich überdurchschnittlich. Es handelt sich um den höchsten ermittelten Wert der Planungsregion. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (64).

L35: Streckenabschnitt Ortsumgehung Greifswald – Abzweig Helmshagen (Ifd. Nr. 252):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Oberzentrum Greifswald – Grundzentren Gützkow und Jarmen.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Oberzentrums Greifswald.

Er liegt im Stadt-Umland-Raum Greifswald der Planungsregion Vorpommern.

Das Oberzentrum Greifswald ist weniger als 4 km entfernt.

Der 0,7 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 7.255 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 555 Kfz deutlich überdurchschnittlich. Auf dem Abschnitt ist keine Nutzung durch Radfahrer nachgewiesen.

L35: Streckenabschnitt Abzweig Helmshagen – Grubenhagen (Ifd. Nr. 253):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Oberzentrum Greifswald – Grundzentren Gützkow und Jarmen.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Oberzentrums Greifswald.

Er liegt im Stadt-Umland-Raum Greifswald der Planungsregion Vorpommern.

Das Oberzentrum Greifswald ist weniger als 10 km entfernt, teilweise weniger als 4 km.

Der 1,9 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 7.255 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 555 Kfz deutlich überdurchschnittlich. Auf dem Abschnitt ist keine Nutzung durch Radfahrer nachgewiesen.

L35: Streckenabschnitt Grubenhagen – Bandelin (Ifd. Nr. 254):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Oberzentrum Greifswald – Grundzentrum Gützkow bzw. Grundzentrum Jarmen.

Der Streckenabschnitt gehört überwiegend zum Nahbereich des Oberzentrums Greifswald (Gemeinden Behrenhoff, Dargelin und Weitenhagen), zu einem kleinen Teil aber auch zum Nahbereich des Grundzentrums Gützkow (Gemeinde Bandelin).

Der Bereich Grubenhagen gehört zum Stadt-Umland-Raum Greifswald der Planungsregion Vorpommern (Gemeinde Weitenhagen).

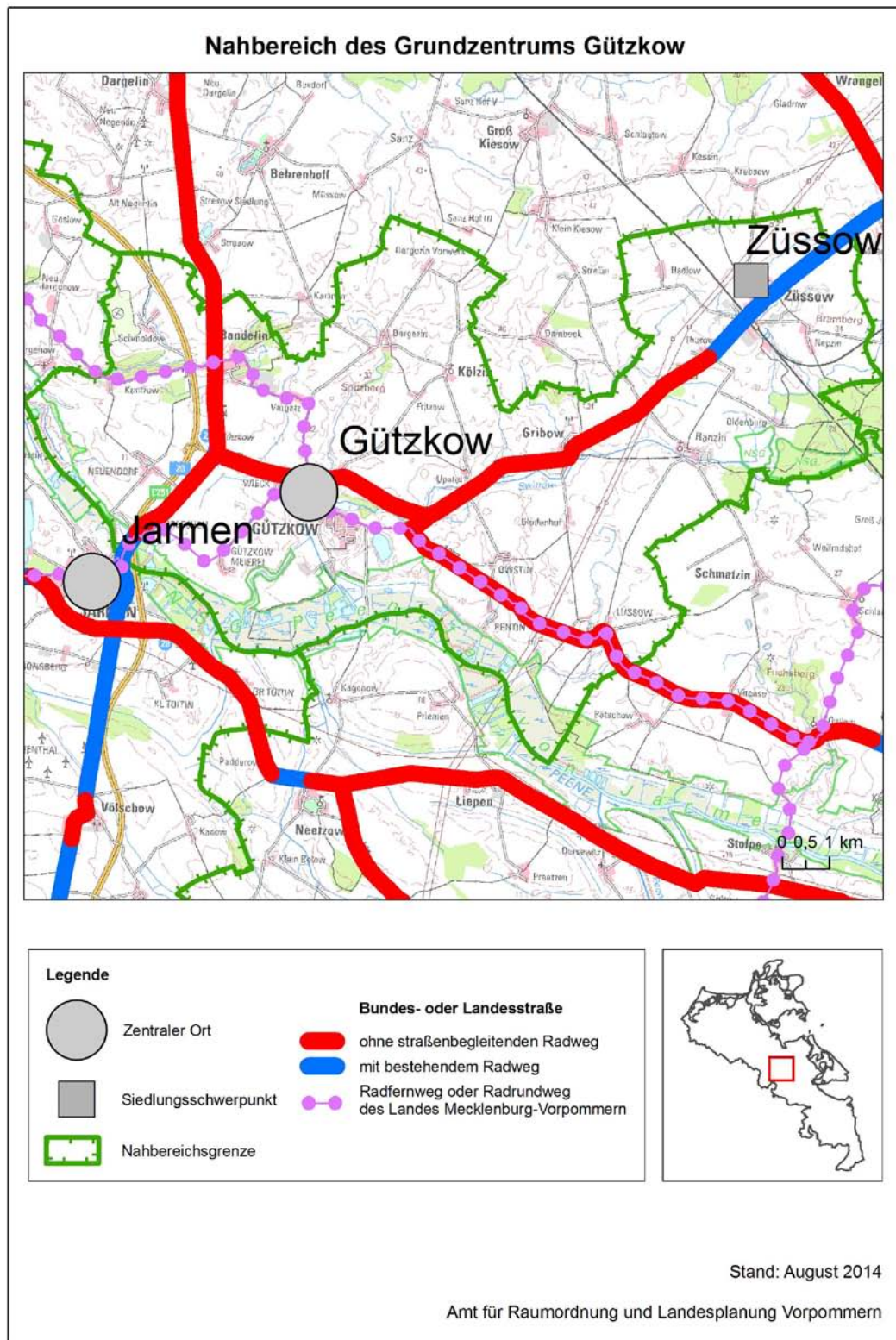
Sowohl das Oberzentrum Greifswald als auch das Grundzentrum Gützkow sind weniger als 10 km entfernt, in den Anfangs- bzw. Endbereichen teilweise weniger als 4 km.

Der 2,0 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 7.255 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 555 Kfz deutlich überdurchschnittlich. Auf dem Abschnitt ist keine Nutzung durch Radfahrer nachgewiesen.

4.15 Nahbereich des Grundzentrums Gützkow



KARTE 19:

Zum Nahbereich des Grundzentrums Gützkow gehören außer der Stadt Gützkow noch vier weitere Gemeinden. Der Gemeindehauptort von Züssow ist als Siedlungsschwerpunkt festgelegt. Der Nahbereich erstreckt sich über eine Fläche von 112 km². Hier leben insgesamt 5.194 Einwohner (Stand: 30.06.2013), davon allein 2.784 in der Stadt Gützkow. Die Bevölkerungsdichte liegt mit 46,4 Einwohnern/km² deutlich unter dem Durchschnitt der Planungsregion Vorpommern (64,7 Einwohner/km²).

In der Stadt Gützkow gibt es etwa 600 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, davon pendeln 2/3 ein. Aus den Gemeinden des Nahbereichs kommen insgesamt nur etwa 60 Einpendler, jeweils zwischen 10 und 20 Einpendler [alle Angaben für 2010].

Im Grundzentrum Gützkow gibt es zwei allgemeinbildende Schulen in öffentlicher Trägerschaft, an denen insgesamt 729 Schüler lernen (Schuljahr 2013/14).

Im Nahbereich von Gützkow gibt es eine weitere allgemeinbildende Schule in Züssow (121 Schüler, öffentliche Trägerschaft, Schuljahr 2013/14).

Die Struktur der Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen in Gützkow entspricht der eines Grundzentrums. Es gibt vor allem Einzelhandelseinrichtungen für Waren des allgemeinen täglichen Bedarfs, weniger des gehobenen und des speziellen Bedarfs. Die Stadt Gützkow ist Standort von mindestens zwei überwiegend großflächigen Einzelhandelseinrichtungen mit Nahversorgungsfunktion. Im Nahbereich Gützkow gibt es eine weitere größere Einzelhandelseinrichtung zur Sicherung des Grundbedarfs (insb. Lebensmittel) in Züssow.

Im Grundzentrum Gützkow sind zwei niedergelassene Ärzte registriert, die beide als Hausärzte arbeiten und dadurch die medizinische Grundversorgung sichern.

Im Nahbereich von Gützkow gibt es einen weiteren niedergelassenen Arzt in Züssow. Er ist als Hausarzt tätig [alle Angaben für Februar 2014].

Im Grundzentrum Gützkow gibt es zwei Zahnarztpraxen, weitere im Nahbereich gibt es nicht [alle Angaben für Februar 2014].

Der Nahbereich von Gützkow gehört teilweise zum Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern. Das betrifft vor allem peenenahe Bereiche.

In Züssow halten Züge des Fern- und des Regionalverkehrs.

Analyse der einzelnen Streckenabschnitte im Nahbereich:

B111: Streckenabschnitt Thurow – Abzweig K15 Ranzin (Ifd. Nr. 66):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Wolgast – Grundzentrum Gützkow.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Gützkow.

Das Grundzentrum Gützkow ist weniger als 10 km entfernt, der Siedlungsschwerpunkt Züssow weniger als 4 km.

Der 1,7 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen für den Siedlungsschwerpunkt Züssow: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 7.447 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 597 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (15).

B111: Streckenabschnitt Abzweig K15 Ranzin – Abzweig L263 Lüssow (Ifd. Nr. 67):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Wolgast – Grundzentrum Gützkow.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Gützkow.

Das Grundzentrum Gützkow ist weniger als 10 km entfernt, teilweise weniger als 4 km.

Der 5,7 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen für den Siedlungsschwerpunkt Züssow: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 7.447 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 597 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (15).

B111: Streckenabschnitt Abzweig L263 Lüssow – Abzweig K13 Kölzin (Ifd. Nr. 68):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Wolgast – Grundzentrum Gützkow.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Gützkow.

Das Grundzentrum Gützkow ist weniger als 4 km entfernt.

Der 2,2 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 7.447 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 597 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (15).

B111: Streckenabschnitt Abzweig K13 Kölzin – Kreuzung L35 (Ifd. Nr. 69):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Wolgast – Grundzentrum Gützkow.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Gützkow.

Das Grundzentrum Gützkow ist weniger als 4 km entfernt, die B111 führt an Gützkow vorbei.

Der 2,5 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 7.447 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 597 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (15).

L263: Streckenabschnitt Ortsausgang Quilow Abzweig touristischer Radweg nach Stolpe – Lüssow (Ifd. Nr. 272):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Anklam – Grundzentrum Gützkow.

Der Streckenabschnitt liegt zum größten Teil im Nahbereich des Mittelzentrums Anklam und zu einem kleinen Teil im Nahbereich des Grundzentrums Gützkow.

Das Grundzentrum Gützkow ist teilweise weniger als 10 km entfernt, das Mittelzentrum Anklam mehr als 10 km

Der 5,2 km lange Streckenabschnitt hat für die beiden Zentralen Orte und ihre jeweiligen Verflechtungsbereiche keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Über diesen Abschnitt der L263 wird der Peenetal Rundweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.380 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 67 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (5).

L263: Streckenabschnitt Lüssow – Abzweig B111 bei Gützkow (Ifd. Nr. 273):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Anklam – Grundzentrum Gützkow.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Gützkow.

Das Grundzentrum Gützkow liegt weniger als 10 km entfernt, teilweise sogar weniger als 4 km.

Der 5,4 km lange Streckenabschnitt hat für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich die beiden wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen Einkaufsweg und Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Über diesen Abschnitt der L263 wird der Peenetal Rundweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.380 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 67 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (5).

L35: Streckenabschnitt Bandelin – Anschlussstelle 27 BAB20 Gützkow (Ifd. Nr. 255):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Oberzentrum Greifswald – Grundzentrum Gützkow bzw. Grundzentrum Jarmen.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Gützkow.

Das Grundzentrum Gützkow ist weniger als 10 km entfernt, teilweise weniger als 4 km.

Der 1,8 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 7.255 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 555 Kfz deutlich überdurchschnittlich. Es handelt sich um einen der höchsten Messwerte der Planungsregion. Auf dem Abschnitt ist keine Nutzung durch Radfahrer nachgewiesen.

L35: Streckenabschnitt Anschlussstelle 27 BAB20 Gützkow – Abzweig Breechen (Ifd. Nr. 256):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Oberzentrum Greifswald bzw. Grundzentrum Gützkow – Grundzentrum Jarmen.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Gützkow.

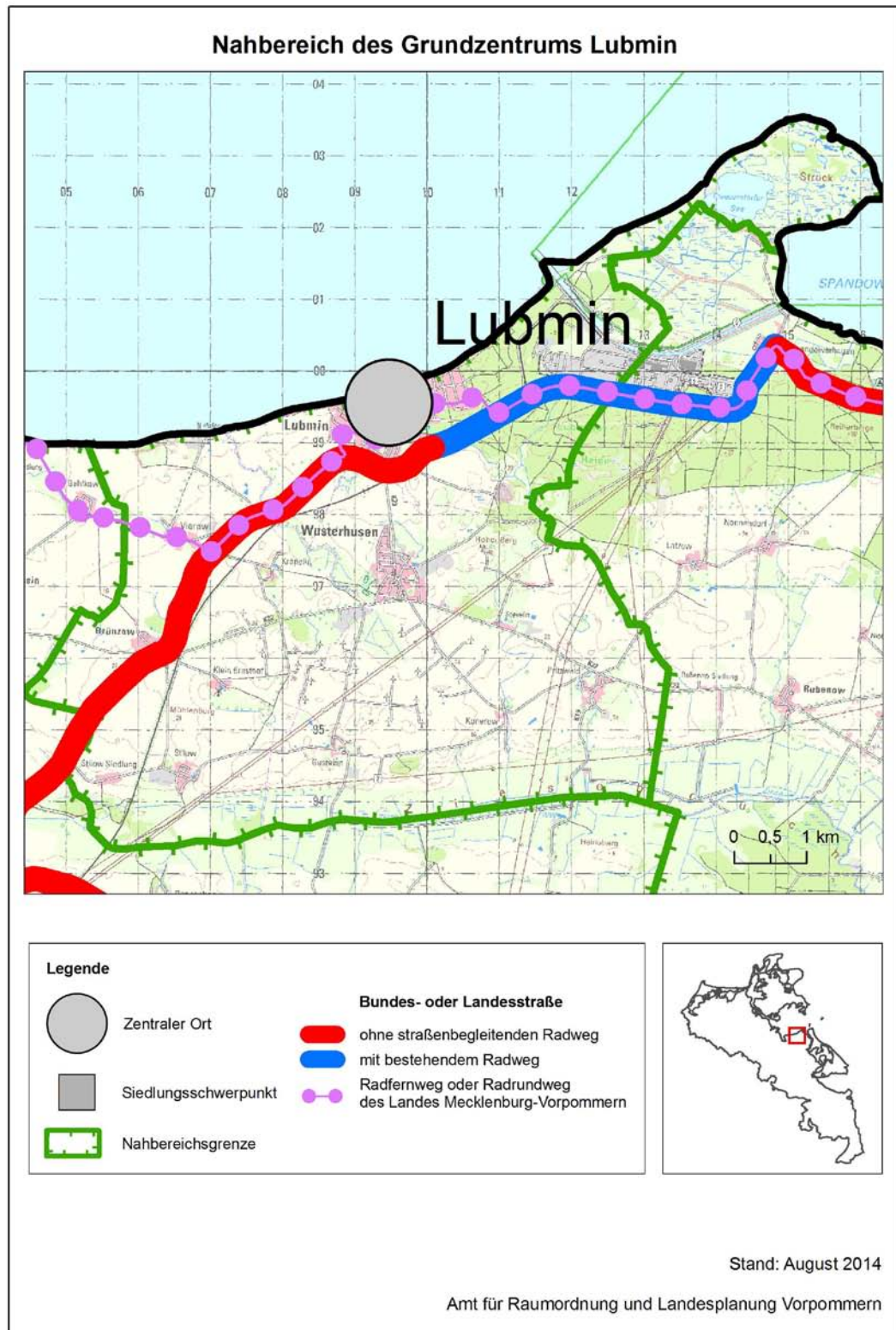
Das Grundzentrum Gützkow ist weniger als 10 km entfernt, das Grundzentrum Jarmen weniger als 4 km.

Der 4,9 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 4.959 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 141 Kfz leicht unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (6).

4.16 Nahbereich des Grundzentrums Lubmin



KARTE 20:

Zum Nahbereich des Grundzentrums Lubmin gehören außer der Gemeinde Lubmin nur noch die Gemeinden Brünzow und Wusterhusen. Der Nahbereich erstreckt sich über eine Fläche von 49 km². Im Nahbereich leben insgesamt 3.813 Einwohner (Stand: 30.06.2013), davon allein 2.020 im Seebad Lubmin. Die Bevölkerungsdichte liegt mit 77,8 Einwohnern/km² über dem Durchschnitt der Planungsregion Vorpommern (64,7 Einwohner/km²).

Im Grundzentrum Lubmin gibt es etwa 1.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, davon pendeln etwa 80 % ein. Aus dem Nahbereich kommen insgesamt nur etwa 100 Einpendler, die Mehrzahl davon aus Wusterhusen [alle Angaben für 2010].

Im Grundzentrum Lubmin gibt es eine allgemeinbildende Schule in öffentlicher Trägerschaft, an der 147 Schüler lernen (Schuljahr 2013/14).

Im Nahbereich von Lubmin gibt es eine weitere allgemeinbildende Schule in Wusterhusen (104 Schüler, öffentliche Trägerschaft; Schuljahr 2013/14).

Die Struktur der Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen in Lubmin entspricht der eines Grundzentrums. Es gibt vor allem Einzelhandelseinrichtungen für Waren des allgemeinen täglichen Bedarfs, weniger des gehobenen und des speziellen Bedarfs. Die Gemeinde Lubmin ist Standort von mindestens zwei überwiegend großflächigen Einzelhandelseinrichtungen mit Nahversorgungsfunktion. Im Nahbereich Lubmin gibt es keine weiteren größeren Einzelhandelseinrichtungen zur Sicherung des Grundbedarfs (insb. Lebensmittel).

Im Grundzentrum Lubmin sind 5 niedergelassene Ärzte registriert, davon arbeiten 4 als Hausarzt und sichern dadurch die medizinische Grundversorgung.

Im Nahbereich von Lubmin sind zwei weitere niedergelassene Ärzte in Katzow registriert. Beide sind als Hausarzt tätig [alle Angaben für Februar 2014].

Im Grundzentrum Lubmin gibt es zwei Zahnarztpraxen, eine weitere im Nahbereich befindet sich in Wusterhusen [alle Angaben für Februar 2014].

Der Nahbereich von Lubmin gehört größtenteils zum Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern. Im Seebad Lubmin wurden im Jahr 2013 insgesamt 42.426 Übernachtungen statistisch erfasst.

Der Nahbereich Lubmin ist nicht per Bahn erreichbar.

Analyse der einzelnen Streckenabschnitte im Nahbereich:

L262: Streckenabschnitt Kemnitz – Brünzow Abzweig K22 (Ifd. Nr. 274):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Oberzentrum Greifswald – Grundzentrum Lubmin.

Der Streckenabschnitt gehört etwa zu gleichen Teilen sowohl zum Nahbereich des Oberzentrums Greifswald (Gemeinde Kemnitz) und zum Nahbereich des Grundzentrums Lubmin (Gemeinde Brünzow).

Beide Zentren sind weniger als 10 km entfernt, jedoch mehr als 4 km.

Der 8,5 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Über einen Teil der L262 wird in diesem Bereich der Ostseeküsten-Radfernweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 8.562 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 595 Kfz überdurch-

schnittlich. Es handelt sich um den höchsten in der Planungsregion gemessenen Wert. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (64).

L262: Streckenabschnitt Brünzow Abzweig K22 – Vierow (Ifd. Nr. 275):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Oberzentrum Greifswald – Grundzentrum Lubmin.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Lubmin.

Das Grundzentrum Lubmin ist weniger als 4 km entfernt.

Der 1,6 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 6.046 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 446 Kfz deutlich überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (52).

L262: Streckenabschnitt Vierow – Ortseingang Lubmin Teufelsstein (Ifd. Nr. 276):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Oberzentrum Greifswald – Grundzentrum Lubmin.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Lubmin.

Das Grundzentrum Lubmin ist weniger als 4 km entfernt.

Der 2,3 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Über diesen Teil der L262 wird in diesem Bereich der Ostseeküsten-Radfernweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 6.046 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 446 Kfz deutlich überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (52).

L262: Streckenabschnitt Ortseingang Lubmin Teufelsstein – vorhandener Radweg Lubmin (Ifd. Nr. 277):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Oberzentrum Greifswald – Grundzentrum Lubmin.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Lubmin.

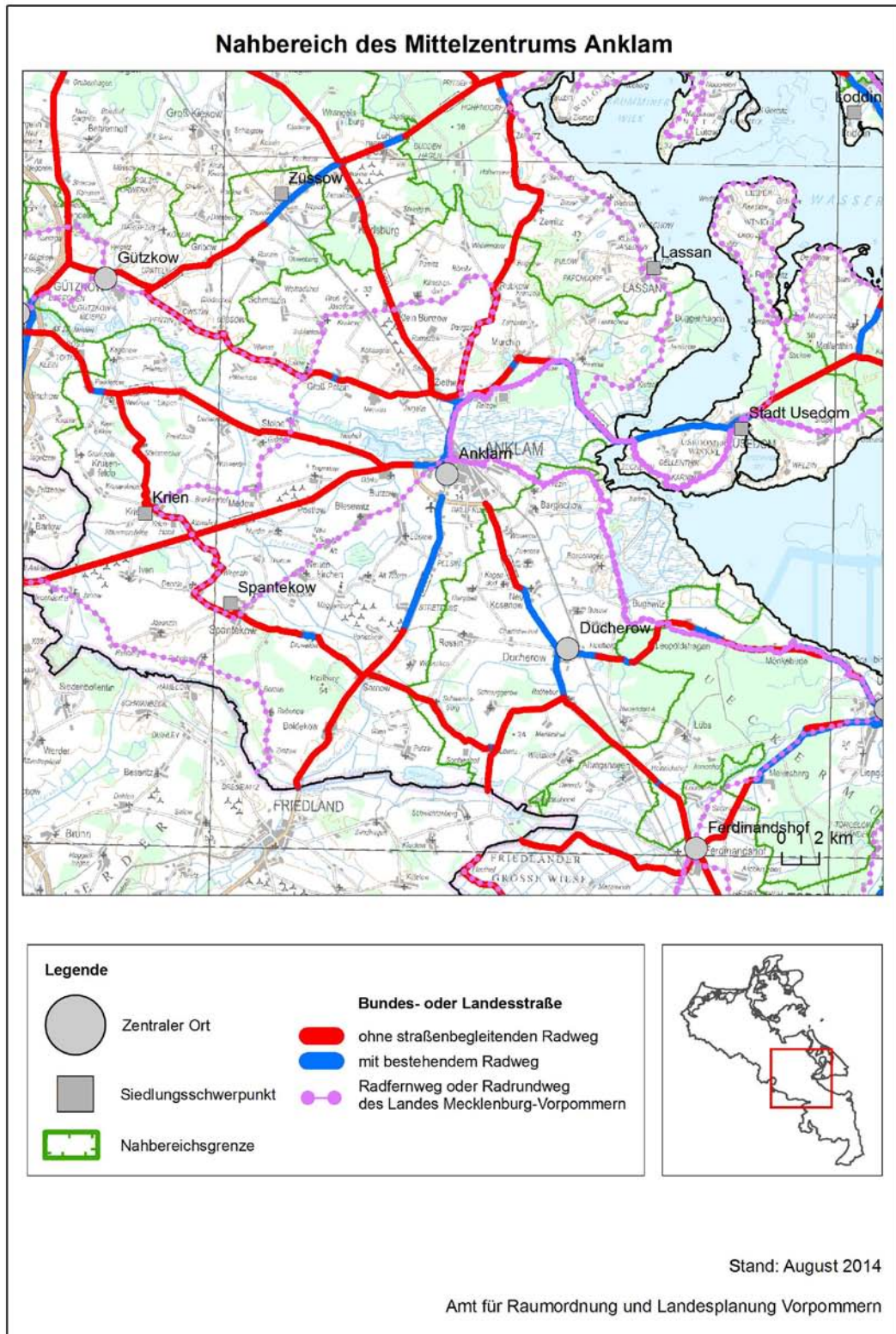
Das Grundzentrum Lubmin ist weniger als 4 km entfernt.

Der 1,3 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 6.046 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 446 Kfz deutlich überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (52).

4.17 Nahbereich des Mittelzentrums Anklam



KARTE 21:

Zum Nahbereich des Mittelzentrums Anklam gehören außer der Stadt Anklam noch 24 weitere Gemeinden. Die Gemeindehauptorte von Krien, Spantekow und der Stadt Usedom sind als Siedlungsschwerpunkte festgelegt. Der Nahbereich erstreckt sich über eine Fläche von 687 km², er ist damit der größte Nahbereich der Planungsregion. Hier leben insgesamt 25.807 Einwohner (Stand: 30.06.2013), davon allein 12.872 in der Hansestadt Anklam. Die Bevölkerungsdichte liegt mit 37,6 Einwohnern/km² deutlich unter dem Durchschnitt der Planungsregion Vorpommern (64,7 Einwohner/km²).

Im Mittelzentrum Anklam gibt es etwa 5.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, davon pendelt etwas über die Hälfte ein. Aus dem Nahbereich kommen insgesamt nur etwa 1.000 Einpendler, davon mehr als 100 aus Murchin, zwischen 50 und 100 aus Butzow, Klein Bünzow, Krien, Rubkow, Sarnow, Spantekow, Stadt Usedom und Ziethen. Weniger als 50 kommen aus Blesewitz, Boldekow, Groß Polzin, Iven, Krusenfelde, Liepen, Neetzow, Neuendorf B, Neuenkirchen, Postlow, Putzar, Rankwitz, Schmatzin, Stolpe und Stolpe auf Usedom [alle Angaben für 2010].

Im Mittelzentrum Anklam gibt es 7 allgemeinbildende Schulen in öffentlicher und eine allgemeinbildende Schule in freier Trägerschaft, an denen insgesamt 1.790 Schüler lernen (Schuljahr 2013/14).

Im Nahbereich von Anklam befinden sich vier weitere allgemeinbildende Schulen in Krien (83 Schüler, öffentliche Trägerschaft), Schlatkow (Gemeinde Schmatzin, 53 Schüler, öffentliche Trägerschaft), Spantekow (253 Schüler, öffentliche Trägerschaft) und der Stadt Usedom auf der Insel Usedom (121 Schüler, öffentliche Trägerschaft; Schuljahr 2013/14).

Die Struktur der Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen in Anklam entspricht der eines Mittelzentrums. Es gibt vor allem Einzelhandelseinrichtungen für Waren des allgemeinen täglichen und des gehobenen, weniger des speziellen Bedarfs. Die Stadt Anklam ist Standort von mindestens 10 überwiegend großflächigen Einzelhandelseinrichtungen mit Nahversorgungsfunktion. Im Nahbereich Anklam gibt es weitere größere Einzelhandelseinrichtungen zur Sicherung des Grundbedarfs (insb. Lebensmittel) in Spantekow (1) und in der Stadt Usedom (2).

Im Mittelzentrum Anklam sind 32 niedergelassene Ärzte registriert, davon arbeiten 13 als Hausärzte und sichern dadurch die medizinische Grundversorgung.

Im Nahbereich von Anklam sind 13 weitere niedergelassene Ärzte registriert. Sie arbeiten in Pinnow (Gemeinde Murchin), Buggenhagen, Klein Bünzow, Neetzow, Krien, Spantekow (2), Putzar (Gemeinde Boldekow, 2) und in der Stadt Usedom (4). Davon sind 11 als Hausarzt tätig (Stadt Usedom 3 von 4) [alle Angaben für Februar 2014].

Im Mittelzentrum Anklam gibt es 12 Zahnarztpraxen, zwei weitere im Nahbereich befinden sich in Spantekow und in der Stadt Usedom [alle Angaben für Februar 2014].

Der Nahbereich von Anklam gehört teilweise zum Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern. Das betrifft vor allem peenenahe Bereiche. In der Stadt Anklam wurden im Jahr 2013 insgesamt 28.952 Übernachtungen statistisch erfasst, in der Stadt Usedom 8.717.

In Anklam halten Züge des Regional- und des Fernverkehrs. Die Haltestelle Klein Bünzow wird durch Züge des Regionalverkehrs bedient.

Analyse der einzelnen Streckenabschnitte im Nahbereich:

B109: Streckenabschnitt Bahnübergang Karlsburg Abzweig Klinikum – Abzweig Klein Bünzow (Ifd. Nr. 15):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Oberzentrum Greifswald – Mittelzentrum Anklam.

Der Streckenabschnitt gehört jeweils etwa zur Hälfte zum Nahbereich des Oberzentrums Greifswald (Gemeinde Karlsburg) und zum Nahbereich des Mittelzentrums Anklam (Gemeinde Klein Bünzow).

Sowohl das Oberzentrum Greifswald als auch das Mittelzentrum Anklam sind mehr als 10 km entfernt. Der Siedlungsschwerpunkt Züssow ist teilweise weniger als 10 km entfernt.

Der 5,6 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 6.845 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 602 Kfz deutlich überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (39).

B109: Streckenabschnitt Abzweig Klein Bünzow – Ziethen Ortsausgang (Ifd. Nr. 16):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Anklam – Oberzentrum Greifswald.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Mittelzentrums Anklam.

Das Mittelzentrum Anklam ist weniger als 10 km entfernt, teilweise weniger als 4 km.

Der 5,4 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 6.845 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 602 Kfz deutlich überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (39).

B110: Streckenabschnitt Anschlussstelle 28 BAB20 Jarmen – Padderow (Ifd. Nr. 45):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Anklam – Grundzentrum Jarmen.

Der Streckenabschnitt gehört überwiegend zum Nahbereich des Grundzentrums Jarmen (Stadt Jarmen), aber auch zum Nahbereich des Mittelzentrums Anklam (Gemeinde Neetzow).

Das Grundzentrum Jarmen ist weniger als 4 km, das Mittelzentrum Anklam mehr als 10 km entfernt.

Der 4,4 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.602 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 383 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (5).

B110: Streckenabschnitt Neetzow – Abzweig L31 Krien (Ifd. Nr. 46):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Anklam – Grundzentrum Jarmen.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Mittelzentrums Anklam.

Das Mittelzentrum Anklam ist zum Teil weniger als 10 km entfernt, das Grundzentrum Jarmen weniger als 4 km. Weniger als 10 km entfernt ist der Siedlungsschwerpunkt Krien.

Der 0,6 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 3.142 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 429 Kfz leicht unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (2).

B110: Streckenabschnitt Abzweig L31 Krien – Abzweig Stolpe (Ifd. Nr. 47):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Anklam – Grundzentrum Jarmen.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Mittelzentrums Anklam.

Das Mittelzentrum Anklam und das Grundzentrum Jarmen sind jeweils zum Teil weniger als 10 km entfernt. Ebenfalls teilweise weniger als 10 km entfernt ist der Siedlungsschwerpunkt Krien.

Der 9,7 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt teilweise im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern (Gemeinde Stolpe) und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 3.142 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 429 Kfz leicht unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (2).

B110: Streckenabschnitt Abzweig Stolpe – Görke (Ifd. Nr. 48):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Anklam – Grundzentrum Jarmen.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Mittelzentrums Anklam.

Das Mittelzentrum Anklam ist weniger als 10 km entfernt, im Bereich Görke sogar weniger als 4 km.

Der 5,6 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt teilweise im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern (Gemeinde Stolpe) und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 3.142 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 429 Kfz leicht unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (2).

B110: Streckenabschnitt Görke – Ortsumgehung Anklam (Ifd. Nr. 49):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Anklam – Grundzentrum Jarmen.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Mittelzentrums Anklam.

Das Mittelzentrum Anklam ist weniger als 4 km entfernt.

Der 1,1 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern (Stadt Anklam) und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 3.142 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 429 Kfz leicht unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (2).

B110: Streckenabschnitt Relzow – vorhandener Radweg von Murchin (Ifd. Nr. 50):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Anklam – Grundzentrum Heringsdorf.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Mittelzentrums Anklam.

Das Mittelzentrum Anklam ist weniger als 10 km entfernt, teilweise sogar weniger als 4 km.

Der 2,5 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist mit Ausnahme der Ortslage Relzow Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 5.221 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 306 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (23).

B110: Streckenabschnitt Murchin – Libnow (Ifd. Nr. 51):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Anklam – Grundzentrum Heringsdorf.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Mittelzentrums Anklam.

Das Mittelzentrum Anklam ist teilweise weniger als 10 km entfernt.

Der 1,8 km lange Streckenabschnitt erfüllt innerhalb des Verflechtungsbereiches keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 5.221 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 306 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (23).

B110: Streckenabschnitt Usedom Abzweig K44 – Abzweig touristischer Radweg Richtung Suckow (Ifd. Nr. 52):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Anklam – Grundzentrum Heringsdorf.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Mittelzentrums Anklam.

Sowohl das Mittelzentrum Anklam als auch das Grundzentrum Heringsdorf sind mehr als 10 km entfernt. Der Siedlungsschwerpunkt Stadt Usedom ist weniger als 4 km entfernt.

Der 1,4 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Schulweg, Einkaufsweg, Verkehr zu medizinischen Einrichtungen (alle Stadt Usedom, Siedlungsschwerpunkt).

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern. und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Über diesen Teil der B110 wird der Usedom Rundweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 7.007 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 318 Kfz unterdurchschnittlich. Für den Abschnitt ist keine Nutzung durch Radfahrer nachgewiesen.

B110: Streckenabschnitt touristischer Radweg Richtung Suckow – Abzweig K34 Suckow (Ifd. Nr. 53):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Anklam – Grundzentrum Heringsdorf.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Mittelzentrums Anklam.

Sowohl das Mittelzentrum Anklam als auch das Grundzentrum Heringsdorf sind mehr als 10 km entfernt. Der Siedlungsschwerpunkt Stadt Usedom ist weniger als 4 km entfernt.

Der 1,3 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Schulweg, Einkaufsweg, Verkehr zu medizinischen Einrichtungen (alle Stadt Usedom, Siedlungsschwerpunkt).

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern. und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 7.007 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 318 Kfz unterdurchschnittlich. Für den Abschnitt ist keine Nutzung durch Radfahrer nachgewiesen.

B110: Streckenabschnitt Abzweig K34 Suckow – Abzweig B111 Mellenthin (Ifd. Nr. 54):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Anklam – Grundzentrum Heringsdorf.

Der Streckenabschnitt gehört jeweils etwa zur Hälfte zum Nahbereich des Mittelzentrums Anklam (Stadt Usedom) und zum Nahbereich des Grundzentrums Heringsdorf (Gemeinde Mellenthin).

Sowohl das Mittelzentrum Anklam als auch das Grundzentrum Heringsdorf sind mehr als 10 km entfernt. Der Siedlungsschwerpunkt Stadt Usedom ist weniger als 10 km, teilweise weniger als 4 km entfernt.

Der 3,9 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Schulweg, Einkaufsweg, Verkehr zu medizinischen Einrichtungen (alle Stadt Usedom, Siedlungsschwerpunkt).

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern. und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 7.007 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 318 Kfz unterdurchschnittlich. Für den Abschnitt ist keine Nutzung durch Radfahrer nachgewiesen.

B197: Streckenabschnitt Wusseken Kiessee – Sarnow (Ifd. Nr. 70):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Anklam – Grundzentrum Friedland (Landkreis Mecklenburgische Seenplatte).

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Mittelzentrums Anklam.

Das Mittelzentrum Anklam ist nur teilweise weniger als 10 km entfernt, das Grundzentrum Friedland mehr. Auch der Siedlungsschwerpunkt Spantekow ist nur z.T. weniger als 10 km entfernt.

Der 3 km lange Streckenabschnitt erfüllt wegen der Ferne zu den Zentralen Orten innerhalb des Verflechtungsbereiches keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.561 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 308 Kfz unterdurchschnittlich. Für den Abschnitt ist keine Nutzung durch Radfahrer nachgewiesen.

B197: Streckenabschnitt Sarnow – Boldekow (Ifd. Nr. 71):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Anklam – Grundzentrum Friedland (Landkreis Mecklenburgische Seenplatte).

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Mittelzentrums Anklam.

Sowohl das Mittelzentrum Anklam als auch das Grundzentrum Friedland sind mehr als 10 km entfernt. Auch der Siedlungsschwerpunkt Spantekow ist nur z.T. weniger als 10 km entfernt.

Der 3,6 km lange Streckenabschnitt erfüllt innerhalb des Verflechtungsbereiches zum Mittelzentrum Anklam keine raumordnerischen Verbindungsfunktionen. Zum Siedlungsschwerpunkt Spantekow gibt es die raumordnerischen Verbindungsfunktionen Einkaufsweg und Weg zum Arzt, zum Siedlungsschwerpunkt Friedland die Funktion Weg zum Bahnhof.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.561 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 308 Kfz unterdurchschnittlich. Für den Abschnitt ist keine Nutzung durch Radfahrer nachgewiesen.

B197: Streckenabschnitt Boldekow – Grenze Planungsregion (Ifd. Nr. 72):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Anklam – Grundzentrum Friedland.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Mittelzentrums Anklam.

Das Mittelzentrum Anklam ist mehr als 10 km, das Grundzentrum Friedland (Planungsregion Mecklenburgische Seenplatte) teilweise weniger als 4 km entfernt. Der Siedlungsschwerpunkt Spanetkow ist z.T. weniger als 10 km entfernt.

Der 3,4 km lange Streckenabschnitt erfüllt zwei wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen zum Siedlungsschwerpunkt Spantekow: Einkaufsweg und Weg zum Arzt. Zum Siedlungsschwerpunkt Friedland besteht die Verbindungsfunktion Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.561 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 308 Kfz unterdurchschnittlich. Für den Abschnitt ist keine Nutzung durch Radfahrer nachgewiesen.

B199: Streckenabschnitt Görke Abzweig B110 – Abzweig K61 Medow (Ifd. Nr. 73):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Mittelzentrums Anklam.

Das Mittelzentrum Anklam ist weniger als 10 km entfernt, teilweise weniger als 4 km. Teilweise weniger entfernt ist der Siedlungsschwerpunkt Krien.

Der 3,9 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere raumordnerische Verbindungsfunktionen für das Mittelzentrum Anklam und seinen Verflechtungsbereich: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt und Weg zum Bahnhof. Für den Siedlungsschwerpunkt Krien bestehen die Verbindungsfunktionen Schulweg und Weg zum Arzt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.382 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 213 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von durchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (18).

B199: Streckenabschnitt Abzweig K61 Medow – Kreuzung L31 Krien-Spantekow (Ifd. Nr. 74):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Mittelzentrums Anklam.

Das Mittelzentrum Anklam ist mehr als 10 km entfernt. Weniger als 10 km, teilweise weniger als 4 km entfernt liegt der Siedlungsschwerpunkt Krien.

Der 7 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für das Mittelzentrum Anklam und seinen Verflechtungsbereich. Für den Siedlungsschwerpunkt Krien bestehen die beiden Verbindungsfunktionen Schulweg und Weg zum Arzt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.382 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 213 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von durchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (18).

B199: Streckenabschnitt Kreuzung L31 Krien-Spantekow – Abzweig K60 Neuendorf B (Ifd. Nr. 75):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Mittelzentrums Anklam.

Das Mittelzentrum Anklam ist mehr als 10 km entfernt. Weniger als 10 km, teilweise weniger als 4 km entfernt liegt der Siedlungsschwerpunkt Krien.

Der 8,2 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für das Mittelzentrum Anklam und seinen Verflechtungsbereich. Für den Siedlungsschwerpunkt Krien bestehen die beiden Verbindungsfunktionen Schulweg und Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt teilweise im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern (ehem. Gemeinde Neuendorf B) und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.382 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 213 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von durchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (18).

B199: Streckenabschnitt Abzweig K60 Neuendorf B – Grenze Planungsregion (Ifd. Nr. 76):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Mittelzentrums Anklam.

Das Mittelzentrum Anklam ist mehr als 10 km entfernt. Weniger als 10 km entfernt liegt der Siedlungsschwerpunkt Krien.

Der 1,3 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für das Mittelzentrum Anklam und seinen Verflechtungsbereich. Für den Siedlungsschwerpunkt Krien bestehen die beiden Verbindungsfunktionen Schulweg und Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Zwischen dem Ortsteil Neuendorf B und der Grenze der Planungsregion verläuft der Radrundweg „Eiszeitroute“ des Landes Mecklenburg Vorpommern auf der Straße.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.382 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 213 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von durchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (18).

L26: Streckenabschnitt Abzweig Seckeritz – Rubkow Abzweig K19 (Ifd. Nr. 266):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Wolgast – Mittelzentrum Anklam.

Der Streckenabschnitt liegt etwa zu gleichen Teilen im Nahbereich des Mittelzentrums Wolgast und im Nahbereich des Mittelzentrums Anklam.

Das Mittelzentrum Wolgast ist teilweise weniger als 10 km entfernt, das Mittelzentrum Anklam durchgängig mehr als 10 km.

Der 6,9 km lange Streckenabschnitt hat für das Mittelzentrum Wolgast und seinen Verflechtungsbereich mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt und Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist ein Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.404 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 64 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (8).

L26: Streckenabschnitt Rubkow Abzweig K19 – Abzweig K17 Daugzin (Ifd. Nr. 267):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Wolgast – Mittelzentrum Anklam.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Mittelzentrums Anklam.

Das Mittelzentrum Anklam ist weniger als 10 km entfernt.

Der 3,3 km lange Streckenabschnitt hat für das Mittelzentrum und seinen Verflechtungsbereich alle wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt und Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion.

Über diesen Abschnitt der L26 wird der Peenetal Rundweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.404 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 64 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (8).

L26: Streckenabschnitt Abzweig K17 Daugzin – Ziethen Abzweig B109 (Ifd. Nr. 268):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Wolgast – Mittelzentrum Anklam.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Mittelzentrums Anklam.

Das Mittelzentrum Anklam ist weniger als 10 km entfernt, teilweise weniger als 4 km.

Der 3,4 km lange Streckenabschnitt hat alle wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt und Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion.

Über diesen Abschnitt der L26 wird der Peenetal Rundweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.404 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 64 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (8).

L263: Streckenabschnitt Ziethen Abzweig B109 – Groß Polzin (Ifd. Nr. 269):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Anklam – Grundzentrum Gützkow.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Mittelzentrums Anklam.

Das Mittelzentrum Anklam ist weniger als 10 km entfernt, teilweise sogar weniger als 4 km.

Der 5,1 km lange Streckenabschnitt erfüllt alle wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt und Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.380 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 67 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (5).

L263: Streckenabschnitt Groß Polzin – Ortseingang Quilow Abzweig Schlatkow (Ifd. Nr. 270):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Anklam – Grundzentrum Gützkow.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Mittelzentrums Anklam.

Das Mittelzentrum Anklam ist z.T. weniger als 10 km entfernt.

Der 2 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.380 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 67 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (5).

L263: Streckenabschnitt Ortsdurchfahrt Quilow (Ifd. Nr. 271):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Anklam – Grundzentrum Gützkow.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Mittelzentrums Anklam.

Das Mittelzentrum Anklam liegt mehr als 10 km entfernt.

Der 0,4 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Über diesen Abschnitt der L263 wird der Peenetal Rundweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.380 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 67 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (5).

L263: Streckenabschnitt Ortsausgang Quilow Abzweig touristischer Radweg nach Stolpe – Lüssow (Ifd. Nr. 272):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Anklam – Grundzentrum Gützkow.

Der Streckenabschnitt liegt zum größten Teil im Nahbereich des Mittelzentrums Anklam und zu einem kleinen Teil im Nahbereich des Grundzentrums Gützkow.

Das Grundzentrum Gützkow ist teilweise weniger als 10 km entfernt, das Mittelzentrum Anklam mehr als 10 km.

Der 5,2 km lange Streckenabschnitt hat für die beiden Zentralen Orte und ihre jeweiligen Verflechtungsbereiche keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Über diesen Abschnitt der L263 wird der Peenetal Rundweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.380 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 67 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (5).

L31: Streckenabschnitt Abzweig B110 bei Neetzow – Steinmocker (Ifd. Nr. 289):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Mittelzentrums Anklam.

Das Mittelzentrum Anklam ist mehr als 10 km entfernt. Der Siedlungsschwerpunkt Krien ist weniger als 10 km entfernt.

Der 3,2 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für das Mittelzentrum Anklam und seinen Verflechtungsbereich. Für den Siedlungsschwerpunkt Krien bestehen die beiden Verbindungsfunktionen Schulweg und Weg zum Arzt.

Zu den Verkehrsstärken liegen keine Angaben vor.

L31: Streckenabschnitt Steinmocker – Krien (Ifd. Nr. 290):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Mittelzentrums Anklam.

Das Mittelzentrum Anklam ist mehr als 10 km entfernt. Der Siedlungsschwerpunkt Krien ist weniger als 4 km entfernt.

Der 2,7 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für das Mittelzentrum Anklam und seinen Verflechtungsbereich. Für den Siedlungsschwerpunkt Krien bestehen die beiden Verbindungsfunktionen Schulweg und Weg zum Arzt.

Zu den Verkehrsstärken liegen keine Angaben vor.

L31: Streckenabschnitt Krien – Kreuzung B199 Albinshof (Ifd. Nr. 291):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Mittelzentrums Anklam.

Das Mittelzentrum Anklam ist mehr als 10 km entfernt. Weniger als 10 km entfernt sind die beiden Siedlungsschwerpunkte Krien und Spantekow, Krien liegt sogar weniger als 4 km entfernt.

Der 2,7 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich. Für die beiden Siedlungsschwerpunkte bestehen die Verbindungsfunktionen Schulweg und Weg zum Arzt. Einkaufsweg, für Spantekow zusätzlich Einkaufsweg.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Über diesen Abschnitt der L31 wird der Peenetal Rundweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt.

Zu den Verkehrsstärken liegen keine Angaben vor.

L31: Streckenabschnitt Kreuzung B199 Albinshof – Spantekow (Ifd. Nr. 292):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Mittelzentrums Anklam.

Das Mittelzentrum Anklam ist mehr als 10 km entfernt. Weniger als 10 km entfernt sind die beiden Siedlungsschwerpunkte Krien und Spantekow, Spantekow liegt teilweise sogar weniger als 4 km entfernt.

Das Mittelzentrum Anklam ist mehr als 10 km entfernt. Weniger als 10 km entfernt sind die beiden Siedlungsschwerpunkte Krien und Spantekow, Krien liegt sogar weniger als 4 km entfernt.

Der 7,6 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich. Für die beiden Siedlungsschwerpunkte bestehen die Verbindungsfunktionen Schulweg, Einkaufsweg und Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Über diesen Abschnitt der L31 wird der Peenetal Rundweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt.

Zu den Verkehrsstärken liegen keine Angaben vor.

L31: Streckenabschnitt Spantekow – vorhandener Radweg von Drewelow (Ifd. Nr. 293):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Mittelzentrums Anklam.

Das Mittelzentrum Anklam ist mehr als 10 km entfernt. Weniger als 10 km entfernt, teilweise sogar weniger als 4 km entfernt ist der Siedlungsschwerpunkt Spantekow.

Der 3,2 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich. Für den Siedlungsschwer-

punkt Spantekow bestehen die Verbindungsfunktionen Schulweg, Einkaufsweg und Weg zum Arzt.

Zu den Verkehrsstärken liegen keine Angaben vor.

L31: Streckenabschnitt vorhandener Radweg von Drewelow – Kreuzung B197 Sarnow (Ifd. Nr. 294):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Mittelzentrums Anklam.

Das Mittelzentrum Anklam ist mehr als 10 km entfernt. Der Siedlungsschwerpunkt Spantekow ist teilweise weniger als 10 km entfernt.

Der 3,2 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich. Für den Siedlungsschwerpunkt Spantekow bestehen die Verbindungsfunktionen Schulweg, Einkaufsweg und Weg zum Arzt.

Zu den Verkehrsstärken liegen keine Angaben vor.

L31: Streckenabschnitt Kreuzung B197 Sarnow – vorhandener Radweg Löwitz (Ifd. Nr. 295):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt zu etwa einem Drittel im Nahbereich des Mittelzentrums Anklam und zu etwa zwei Dritteln im Nahbereich des Grundzentrums Ducherow.

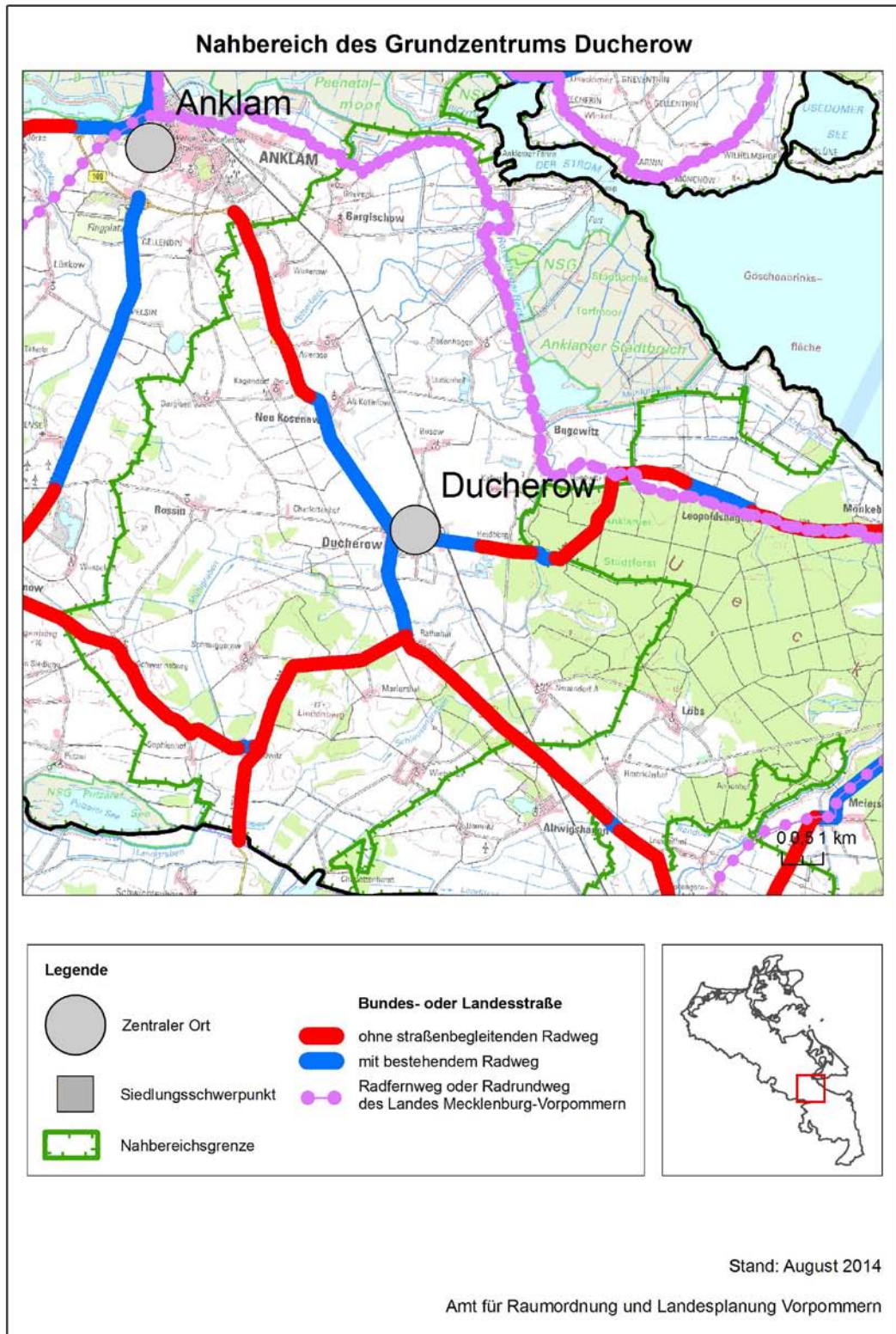
Beide Zentralen Orte sind mehr als 10 km entfernt.

Der 7,9 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für die beiden Zentralen Orte und ihre jeweiligen Verflechtungsbereiche.

Der Streckenabschnitt liegt teilweise im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern (ehem. Gemeinde Löwitz).

Die Verkehrsstärke erreicht mit 830 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerlastverkehr ist mit 58 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (5).

4.18 Nahbereich des Grundzentrums Ducherow



KARTE 22:

Zum Nahbereich des Grundzentrums Ducherow gehören außer der Gemeinde Ducherow noch vier weitere Gemeinden. Der Nahbereich erstreckt sich über eine Fläche von 193 km². Hier leben insgesamt 3.991 Einwohner (Stand: 30.06.2013), davon allein 2.669 in der Gemeinde Ducherow. Die Bevölkerungsdichte ist die niedrigste unter den Nahbereichen und liegt mit 20,7 Einwohnern/km² deutlich unter dem Durchschnitt der Planungsregion Vorpommern (64,7 Einwohner/km²).

Im Grundzentrum Ducherow gibt es etwa 500 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, davon pendelt etwa jeder Zweite ein. Aus dem Nahbereich kommen insgesamt nur wenige Einpendler, z.B. aus Bugewitz und Rossin (jeweils zwischen 10 und 20) [alle Angaben für 2010].

Im Grundzentrum Ducherow gibt es eine allgemeinbildende Schule in öffentlicher Trägerschaft, an der 212 Schüler lernen (Schuljahr 2013/14).

Es gibt keine weitere allgemeinbildende Schule im Nahbereich von Ducherow.

Die Struktur der Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen in Ducherow entspricht der eines Grundzentrums. Es gibt vor allem Einzelhandelseinrichtungen für Waren des allgemeinen täglichen Bedarfs, weniger des gehobenen und des speziellen Bedarfs. Die Gemeinde Ducherow ist Standort von mindestens einer größeren Einzelhandelseinrichtung mit Nahversorgungsfunktion. Im Nahbereich Ducherow gibt es keine weitere größere Einzelhandelseinrichtung zur Sicherung des Grundbedarfs (insb. Lebensmittel).

Im Grundzentrum Ducherow sind vier niedergelassene Ärzte registriert, die als Hausärzte arbeiten und dadurch die medizinische Grundversorgung sichern.

Im Nahbereich von Ducherow gibt es keine weiteren niedergelassenen Ärzte [alle Angaben für Februar 2014].

Im Grundzentrum Ducherow gibt es zwei Zahnarztpraxen, weitere im Nahbereich gibt es nicht [alle Angaben für Februar 2014].

Der Nahbereich von Ducherow gehört teilweise zum Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Ducherow wird durch Züge des Regionalverkehrs bedient.

Analyse der einzelnen Streckenabschnitte im Nahbereich:

B109: Streckenabschnitt Ortsausgang Anklam – Neu Kosenow (Ifd. Nr. 17):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Anklam – Grundzentrum Ducherow.

Der Streckenabschnitt gehört etwa zu gleichen Teilen zu beiden Nahbereichen.

Sowohl das Mittelzentrum Anklam als auch das Grundzentrum Ducherow sind weniger als 10 km entfernt, Anklam sogar weniger als 4 km.

Der 4,9 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt teilweise im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern (Stadt Anklam) und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 7.391 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 742 Kfz deutlich überdurchschnittlich. Für den Abschnitt ist keine Nutzung durch Radfahrer nachgewiesen.

B109: Streckenabschnitt Rathebur Abzweig L31 – Borckenfriede (Ifd. Nr. 18):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Ferdinandshof – Grundzentrum Ducherow.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Ducherow.

Das Grundzentrum Ducherow ist weniger als 4 km entfernt.

Der 4,4 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismuserwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 5.109 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 579 Kfz überdurchschnittlich. Für den Abschnitt ist keine Nutzung durch Radfahrer nachgewiesen.

L31: Streckenabschnitt Kreuzung B197 Sarnow – vorhandener Radweg Löwitz (Ifd. Nr. 295):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt zu etwa zwei Dritteln im Nahbereich des Grundzentrums Ducherow und zu etwa einem Drittel im Nahbereich des Mittelzentrums Anklam.

Beide Zentralen Orte sind mehr als 10 km entfernt.

Der 7,9 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für die beiden Zentralen Orte und ihre jeweiligen Verflechtungsbereiche.

Der Streckenabschnitt liegt teilweise im Tourismuserwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern (ehem. Gemeinde Löwitz).

Die Verkehrsstärke erreicht mit 830 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerlastverkehr ist mit 58 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (5).

L31: Streckenabschnitt Abzweig L311 Löwitz – Abzweig B109 Rathebur (Ifd. Nr. 296):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Ducherow.

Das Grundzentrum Ducherow ist weniger als 10 km entfernt, teilweise weniger als 4 km.

Der 5,1 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich.

Der Streckenabschnitt liegt teilweise im Tourismuserwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern (ehemalige Gemeinde Löwitz).

Die Verkehrsstärke hat mit 830 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerlastverkehr ist mit 58 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (5).

L31: Streckenabschnitt vorhandener Radweg von Ducherow, Heidberg – Mühlgraben Heidmühl (Ifd. Nr. 298):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Ducherow – Mittelzentrum Ueckermünde.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Ducherow.

Das Grundzentrum Ducherow ist überwiegend weniger als 4 km entfernt.

Der 1,2 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke hat mit 1.689 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 64 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (28).

L311: Streckenabschnitt Abzweig L31 Löwitz – Grenze Planungsregion (Ifd. Nr. 297)

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Ducherow.

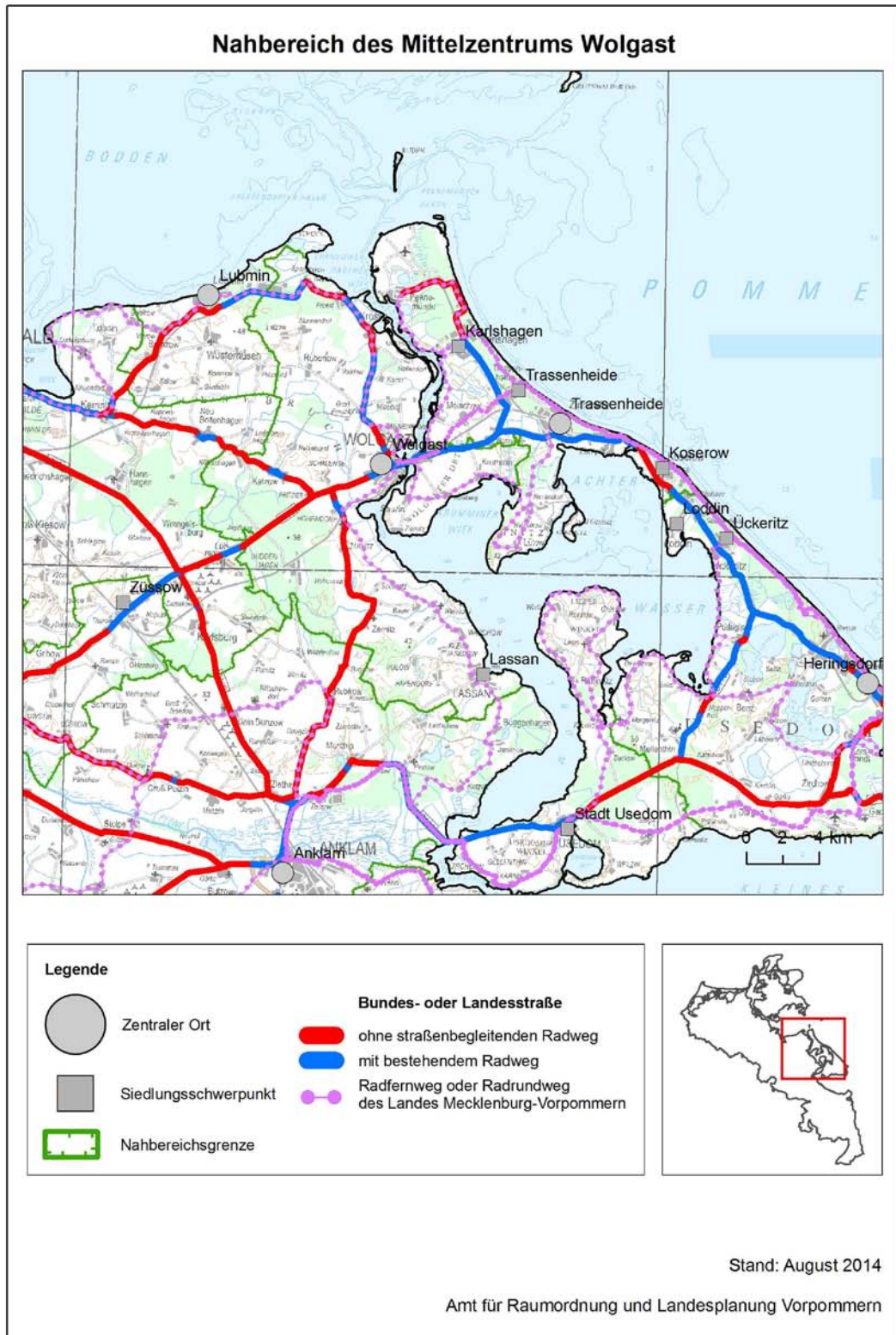
Das Grundzentrum Ducherow ist mehr als 10 km entfernt.

Der 2,4 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Zu den Verkehrsstärken liegen keine Angaben vor.

4.19 Nahbereich des Mittelzentrums Wolgast



KARTE 23:

Zum Nahbereich des Mittelzentrums Wolgast gehören außer der Stadt Wolgast noch 7 weitere Gemeinden. Der Gemeindehauptort von Lissan ist als Siedlungsschwerpunkt festgelegt. Der Nahbereich erstreckt sich über eine Fläche von 221 km². Hier leben insgesamt 18.635 Einwohner (Stand: 30.06.2013), davon allein 12.493 in der Stadt Wolgast. Die Bevölkerungsdichte liegt mit 84,2 Einwohnern/km² deutlich über dem Durchschnitt der Planungsregion Vorpommern (64,7 Einwohner/km²).

Im Mittelzentrum Wolgast gibt es etwa 4.300 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, davon pendeln etwa 2/3 ein. Aus dem Nahbereich kommen insgesamt nur etwa 800 Einpendler, davon mehr als 100 aus Hohendorf, Kröslin und Lissan, zwischen 50 und 100 aus Buddenhagen, Katzow, Rubenow, Sauzin und Zemitz, und weniger als 50 aus Krummin [alle Angaben für 2010].

Im Mittelzentrum Wolgast gibt es 5 allgemeinbildende Schulen in öffentlicher Trägerschaft, an denen insgesamt 1.434 Schüler lernen (Schuljahr 2013/14).

Im Nahbereich von Wolgast gibt es zwei weitere allgemeinbildende Schulen in Kröslin (59 Schüler, öffentliche Trägerschaft) und Lissan (48 Schüler, öffentliche Trägerschaft; Schuljahr 2013/14).

In Wolgast gibt es eine Berufliche Schule in öffentlicher Trägerschaft mit insgesamt 848 Schülern (Schuljahr 2013/14).

Das Kreiskrankenhaus Wolgast hat in der Region die Funktion eines Akutkrankenhauses. Hier stehen 204 Betten für die stationäre medizinische Versorgung bereit (2012).

Die Struktur der Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen in Wolgast entspricht der eines Mittelzentrums. Es gibt vor allem Einzelhandelseinrichtungen für Waren des allgemeinen täglichen und des gehobenen, weniger des speziellen Bedarfs. Die Stadt Wolgast ist Standort von mindestens 6 überwiegend großflächigen Einzelhandelseinrichtungen mit Nahversorgungsfunktion. Im Nahbereich Wolgast gibt es weitere größere Einzelhandelseinrichtungen zur Sicherung des Grundbedarfs (insb. Lebensmittel) in Freest (Gemeinde Kröslin, 1) und Lissan (2).

Im Mittelzentrum Wolgast sind 33 niedergelassene Ärzte registriert, davon arbeiten 10 als Hausärzte und sichern dadurch die medizinische Grundversorgung.

Im Nahbereich von Wolgast sind fünf weitere niedergelassene Ärzte registriert. Sie arbeiten in Lissan (2), Buddenhagen (2) und in Kröslin. Alle sind als Hausarzt tätig [alle Angaben für Februar 2014].

Im Mittelzentrum Wolgast gibt es 10 Zahnarztpraxen, eine weitere im Nahbereich befindet sich in Lissan [alle Angaben für Februar 2014].

Der Nahbereich von Wolgast gehört fast vollständig zum Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern. In der Stadt Wolgast wurden im Jahr 2013 insgesamt 23.163 Übernachtungen statistisch erfasst.

In Wolgast Hauptbahnhof halten Züge des Fern- und des Regionalverkehrs. Innerhalb des Nahbereichs werden durch Regionalbahnen außerdem die folgenden Haltestellen bedient: Buddenhagen, Hohendorf, Wolgast Hafen und Wolgast Fähre (alle Gemeinde Wolgast).

Analyse der einzelnen Streckenabschnitte im Nahbereich:

B111: Streckenabschnitt Ortsausgang Wolgast – Abzweig L26 Hohendorf (Ifd. Nr. 62):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Wolgast – Zentrale Orte Anklam, Greifswald und Züssow.

Der Streckenabschnitt liegt noch innerhalb der Stadt Wolgast.

Der 2 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 14.168 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Es handelt sich um den zweithöchsten gemessenen Wert in der Planungsregion. Auch der Schwerverkehr ist mit 640 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (38).

B111: Streckenabschnitt Abzweig L26 Hohendorf – Abzweig L26 Katzow (Ifd. Nr. 63):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Wolgast – Zentrale Orte Anklam, Greifswald und Züssow.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Mittelzentrums Wolgast.

Das Mittelzentrum Wolgast ist weniger als 4 km entfernt.

Der 1,1 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 9.651 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 665 Kfz deutlich überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (7).

B111: Streckenabschnitt Abzweig L26 Katzow – Gemeindegrenze Lühmansdorf (Ifd. Nr. 64):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Wolgast – Zentrale Orte Anklam, Greifswald und Züssow.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Mittelzentrums Wolgast.

Das Mittelzentrum Wolgast ist weniger als 10 km entfernt, teilweise weniger als 4 km.

Der 4,7 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 9.651 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 665 Kfz deutlich überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (7).

L26: Streckenabschnitt Abzweig Lodmannshagen, Ortsausgang Neu Boltenhagen – vorhandener Radweg Katzow (Ifd. Nr. 261):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Wolgast – Oberzentrum Greifswald.

Der Streckenabschnitt liegt zum größeren Teil zum Nahbereich des Mittelzentrums Wolgast und zum kleineren Teil im Nahbereich des Oberzentrums Greifswald.

Das Mittelzentrum Wolgast ist weniger als 10 km, aber weiter als 4 km entfernt, das Oberzentrum Greifswald mehr als 10 km entfernt.

Der 3,3 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen für das Mittelzentrum Wolgast und seinen Verflechtungsbereich: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt und Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.059 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 73 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Streckenabschnitt wird von durchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (38).

L26: Streckenabschnitt vorhandener Radweg Katzow – Pritzier Abzweig B111 (Ifd. Nr. 262):

Der Streckenabschnitt gehört zu der Verbindung Mittelzentrum Wolgast – Oberzentrum Greifswald.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Mittelzentrums Wolgast.

Das Mittelzentrum Wolgast ist weniger als 10 km entfernt.

Der 1,8 km lange Abschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt und Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.059 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 73 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Streckenabschnitt wird von durchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (38).

L26: Abzweig B110 bei Hohendorf – vorhandener Radweg Hohendorf (Ifd. Nr. 263):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Wolgast – Mittelzentrum Anklam.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Mittelzentrums Wolgast.

Das Mittelzentrum Wolgast ist weniger als 4 km entfernt.

Der 0,4 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.680 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion leicht unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 106 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (13).

L26: Streckenabschnitt Ortsdurchfahrt Hohendorf (Ifd. Nr. 264):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Wolgast – Mittelzentrum Anklam.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Mittelzentrums Wolgast.

Das Mittelzentrum Wolgast ist weniger als 4 km entfernt.

Der 0,2 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Über diesen Teil der L26 wird der Usedom Rundweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.680 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion leicht unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 106 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (13).

L26: Streckenabschnitt vorhandener Radweg Hohendorf – Abzweig Seckeritz (Ifd. Nr. 265):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Wolgast – Mittelzentrum Anklam.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Mittelzentrums Wolgast.

Das Mittelzentrum Wolgast ist weniger als 10 km entfernt, jedoch weiter als 4 km.

Der 4,7 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.680 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion leicht unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 106 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (13).

L26: Streckenabschnitt Abzweig Seckeritz – Rubkow Abzweig K19 (Ifd. Nr. 266):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Wolgast – Mittelzentrum Anklam.

Der Streckenabschnitt liegt etwa zu gleichen Teilen im Nahbereich des Mittelzentrums Wolgast und im Nahbereich des Mittelzentrums Anklam.

Das Mittelzentrum Wolgast ist teilweise weniger als 10 km entfernt, das Mittelzentrum Anklam durchgängig mehr als 10 km.

Der 6,9 km lange Streckenabschnitt hat für das Mittelzentrum Wolgast und seinen Verflechtungsbereich mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt und Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist ein Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.404 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 64 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (8).

L262: Streckenabschnitt Spandowerhagen – Freest (Ifd. Nr. 278):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Wolgast – Grundzentrum Lubmin.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Mittelzentrums Wolgast.

Das Mittelzentrum Wolgast ist mehr als 10 km entfernt, das Grundzentrum Lubmin weniger als 10 km.

Der 2,3 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Über die L262 wird in diesem Bereich der Ostseeküsten-Radfernweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.323 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr hingegen ist mit 446 Kfz deutlich überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (52).

L262: Streckenabschnitt Ortsdurchfahrt Kröslin (Ifd. Nr. 279):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Wolgast – Grundzentrum Lubmin.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Mittelzentrums Wolgast.

Das Mittelzentrum Wolgast und das Grundzentrum Lubmin sind weniger als 10 km entfernt.

Der 1,6 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Über die L262 wird in diesem Bereich der Ostseeküsten-Radfernweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.635 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion leicht unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr hingegen ist mit 446 Kfz deutlich überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (52).

L262: Streckenabschnitt vorhandener Radweg von Groß Ernsthof – vorhandener Radweg von Wolgast (Ifd. Nr. 280):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Wolgast – Grundzentrum Lubmin.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Mittelzentrums Wolgast.

Das Mittelzentrum Wolgast ist weniger als 4 km entfernt.

Der 1,0 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 7.136 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 228 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von deutlich überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (70).

L262: Streckenabschnitt Ortsdurchfahrt Wolgast (Ifd. Nr. 281):

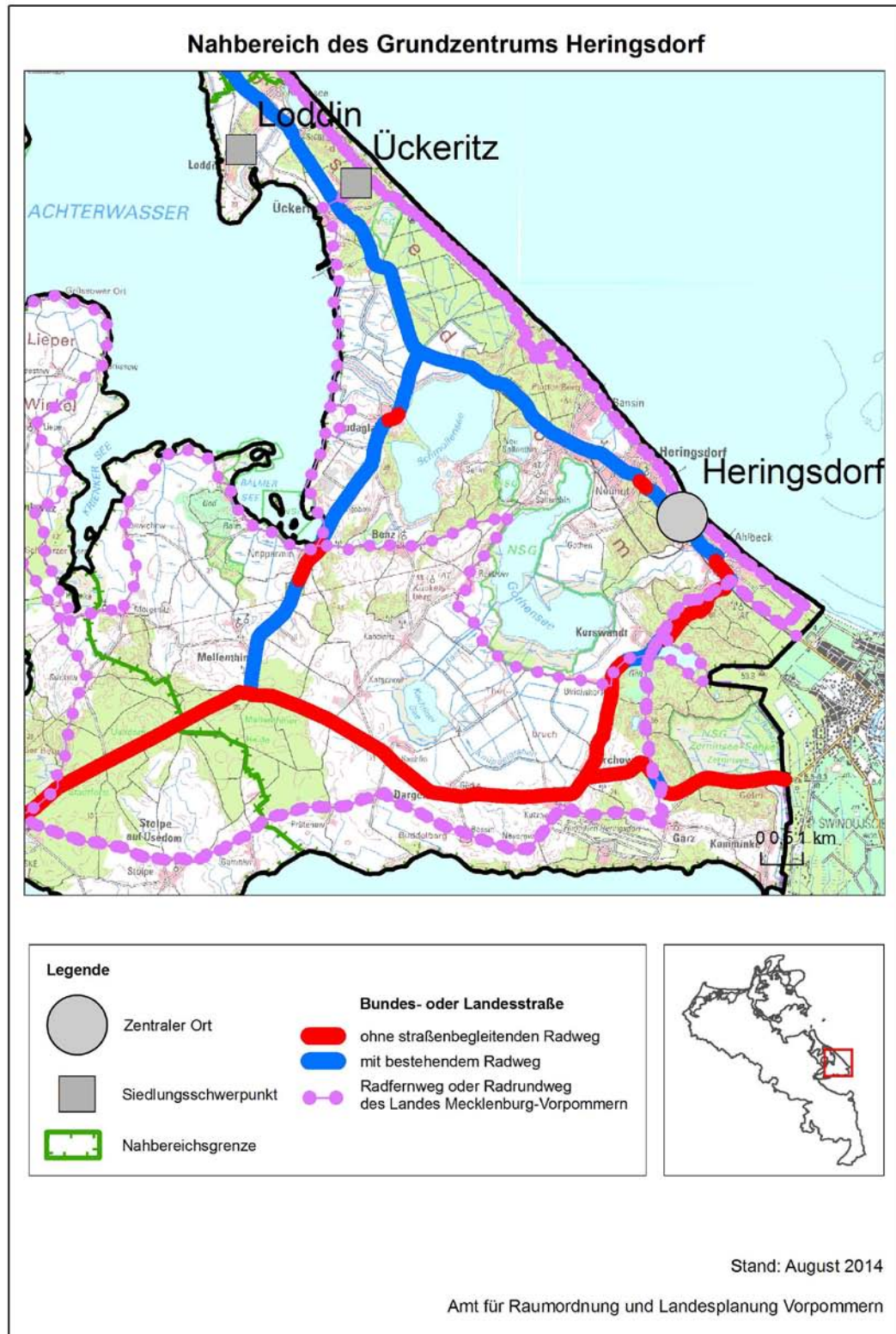
Der Streckenabschnitt liegt im Mittelzentrum Wolgast.

Der 0,4 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 7.136 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 228 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von deutlich überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (70).

4.20 Nahbereich des Grundzentrums Heringsdorf



KARTE 24:

Zum Nahbereich des Grundzentrums Heringsdorf gehören außer der Gemeinde Heringsdorf noch 10 weitere Gemeinden. Die Gemeindehauptorte von Loddin und Ückeritz sind als Siedlungsschwerpunkte festgelegt. Der Nahbereich erstreckt sich über eine Fläche von 178 km². Hier leben insgesamt 15.114 Einwohner (Stand: 30.06.2013), davon allein 8.933 im Seeheilbad Heringsdorf. Die Bevölkerungsdichte liegt mit 84,9 Einwohnern/km² über dem Durchschnitt der Planungsregion Vorpommern (64,7 Einwohner/km²).

Im Grundzentrum Heringsdorf gibt es etwa 4.700 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, davon pendelt etwa jeder Zweite ein. Aus dem Nahbereich kommen insgesamt nur etwa 850 Einpendler, davon mehr als 100 aus Benz und Korswandt, zwischen 50 und 100 aus Dargen, Loddin, Pudagla, Ückeritz und Zirchow, weniger als 50 aus Garz, Kamminke und Mellenthin [alle Angaben für 2010].

In Grundzentrum Heringsdorf gibt es im OT Ahlbeck zwei und im OT Heringsdorf eine allgemeinbildende Schule in öffentlicher Trägerschaft, an denen insgesamt 784 Schüler lernen (Schuljahr 2013/14).

Im Nahbereich von Heringsdorf befinden sich vier weitere allgemeinbildende Schulen in Benz (55 Schüler, freie Trägerschaft), Ückeritz (281 Schüler, öffentliche Trägerschaft) und Zirchow (59 Schüler, öffentliche Trägerschaft; Schuljahr 2013/14).

Die Struktur der Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen in Heringsdorf entspricht der eines Grundzentrums. Es gibt vor allem Einzelhandelseinrichtungen für Waren des allgemeinen täglichen Bedarfs, weniger des gehobenen und des speziellen Bedarfs. Die Gemeinde Heringsdorf ist Standort von mindestens 7 überwiegend großflächigen Einzelhandelseinrichtungen mit Nahversorgungsfunktion (OT Ahlbeck 3x, OT Bansin 2x, OT Heringsdorf 2x). Im Nahbereich Heringsdorf gibt es weitere größere Einzelhandelseinrichtungen zur Sicherung des Grundbedarfs (insb. Lebensmittel) in Kölpinsee (Gemeinde Loddin, 1), Ückeritz (2) und Zirchow (1).

Im Grundzentrum Heringsdorf sind 26 niedergelassene Ärzte registriert, davon arbeiten 16 als Hausärzte und sichern die medizinische Grundversorgung.

Im Nahbereich von Heringsdorf sind zwei weitere niedergelassene Ärzte registriert. Sie arbeiten in Ückeritz und in Loddin. Beide sind als Hausarzt tätig [alle Angaben für Februar 2014].

Im Grundzentrum Heringsdorf gibt es 8 Zahnarztpraxen, weitere im Nahbereich befinden sich in Neppermin (Gemeinde Benz), Kölpinsee (Gemeinde Loddin) und Ückeritz [alle Angaben für Februar 2014].

Im Grundzentrum Heringsdorf gibt es fünf Vorsorge- und Rehabilitationseinrichtungen mit insgesamt 745 Betten (4x OT Heringsdorf, 1x OT Ahlbeck), im Nahbereich drei weitere in Kölpinsee (Gemeinde Loddin) mit insgesamt 308 Betten sowie eine in Ückeritz mit 193 Betten (2012).

Der Nahbereich von Heringsdorf gehört mit den Gemeinden an der Außenküste zum Tourismusschwerpunktraum der Planungsregion, sonst zum Tourismusedentwicklungsraum. Im Jahr 2013 wurden folgende Übernachtungszahlen erreicht (amtliche Statistik): Seeheilbad Heringsdorf – 2.274.020, Seebad Loddin – 339.077, Seebad Ückeritz – 414.597.

Am Bahnhof Seebad Heringsdorf halten Züge des Fern- und des Regionalverkehrs. Innerhalb des Nahbereichs werden durch Regionalbahnen außerdem die folgenden Haltestellen bedient: Kölpinsee, Stubbenfelde (beide Gemeinde Loddin), Ückeritz, Neu Pudagla, Schmollensee, Bansin Seebad, Heringsdorf Neuhof, Ahlbeck Ostseetherme, Seebad Ahlbeck und Ahlbeck Grenze (alle Gemeinde Heringsdorf).

Analyse der einzelnen Streckenabschnitte im Nahbereich:

B110: Streckenabschnitt Abzweig K34 Suckow – Abzweig B111 Mellenthin (Ifd. Nr. 54):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Anklam – Grundzentrum Heringsdorf.

Der Streckenabschnitt gehört jeweils etwa zur Hälfte zum Nahbereich des Mittelzentrums Anklam (Stadt Usedom) und zum Nahbereich des Grundzentrums Heringsdorf (Gemeinde Mellenthin).

Sowohl das Mittelzentrum Anklam als auch das Grundzentrum Heringsdorf sind mehr als 10 km entfernt. Der Siedlungsschwerpunkt Stadt Usedom ist weniger als 10 km, teilweise weniger als 4 km entfernt.

Der 3,9 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Schulweg, Einkaufsweg, Verkehr zu medizinischen Einrichtungen (alle Stadt Usedom, Siedlungsschwerpunkt).

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 7.007 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 318 Kfz unterdurchschnittlich. Für den Abschnitt ist keine Nutzung durch Radfahrer nachgewiesen.

B110: Streckenabschnitt B111 Mellenthin – Abzweig Dargen (Ifd. Nr. 55):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Anklam – Grundzentrum Heringsdorf.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Heringsdorf.

Das Grundzentrum Heringsdorf ist mehr als 10 km entfernt. Der Siedlungsschwerpunkt Stadt Usedom ist teilweise weniger als 10 km entfernt.

Der 3,4 km lange Streckenabschnitt erfüllt deshalb innerhalb des Verflechtungsbereiches keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 3.984 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 172 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (13).

B110: Streckenabschnitt Abzweig Dargen – Zirchow (Ifd. Nr. 56):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Anklam – Grundzentrum Heringsdorf.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Heringsdorf.

Das Grundzentrum Heringsdorf ist teilweise weniger als 10 km entfernt, jedoch mehr als 4 km.

Der 5,3 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 3.984 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 172 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (13).

B110: Streckenabschnitt Zirchow – Garz (Ifd. Nr. 57):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Anklam – Grundzentrum Heringsdorf.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Heringsdorf.

Das Grundzentrum Heringsdorf ist weniger als 10 km entfernt.

Der 1,8 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere raumordnerische Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich: Schulweg, Einkaufsweg und Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.804 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 45 Kfz weit deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (29).

B110: Streckenabschnitt Garz – Grenze Planungsregion (Ifd. Nr. 58):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Anklam – Grundzentrum Heringsdorf.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Heringsdorf.

Das Grundzentrum Heringsdorf ist weniger als 10 km entfernt.

Der 3 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere raumordnerische Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich: Schulweg, Einkaufsweg und Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.804 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 45 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (29).

B111: Streckenabschnitt Gemeindegrenze Mellenthin – Neppermin (Ifd. Nr. 59):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Anklam – Grundzentrum Heringsdorf.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Heringsdorf.

Das Grundzentrum Heringsdorf ist mehr als 10 km entfernt. Weniger als 10 km entfernt ist der Siedlungsschwerpunkt Stadt Usedom.

Der 1 km lange Streckenabschnitt erfüllt wegen der Entfernung zum Zentralen Ort innerhalb des Verflechtungsbereiches keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 4.726 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 188 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von deutlich überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (43).

B111: Streckenabschnitt Ortsdurchfahrt Pudagla (Ifd. Nr. 60):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Anklam – Grundzentrum Heringsdorf.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Heringsdorf.

Das Grundzentrum Heringsdorf ist mehr als 10 km entfernt.

Der 0,2 km lange Streckenabschnitt erfüllt wegen der Entfernung zum Zentralen Ort innerhalb des Verflechtungsbereiches keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 4.726 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 188 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von deutlich überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (43).

L266: Streckenabschnitt B110 Zirchow – Ulrichshorst Abzweig K41 (Ifd. Nr. 283):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Anklam – Grundzentrum Heringsdorf.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Heringsdorf.

Das Grundzentrum Heringsdorf ist weniger als 10 km entfernt, teilweise weniger als 4 km.

Der 2,2 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 4.552 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr hingegen ist mit 148 Kfz leicht unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (40).

L266: Streckenabschnitt Ulrichshorst Abzweig K41 – vorhandener Radweg von Korswandt (Ifd. Nr. 284):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Anklam – Grundzentrum Heringsdorf.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Heringsdorf.

Das Grundzentrum Heringsdorf ist weniger als 10 km entfernt, teilweise weniger als 4 km.

Der 0,6 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Über diesen Teil der L266 wird der Usedom Rundweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 4.552 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr hingegen ist mit 148 Kfz leicht unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (40).

L266: Streckenabschnitt vorhandener Radweg von Korswandt – Abzweig touristischer Radweg von Korswandt (Ifd. Nr. 285):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Anklam – Grundzentrum Heringsdorf.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Heringsdorf.

Das Grundzentrum Heringsdorf ist weniger als 4 km entfernt.

Der 1,5 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern, teilweise im Tourismusschwerpunktraum (Gemeinde Heringsdorf, OT Ahlbeck).

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Abseits der Landesstraße verläuft ein touristischer Radweg, über den der Mecklenburgische Seen-Radweg, der Oder-Neiße-Radweg, der Radfernweg Berlin-Usedom, der Stettiner Haff Rundweg und der Usedom Rundweg geführt werden.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 4.552 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr hingegen ist mit 148 Kfz leicht unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (40).

L266: Streckenabschnitt vorhandener Radweg von Korswandt – vorhandener Radweg Bahnübergang Ahlbeck (Ifd. Nr. 286):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Anklam – Grundzentrum Heringsdorf.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Heringsdorf.

Das Grundzentrum Heringsdorf ist weniger als 4 km entfernt.

Der 0,5 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern, teilweise im Tourismusschwerpunktraum (Gemeinde Heringsdorf, OT Ahlbeck).

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Über die L266 werden in diesem Bereich der Mecklenburgische Seen-Radweg, der Oder-Neiße-Radweg, der Radfernweg Berlin-Usedom, der Stettiner-Haff-Rundweg und der Usedom Rundweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 4.552 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr hingegen ist mit 148 Kfz leicht unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (40).

L266: Streckenabschnitt Ortsdurchfahrt Ahlbeck, Höhe Bahnhof (Ifd. Nr. 287):

Der Streckenabschnitt liegt innerhalb des Zentralen Ortes Grundzentrum Heringsdorf.

Der 0,4 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Zentralen Ortes: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusschwerpunktraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 10.834 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Es handelt sich um den zweithöchsten gemessenen Wert in der Planungsregion. Auch der Schwerverkehr ist mit 263 Kfz deutlich überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von deutlich überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (269). Es handelt sich um den zweithöchsten an Landesstraßen gemessenen Wert in der Planungsregion.

L266: Streckenabschnitt Ortsdurchfahrt Heringsdorf (Ifd. Nr. 288):

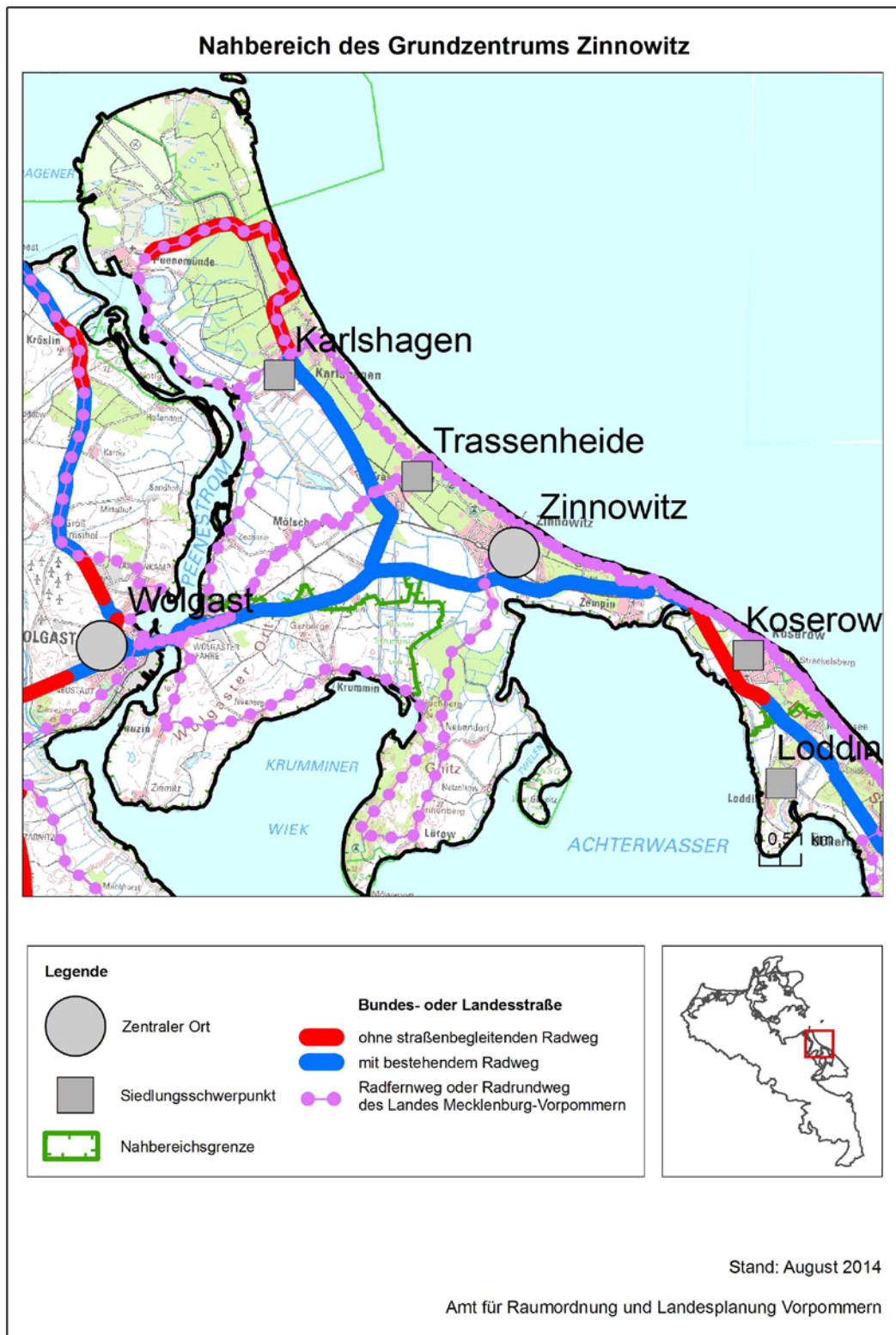
Der Streckenabschnitt liegt innerhalb des Zentralen Ortes Grundzentrum Heringsdorf.

Der 0,2 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusschwerpunktraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 10.834 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Es handelt sich um den zweithöchsten gemessenen Wert in der Planungsregion. Auch der Schwerverkehr ist mit 263 Kfz deutlich überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von deutlich überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (269). Es handelt sich um den zweithöchsten an Landesstraßen gemessenen Wert in der Planungsregion.

4.21 Nahbereich des Grundzentrums Zinnowitz



KARTE 25:

Zum Nahbereich des Grundzentrums Zinnowitz gehören außer der Gemeinde Zinnowitz noch 7 weitere Gemeinden. Die Gemeindehauptorte von Karlshagen, Koserow und Trassenheide sind als Siedlungsschwerpunkte festgelegt. Der Nahbereich erstreckt sich über eine Fläche von 87 km². Hier leben insgesamt 12.102 Einwohner (Stand: 30.06.2013), davon allein 3.977 im Seebad Zinnowitz. Die Bevölkerungsdichte liegt mit 139,3 Einwohnern/km² deutlich über dem Durchschnitt der Planungsregion Vorpommern (64,7 Einwohner/km²).

Im Grundzentrum Zinnowitz gibt es etwa 1.800 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, davon pendelt mehr als jeder Zweite ein. Aus dem Nahbereich kommen insgesamt nur etwa 360 Einpendler, davon mehr als 100 aus Karlshagen und weniger als 50 aus Koserow, Lütow, Mölschow, Peenemünde, Trassenheide und Zempin [alle Angaben für 2010].

Im Grundzentrum Zinnowitz gibt es eine allgemeinbildende Schule in öffentlicher und eine allgemeinbildende Schule in freier Trägerschaft, an denen insgesamt 411 Schüler lernen (Schuljahr 2013/14).

Im Nahbereich von Zinnowitz befinden sich drei weitere allgemeinbildende Schulen in Karlshagen (zwei Schulen, 355 Schüler, öffentliche Trägerschaft) und Koserow (138 Schüler, öffentliche Trägerschaft; Schuljahr 2013/14).

In Zinnowitz gibt es eine Berufliche Schule in freier Trägerschaft mit 38 Schülern.

Die Struktur der Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen in Zinnowitz entspricht der eines Grundzentrums. Es gibt vor allem Einzelhandelseinrichtungen für Waren des allgemeinen täglichen Bedarfs, weniger des gehobenen und des speziellen Bedarfs. Die Gemeinde Zinnowitz ist Standort von mindestens 3 überwiegend großflächigen Einzelhandelseinrichtungen mit Nahversorgungsfunktion. Im Nahbereich Zinnowitz gibt es weitere größere Einzelhandelseinrichtungen zur Sicherung des Grundbedarfs (insb. Lebensmittel) in Karlshagen (4), Koserow (1), Trassenheide (1) und Zempin (1).

Im Grundzentrum Zinnowitz sind 5 niedergelassene Ärzte registriert, davon arbeiten 2 als Hausärzte und sichern dadurch die medizinische Grundversorgung.

Im Nahbereich von Zinnowitz sind 8 weitere niedergelassene Ärzte registriert. Sie arbeiten in Karlshagen (2), Trassenheide, Mölschow, Koserow (3) und in Zempin. Davon sind 6 als Hausarzt tätig (2x Karlshagen, Trassenheide, Ückeritz, Koserow und Zempin) [alle Angaben für Februar 2014].

Im Grundzentrum Zinnowitz gibt es drei Zahnarztpraxen, vier weitere im Nahbereich befinden sich in Trassenheide, Karlshagen und Koserow (2) [alle Angaben für Februar 2014].

In Zinnowitz gibt es eine Vorsorge- und Rehabilitationseinrichtungen mit 78 Betten, im Nahbereich in Trassenheide eine weitere mit 254 Betten (2012).

Der Nahbereich von Zinnowitz gehört teilweise zum Tourismusschwerpunkt- und teilweise zum Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern. Im Jahr 2013 wurden folgende Übernachtungszahlen erreicht (amtliche Statistik): Seebad Zinnowitz – 696.395, Seebad Karlshagen – 210.491, Seebad Koserow – 243.000, Seebad Trassenheide – 363.140, Seebad Zempin – 141.123.

Züge des Regionalverkehrs bedienen die folgenden Haltestellen: Zinnowitz, Bannemin-Mölschow (Gemeinde Mölschow), Trassenheide, Trassenmoor (Gemeinde Trassenheide), Karlshagen, Peenemünde, Zempin und Koserow).

Analyse der einzelnen Streckenabschnitte im Nahbereich:

B111: Streckenabschnitt Ortsdurchfahrt Koserow (Ifd. Nr. 61):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Zinnowitz – Grundzentrum Heringsdorf.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Zinnowitz.

Das Grundzentrum Zinnowitz ist weniger als 10 km entfernt, jedoch mehr als 4 km.

Der 2,8 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusschwerpunktraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 10.921 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 322 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (12).

L264: Streckenabschnitt Karlshagen – Peenemünde (Ifd. Nr. 282):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Zinnowitz.

Das Grundzentrum Zinnowitz ist mehr als 10 km entfernt. Weniger als 10 km, teilweise sogar weniger als 4 km entfernt ist der Siedlungsschwerpunkt Karlshagen.

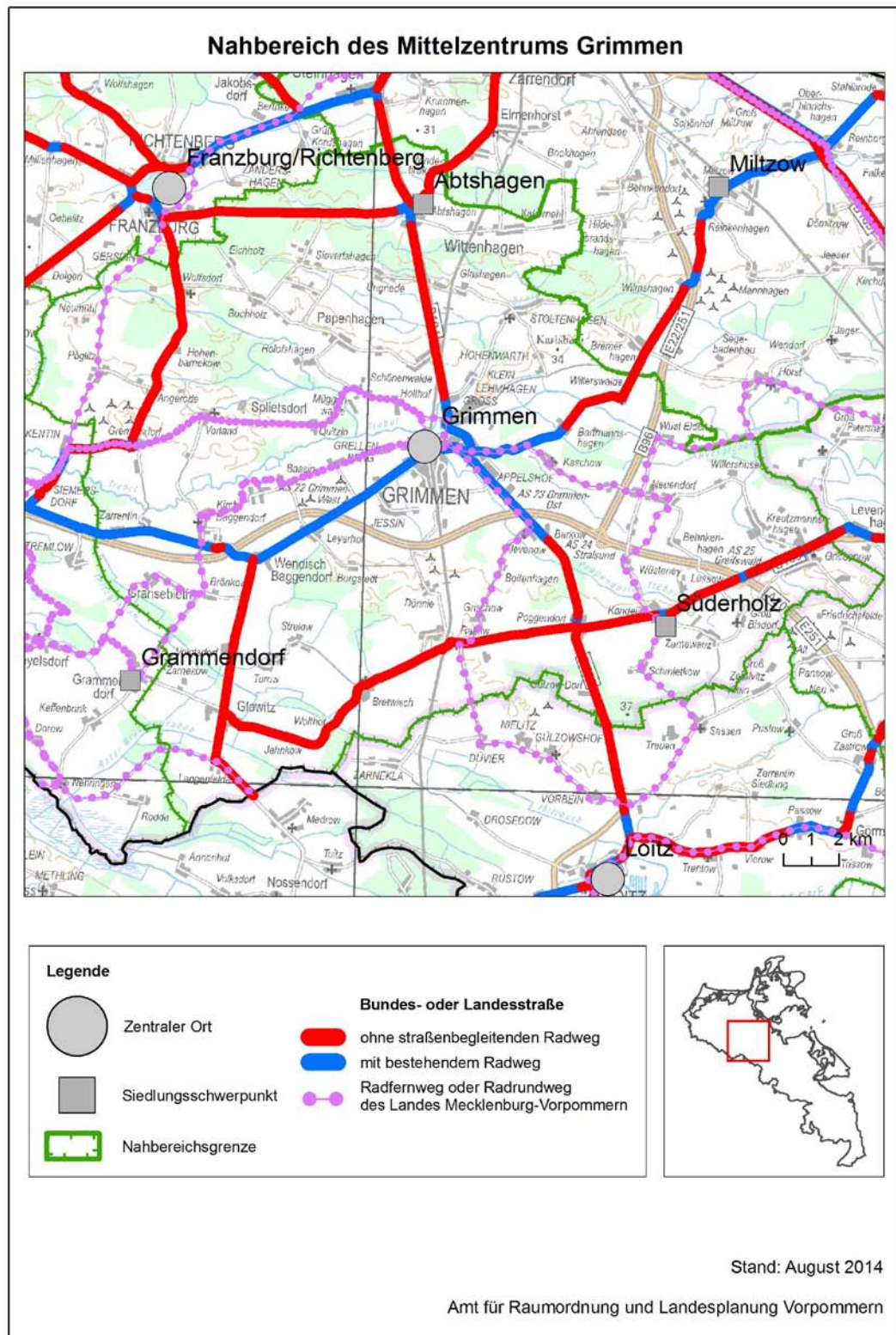
Der 6,5 km lange Streckenabschnitt erfüllt trotzdem mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches, insbesondere für den Siedlungsschwerpunkt Karlshagen: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und gehört zum größten Teil zum regional bedeutsamen radwegenetz der Planungsregion Vorpommern.

Über die L264 wird in diesem Bereich der Usedom-Rundweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 6.582 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 163 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von deutlich überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (82).

4.22 Nahbereich des Mittelzentrums Grimmen



KARTE 26:

Zum Nahbereich des Mittelzentrums Grimmen gehören außer der Stadt Grimmen noch 8 weitere Gemeinden. Die Gemeindehauptorte von Süderholz (Kandelin) und Wittenhagen (Abtshagen) sind als Siedlungsschwerpunkte festgelegt. Der Nahbereich erstreckt sich über eine Fläche von 430 km². Hier leben insgesamt 18.489 Einwohner (Stand: 30.06.2013), davon allein 9.981 in der Stadt Grimmen. Die Bevölkerungsdichte liegt mit 43,0 Einwohnern/km² deutlich über dem Durchschnitt der Planungsregion Vorpommern (64,7 Einwohner/km²).

Im Mittelzentrum Grimmen gibt es etwa 3.300 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, davon pendelt über die Hälfte ein. Aus dem Nahbereich kommen insgesamt etwa 600 Einpendler, die Mehrzahl davon aus der Gemeinde Süderholz (zwischen 200 und 300), aus Splietsdorf, Wendisch Baggendorf und Wittenhagen zwischen 50 und 100, aus Glewitz, Gransebieth, Papenhagen und Gremersdorf-Buchholz weniger als 50 [alle Angaben für 2010].

Im Mittelzentrum Grimmen gibt es 5 allgemeinbildende Schulen in öffentlicher Trägerschaft, an denen insgesamt 1.427 Schüler lernen (Schuljahr 2013/14).

Im Nahbereich von Grimmen befinden sich zwei weitere allgemeinbildende Schulen in Abtshagen (Gemeinde Wittenhagen, 114 Schüler, öffentliche Trägerschaft) und Kandelin (Gemeinde Süderholz, 85 Schüler, öffentliche Trägerschaft; Schuljahr 2013/14).

Die Struktur der Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen in Grimmen entspricht der eines Mittelzentrums. Es gibt vor allem Einzelhandelseinrichtungen für Waren des allgemeinen täglichen und des gehobenen, weniger des speziellen Bedarfs. Die Stadt Grimmen ist Standort von mindestens 10 überwiegend großflächigen Einzelhandelseinrichtungen mit Nahversorgungsfunktion. Im Nahbereich Grimmen gibt es keine weiteren größeren Einzelhandelseinrichtungen zur Sicherung des Grundbedarfs (insb. Lebensmittel).

Das DRK Krankenhaus Grimmen hat seinen Standort im benachbarten Bartmannshagen (Gemeinde Süderholz) und übernimmt in der Region die Funktion eines Akutkrankenhauses. Hier stehen 113 Betten für die stationäre medizinische Versorgung bereit (2012).

Im Mittelzentrum Grimmen sind 23 niedergelassene Ärzte registriert, davon arbeiten 8 als Hausärzte und sichern dadurch die medizinische Grundversorgung.

Im Nahbereich von Grimmen sind vier weitere niedergelassene Ärzte registriert. Sie arbeiten in Abtshagen (Gemeinde Wittenhagen), Glewitz, Kandelin und Neuendorf (beide Gemeinde Süderholz). Alle sind als Hausarzt tätig [alle Angaben für Februar 2014].

Im Mittelzentrum Grimmen gibt es 9 Zahnarztpraxen, weitere Zahnarztpraxen im Nahbereich gibt es nicht [alle Angaben für Februar 2014].

Der Nahbereich von Grimmen gehört teilweise zum Tourismuserwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Züge des Regionalverkehrs halten in Grimmen, Wittenhagen und Rakow (Gemeinde Süderholz).

Analyse der einzelnen Streckenabschnitte im Nahbereich:

B109: Streckenabschnitt Anschlussstelle 25 BAB20 Greifswald – Griebenow (Ifd. Nr. 240):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Grimmen – Oberzentrum Greifswald.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Mittelzentrums Grimmen.

Das Mittelzentrum Grimmen ist mehr als 10 km entfernt, das Oberzentrum Greifswald teilweise weniger als 10 km. Weniger als 4 km entfernt ist der Siedlungsschwerpunkt Kandelin in der Gemeinde Süderholz.

Der 1,9 km lange Streckenabschnitt erfüllt wegen der Entfernung zu den Zentralen Orten innerhalb des Verflechtungsbereiches keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für die Zentralen Orte. Zum Siedlungsschwerpunkt Kandelin hat der Streckenabschnitt die Funktion des Schulweges und des Weges zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Bis vor wenigen Wochen gehörte dieser Streckenabschnitt noch in die Kategorie Landesstraßen. Die Verkehrsstärke erreicht mit 6.878 Kfz einen für die Bundes- und die Landesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 370 Kfz deutlich überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (15).

B109: Streckenabschnitt Griebenow – Ortsumgehung Levenhagen (Ifd. Nr. 241):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Oberzentrum Greifswald – Mittelzentrum Grimmen.

Der Streckenabschnitt gehört etwa zu gleichen Teilen zum Nahbereich des Oberzentrums Greifswald (Gemeinde Levenhagen) und zum Nahbereich des Mittelzentrums Grimmen (Gemeinde Süderholz).

Das Oberzentrum Greifswald ist weniger als 10 km entfernt, das Mittelzentrum Grimmen mehr als 10 km. Weniger als 10 km entfernt ist der Siedlungsschwerpunkt Kandelin in der Gemeinde Süderholz.

Der 1,3 km lange Streckenabschnitt erfüllt für das Oberzentrum Greifswald innerhalb des Verflechtungsbereiches mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Arztweg und Beg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Bis vor wenigen Wochen gehörte dieser Streckenabschnitt noch in die Kategorie Landesstraßen. Die Verkehrsstärke erreicht mit 6.878 Kfz einen für die Bundes- und die Landesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 370 Kfz deutlich überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (15).

B194: Streckenabschnitt Abzweig Krummenhagen (Süd) – Abtshagen (Ifd. Nr. 78):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Oberzentrum Stralsund – Mittelzentrum Grimmen.

Der Streckenabschnitt gehört etwa zu gleichen Teilen zum Nahbereich des Oberzentrums Stralsund (Gemeinde Steinhagen) und zum Nahbereich des Mittelzentrums Grimmen (Gemeinde Wittenhagen).

Die Gemeinde Steinhagen gehört zum Stadt-Umland-Raum Stralsund der Planungsregion Vorpommern.

Sowohl das Oberzentrum Stralsund als auch das Mittelzentrum Grimmen sind in großen Teilen mehr als 10 km entfernt. Weniger als 4 km entfernt ist der Siedlungsschwerpunkt Abtshagen in der Gemeinde Wittenhagen.

Der 3,8 km lange Streckenabschnitt erfüllt wegen der Entfernung zu den Zentralen Orten nur z.T. mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt teilweise im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern (Gemeinde Steinhagen).

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 4.139 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 189 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (3).

B194: Streckenabschnitt Abtshagen – Abzweig K15 Schönenwalde (Ifd. Nr. 79):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Grimmen – Oberzentrum Stralsund.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Mittelzentrums Grimmen.

Das Mittelzentrum Grimmen ist weniger als 10 km entfernt, teilweise sogar weniger als 4 km.

Der 4,6 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 4.904 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 324 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (3).

B194: Streckenabschnitt Abzweig K15 Schönenwalde – Abzweig Klein Lehmhagen (Ifd. Nr. 80):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Grimmen – Oberzentrum Stralsund.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Mittelzentrums Grimmen.

Das Mittelzentrum Grimmen ist weniger als 4 km entfernt.

Der 1,6 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 4.904 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 324 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (3).

B194: Streckenabschnitt Barkow – Ortseingang Poggendorf (Ifd. Nr. 81):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Grimmen – Grundzentrum Loitz.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Mittelzentrums Grimmen

Das Mittelzentrum Grimmen weniger als 10 km entfernt, jedoch mehr als 4 km. In einer Entfernung von bis zu 4 km liegt der Siedlungsschwerpunkt Kandelin der Gemeinde Süderholz.

Der 3,0 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.991 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 370 Kfz unterdurchschnittlich. Für den Abschnitt ist keine Nutzung durch Radfahrer nachgewiesen.

B194: Streckenabschnitt Ortsausgang Poggendorf – Abzweig Ortsumgehung Loitz (Ifd. Nr. 82):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Loitz – Mittelzentrum Grimmen.

Der Streckenabschnitt liegt sowohl im Nahbereich des Mittelzentrums Grimmen als auch im Nahbereich des Grundzentrums Loitz.

Das Grundzentrum Loitz ist weniger als 10 km, teilweise weniger als 4 km entfernt, das Mittelzentrum Grimmen teilweise weniger als 10 km. In einer Entfernung von bis zu 4 km liegt der Siedlungsschwerpunkt Kandelin der Gemeinde Süderholz.

Der 6,9 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt und teilweise auch Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.318 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 286 Kfz unter dem Durchschnitt. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (2).

L19: Streckenabschnitt vorhandener Radweg von Zarrentin – vorhandener Radweg von Wendisch Baggendorf (Ifd. Nr. 198):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Grimmen – Grundzentrum Tribsees.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Mittelzentrums Grimmen.

Das Mittelzentrum Grimmen liegt mehr als 10 km entfernt.

Der 0,2 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.422 Kfz einen für die Landesstraßen im Planungsgebiet unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 227 Kfz deutlich überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (51).

L22: Streckenabschnitt Franzburg – Gremersdorf Abzweig K12 (Ifd. Nr. 172):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt überwiegend im Nahbereich des Mittelzentrums Grimmen und zu einem kleinen Teil im Nahbereich des Grundzentrums Franzburg/Richtenberg.

Das Grundzentrum Franzburg/Richtenberg ist weniger als 10 km entfernt, teilweise sogar weniger als 4 km. Das Mittelzentrum Grimmen ist mehr als 10 km entfernt.

Der 8,2 km lange Streckenabschnitt erfüllt keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für das Mittelzentrum Grimmen und seinen Verflechtungsbereich. Er erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen für das Grundzentrum Franzburg/Richtenberg und seinen Verflechtungsbereich: Schulweg, Weg zum Arzt und Einkaufsweg.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 921 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 71 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (24).

L22: Streckenabschnitt Gremersdorf – Rekehtin (Ifd. Nr. 173):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt zu etwa zwei Dritteln im Nahbereich des Mittelzentrums Grimmen und zu etwa einem Drittel im Nahbereich des Grundzentrums Tribsees.

Das Mittelzentrum Grimmen ist mehr als 10 km entfernt, das Grundzentrum Tribsees weniger als 10 km.

Der 2,3 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen für das Grundzentrum Tribsees und seinen Verflechtungsbereich: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Über diesen Abschnitt der L22 werden der Östliche Backstein Rundweg und der Trebeltal Rundweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 921 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 71 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (24).

L222: Streckenabschnitt Kreuzung B194 Abtshagen – Elmenhorst (Ifd. Nr. 225):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt zu etwa einem Drittel im Nahbereich des Mittelzentrums Grimmen und zu etwa zwei Dritteln im Nahbereich des Oberzentrums Stralsund.

Beide Zentralen Orte sind weiter als 10 km entfernt. Weniger als 4 km entfernt liegt der Siedlungsschwerpunkt Abtshagen in der Gemeinde Wittenhagen.

Der 4,3 km lange Streckenabschnitt hat für die beiden Zentralen Orte und ihre jeweiligen Verflechtungsbereiche keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen. Für den Siedlungsschwerpunkt Abtshagen bestehen die beiden Verbindungsfunktionen Schulweg und Weg zum Arzt.

Zu den Verkehrsstärken liegen keine Angaben vor.

L26: Streckenabschnitt Glewitz – Rakow (Ifd. Nr. 236):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Mittelzentrums Grimmen.

Das Mittelzentrum Grimmen ist mehr als 10 km entfernt. Der Siedlungsschwerpunkt Grammendorf ist teilweise weniger als 10 km, teilweise sogar weniger als 4 km entfernt.

Der 10,1 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für das Mittelzentrum und seinen Verflechtungsbereich. Auch für den Siedlungsschwerpunkt ergeben sich keine raumordnerischen Verbindungsfunktionen.

Der Streckenabschnitt liegt teilweise im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern (Gemeinde Glewitz).

Die Verkehrsstärke erreicht mit 821 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 57 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (16).

L26: Streckenabschnitt Rakow – Poggendorf (Ifd. Nr. 237):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Mittelzentrums Grimmen.

Das Mittelzentrum Grimmen ist mehr als 10 km entfernt. Der Siedlungsschwerpunkt Kandelin in der Gemeinde Süderholz ist teilweise weniger als 10 km, teilweise sogar weniger als 4 km entfernt.

Der 4,6 km lange Abschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für das Mittelzentrum und seinen Verflechtungsbereich. Für den Siedlungsschwerpunkt bestehen die Verbindungsfunktionen Schulweg und Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 821 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 57 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (16).

L26: Streckenabschnitt Poggendorf – Kandelin (Ifd. Nr. 238):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Grimmen – Oberzentrum Greifswald.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Mittelzentrums Grimmen.

Das Mittelzentrum Grimmen ist weniger als 10 km entfernt. Ebenfalls weniger als 10 km, teilweise sogar weniger als 4 km ist der Siedlungsschwerpunkt Kandelin in der Gemeinde Süderholz.

Der 2,7 km lange Streckenabschnitt hat zwei wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen: Schulweg und Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.739 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 160 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (4).

L26: Streckenabschnitt Kandelin – AST25 BAB20 Greifswald (Ifd. Nr. 239):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Grimmen – Oberzentrum Greifswald.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Mittelzentrums Grimmen.

Das Mittelzentrum Grimmen liegt mehr als 10 km entfernt. Ebenfalls weniger als 10 km, teilweise sogar weniger als 4 km ist der Siedlungsschwerpunkt Kandelin in der Gemeinde Süderholz.

Der 2,7 km lange Streckenabschnitt hat zwei wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen: Schulweg und Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.739 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 160 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (4).

L261: Streckenabschnitt Dersekow – vorhandener Radweg von Groß Zastrow (Ifd. Nr. 245):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Oberzentrum Greifswald – Grundzentrum Loitz.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Mittelzentrums Grimmen.

Das Oberzentrum Greifswald ist weniger als 10 km, aber mehr als 4 km, entfernt.

Der 2,5 km lange Streckenabschnitt erfüllt innerhalb des Verflechtungsbereiches die folgenden wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt und Weg zum Bahnhof.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.740 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion leicht unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 95 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (58).

L27: Streckenabschnitt: Abzweig L19 Wendisch Baggendorf – Glewitz (Ifd. Nr. 233):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Mittelzentrums Grimmen.

Das Mittelzentrum Grimmen ist mehr als 10 km entfernt. Weniger als 10 km, teilweise sogar weniger als 4 km entfernt ist der Siedlungsschwerpunkt Grammdorf.

Der 5,7 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für das Mittelzentrum und seinen Verflechtungsbereich. Auch für den Siedlungsschwerpunkt ergeben sich keine raumordnerischen Verbindungsfunktionen.

Der Streckenabschnitt liegt zum Teil im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern (Gemeinde Glewitz).

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.283 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 141 Kfz nur leicht unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (13).

L27: Streckenabschnitt Glewitz – Langenfelde (Ifd. Nr. 234):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Mittelzentrums Grimmen.

Das Mittelzentrum Grimmen ist mehr als 10 km entfernt. Weniger als 4 km entfernt ist der Siedlungsschwerpunkt Grammdorf.

Der 1,8 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für das Mittelzentrum und seinen Verflechtungsbereich. Auch für den Siedlungsschwerpunkt ergeben sich keine raumordnerischen Verbindungsfunktionen.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.426 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 312 Kfz deutlich überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (67).

L27: Streckenabschnitt Langenfelde – Grenze Planungsregion (Ifd. Nr. 235):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Mittelzentrums Grimmen.

Das Mittelzentrum Grimmen ist mehr als 10 km entfernt. Weniger als 10 km entfernt ist der Siedlungsschwerpunkt Grammdorf.

Der 1,9 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für das Mittelzentrum und seinen Verflechtungsbereich. Auch für den Siedlungsschwerpunkt ergeben sich keine raumordnerischen Verbindungsfunktionen.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion.

Über diesen Abschnitt der L27 wird der Trebeltal Rundweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.426 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 312 Kfz deutlich überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (67).

L30: Streckenabschnitt Wilmshagen, Rügenzubringer – Bartmannshagen (Ifd. Nr. 152):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt gehört etwa zu gleichen Teilen zum Nahbereich des Oberzentrums Stralsund (Gemeinde Sundhagen) und zum Nahbereich des Mittelzentrums Grimmen (Gemeinde Süderholz).

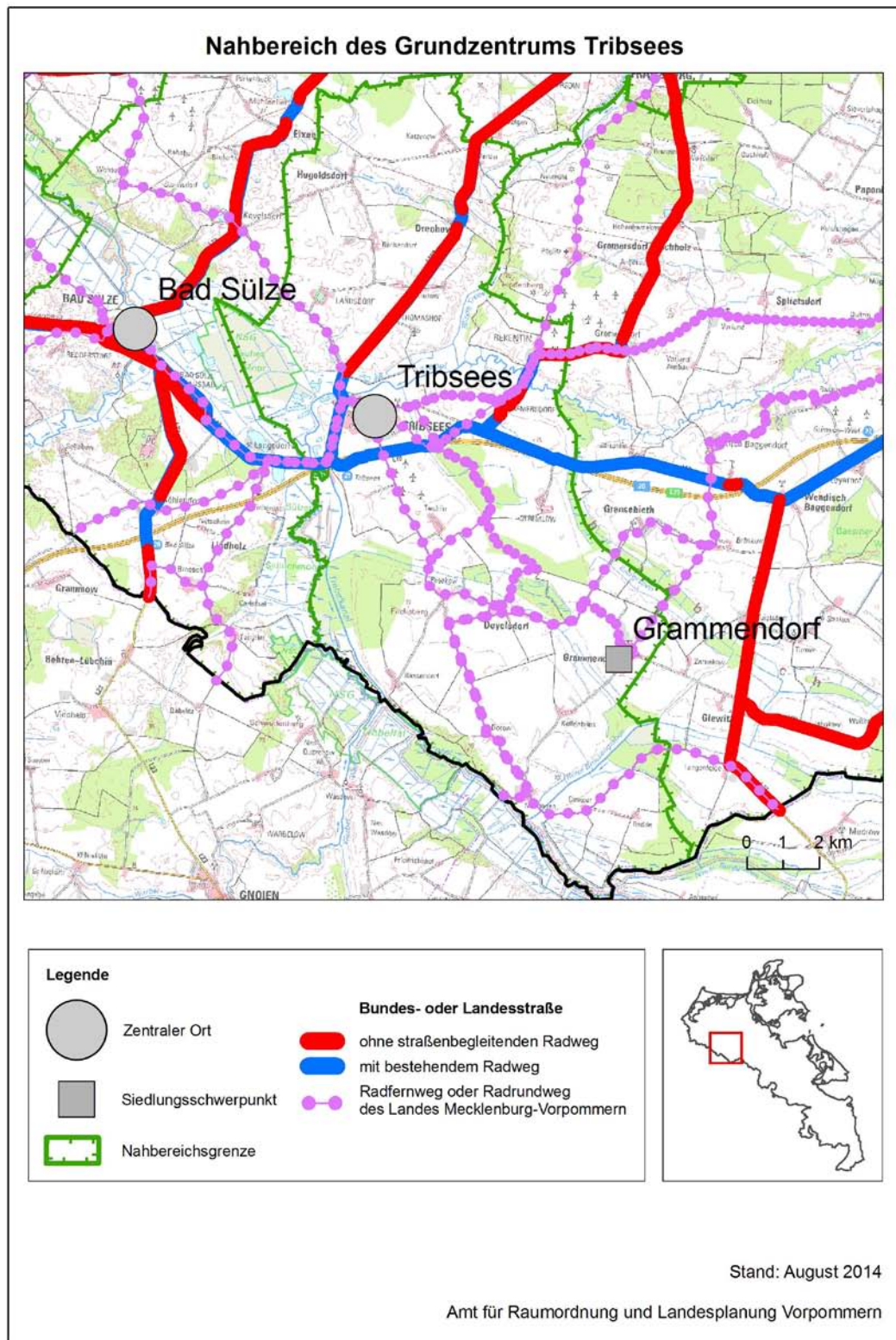
Das Mittelzentrum Grimmen ist weniger als 10 km entfernt, teilweise weniger als 4 km.

Der 7 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt teilweise im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern (Gemeinde Sundhagen) und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 3.166 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 180 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (42).

4.23 Nahbereich des Grundzentrums Tribsees



KARTE 27:

Zum Nahbereich des Grundzentrums Tribsees gehören außer der Stadt Tribsees noch vier weitere Gemeinden. Der Nahbereich erstreckt sich über eine Fläche von 150 km². Hier leben insgesamt 4.025 Einwohner (Stand: 30.06.2013), davon allein 2.635 in der Stadt Tribsees. Die Bevölkerungsdichte liegt mit 26,8 Einwohnern/km² deutlich unter dem Durchschnitt der Planungsregion Vorpommern (64,7 Einwohner/km²).

Im Grundzentrum Tribsees gibt es etwa 700 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, davon pendeln 2/3 ein. Aus dem Nahbereich kommen insgesamt nur wenige Einpendler, davon jeweils zwischen 10 und 20 aus Deyelsdorf und Grammendorf [alle Angaben für 2010].

Im Grundzentrum Tribsees gibt es zwei allgemeinbildende Schulen in öffentlicher Trägerschaft, an denen insgesamt 275 Schüler lernen (Schuljahr 2013/14).

Im Nahbereich von Tribsees befindet sich eine weitere allgemeinbildende Schule in Grammendorf (64 Schüler, öffentliche Trägerschaft; Schuljahr 2013/14).

Die Struktur der Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen in Tribsees entspricht der eines Grundzentrums. Es gibt vor allem Einzelhandelseinrichtungen für Waren des allgemeinen täglichen Bedarfs, weniger des gehobenen und des speziellen Bedarfs. Die Stadt Tribsees ist Standort von mindestens 3 überwiegend großflächigen Einzelhandelseinrichtungen mit Nahversorgungsfunktion. Im Nahbereich Tribsees gibt es keine weiteren größeren Einzelhandelseinrichtungen zur Sicherung des Grundbedarfs (insb. Lebensmittel).

Im Grundzentrum Tribsees sind 2 niedergelassene Ärzte registriert, die als Hausärzte arbeiten und dadurch die medizinische Grundversorgung sichern.

Im Nahbereich von Tribsees gibt es keine weiteren niedergelassenen Ärzte [alle Angaben für Februar 2014].

Im Grundzentrum Tribsees gibt es zwei Zahnarztpraxen, zwei weitere im Nahbereich befinden sich in Grammendorf [alle Angaben für Februar 2014].

Der Nahbereich von Tribsees gehört fast vollständig zum Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Der Nahbereich Tribsees ist nicht mit der Bahn erreichbar.

Analyse der einzelnen Streckenabschnitte im Nahbereich:

L22: Streckenabschnitt Gremersdorf – Reкетин (lfd. Nr. 173):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt zu etwa einem Drittel im Nahbereich des Grundzentrums Tribsees und zu etwa zwei Dritteln im Nahbereich des Mittelzentrums Grimmen.

Das Mittelzentrum Grimmen ist mehr als 10 km entfernt, das Grundzentrum Tribsees weniger als 10 km.

Der 2,3 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen für das Grundzentrum Tribsees und seinen Verflechtungsbereich: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Über diesen Abschnitt der L22 werden der Östliche Backstein Rundweg und der Trebeltal Rundweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 921 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 71 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (24).

L22: Streckenabschnitt vorhandener Radweg von Reкетин – Siemersdorf (Ifd. Nr. 174):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Tribsees.

Das Grundzentrum Tribsees ist weniger als 4 km entfernt.

Der 1 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich: Schulweg, Einkaufsweg und Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 921 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 71 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (24).

L192: Streckenabschnitt Tribsees – Drechow (Ifd. Nr. 214):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Tribsees – Grundzentrum Franzburg/Richtenberg.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Tribsees.

Das Grundzentrum Tribsees ist weniger als 10 km entfernt, teilweise weniger als 4 km.

Der 5 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt teilweise im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern (Stadt Tribsees) und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.904 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion leicht unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr hingegen ist mit 252 Kfz überdurchschnittlich. Auf dem Abschnitt ist keine Nutzung durch Radfahrer nachgewiesen.

L192: Streckenabschnitt Drechow – Müggenhall (Ifd. Nr. 215):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Tribsees – Grundzentrum Franzburg/Richtenberg.

Der Streckenabschnitt gehört überwiegend zum Nahbereich des Grundzentrums Franzburg/Richtenberg (Gemeinden Stadt Franzburg und Millienhagen-Oebelitz) und zum Nahbereich des Grundzentrums Tribsees (Gemeinde Drechow).

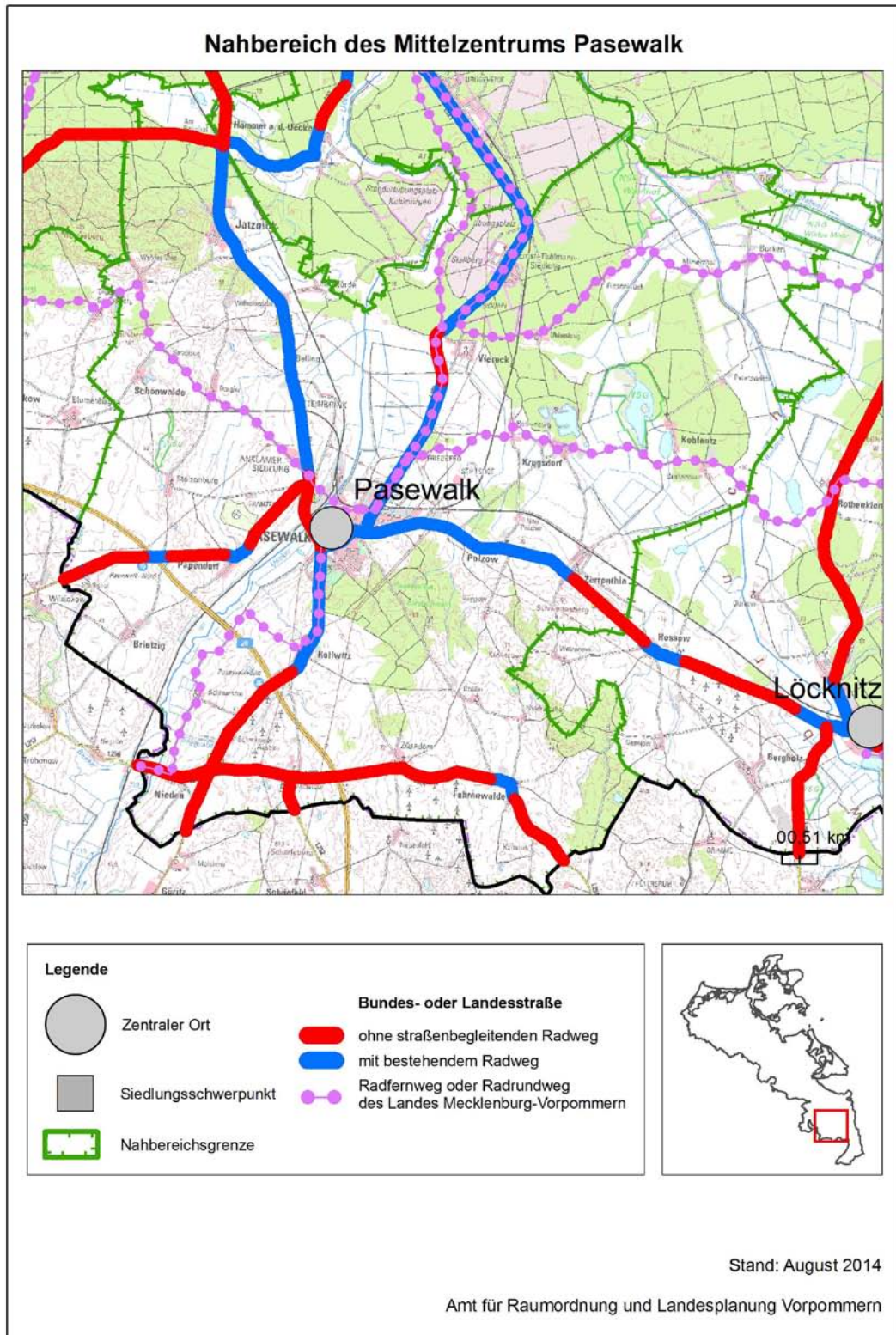
Beide Grundzentren sind weniger als 10 km entfernt, Franzburg/Richtenberg teilweise sogar weniger als 4 km.

Der 6,4 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.904 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion leicht unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr hingegen ist mit 252 Kfz überdurchschnittlich. Auf dem Abschnitt ist keine Nutzung durch Radfahrer nachgewiesen.

4.24 Nahbereich des Mittelzentrums Pasewalk



KARTE 28:

Zum Nahbereich des Mittelzentrums Pasewalk gehören außer der Stadt Pasewalk noch 12 weitere Gemeinden. Der Nahbereich erstreckt sich über eine Fläche von 336 km². Hier leben insgesamt 17.705 Einwohner (Stand: 30.06.2013), davon allein 10.560 in der Stadt Pasewalk. Die Bevölkerungsdichte liegt mit 52,7 Einwohnern/km² unter dem Durchschnitt der Planungsregion Vorpommern (64,7 Einwohner/km²).

Im Mittelzentrum Pasewalk gibt es etwa 5.600 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, davon pendeln etwa 2/3 ein. Aus dem Nahbereich kommen insgesamt etwa 1.000 Einpendler. Davon kommen über 200 aus Jatznick, zwischen 100 und 200 aus Rollwitz und Viereck, zwischen 50 und 100 aus Krugsdorf, Schönwalde und Zerrentin, zwischen 10 und 50 kommen aus Brietzig, Damerow, Fahrenwalde, Koblenz, Nieden, Papendorf, Polzow und Züsedom [alle Angaben für 2010].

Im Mittelzentrum Pasewalk gibt es vier allgemeinbildende Schulen in öffentlicher und eine allgemeinbildende Schule in freier Trägerschaft, an denen insgesamt 1.562 Schüler lernen (Schuljahr 2013/14).

Im Nahbereich Pasewalk befindet sich eine weitere allgemeinbildende Schule in Jatznick (51 Schüler, öffentliche Trägerschaft; Schuljahr 2013/14).

In Pasewalk gibt es eine Berufliche Schule in öffentlicher Trägerschaft mit 168 Schülern (Schuljahr 2013/14).

Die Struktur der Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen in Pasewalk entspricht der eines Mittelzentrums. Es gibt vor allem Einzelhandelseinrichtungen für Waren des allgemeinen täglichen und des gehobenen, weniger des speziellen Bedarfs. Die Stadt Pasewalk ist Standort von mindestens 9 überwiegend großflächigen Einzelhandelseinrichtungen mit Nahversorgungsfunktion. Im Nahbereich Pasewalk gibt es keine weiteren größeren Einzelhandelseinrichtungen zur Sicherung des Grundbedarfs (insb. Lebensmittel).

Die Asklepios Klinik Pasewalk hat in der Region die Funktion eines Akutkrankenhauses. Hier stehen 297 Betten für die stationäre medizinische Versorgung bereit (2012).

Im Mittelzentrum Pasewalk sind 37 niedergelassene Ärzte registriert, davon arbeiten 12 als Hausärzte und sichern dadurch die medizinische Grundversorgung.

Im Nahbereich von Pasewalk sind zwei weitere niedergelassene Ärzte registriert. Sie arbeiten in Jatznick und in Rollwitz. Beide sind als Hausarzt tätig [alle Angaben für Februar 2014].

Im Mittelzentrum Pasewalk gibt es 11 Zahnarztpraxen, eine weitere im Nahbereich befindet sich in Viereck [alle Angaben für Februar 2014].

Der Nahbereich von Pasewalk gehört teilweise zum Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern. In der Stadt Pasewalk wurden im Jahr 2013 insgesamt 13.488 Übernachtungen statistisch erfasst.

In Pasewalk halten Züge des Fern- und des Regionalverkehrs. Innerhalb des Nahbereichs werden durch Regionalbahnen außerdem die folgenden Haltestellen bedient: Pasewalk Ost, Zerrenthin, Jatznick und Sandförde (Gemeinde Jatznick).

Analyse der einzelnen Streckenabschnitte im Nahbereich:

B104: Streckenabschnitt Abzweig L322 – Grenze Planungsregion (Richtung Jahnkeshof) (Ifd. Nr. 29):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Strasburg (Uckermark) – Mittelzentrum Pasewalk.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Strasburg (Uckermark).

Das Grundzentrum Strasburg (Uckermark) ist teilweise weniger als 10 km entfernt.

Der 0,5 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich: Einkaufsweg, Weg zum Arzt und Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.390 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 227 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (7).

B104: Streckenabschnitt Grenze Planungsregion – Starkshof (Ifd. Nr. 30):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Pasewalk – Grundzentrum Strasburg (Uckermark).

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Mittelzentrums Pasewalk.

Das Mittelzentrum Pasewalk ist teilweise weniger als 10 km entfernt, das Grundzentrum Strasburg (Uckermark) überwiegend mehr als 10 km.

Der 0,5 m lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen für die beiden Zentralen Orte und ihre jeweiligen Verflechtungsbereiche: Einkaufsweg, Weg zum Arzt und Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.390 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 227 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (7).

B104: Streckenabschnitt Starkshof – AST35 BAB20 Pasewalk-Nord (Ifd. Nr. 31):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Pasewalk – Grundzentrum Strasburg (Uckermark).

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Mittelzentrums Pasewalk.

Das Mittelzentrum Pasewalk ist teilweise weniger als 10 km entfernt.

Der 1,6 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt und Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.390 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 227 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (7).

B104: Streckenabschnitt AST35 BAB20 Pasewalk-Nord – Papendorf (Ifd. Nr. 32):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Pasewalk – Grundzentrum Strasburg (Uckermark).

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Mittelzentrums Pasewalk.

Das Mittelzentrum Pasewalk ist weniger als 10 km entfernt, größtenteils sogar weniger als 4 km.

Der 1,5 km lange Streckenabschnitt erfüllt alle wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt und Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 5.122 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 384 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (31).

B104: Streckenabschnitt Papendorf – Pasewalk (Ifd. Nr. 33):

Der ca. 2,5 km lange Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Pasewalk – Grundzentrum Strasburg (Uckermark). Er verläuft parallel zum Autobahnzubringer zur BAB20.

Das Mittelzentrum Pasewalk ist weniger als 4 km entfernt.

Der Streckenabschnitt erfüllt alle wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt und Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt gehört teilweise zum Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern (Stadt Pasewalk).

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 5.122 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 384 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (31).

B104: Streckenabschnitt Ortsumgehung Pasewalk (Ifd. Nr. 34):

Der ca. 2,1 km lange Streckenabschnitt liegt im Mittelzentrum Pasewalk.

Der Streckenabschnitt erfüllt wegen seiner Umgehungsfunktion für den Radverkehr keine raumordnerischen Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches.

Der Streckenabschnitt gehört zum Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern (Stadt Pasewalk).

Zu den Verkehrsstärken liegen keine Angaben vor.

B109: Streckenabschnitt vorhandener Radweg von Rollwitz – AST36 BAB20 Pasewalk-Süd (Ifd. Nr. 24):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Pasewalk – Mittelzentrum Prenzlau.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Mittelzentrums Pasewalk.

Das Mittelzentrum Pasewalk ist weniger als 10 km entfernt, teilweise weniger als 4 km.

Der 0,6 km lange Streckenabschnitt erfüllt alle wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt gehört zum regional bedeutsamen Radroutennetz der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 3.557 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 365 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (12).

B109: Streckenabschnitt AST36 BAB20 Pasewalk-Süd – Abzweig Schmarsow (Ifd. Nr. 25):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Pasewalk – Mittelzentrum Prenzlau.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Mittelzentrums Pasewalk.

Das Mittelzentrum Pasewalk ist weniger 10 km entfernt.

Der 1,3 km lange Streckenabschnitt erfüllt alle wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt gehört zum regional bedeutsamen Radroutennetz der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 3.557 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 365 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (12).

B109: Streckenabschnitt Abzweig Schmarsow – Abzweig L322 Nieden (Ifd. Nr. 26):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Pasewalk – Mittelzentrum Prenzlau.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Mittelzentrums Pasewalk.

Das Mittelzentrum Pasewalk ist weniger als 10 km entfernt.

Der 1,7 km lange Streckenabschnitt erfüllt alle wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt gehört zum regional bedeutsamen Radroutennetz der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 3.557 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 365 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (12).

B109: Streckenabschnitt Abzweig L322 Niden – Grenze Planungsregion (Ifd. Nr. 27):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Pasewalk – Mittelzentrum Prenzlau.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Mittelzentrums Pasewalk.

Das Mittelzentrum Pasewalk 10 km entfernt.

Der 1,9 km lange Streckenabschnitt erfüllt alle wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt gehört zum regional bedeutsamen Radroutennetz der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 3.557 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 365 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (12).

B104: Streckenabschnitt vorhandener Radweg Zerrenthin – vorhandener Radweg Rossow (Ifd. Nr. 35):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Löcknitz – Mittelzentrum Pasewalk.

Der Streckenabschnitt gehört überwiegend zum Nahbereich des Mittelzentrums Pasewalk (Gemeinde Zerrenthin), aber auch zum Nahbereich des Grundzentrums Löcknitz.

Sowohl das Grundzentrum Löcknitz als auch das Mittelzentrum Pasewalk sind weniger als 10 km entfernt, jedoch mehr als 4 km.

Der 2,7 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 6.459 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion leicht überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 585 Kfz überdurchschnittlich. Es ist keine Nutzung durch Radfahrer nachgewiesen.

B109: Streckenabschnitt Heinrichsruh – Bahnhof Jatznick (Ifd. Nr. 23):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Pasewalk – Grundzentrum Ferdinandshof.

Der Streckenabschnitt gehört überwiegend zum Nahbereich des Grundzentrums Ferdinandshof (Gemeinde Heinrichsruh), aber auch zum Nahbereich des Mittelzentrums Pasewalk (Gemeinde Jatznick).

Das Mittelzentrum Pasewalk ist mehr als 10 km entfernt, das Grundzentrum Ferdinandshof weniger als 10 km, im Bereich Heinrichsruh sogar weniger als 4 km.

Der 5 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 4.181 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 365 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (2).

L32: Streckenabschnitt Kreuzung B109 Bhf. Jatznick – Abzweig touristischer Radweg Richtung Ferdinandshof (Ifd. Nr. 346):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Torgelow – Grundzentrum Strasburg (Uckermark).

Der Streckenabschnitt liegt etwa zu gleichen Teilen im Nahbereich des Mittelzentrums Pasewalk und im Nahbereich des Grundzentrums Ferdinandshof.

Die Zentralen Orte Pasewalk und Ferdinandshof liegen beide mehr als 10 km entfernt.

Der 6,1 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für die beiden Zentralen Orte und ihre jeweiligen Verflechtungsbereiche.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.099 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 47 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von durchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (34).

L321: Streckenabschnitt Viereck Neuenkrug – Viereck Gehege (Ifd. Nr. 344):

Der ca. 1,5 km lange Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Pasewalk – Grundzentrum Torgelow.

Das Mittelzentrum Pasewalk ist weniger als 10 km entfernt, jedoch mehr als 4 km.

Der Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Über die L321 wird der Radfernweg Berlin-Usedom geführt. Das trifft allerdings nicht auf den konkreten Streckenabschnitt zu, in diesem Bereich verläuft der Radfernweg durch die Ortslage Viereck. Gleiches gilt für die regional bedeutsame Radroute.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 6.726 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 254 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von deutlich überdurchschnittlich vielen Radfahrern (110) genutzt.

L322: Streckenabschnitt Grenze Planungsregion – Nieden Abzweig touristischer Radweg (Ifd. Nr. 335):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Mittelzentrums Pasewalk.

Das Mittelzentrum Pasewalk ist mehr als 10 km entfernt.

Der 1 km lange Streckenabschnitt erfüllt keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Über diesen Teil der L322 wird der Radfernweg Berlin-Usedom des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt.

Zu den Verkehrsstärken liegen keine Angaben vor.

L322: Streckenabschnitt Nieden, Abzweig touristischer Radweg – Kreuzung B109 bei Nieden (Ifd. Nr. 336):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Mittelzentrums Pasewalk.

Das Mittelzentrum Pasewalk ist mehr als 10 km entfernt.

Der 1 km lange Streckenabschnitt erfüllt keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich.

Zu den Verkehrsstärken liegen keine Angaben vor.

L322: Streckenabschnitt Kreuzung B109 bei Nieden – Damerow Abzweig L323 (Ifd. Nr. 337):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Mittelzentrums Pasewalk.

Das Mittelzentrum Pasewalk ist mehr als 10 km entfernt.

Der 2,3 km lange Streckenabschnitt erfüllt keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.599 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr hingegen ist mit 182 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (4).

L323: Streckenabschnitt Damerow Abzweig L322 – Grenze Planungsregion (Ifd. Nr. 341):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Mittelzentrums Pasewalk.

Das Mittelzentrum Pasewalk ist mehr als 10 km entfernt.

Der 1 km lange Streckenabschnitt erfüllt keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich.

Zu den Verkehrsstärken liegen keine Angaben vor.

L332: Streckenabschnitt Damerow Abzweig L323 – vorhandener Radweg Fahrenwalde (Ifd. Nr. 338):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Mittelzentrums Pasewalk.

Das Mittelzentrum Pasewalk ist mehr als 10 km entfernt.

Der 5,7 km lange Streckenabschnitt erfüllt keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich.

Der Streckenabschnitt liegt teilweise im Tourismusentwicklungsraum des Planungsgebietes Vorpommern (Gemeinde Fahrenwalde).

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.599 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr hingegen ist mit 182 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (4).

L332: Streckenabschnitt vorhandener Radweg Fahrenwalde – Grenze Planungsregion (Ifd. Nr. 339):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Mittelzentrums Pasewalk.

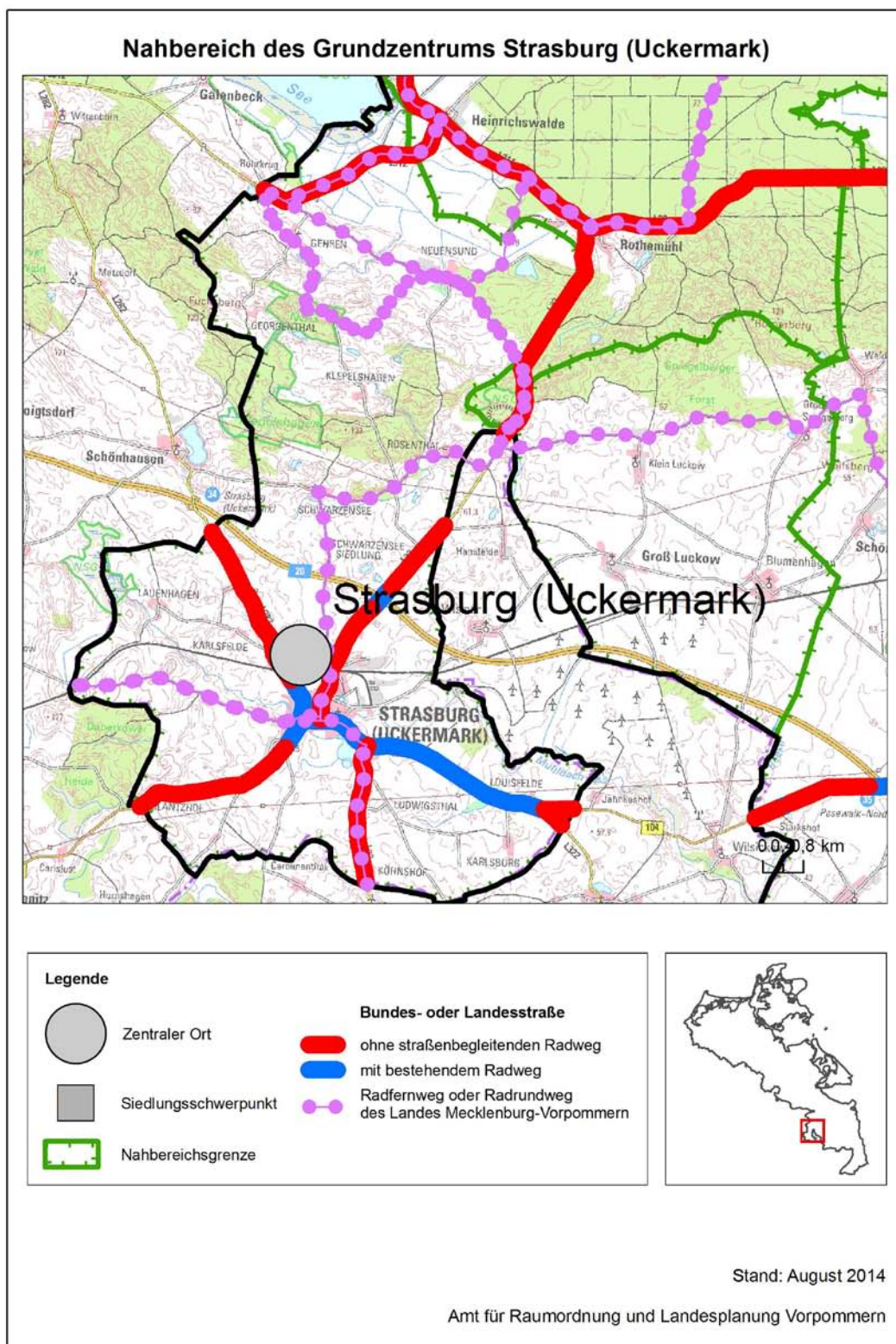
Das Mittelzentrum Pasewalk ist mehr als 10 km entfernt.

Der 2,3 km lange Streckenabschnitt erfüllt keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.599 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr hingegen ist mit 182 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (4).

4.25 Nahbereich des Grundzentrums Strasburg (Uckermark)



KARTE 29:

Zum Nahbereich des Grundzentrums Strasburg (Uckermark) gehört außer der Stadt Strasburg (Uckermark) nur noch die Gemeinde Groß Luckow. Der Nahbereich erstreckt sich über eine Fläche von 96 km². Hier leben insgesamt 5.253 Einwohner (Stand: 30.06.2013), davon allein 5.066 in der Stadt Strasburg (Uckermark). Die Bevölkerungsdichte liegt mit 54,9 Einwohnern/km² unter dem Durchschnitt der Planungsregion Vorpommern (64,7 Einwohner/km²).

Im Grundzentrum Strasburg (Uckermark) gibt es etwa 1.100 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, davon pendelt mehr als jeder Zweite ein. Aus dem Nahbereich kommen insgesamt nur etwa 10 bis 20 Einpendler [alle Angaben für 2010].

Im Grundzentrum Strasburg (Uckermark) gibt es zwei allgemeinbildende Schulen in öffentlicher Trägerschaft, an denen insgesamt 335 Schüler lernen (Schuljahr 2013/14). Es gibt keine weitere allgemeinbildende Schule im Nahbereich Strasburg (Uckermark).

Die Struktur der Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen in Strasburg (Uckermark) entspricht der eines Grundzentrums. Es gibt vor allem Einzelhandelseinrichtungen für Waren des allgemeinen täglichen Bedarfs, weniger des gehobenen und des speziellen Bedarfs. Die Stadt Strasburg (Uckermark) ist Standort von mindestens 5 überwiegend großflächigen Einzelhandelseinrichtungen mit Nahversorgungsfunktion. Im Nahbereich Strasburg (Uckermark) gibt es keine weiteren größeren Einzelhandelseinrichtungen zur Sicherung des Grundbedarfs (insb. Lebensmittel).

Im Grundzentrum Strasburg (Uckermark) sind 9 niedergelassene Ärzte registriert, davon arbeiten 6 als Hausärzte und sichern dadurch die medizinische Grundversorgung. Im Nahbereich von Strasburg (Uckermark) gibt es keine weiteren niedergelassenen Ärzte [alle Angaben für Februar 2014].

Im Grundzentrum Strasburg (Uckermark) gibt es vier Zahnarztpraxen, weitere gibt es im Nahbereich nicht [alle Angaben für Februar 2014].

Der Nahbereich von Strasburg (Uckermark) gehört teilweise zum Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Züge des Regionalverkehrs halten in Strasburg (Uckermark) und in Blumenhagen.

Analyse der einzelnen Streckenabschnitte im Nahbereich:

B104: Streckenabschnitt Grenze Planungsregion – Strasburg (Uckermark) (Ifd. Nr. 28):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Strasburg (Uckermark) – Grundzentrum Woldegk (Landkreis Mecklenburgische Seenplatte).

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Strasburg (Uckermark).

Das Grundzentrum Strasburg (Uckermark) ist weniger als 4 km entfernt.

Der 3,2 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich: Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.541 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 318 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Es ist keine Nutzung durch Radfahrer nachgewiesen.

B104: Streckenabschnitt Abzweig L322 – Grenze Planungsregion (Richtung Jahnkeshof) (Ifd. Nr. 29):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Strasburg (Uckermark) – Mittelzentrum Pasewalk.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Strasburg (Uckermark).

Das Grundzentrum Strasburg (Uckermark) ist weniger als 10 km entfernt, jedoch mehr als 4 km.

Der 0,5 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich: Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.390 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 227 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (7).

L282: Streckenabschnitt vorhandener Radweg von Strasburg (Uckermark) – Grenze Planungsregion (Richtung Schönhausen) (Ifd. Nr. 354):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Strasburg (Uckermark) – Grundzentrum Friedland (Planungsregion Mecklenburgische Seenplatte).

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Strasburg (Uckermark).

Das Grundzentrum Strasburg (Uckermark) ist weniger als 4 km entfernt.

Der 3,6 km Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.733 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 69 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (29).

L312: Streckenabschnitt: Heinrichswalde Abzweig L311 – Abzweig K4 Gehren Ausbau (Ifd. Nr. 359):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Strasburg (Uckermark).

Das Grundzentrum Strasburg (Uckermark) ist mehr als 10 km entfernt.

Der 3,7 km lange Streckenabschnitt erfüllt keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 389 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 21 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (7).

L312: Streckenabschnitt: Abzweig K4 Gehren Ausbau – Grenze Planungsregion (Ifd. Nr. 360):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Strasburg (Uckermark).

Das Grundzentrum Strasburg (Uckermark) ist mehr als 10 km entfernt.

Der 0,5 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 451 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 39 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (7).

L32: Streckenabschnitt: Grenze Planungsregion – Brücke über BAB20 (Ifd. Nr. 350):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Strasburg (Uckermark) – Grundzentrum Torgelow.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Strasburg (Uckermark).

Das Grundzentrum Strasburg (Uckermark) ist weniger als 4 km entfernt.

Der 1,6 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 991 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 40 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (14).

L32: Streckenabschnitt: Brücke über BAB20 – Strasburg (Uckermark) Bahnübergang (Ifd. Nr. 351):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Strasburg (Uckermark) – Grundzentrum Torgelow.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Strasburg (Uckermark).

Das Grundzentrum Strasburg (Uckermark) ist weniger als 4 km entfernt, ein Teil des Abschnittes liegt im Grundzentrum selbst.

Der 1,4 km lange Streckenabschnitt hat alle wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Bahnhof und Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 991 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 40 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (14).

L32: Streckenabschnitt Strasburg (Uckermark) Bahnübergang – Strasburg (Uckermark) Abzweig B104 (Ifd. Nr. 352):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Strasburg (Uckermark) – Grundzentrum Torgelow.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Strasburg (Uckermark).

Das Grundzentrum Strasburg (Uckermark) ist weniger als 4 km entfernt, ein Teil des Streckenabschnittes liegt im Grundzentrum selbst.

Der 1,4 km lange Streckenabschnitt hat alle wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Bahnhof und Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Über diesen Abschnitt der L32 wird der Brohmer Berge & Randowtal Radrundweg des Landes Mecklenburg Vorpommern geführt.

Zu den Verkehrsstärken liegen keine Angaben vor.

L32: Streckenabschnitt Strasburg (Uckermark) Abzweig B104 – Grenze Planungsregion (Richtung Güterberg) (Ifd. Nr. 353):

Der Streckenabschnitt verbindet keine zwei Zentralen Orte untereinander.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Strasburg (Uckermark).

Das Grundzentrum Strasburg (Uckermark) ist weniger als 4 km entfernt.

Der 2,8 km lange Streckenabschnitt hat mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich: Einkaufsweg, Weg zum Bahnhof und der Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Über diesen Abschnitt der L32 wird der Brohmer Berge & Randowtal Radrundweg des Landes Mecklenburg Vorpommern geführt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.218 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 65 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (24).

L322: Streckenabschnitt B104 von Strasburg (Uckermark) – Grenze Planungsregion (Richtung Milow) (Ifd. Nr. 340):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Strasburg (Uckermark).

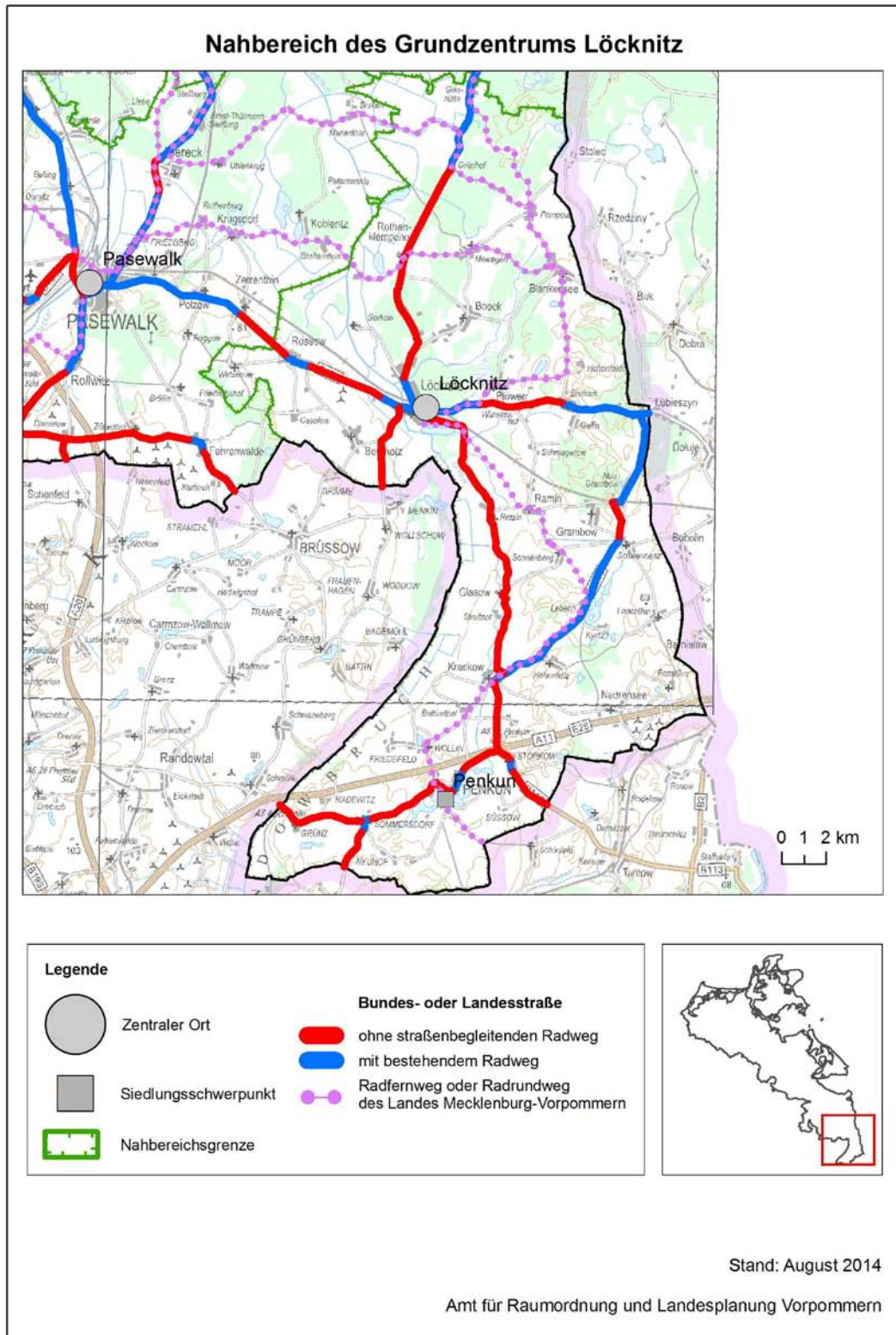
Das Grundzentrum Strasburg (Uckermark) ist weniger als 10 km, jedoch mehr als 4 km entfernt.

Der 0,5 km lange Streckenabschnitt hat für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen: Einkaufsweg, Weg zum Arzt und Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Zu den Verkehrsstärken liegen keine Angaben vor.

4.26 Nahbereich des Grundzentrums Löcknitz



KARTE 30:

Zum Nahbereich des Grundzentrums Löcknitz gehören außer der Gemeinde Löcknitz noch 12 weitere Gemeinden. Der Gemeindehauptort von Penkun ist als Siedlungsschwerpunkt festgelegt. Der Nahbereich erstreckt sich über eine Fläche von 429 km². Hier leben insgesamt 10.705 Einwohner (Stand: 30.06.2013), davon allein 3.142 in der Stadt Löcknitz. Die Bevölkerungsdichte liegt mit 25,0 Einwohnern/km² deutlich unter dem Durchschnitt der Planungsregion Vorpommern (64,7 Einwohner/km²).

Im Grundzentrum Löcknitz gibt es etwa 650 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, davon pendeln etwa 2/3 ein. Aus dem Nahbereich kommen insgesamt nur etwa 200 Einpendler, davon kommen aus Boock und Grambow mehr als 30, aus Penkun, Rossow und Rothenklempenow zwischen 20 und 30 und zwischen 10 und 20 aus Bergholz, Blankensee, Krackow und Ramin [alle Angaben für 2010].

Im Grundzentrum Löcknitz gibt es vier allgemeinbildende Schulen in öffentlicher Trägerschaft, an denen insgesamt 984 Schüler lernen (Schuljahr 2013/14).

Im Nahbereich Löcknitz befinden sich drei weitere allgemeinbildende Schulen in Mewegen (Gemeinde Rothenklempenow, 52 Schüler, öffentliche Trägerschaft) und Penkun (zwei Schulen, 254 Schüler, öffentliche Trägerschaft; Schuljahr 2013/14).

Die Struktur der Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen in Löcknitz entspricht der eines Grundzentrums. Es gibt vor allem Einzelhandelseinrichtungen für Waren des allgemeinen täglichen Bedarfs, weniger des gehobenen und des speziellen Bedarfs. Die Gemeinde Löcknitz ist Standort von mindestens 3 überwiegend großflächigen Einzelhandelseinrichtungen mit Nahversorgungsfunktion. Im Nahbereich Löcknitz gibt es eine weitere größere Einzelhandelseinrichtung zur Sicherung des Grundbedarfs (insb. Lebensmittel) in Krackow.

Im Grundzentrum Löcknitz sind 4 niedergelassene Ärzte registriert, davon arbeiten 3 als Hausärzte und sichern dadurch die medizinische Grundversorgung.

Im Nahbereich von Löcknitz sind drei weitere niedergelassene Ärzte registriert. Sie arbeiten in Penkun (2) und in Krackow. Alle sind als Hausarzt tätig [alle Angaben für Februar 2014].

Im Grundzentrum Löcknitz gibt es zwei Zahnarztpraxen, eine weitere im Nahbereich befindet sich in Penkun [alle Angaben für Februar 2014].

Der Nahbereich von Löcknitz gehört teilweise zum Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Züge des Regionalverkehrs halten in Löcknitz und in Grambow.

Analyse der einzelnen Streckenabschnitte im Nahbereich:

B104: Streckenabschnitt vorhandener Radweg Rossow Abzweig K26 Bergholz – vorhandener Radweg Löcknitz (Ifd. Nr. 36):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Löcknitz – Mittelzentrum Pasewalk.

Das Grundzentrum Löcknitz ist weniger als 4 km entfernt.

Der 3,4 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 6.459 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlich hohen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 585 Kfz überdurchschnittlich hoch. Es ist keine Nutzung durch Radfahrer nachgewiesen.

B104: Streckenabschnitt vorhandener Radweg Löcknitz Abzweig K18 Plöwen – vorhandener Radweg Bismarck (Ifd. Nr. 37):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Löcknitz – Grenzübergangsstelle Linken (Richtung Stettin).

Das Grundzentrum Löcknitz ist weniger als 10 km, z.T. weniger als 4 km entfernt.

Der ca. 3,8 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt teilweise im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 4.943 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr hingegen ist mit 559 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (27).

B104: Streckenabschnitt vorhandener Radweg Zerrenthin – vorhandener Radweg Rossow (Ifd. Nr. 35):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Löcknitz – Mittelzentrum Pasewalk.

Der Streckenabschnitt gehört überwiegend zum Nahbereich des Mittelzentrums Pasewalk (Gemeinde Zerrenthin), aber auch zum Nahbereich des Grundzentrums Löcknitz.

Sowohl das Grundzentrum Löcknitz als auch das Mittelzentrum Pasewalk sind weniger als 10 km entfernt, jedoch mehr als 4 km.

Der 2,7 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 6.459 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 585 Kfz überdurchschnittlich. Es ist keine Nutzung durch Radfahrer nachgewiesen.

B113: Streckenabschnitt Grambow Bahnübergang – Schwennenz (Ifd. Nr. 38):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Löcknitz.

Das Grundzentrum Löcknitz ist mehr als 10 km entfernt.

Der 1,7 km lange Streckenabschnitt erfüllt für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich die raumordnerische Verbindungsfunktion Weg zum Bahnhof.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 674 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 47 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von deutlich überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (47).

B113: Streckenabschnitt Krackow – AST3 BAB11 Penkun (Ifd. Nr. 39):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Löcknitz.

Das Grundzentrum Löcknitz ist mehr als 10 km entfernt. Weniger als 10 km, z.T. weniger als 4 km entfernt liegt der Siedlungsschwerpunkt Penkun.

Der 3,2 km lange Streckenabschnitt erfüllt keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich. Für den Siedlungsschwerpunkt Penkun ist dieser Streckenabschnitt Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.700 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion weit unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 345 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (22).

B113: Streckenabschnitt AST3 BAB11 Penkun – Storkow (Ifd. Nr. 40):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Löcknitz.

Das Grundzentrum Löcknitz ist mehr als 10 km entfernt. Weniger als 4 km entfernt liegt der Siedlungsschwerpunkt Penkun.

Der 0,6 km lange Streckenabschnitt erfüllt keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich. Für den Siedlungsschwerpunkt Penkun ist dieser Streckenabschnitt Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.700 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 345 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (22).

B113: Streckenabschnitt Storkow – Grenze Planungsregion (Ifd. Nr. 41):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Löcknitz.

Das Grundzentrum Löcknitz ist mehr als 10 km entfernt. Weniger als 10 km entfernt liegt der Siedlungsschwerpunkt Penkun.

Der 2,2 km lange Streckenabschnitt erfüllt keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich. Für den Siedlungsschwerpunkt Penkun ist dieser Streckenabschnitt Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.250 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 201 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (12).

L283: Streckenabschnitt Grünhof – Rothenklempenow Abzweig Mewegen (Ifd. Nr. 320):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Löcknitz.

Das Grundzentrum Löcknitz ist mehr als 10 km entfernt.

Der 4,3 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedentwicklungsraum und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 490 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 40 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (24).

L283: Streckenabschnitt Rothenklempenow Abzweig Mewegen – Rothenklempenow Abzweig Koblenz (Ifd. Nr. 321):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Löcknitz.

Das Grundzentrum Löcknitz ist weniger als 10 km entfernt.

Der 0,6 km Streckenabschnitt hat alle wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt und Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedentwicklungsraum und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Über diesen Teil der L283 wird der Brohmer Berge & Randowtal Radrundweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 490 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 40 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (24).

L283: Streckenabschnitt Rothenklempenow Abzweig Koblenz – Abzweig K17 Boock (Ifd. Nr. 322):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Löcknitz.

Das Grundzentrum Löcknitz ist weniger als 10 km entfernt, teilweise sogar weniger als 4 km.

Der 4,3 km Streckenabschnitt hat alle wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt und Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedentwicklungsraum und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 490 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 40 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (24).

L283: Streckenabschnitt Abzweig K17 Boock – vorhandener Radweg von Löcknitz (Ifd. Nr. 323):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Löcknitz.

Das Grundzentrum Löcknitz ist weniger als 4 km entfernt.

Der 1,2 km Streckenabschnitt hat alle wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt und Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 490 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 40 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (24).

L283: Streckenabschnitt vorhandener Radweg Löcknitz – Johannisberg (Ifd. Nr. 324):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Löcknitz.

Das Grundzentrum Löcknitz ist weniger als 4 km entfernt.

Der 1,1 km lange Streckenabschnitt hat mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt und Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 979 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 79 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (18).

L283: Streckenabschnitt Johannisberg – Abzweig touristischer Radweg nach Ramin (Ifd. Nr. 325):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Löcknitz.

Das Grundzentrum Löcknitz ist weniger als 4 km entfernt.

Der 0,9 km lange Streckenabschnitt hat mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt und Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Über diesen Teil der L283 wird der Oder-Neiße-Radweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern (Radfernweg) geführt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 979 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 79 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (18).

L283: Streckenabschnitt Abzweig touristischer Radweg nach Ramin – Retzin Abzweig K19 Ramin (Ifd. Nr. 326):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Löcknitz.

Das Grundzentrum Löcknitz ist weniger als 10 km, teilweise weniger als 4 km entfernt.

Der 4 km lange Streckenabschnitt hat mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt und Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt teilweise im Tourismusentwicklungsraum (Gemeinde Löcknitz) der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 979 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 79 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (18).

L283: Streckenabschnitt Retzin Abzweig K19 Ramin – Glasow Abzweig K20 Sonnenberg (Ifd. Nr. 327):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Löcknitz.

Das Grundzentrum Löcknitz ist weniger als 10 km entfernt.

Der 3,6 km lange Streckenabschnitt hat mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt und Weg zum Bahnhof.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 721 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 56 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (13).

L283: Streckenabschnitt Glasow Abzweig K20 Sonnenberg – Kreuzung B113 bei Krackow (Ifd. Nr. 328):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Löcknitz.

Das Grundzentrum Löcknitz ist mehr als 10 km entfernt, der Siedlungsschwerpunkt Penkun teilweise weniger als 10 km.

Der 4,3 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 721 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 56 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (13).

L283: Streckenabschnitt Abzweig B113 bei Storkow – vorhandener Radweg von Penkun (Ifd. Nr. 329):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Löcknitz.

Das Grundzentrum Löcknitz ist mehr als 10 km entfernt, weniger als 4 km ist der Siedlungsschwerpunkt Penkun entfernt.

Der 1,8 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich. Für den Siedlungsschwerpunkt Penkun übernimmt er die beiden wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen Schulweg und Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.651 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 150 Kfz nur leicht unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von deutlich überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (83).

L283: Streckenabschnitt vorhandener Radweg Ortsdurchfahrt Penkun – Abzweig K22 Wollin (Ifd. Nr. 330):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Löcknitz.

Das Grundzentrum Löcknitz ist mehr als 10 km entfernt. Der Streckenabschnitt liegt im Siedlungsschwerpunkt Penkun.

Der 0,9 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich. Für den Siedlungsschwerpunkt Penkun übernimmt er die beiden wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen Schulweg und Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Über diesen Abschnitt der L283 wird der Oder-Neiße-Radweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt (Radfernweg).

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.651 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 150 Kfz nur leicht unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von deutlich überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (83).

L283: Streckenabschnitt Abzweig K22 Wollin – vorhandener Radweg Sommersdorf (Ifd. Nr. 331):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Löcknitz.

Das Grundzentrum Löcknitz ist mehr als 10 km entfernt, der Siedlungsschwerpunkt Penkun größtenteils weniger als 4 km.

Der 3,5 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich. Für den Siedlungsschwerpunkt Penkun übernimmt er die beiden wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen Schulweg und Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.651 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 150 Kfz nur leicht unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von deutlich überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (83).

L283: Streckenabschnitt vorhandener Radweg Sommersdorf – Grenze Planungsregion (Ifd. Nr. 332):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Löcknitz.

Das Grundzentrum Löcknitz ist mehr als 10 km entfernt, der Siedlungsschwerpunkt Penkun weniger als 10 km.

Der 4,1 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich. Für den Siedlungsschwerpunkt Penkun übernimmt er die beiden wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen Schulweg und Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.651 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 150 Kfz nur leicht unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von deutlich überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (83).

L284: Streckenabschnitt Sommersdorf Abzweig L283 – Grenze Planungsregion (Ifd. Nr. 333):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Löcknitz.

Das Grundzentrum Löcknitz ist mehr als 10 km entfernt, der Siedlungsschwerpunkt Penkun weniger als 10 km.

Der 1,8 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich. Für den Siedlungsschwerpunkt Penkun übernimmt er die beiden wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen Schulweg und Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Zu den Verkehrsstärken liegen keine Angaben vor.

L285: Streckenabschnitt: Abzweig B104 bei Löcknitz – Grenze Planungsregion (Ifd. Nr. 334):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Löcknitz.

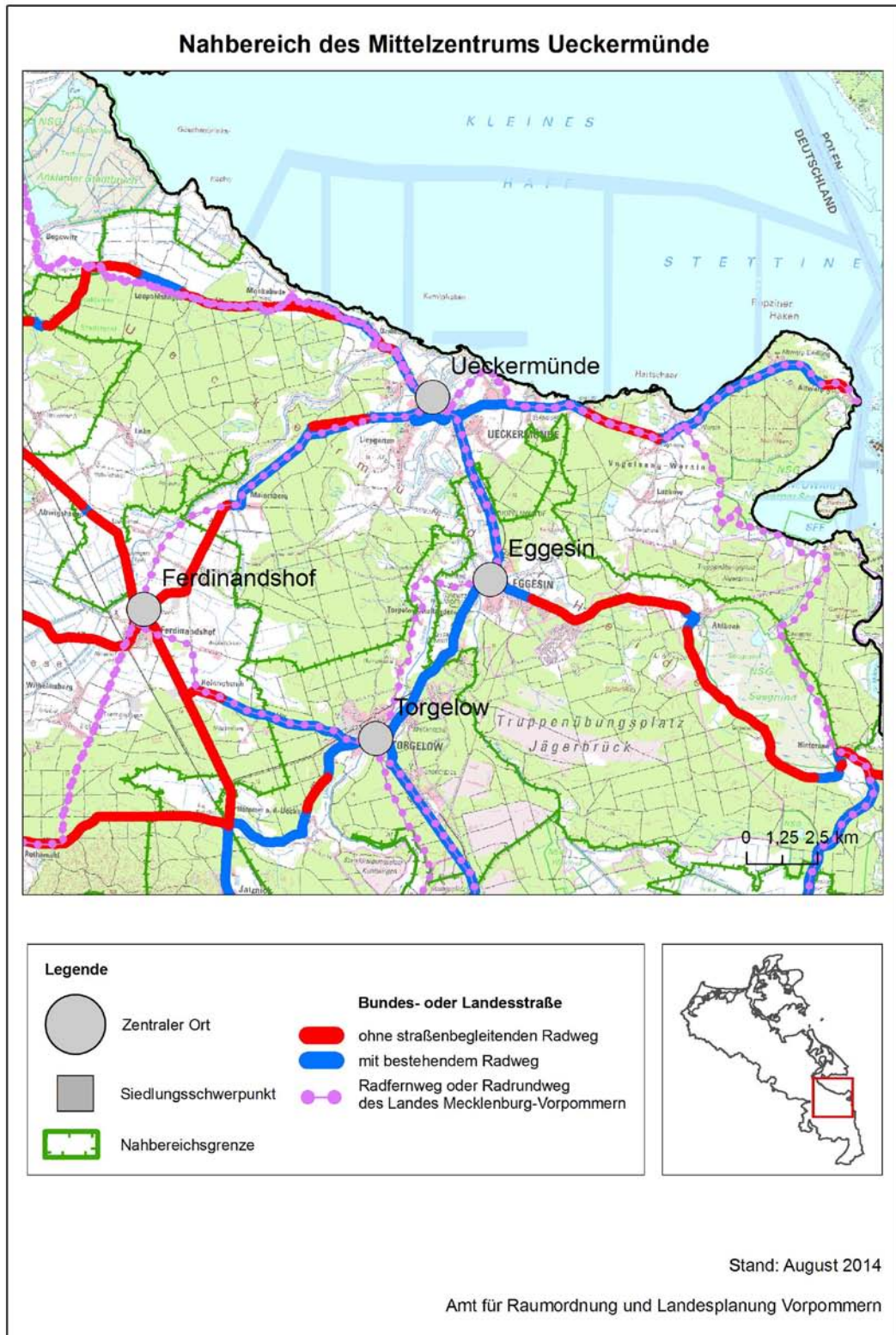
Das Grundzentrum Löcknitz weniger als 10 km, größtenteils sogar weniger als 4 km entfernt.

Der 3,9 km lange Streckenabschnitt hat mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich: Schulweg, Weg zum Einkauf, Weg zum Arzt und Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt teilweise im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern (Gemeinde Löcknitz).

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.976 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 142 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (22).

4.27 Nahbereich des Mittelzentrums Ueckermünde



KARTE 31:

Zum Nahbereich des Mittelzentrums Ueckermünde gehören außer der Stadt Ueckermünde noch 9 weitere Gemeinden. Der Nahbereich erstreckt sich über eine Fläche von 363 km². Hier leben insgesamt 13.754 Einwohner (Stand: 30.06.2013), davon allein 8.872 in der Stadt Ueckermünde. Die Bevölkerungsdichte liegt mit 37,9 Einwohnern/km² deutlich unter dem Durchschnitt der Planungsregion Vorpommern (64,7 Einwohner/km²).

Im Mittelzentrum Ueckermünde gibt es etwa 3.500 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, davon pendelt über die Hälfte ein. Aus dem Nahbereich kommen insgesamt nur etwa 600 Einpendler, zwischen 50 und 100 aus Grambin, Leopoldshagen, Luckow, Meiersberg, Mönkebude und Vogelsang-Warsin, zwischen 20 und 50 aus Altwarp und Lübs [alle Angaben für 2010].

Im Mittelzentrum Ueckermünde gibt es 3 allgemeinbildende Schulen in öffentlicher Trägerschaft, an denen insgesamt 1.022 Schüler lernen (Schuljahr 2013/14).

Im Nahbereich von Ueckermünde befindet sich eine weitere allgemeinbildende Schule in Leopoldshagen (54 Schüler, öffentliche Trägerschaft; Schuljahr 2013/14).

Die Struktur der Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen in Ueckermünde entspricht der eines Mittelzentrums. Es gibt vor allem Einzelhandelseinrichtungen für Waren des allgemeinen täglichen und des gehobenen, weniger des speziellen Bedarfs. Die Stadt Ueckermünde ist Standort von mindestens 6 überwiegend großflächigen Einzelhandelseinrichtungen mit Nahversorgungsfunktion. Im Nahbereich Ueckermünde gibt es eine weitere größere Einzelhandelseinrichtung zur Sicherung des Grundbedarfs (insb. Lebensmittel) in Mönkebude.

Das Ameos Diakonie-Klinikum Ueckermünde hat in der Region die Funktion eines Akutkrankenhauses. Hier stehen 367 Betten für die stationäre medizinische Versorgung bereit (2012).

Im Mittelzentrum Ueckermünde sind 21 niedergelassene Ärzte registriert, davon arbeiten 9 als Hausärzte und sichern dadurch die medizinische Grundversorgung.

Im Nahbereich von Ueckermünde gibt es keinen weiteren niedergelassenen Arzt [alle Angaben für Februar 2014].

Im Grundzentrum Ueckermünde gibt es 8 Zahnarztpraxen, zwei weitere im Nahbereich befinden sich in Vogelsang (Gemeinde Vogelsang-Warsin) und Mönkebude [alle Angaben für Februar 2014].

Der Nahbereich von Ueckermünde gehört vollständig zum Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern. Im Seebad Ueckermünde wurden im Jahr 2013 insgesamt 138.198 Übernachtungen statistisch erfasst, im Erholungsort Mönkebude 7.281.

Züge des Regionalverkehrs bedienen die Haltestellen Ueckermünde und Ueckermünde Stadthafen.

Analyse der einzelnen Streckenabschnitte im Nahbereich:

B109: Streckenabschnitt Borckenfriede – Finkenbrück (Ifd. Nr. 19):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Ferdinandshof – Grundzentrum Ducherow.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Mittelzentrums Ueckermünde.

Das Mittelzentrum Ueckermünde liegt weiter als 10 km entfernt, die Grundzentren Ducherow und Ferdinandshof ist weniger als 10 km entfernt, Ducherow z.T. sogar weniger als 4 km.

Der 2,0 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 5.109 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 579 Kfz überdurchschnittlich. Eine Nutzung durch Radfahrer ist nicht nachgewiesen.

L28: Streckenabschnitt Blumenthal – Meiersberg (Ifd. Nr. 311):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Ferdinandshof – Mittelzentrum Ueckermünde.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Ferdinandshof und des Mittelzentrums Ueckermünde.

Das Mittelzentrum Ueckermünde ist nur teilweise weniger als 10 km entfernt, das Grundzentrum Ferdinandshof überwiegend sogar weniger als 4 km.

Der 2,7 km lange Streckenabschnitt hat mehrere raumordnerische Verbindungsfunktionen für die beiden Zentralen Orte und ihre jeweiligen Verflechtungsbereiche: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt und Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.102 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 146 Kfz leicht unterdurchschnittlich. Der Streckenabschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (46).

L28: Streckenabschnitt Abzweig K52 Heinrichshof – vorhandener Radweg von Ueckermünde (Ifd. Nr. 312):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Ferdinandshof – Mittelzentrum Ueckermünde.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Mittelzentrums Ueckermünde.

Das Mittelzentrum Ueckermünde ist weniger als 4 km entfernt.

Der 1,8 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 3.404 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr hingegen ist mit 192 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (48).

L31: Streckenabschnitt vorhandener Radweg Mühlgraben Heidmühl – Rastplatz Hohe Heide, Abzweig touristischer Radweg (Ifd. Nr. 299):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Ducherow – Mittelzentrum Ueckermünde.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Mittelzentrums Ueckermünde.

Das Mittelzentrum Ueckermünde ist mehr als 10 km entfernt, das Grundzentrum Ducherow ist weniger als 10 km entfernt.

Der 2,6 km lange Streckenabschnitt erfüllt keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für das Mittelzentrum Ueckermünde. Er erfüllt jedoch mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen für das Grundzentrum Ducherow: Einkaufsweg, Weg zum Arzt und Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern und liegt im Tourismusentwicklungsraum.

Die Verkehrsstärke hat mit 1.689 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 64 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (28).

L31: Streckenabschnitt Rastplatz Hohe Heide, Abzweig touristischer Radweg – Abzweig touristischer Radweg Grünberg (Ifd. Nr. 300):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Ducherow – Mittelzentrum Ueckermünde.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Mittelzentrums Ueckermünde.

Das Mittelzentrum Ueckermünde ist überwiegend mehr als 10 km entfernt, das Grundzentrum Ducherow ist weniger als 10 km entfernt.

Der 0,5 km lange Streckenabschnitt erfüllt keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für das Mittelzentrum Ueckermünde. Er erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen für das Grundzentrum Ducherow: Einkaufsweg, Weg zum Arzt und Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern und liegt im Tourismusentwicklungsraum.

Über diesen Teil der L31 verlaufen die folgenden Radfern- und Radrundwege des Landes Mecklenburg-Vorpommern: Mecklenburgischer Seenradweg, Oder-Neiße Radweg und Radfernweg Berlin-Usedom sowie Stettiner Haff Rundweg.

Die Verkehrsstärke hat mit 1.689 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 64 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (28).

L31: Streckenabschnitt Abzweig touristischer Radweg Grünberg – Leopoldshagen (Ifd. Nr. 301):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Ducherow – Mittelzentrum Ueckermünde.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Mittelzentrums Ueckermünde.

Das Mittelzentrum Ueckermünde ist teilweise 10 km entfernt, das Grundzentrum Ducherow weniger als 10 km entfernt, teilweise sogar weniger als 4 km.

Der 1,3 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen für beide Zentralen Orte und ihre jeweiligen Verflechtungsbereiche: Einkaufsweg, Weg zum Arzt und Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern und liegt im Tourismusentwicklungsraum.

Die Verkehrsstärke hat mit 1.689 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 64 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (28).

L31: Streckenabschnitt vorhandener Radweg Leopoldshagen – Ortseingang Mönkebude (Ifd. Nr. 302):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Ducherow – Mittelzentrum Ueckermünde.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Mittelzentrums Ueckermünde.

Das Mittelzentrum Ueckermünde ist weniger als 10 km entfernt, jedoch etwas mehr als 4 km.

Der 2,8 km lange Streckenabschnitt erfüllt alle wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt und Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Über diesen Teil der L31 verlaufen die folgenden Radfern- und Radrundwege des Landes Mecklenburg-Vorpommern: Mecklenburgischer Seenradweg, Oder-Neiße Radweg und Radfernweg Berlin-Usedom sowie Stettiner Haff Rundweg.

Die Verkehrsstärke hat mit 1.689 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 64 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (28).

L31: Streckenabschnitt Ortseingang Mönkebude – Abzweig touristischer Radweg Richtung Hafen (Ifd. Nr. 303):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Ducherow – Mittelzentrum Ueckermünde.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Mittelzentrums Ueckermünde.

Das Mittelzentrum Ueckermünde ist weniger als 10 km entfernt.

Der 0,6 km lange Streckenabschnitt erfüllt alle wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt und Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke hat mit 1.689 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 64 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (28).

L31: Streckenabschnitt Abzweig touristischer Radweg Richtung Hafen Mönkebude – vorhandener Radweg Grambin (Ifd. Nr. 304):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Ducherow – Mittelzentrum Ueckermünde.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Mittelzentrums Ueckermünde.

Das Mittelzentrum Ueckermünde weniger als 10 km entfernt, teilweise sogar weniger als 4 km.

Der 2,1 km lange Streckenabschnitt erfüllt alle wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt und Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke hat mit 1.689 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 64 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (28).

L31: Streckenabschnitt Ortsdurchfahrt Grambin (Ifd. Nr. 305):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Ducherow – Mittelzentrum Ueckermünde.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Mittelzentrums Ueckermünde.

Das Mittelzentrum Ueckermünde liegt weniger als 4 km entfernt.

Der 0,5 km lange Streckenabschnitt erfüllt alle wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt und Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke hat mit 1.689 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 64 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (28).

L31: Streckenabschnitt Bellin – Vogelsang (Ifd. Nr. 306):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Mittelzentrums Ueckermünde.

Das Mittelzentrum Ueckermünde weniger als 10 km entfernt, jedoch mehr als 4 km.

Der 2,6 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Über die L31 werden in diesem Bereich der Oder-Neiße Radweg und der Stettiner Haff Rundweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.914 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion leicht unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 111 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von deutlich überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (297). Es handelt sich hierbei um den höchsten in der Planungsregion ermittelten Wert an Bundes- und Landesstraßen.

L31: Streckenabschnitt Ortsdurchfahrt Altwarp (Ifd. Nr. 307):

Der Streckenabschnitt verbindet wegen der Grenznähe keine Zentralen Orte.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Mittelzentrums Ueckermünde.

Das Mittelzentrum Ueckermünde liegt mehr als 10 km entfernt.

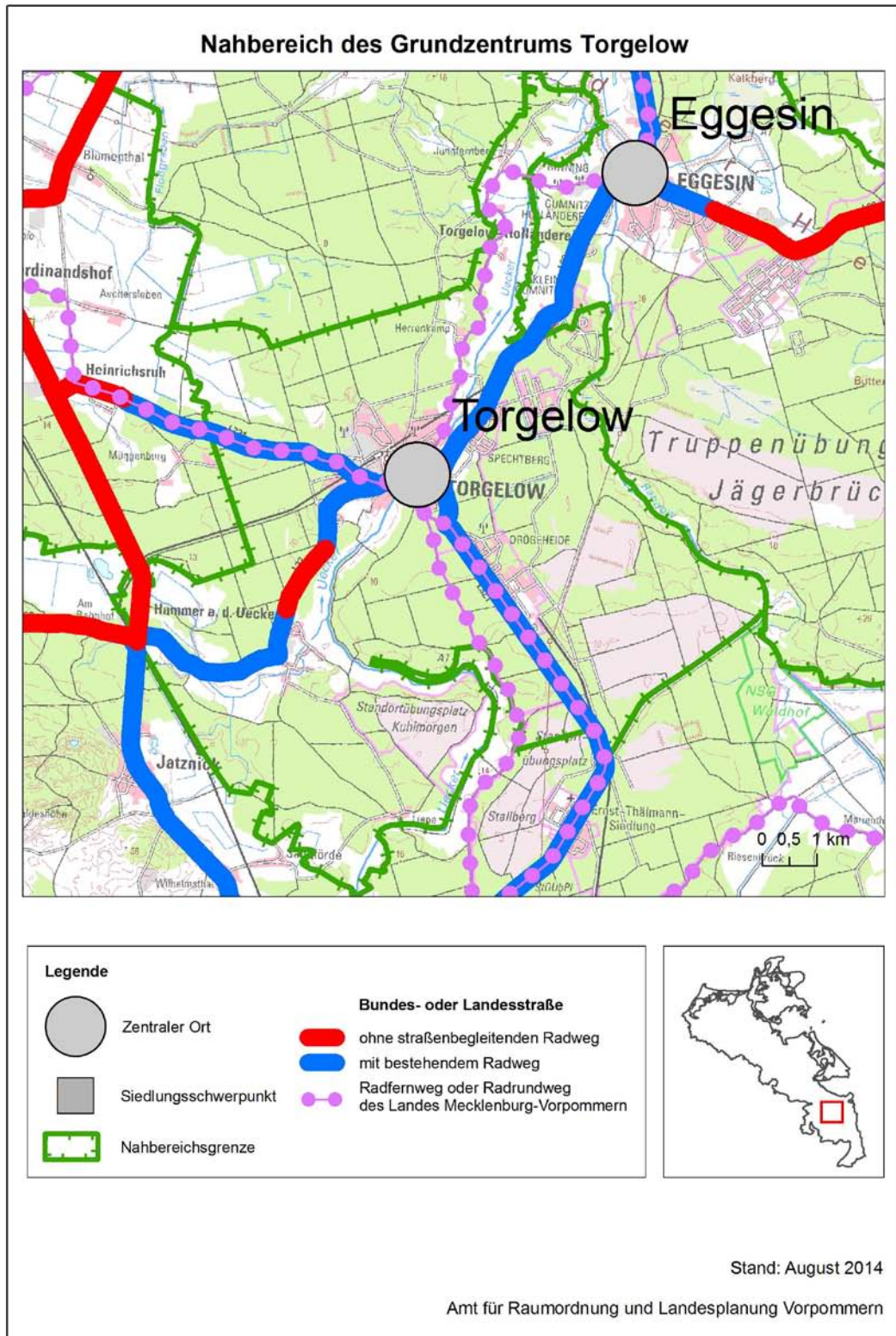
Der 0,7 km lange Streckenabschnitt erfüllt keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Über die Ortsdurchfahrt Altwarp wird der Stettiner Haff Rundweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt.

Zu den Verkehrsstärken liegen keine Angaben vor.

4.28 Nahbereich des Grundzentrums Torgelow



KARTE 32:

Zum Nahbereich des Grundzentrums Torgelow gehören außer der Stadt Torgelow nur noch die Gemeinden Hammer an der Uecker und Torgelow-Holländerei. Der Nahbereich erstreckt sich über eine Fläche von 77 km². Hier leben insgesamt 9.484 Einwohner (Stand: 30.06.2013), davon allein 8.609 in der Stadt Torgelow. Die Bevölkerungsdichte liegt mit 123,9 Einwohnern/km² deutlich über dem Durchschnitt der Planungsregion Vorpommern (64,7 Einwohner/km²).

Im Grundzentrum Torgelow gibt es etwa 4.400 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, davon pendeln 2/3 ein. Aus dem Nahbereich kommen insgesamt nur etwa 100 Einpendler, die Mehrzahl davon aus Hammer an der Uecker [alle Angaben für 2010].

Im Grundzentrum Torgelow gibt es drei allgemeinbildende Schulen in öffentlicher Trägerschaft, an denen insgesamt 728 Schüler lernen (Schuljahr 2013/14).

Es gibt keine weitere allgemeinbildende Schule im Nahbereich von Torgelow.

Die Struktur der Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen in Torgelow entspricht der eines Grundzentrums. Es gibt vor allem Einzelhandelseinrichtungen für Waren des allgemeinen täglichen Bedarfs, weniger des gehobenen und des speziellen Bedarfs. Die Stadt Torgelow ist Standort von mindestens 8 überwiegend großflächigen Einzelhandelseinrichtungen mit Nahversorgungsfunktion. Im Nahbereich Torgelow gibt es keine weiteren größeren Einzelhandelseinrichtungen zur Sicherung des Grundbedarfs (insb. Lebensmittel).

Im Grundzentrum Torgelow sind 16 niedergelassene Ärzte registriert, davon arbeiten 8 als Hausärzte und sichern dadurch die medizinische Grundversorgung.

Im Nahbereich von Torgelow gibt es keinen weiteren niedergelassenen Arzt.

Im Grundzentrum Torgelow gibt es 8 Zahnarztpraxen, weitere im Nahbereich gibt es nicht.

Der Nahbereich von Torgelow gehört teilweise zum Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern. In der Stadt Torgelow wurden 2013 insgesamt 11.135 Übernachtungen statistisch erfasst.

In Torgelow halten Züge des Regionalverkehrs.

Analyse der einzelnen Streckenabschnitte im Nahbereich:

L32: Streckenabschnitt vorhandener Radweg von Torgelow – Ortsausgang Hammer (Ifd. Nr. 345):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Torgelow – Grundzentrum Strasburg (Uckermark).

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Torgelow.

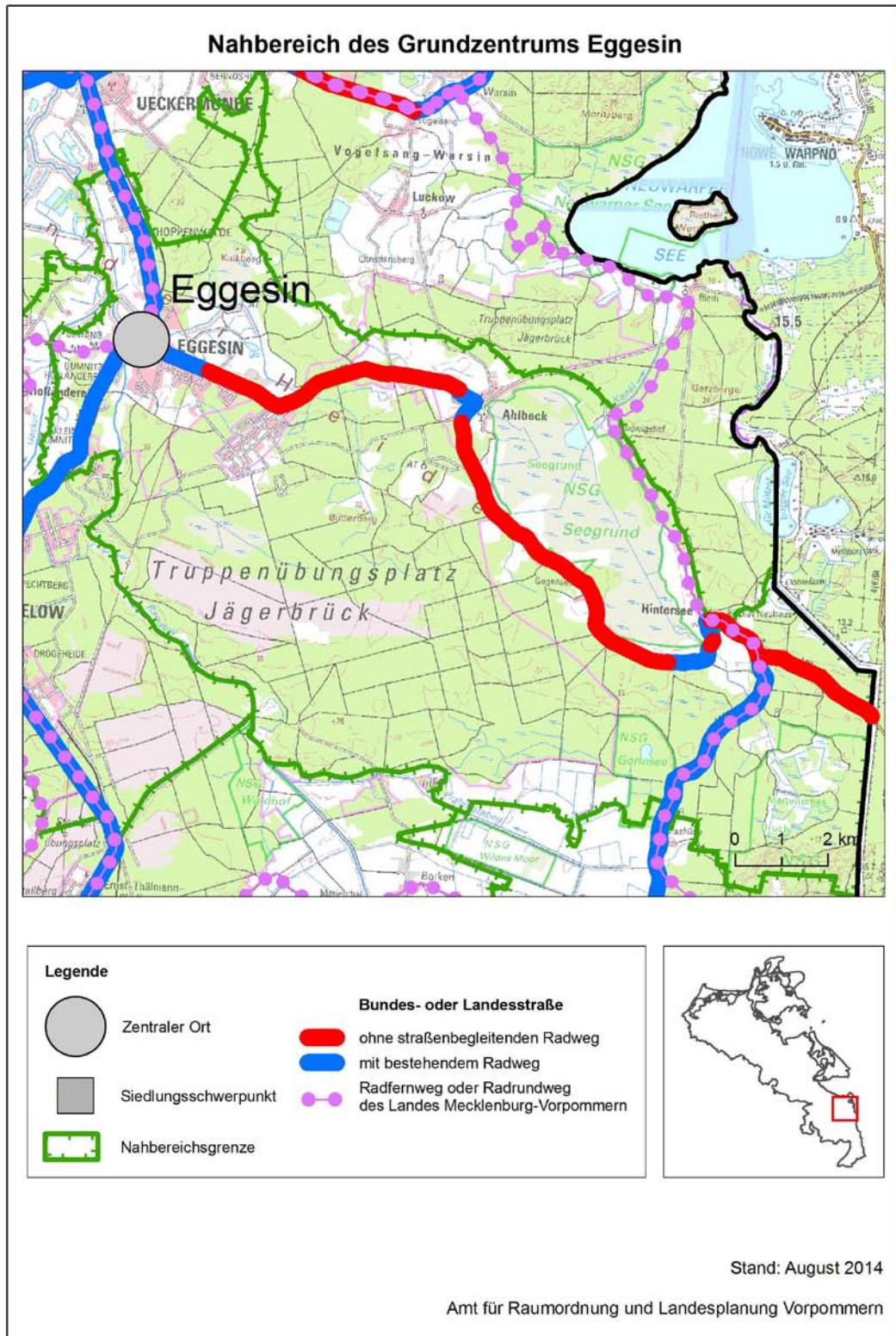
Das Grundzentrum Torgelow ist weniger als 10 km, teilweise sogar weniger als 4 km entfernt.

Der 1,3 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt und Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.312 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr hingegen ist mit 176 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (46).

4.29 Nahbereich des Grundzentrums Eggesin



KARTE 33:

Zum Nahbereich des Grundzentrums Eggesin gehören außer der Stadt Eggesin nur noch die Gemeinden Ahlbeck und Hintersee. Der Nahbereich erstreckt sich über eine Fläche von 151 km². Hier leben insgesamt 5.921 Einwohner (Stand: 30.06.2013), davon allein 4.898 in der Stadt Eggesin. Die Bevölkerungsdichte liegt mit 39,2 Einwohnern/km² deutlich unter dem Durchschnitt der Planungsregion Vorpommern (64,7 Einwohner/km²).

Im Grundzentrum Eggesin gibt es etwa 900 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, davon pendelt über die Hälfte ein. Aus dem Nahbereich kommen insgesamt nur etwa 40 Einpendler, die Mehrzahl davon aus Ahlbeck [alle Angaben für 2010].

Im Grundzentrum Eggesin gibt es zwei allgemeinbildende Schulen in öffentlicher Trägerschaft, an denen insgesamt 381 Schüler lernen (Schuljahr 2013/14).

Es gibt keine weitere allgemeinbildende Schule im Nahbereich von Eggesin.

In Eggesin gibt es eine Berufliche Schule in öffentlicher Trägerschaft mit 620 Schülern (Schuljahr 2013/14).

Die Struktur der Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen in Eggesin entspricht der eines Grundzentrums. Es gibt vor allem Einzelhandelseinrichtungen für Waren des allgemeinen täglichen Bedarfs, weniger des gehobenen und des speziellen Bedarfs. Die Stadt Eggesin ist Standort von mindestens 3 überwiegend großflächigen Einzelhandelseinrichtungen mit Nahversorgungsfunktion. Im Nahbereich Eggesin gibt es keine weiteren größeren Einzelhandelseinrichtungen zur Sicherung des Grundbedarfs (insb. Lebensmittel).

Im Grundzentrum Eggesin sind 5 niedergelassene Ärzte registriert, davon arbeiten 4 als Hausärzte und sichern die medizinische Grundversorgung.

Im Nahbereich von Eggesin arbeitet ein weiterer niedergelassener Arzt in Ahlbeck. Er ist als Hausarzt tätig [alle Angaben für Februar 2014].

Im Grundzentrum Eggesin gibt es vier Zahnarztpraxen, weitere im Nahbereich gibt es nicht [alle Angaben für Februar 2014].

Der Nahbereich von Eggesin gehört teilweise zum Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

In Eggesin halten Züge des Regionalverkehrs.

Analyse der einzelnen Streckenabschnitte im Nahbereich:

L28: Streckenabschnitt Eggesin Karpin – Bundeswehrrkaserne (Ifd. Nr. 313):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Eggesin.

Das Grundzentrum Eggesin liegt weniger als 4 km entfernt.

Der 1,6 km lange Streckenabschnitt hat für das Grundzentrum und seinen Verflechtungsbereich alle wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt und Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.813 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 66 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Streckenabschnitt wird von Radfahrern genutzt (28).

L28: Streckenabschnitt Bundeswehrkaserne – vorhandener Radweg Ahlbeck (Ifd. Nr. 314):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Eggesin.

Das Grundzentrum Eggesin liegt weniger als 10 km entfernt, teilweise sogar weniger als 4 km.

Der 4,3 km lange Streckenabschnitt erfüllt alle wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt und Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.813 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 66 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Streckenabschnitt wird von Radfahrern genutzt (28).

L28: Streckenabschnitt vorhandener Radweg Ahlbeck – Ortseingang Hintersee (Ifd. Nr. 315):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Eggesin.

Das Grundzentrum Eggesin ist teilweise weniger als 10 km entfernt.

Der 7,5 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich. Es besteht jedoch als Weg zum Arzt in Ahlbeck eine Verbindungsfunktion.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.095 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 66 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (47).

L28: Streckenabschnitt Ortsdurchfahrt Hintersee (Ifd. Nr. 316):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Eggesin.

Das Grundzentrum Eggesin ist mehr als 10 km entfernt.

Der 0,1 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich. Es besteht jedoch als Weg zum Arzt in Ahlbeck eine Verbindungsfunktion.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.095 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 66 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (47).

L28: Streckenabschnitt Hintersee Riether Neuhaus – Gemeindegrenze Hintersee (Ifd. Nr. 317):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Eggesin.

Das Grundzentrum Eggesin ist mehr als 10 km entfernt.

Der 0,5 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Über diesen Teil der L28 wird der Oder-Neiße Radweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt.

Zu den Verkehrsstärken liegen keine Angaben vor.

L28: Streckenabschnitt Gemeindegrenze Hintersee – vorhandener Radweg Abzweig L283 (Ifd. Nr. 318):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Eggesin.

Das Grundzentrum Eggesin ist mehr als 10 km entfernt.

Der 0,9 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Über diesen Teil der L28 wird der Oder-Neiße Radweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt.

Zu den Verkehrsstärken liegen keine Angaben vor.

L28: Streckenabschnitt Abzweig L283 – Staatsgrenze (Ifd. Nr. 319):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Eggesin.

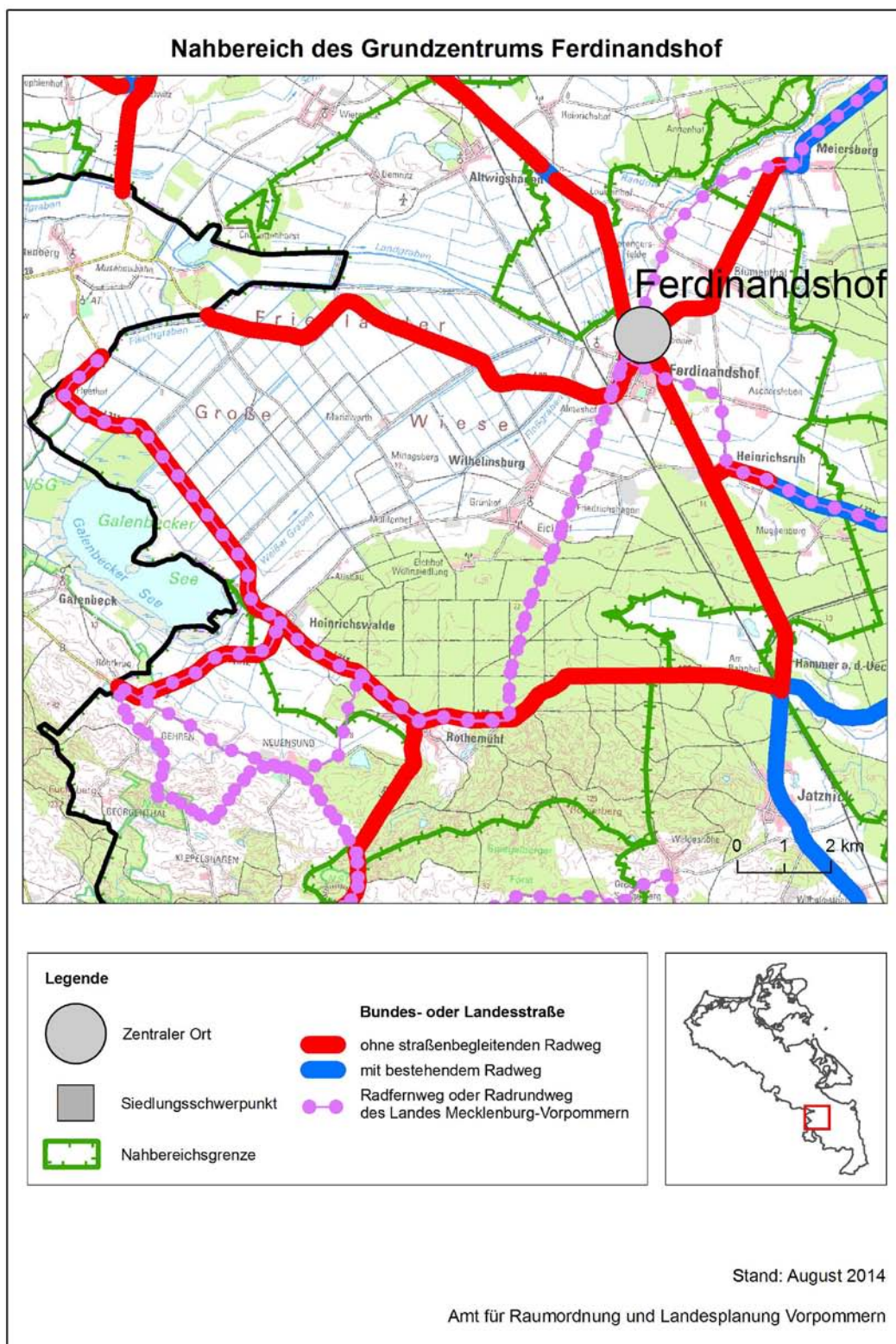
Das Grundzentrum Eggesin ist mehr als 10 km entfernt.

Der 2,9 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Zu den Verkehrsstärken liegen keine Angaben vor.

4.30 Nahbereich des Grundzentrums Ferdinandshof



KARTE 34:

Zum Nahbereich des Grundzentrums Ferdinandshof gehören außer der Gemeinde Ferdinandshof noch 5 weitere Gemeinden. Der Nahbereich erstreckt sich über eine Fläche von 185 km². Hier leben insgesamt 4.868 Einwohner (Stand: 30.06.2013), davon allein 2.644 in der Gemeinde Ferdinandshof. Die Bevölkerungsdichte liegt mit 26,7 Einwohnern/km² deutlich unter dem Durchschnitt der Planungsregion Vorpommern (64,7 Einwohner/km²).

Im Grundzentrum Ferdinandshof gibt es etwa 300 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, davon pendeln etwa 2/3 ein. Aus dem Nahbereich kommen nur wenige Einpendler, die Mehrzahl davon aus Wilhelmsburg (zwischen 20 und 30) [alle Angaben für 2010].

Im Grundzentrum Ferdinandshof gibt es drei allgemeinbildende Schulen in öffentlicher Trägerschaft, an denen insgesamt 441 Schüler lernen (Schuljahr 2013/14).

Es gibt keine weitere allgemeinbildende Schule im Nahbereich von Ferdinandshof.

Die Struktur der Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen in Ferdinandshof entspricht der eines Grundzentrums. Es gibt vor allem Einzelhandelseinrichtungen für Waren des allgemeinen täglichen Bedarfs, weniger des gehobenen und des speziellen Bedarfs. Die Gemeinde Ferdinandshof ist Standort von mindestens 3 überwiegend großflächigen Einzelhandelseinrichtungen mit Nahversorgungsfunktion. Im Nahbereich Ferdinandshof gibt es keine weiteren größeren Einzelhandelseinrichtungen zur Sicherung des Grundbedarfs (insb. Lebensmittel).

Im Grundzentrum Ferdinandshof sind zwei niedergelassene Ärzte registriert, die beide als Hausarzt arbeiten und dadurch die medizinische Grundversorgung sichern.

Im Nahbereich von Ferdinandshof gibt es keinen weiteren niedergelassenen Arzt [alle Angaben für Februar 2014].

Im Grundzentrum Ferdinandshof gibt es zwei Zahnarztpraxen, weitere im Nahbereich gibt es nicht [alle Angaben für Februar 2014].

Der Nahbereich von Ferdinandshof gehört vollständig zum Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

In Ferdinandshof halten Züge des Regionalverkehrs.

Analyse der einzelnen Streckenabschnitte im Nahbereich:

B109: Streckenabschnitt Heinrichsruh – Bahnhof Jatznick (lfd. Nr. 23):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Pasewalk – Grundzentrum Ferdinandshof.

Der Streckenabschnitt gehört überwiegend zum Nahbereich des Grundzentrums Ferdinandshof (Gemeinde Heinrichsruh), aber auch zum Nahbereich des Mittelzentrums Pasewalk (Gemeinde Jatznick).

Das Mittelzentrum Pasewalk ist mehr als 10 km entfernt, das Grundzentrum Ferdinandshof weniger als 10 km, im Bereich Heinrichsruh sogar weniger als 4 km.

Der 5 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 4.181 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 365 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (2).

B109: Streckenabschnitt Finkenbrück – Ferdinandshof (Ifd. Nr. 20):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Ferdinandshof – Grundzentrum Ducherow.

Der Streckenabschnitt gehört überwiegend zum Nahbereich des Grundzentrums Ferdinandshof (Gemeinde Ferdinandshof), aber auch zum Nahbereich des Grundzentrums Ueckermünde (Gemeinde Lübs).

Das Grundzentrum Ferdinandshof ist weniger als 4 km, das Grundzentrum Ducherow überwiegend mehr als 10 km entfernt.

Der 4 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 4.181 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr hingegen ist mit 675 Kfz deutlich überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (2).

B109: Streckenabschnitt Ferdinandshof – Abzweig K10 Aschersleben (Ifd. Nr. 21):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Ferdinandshof – Mittelzentrum Pasewalk.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Ferdinandshof.

Das Grundzentrum Ferdinandshof ist weniger als 4 km entfernt.

Der 1 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 4.181 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr hingegen ist mit 675 Kfz deutlich überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (2).

B109: Streckenabschnitt Abzweig K10 Aschersleben – Heinrichsruh (Ifd. Nr. 22):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Ferdinandshof – Mittelzentrum Pasewalk.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Ferdinandshof.

Das Grundzentrum Ferdinandshof ist weniger als 4 km entfernt.

Der 2,1 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 4.181 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr hingegen ist mit 675 Kfz deutlich überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (2).

L28: Streckenabschnitt Grenze Planungsregion – Bahnübergang Ferdinandshof (Ifd. Nr. 308):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Friedland (Planungsregion Mecklenburgische Seenplatte) – Grundzentrum Ferdinandshof.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Ferdinandshof.

Der Streckenabschnitt beginnt bzw. endet im Grundzentrum und führt bis zu 10 km vom Grundzentrum Ferdinandshof weg.

Der 9,6 km lange Streckenabschnitt hat wegen fehlender Ortschaften überwiegend keine der wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich, nur teilweise in der Ortslage Ferdinandshof, in unmittelbarer Nähe des Bahnübergangs.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.300 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerlastverkehr hingegen ist mit 178 überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (22).

L28: Streckenabschnitt Bahnübergang Ferdinandshof – Kreuzung B109 Ferdinandshof (Ifd. Nr. 309):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Friedland (Planungsregion Mecklenburgische Seenplatte) – Grundzentrum Ferdinandshof.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Ferdinandshof, direkt im Grundzentrum.

Der 1,3 km lange Streckenabschnitt erfüllt alle wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt und Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Über diesen Teil der L28 verläuft der Radfernweg Mecklenburgische Seenplatte des Landes Mecklenburg Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.300 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerlastverkehr hingegen ist mit 178 überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (22).

L28: Streckenabschnitt Kreuzung B109 Ferdinandshof – Blumenthal (Ifd. Nr. 310):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Ferdinandshof – Mittelzentrum Ueckermünde.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Ferdinandshof.

Das Mittelzentrum Ueckermünde ist mehr als 10 km entfernt, das Grundzentrum Ferdinandshof überwiegend weniger als 4 km.

Der 2,6 km lange Streckenabschnitt hat mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt und Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.102 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 146 Kfz leicht unterdurchschnittlich. Der Streckenabschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (46).

L28: Streckenabschnitt Blumenthal – Meiersberg (Ifd. Nr. 311):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Ferdinandshof – Mittelzentrum Ueckermünde.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Ferdinandshof und des Mittelzentrums Ueckermünde.

Das Mittelzentrum Ueckermünde ist nur teilweise weniger als 10 km entfernt, das Grundzentrum Ferdinandshof überwiegend weniger als 4 km.

Der 2,7 km lange Streckenabschnitt hat mehrere raumordnerische Verbindungsfunktionen für die beiden Zentralen Orte und ihre jeweiligen Verflechtungsbereiche: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt und Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.102 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 146 Kfz leicht unterdurchschnittlich. Der Streckenabschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (46).

L311: Streckenabschnitt Rothemühl – Abzweig touristischer Radweg Richtung Neuensund (Ifd. Nr. 355):

Der Streckenabschnitt verbindet keine zwei Zentralen Orte untereinander.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Ferdinandshof.

Das Grundzentrum Ferdinandshof ist mehr als 10 km entfernt.

Der 1,6 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Über diesen Abschnitt der L311 werden der Mecklenburgische Seen Radfernweg und der Brohmer Berge & Randowtal Radrundweg des Landes Mecklenburg Vorpommern geführt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 490 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 30 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird jedoch von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (49).

L311: Streckenabschnitt Abzweig touristischer Radweg Richtung Neuensund – Heinrichswalde Abzweig L312 (Ifd. Nr. 356):

Der Streckenabschnitt verbindet keine zwei Zentralen Orte untereinander.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Ferdinandshof.

Das Grundzentrum Ferdinandshof ist mehr als 10 km entfernt.

Der 2,0 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Über diesen Abschnitt der L311 wird der Brohmer Berge & Randowtal Radrundweg des Landes Mecklenburg Vorpommern geführt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 490 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 30 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird jedoch von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (49).

L311: Streckenabschnitt: Heinrichswalde Abzweig L312 – Fleethof (Ifd. Nr. 357):

Der Streckenabschnitt verbindet keine zwei Zentralen Orte untereinander.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Ferdinandshof.

Das Grundzentrum Ferdinandshof ist mehr als 10 km entfernt.

Der 7,2 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Über diesen Abschnitt der L311 wird der Brohmer Berge & Randowtal Radrundweg des Landes Mecklenburg Vorpommern geführt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 219 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 11 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird jedoch von durchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (34).

L311: Streckenabschnitt: Fleethof – Grenze Planungsregion (Ifd. Nr. 358):

Der Streckenabschnitt verbindet keine zwei Zentralen Orte untereinander.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Ferdinandshof.

Das Grundzentrum Ferdinandshof ist mehr als 10 km entfernt.

Der 1,2 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Über diesen Abschnitt der L311 werden der Brohmer Berge & Randowtal und der Eiszeitroute Radrundweg des Landes Mecklenburg Vorpommern geführt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 219 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 11 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von durchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (34).

L32: Streckenabschnitt Kreuzung B109 Bhf. Jatznick – Abzweig touristischer Radweg Richtung Ferdinandshof (Ifd. Nr. 346):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Torgelow – Grundzentrum Strasburg (Uckermark).

Der Streckenabschnitt liegt etwa zu gleichen Teilen im Nahbereich des Mittelzentrums Pasewalk und im Nahbereich des Grundzentrums Ferdinandshof.

Die Zentralen Orte Pasewalk und Ferdinandshof liegen beide mehr als 10 km entfernt.

Der 6,1 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für die beiden Zentralen Orte und ihre jeweiligen Verflechtungsbereiche.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.099 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 47 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von durchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (34).

L32: Streckenabschnitt Abzweig touristischer Radweg Richtung Ferdinandshof – Rothemühl (Ifd. Nr. 347):

Der Streckenabschnitt verbindet die Grundzentren Torgelow und Strasburg (Uckermark) miteinander.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Ferdinandshof.

Alle benachbarten Zentralen Orte liegen mehr als 10 km entfernt.

Der 1,8 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes.

Über diesen Abschnitt der L32 werden der Brohmer Berge & Randowtal Radrundweg und der Mecklenburgische Seen Radfernweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.099 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 47 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von durchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (34).

L32: Streckenabschnitt Rothemühl – Abzweig K4 Neuensund (Ifd. Nr. 348):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Torgelow – Grundzentrum Friedland (Planungsregion Mecklenburgische Seenplatte).

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Ferdinandshof.

Das Grundzentrum Ferdinandshof ist mehr als 10 km entfernt.

Der 3,2 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 991 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 40 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (14).

L32: Streckenabschnitt Abzweig K4 Neuensund – Grenze Planungsregion (Ifd. Nr. 349):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Torgelow – Grundzentrum Friedland (Planungsregion Mecklenburgische Seenplatte).

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Ferdinandshof.

Das Grundzentrum Ferdinandshof ist mehr als 10 km entfernt.

Der 4,6 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes.

Über diesen Abschnitt der L32 werden die beiden Radrundwege des Landes Mecklenburg-Vorpommern Brohmer Berge & Randowtal sowie Eiszeitroute geführt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 991 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 40 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (14).

L321: Streckenabschnitt Abzweig B109 Heinrichsrub – Heinrichsrub (Ifd. Nr. 342):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Ferdinandshof – Grundzentrum Torgelow.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Ferdinandshof.

Das Grundzentrum Ferdinandshof ist weniger als 4 km entfernt, das Grundzentrum Torgelow weniger als 10 km.

Der 0,4 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.523 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion leicht unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 126 Kfz leicht unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (66).

L321: Streckenabschnitt Heinrichsrub – vorhandener Radweg von Torgelow (Ifd. Nr. 343):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Ferdinandshof – Grundzentrum Torgelow.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Ferdinandshof.

Das Grundzentrum Ferdinandshof ist weniger als 4 km entfernt, das Grundzentrum Torgelow weniger als 10 km entfernt.

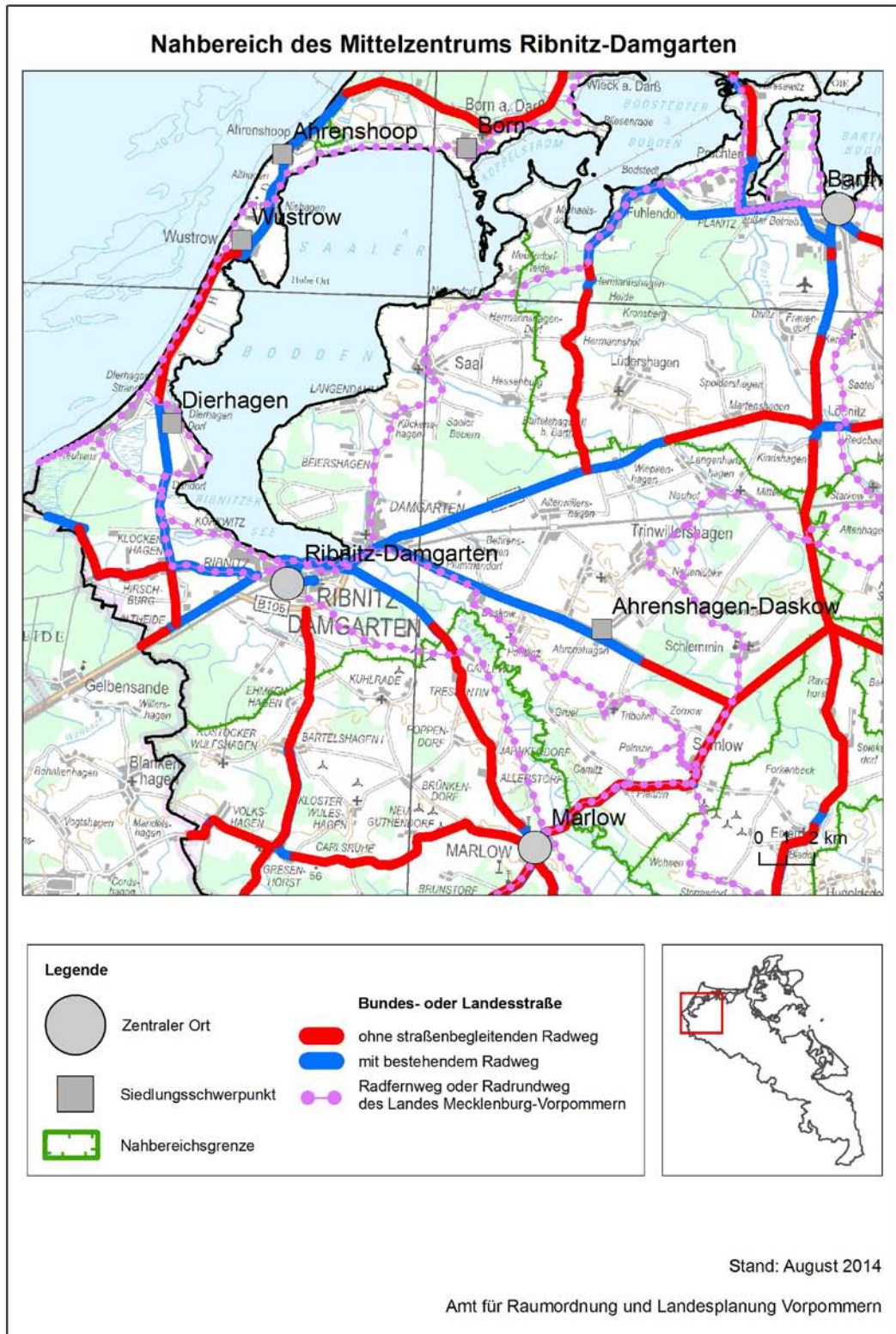
Der 0,9 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Über die L321 wird in diesem Bereich der Brohmer Berge & Randowtal Rundweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.523 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion leicht unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 126 Kfz leicht unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (66).

4.31 Nahbereich des Mittelzentrums Ribnitz-Damgarten



KARTE 35:

Zum Nahbereich des Mittelzentrums Ribnitz-Damgarten gehören außer der Stadt Ribnitz-Damgarten noch 8 weitere Gemeinden. Die Gemeindehauptorte von Ahrenshagen-Daskow, Ahrenshoop, Dierhagen und Wustrow sind als Siedlungsschwerpunkte festgelegt. Der Nahbereich erstreckt sich über eine Fläche von 346 km². Hier leben insgesamt 23.723 Einwohner (Stand: 30.06.2013), davon allein 15.013 in der Stadt Ribnitz-Damgarten. Die Bevölkerungsdichte liegt mit 68,6 Einwohnern/km² über dem Durchschnitt der Planungsregion Vorpommern (64,7 Einwohner/km²).

Im Mittelzentrum Ribnitz-Damgarten gibt es etwa 4.400 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, davon pendelt etwa jeder Zweite ein. Aus dem Nahbereich kommen insgesamt nur etwa 600 Einpendler. Davon kommen mehr als 200 aus Ahrenshagen-Daskow, mehr als 100 aus Saal, jeweils zwischen 50 und 100 aus Dierhagen und Trinwillershagen und weniger als 50 aus Schlemmin, Semlow und Wustrow [alle Angaben für 2010].

Im Mittelzentrum Ribnitz-Damgarten gibt es sechs allgemeinbildende Schulen in öffentlicher und eine allgemeinbildende Schule in freier Trägerschaft, an denen insgesamt 1.874 Schüler lernen (Schuljahr 2013/14).

Im Nahbereich von Ribnitz-Damgarten gibt es zwei weitere allgemeinbildende Schulen in Ahrenshagen (120 Schüler, öffentliche Trägerschaft) und Dändorf (Gemeinde Dierhagen, 73 Schüler, öffentliche Trägerschaft; Schuljahr 2013/14).

In Ribnitz-Damgarten gibt es eine Berufliche Schule in öffentlicher Trägerschaft. Hier lernen 658 Schüler (Schuljahr 2013/14).

Die Struktur der Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen in Ribnitz-Damgarten entspricht der eines Mittelzentrums. Es gibt vor allem Einzelhandelseinrichtungen für Waren des allgemeinen täglichen und des gehobenen, weniger des speziellen Bedarfs. Die Stadt Ribnitz-Damgarten ist Standort von mindestens 11 überwiegend großflächigen Einzelhandelseinrichtungen mit Nahversorgungsfunktion. Im Nahbereich Ribnitz-Damgarten gibt es weitere größere Einzelhandelseinrichtungen zur Sicherung des Grundbedarfs (insb. Lebensmittel) in Ahrenshoop (1), Dierhagen (2) und Wustrow (2).

Die Bodden Kliniken Ribnitz-Damgarten haben in der Region die Funktion eines Akutkrankenhauses. Hier stehen 158 Betten für die stationäre medizinische Versorgung bereit (2012). Desweiteren gibt es im Nahbereich zwei Vorsorge- und Rehabilitationseinrichtungen: Ahrenshoop mit 304 Betten und Wustrow mit 180 Betten (2012).

Im Mittelzentrum Ribnitz-Damgarten sind 47 niedergelassene Ärzte registriert, davon arbeiten 14 als Hausärzte und sichern dadurch die medizinische Grundversorgung. Im Nahbereich von Ribnitz-Damgarten sind 8 weitere niedergelassene Ärzte registriert. Sie arbeiten in Saal, Trinwillershagen (2), Ahrenshagen, Semlow, Dierhagen und in Wustrow (2). Alle sind als Hausarzt tätig.

Im Mittelzentrum Ribnitz-Damgarten gibt es 10 Zahnarztpraxen, 6 weitere im Nahbereich befinden sich in Saal, Ahrenshagen, Trinwillershagen, Semlow, Dierhagen und Wustrow.

Der Nahbereich von Ribnitz-Damgarten gehört auf dem Fischland zum Tourismusschwerpunktraum, sonst fast vollständig zum Tourismusedentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern. Im Jahr 2013 wurden folgende Übernachtungszahlen erreicht (amtliche Statistik): Stadt Ribnitz-Damgarten – 33.878, Seebad Ahrenshoop – 177.081, Seebad Dierhagen – 337.479, Seebad Wustrow – 296.727.

In Ribnitz-Damgarten West halten Züge des Fern- und des Regionalverkehrs. Ribnitz-Damgarten Ost und Altenwillershagen werden durch Regionalbahnen bedient.

Analyse der einzelnen Streckenabschnitte im Nahbereich:

B105: Streckenabschnitt Grenze Planungsregion – Altheide (Ifd. Nr. 1):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Ribnitz-Damgarten – Oberzentrum Rostock.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Mittelzentrums Ribnitz-Damgarten.

Das Mittelzentrum Ribnitz-Damgarten ist weniger als 4 km entfernt.

Der 1,1 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 13.232 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 683 Kfz deutlich überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (25).

L18: Streckenabschnitt Abzweig L22 bei Schlemmin – Semlow (Ifd. Nr. 199):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Mittelzentrums Ribnitz-Damgarten.

Das Mittelzentrum Ribnitz-Damgarten ist mehr als 10 km entfernt. Weniger als 10 km entfernt sind das Grundzentrum Marlow und der Siedlungsschwerpunkt Ahrenshagen.

Der 3,3 km lange Streckenabschnitt hat keine raumordnerische Verbindungsfunktion für das Mittelzentrum und seinen Verflechtungsbereich. Zum Grundzentrum bestehen die Verbindungsfunktionen Einkaufsweg und Weg zum Arzt, zum Siedlungsschwerpunkt Ahrenshagen bestehen die Verbindungsfunktionen Schulweg und Einkaufsweg.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Über diesen Abschnitt der L22 werden der Östliche Backstein Rundweg, der Fischland-Darß-Rundweg und der Recknitztal-Rundweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.558 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion Vorpommern unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 109 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von durchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (34).

L18: Streckenabschnitt Semlow – Plennin Abzweig K6 (Ifd. Nr. 200):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Marlow – Mittelzentrum Ribnitz-Damgarten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Mittelzentrums Ribnitz-Damgarten.

Das Mittelzentrum Ribnitz-Damgarten ist mehr als 10 km entfernt. Das Grundzentrum Marlow ist teilweise weniger als 4 km entfernt. Weniger als 10 km entfernt ist auch der Siedlungsschwerpunkt Ahrenshagen.

Der 2,5 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für das Mittelzentrum Ribnitz-Damgarten und seinen Verflechtungsbereich. Aber er hat mehrere raumordnerische Verbindungsfunktionen für das Grundzentrum Marlow: Schulweg, Einkaufsweg und Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Über diesen Abschnitt der L18 wird der Östliche Backstein Rundweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.558 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion Vorpommern unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 109 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von durchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (34).

L18: Streckenabschnitt Plennin Abzweig K6 – Marlow (Ifd. Nr. 201):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Marlow – Mittelzentrum Ribnitz-Damgarten.

Der Streckenabschnitt liegt etwa zu gleichen Teilen im Nahbereich des Mittelzentrums Ribnitz-Damgarten und im Nahbereich des Grundzentrums Marlow.

Das Mittelzentrum Ribnitz-Damgarten ist mehr als 10 km entfernt, das Grundzentrum Marlow weniger als 4 km entfernt.

Der 3,5 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für das Mittelzentrum Ribnitz-Damgarten und seinen Verflechtungsbereich. Aber er hat mehrere raumordnerische Verbindungsfunktionen für das Grundzentrum Marlow und seinen Verflechtungsbereich: Schulweg, Einkaufsweg und Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Über diesen Abschnitt der L18 werden der Östliche Backstein Rundweg und der Fischland-Darß-Rundweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.558 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion Vorpommern unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 109 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von durchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (34).

L181: Streckenabschnitt Marlow – vorhandener Radweg Ribnitz-Damgarten (Ifd. Nr. 205):

Der Streckenabschnitt gehört zu der Verbindung Grundzentrum Marlow – Mittelzentrum Ribnitz-Damgarten.

Der Streckenabschnitt liegt zu einem kleinen Teil im Nahbereich des Mittelzentrums Ribnitz-Damgarten und zum größten Teil im Nahbereich des Grundzentrums Marlow.

Das Grundzentrum Marlow ist weniger als 10 km entfernt, teilweise sogar weniger als 4 km. Das Mittelzentrum Ribnitz-Damgarten ist weniger als 10 km, aber mehr als 4 km entfernt.

Der 8,3 km lange Streckenabschnitt hat alle raumordnerischen Verbindungsfunktionen: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt und Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.352 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 94 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (56).

L191: Streckenabschnitt Abzweig B105 Ortsumgebung Ribnitz-Damgarten – Bartelshagen I (Ifd. Nr. 210):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Ribnitz-Damgarten – Grundzentrum Sanitz.

Der Streckenabschnitt gehört etwa zu gleichen Teilen zum Nahbereich des Mittelzentrums Ribnitz-Damgarten und zum Nahbereich des Grundzentrums Marlow.

Das Mittelzentrum Ribnitz-Damgarten ist weniger als 10 km entfernt, teilweise sogar weniger als 4 km, das Grundzentrum Marlow liegt nicht auf der Strecke.

Der 4,6 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 4.265 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 195 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (11).

L21: Streckenabschnitt Abzweig B105 Altheide – Abzweig L22 Hirschburg (Ifd. Nr. 153):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Mittelzentrums Ribnitz-Damgarten.

Das Mittelzentrum Ribnitz-Damgarten liegt in etwa 4 km Entfernung (Luftlinie, keine direkte Verbindung).

Der 1,8 km lange Streckenabschnitt erfüllt keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 4.542 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 198 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (10).

L21: Streckenabschnitt Dierhagen – Wustrow (Ifd. Nr. 154):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Ribnitz-Damgarten – Grundzentrum Zingst.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Mittelzentrums Ribnitz-Damgarten.

Das Mittelzentrum Ribnitz-Damgarten ist größtenteils mehr als 10 km entfernt. Sowohl Dierhagen als auch Wustrow sind Siedlungsschwerpunkte.

Der 6,3 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 7.366 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 214 Kfz überdurch-

schnittlich. Für den Abschnitt ist keine Nutzung durch Radfahrer nachgewiesen, was sich vor allem aus der Existenz eines touristischen Radweges erklärt.

L211: Streckenabschnitt Abzweig B105 bei Wiepkenhagen – Bartelshagen II Kreuzung K3 (Ifd. Nr. 175):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt zu einem kleinen Teil im Nahbereich des Mittelzentrums Ribnitz-Damgarten und zum größten Teil im Nahbereich des Grundzentrums Barth

Sowohl das Grundzentrum Barth als auch das Mittelzentrum Ribnitz-Damgarten sind mehr als 10 km entfernt.

Der 2,8 km lange Streckenabschnitt erfüllt keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für die beiden Zentralen Orte und ihre jeweiligen Verflechtungsbereiche.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.953 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 83 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird jedoch von deutlich überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (168).

L22: Streckenabschnitt vorhandener Radweg Klein Müritz – Kreuzung L21 Klockenhagen (Ifd. Nr. 166):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Ribnitz-Damgarten – Grundzentrum Graal-Müritz.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Mittelzentrums Ribnitz-Damgarten.

Das Mittelzentrum Ribnitz-Damgarten ist weniger als 10 km entfernt, teilweise weniger als 4 km.

Der 4,4 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 3.805 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 85 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (30).

L22: Streckenabschnitt vorhandener Radweg von Ahrenshagen – Abzweig L18 Semlow (Ifd. Nr. 167):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Mittelzentrums Ribnitz-Damgarten.

Das Mittelzentrum Ribnitz-Damgarten ist mehr als 10 km entfernt. Weniger als 10 km, teilweise sogar weniger als 4 km entfernt ist der Siedlungsschwerpunkt Ahrenshagen.

Der 3,4 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich. Zum Siedlungsschwerpunkt bestehen die beiden Verbindungsfunktionen Schulweg und Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 3.103 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 211 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (58).

L22: Streckenabschnitt Abzweig L18 Semlow – Kreuzung L23 bei Ravenhorst (Ifd. Nr. 168):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Mittelzentrums Ribnitz-Damgarten.

Das Mittelzentrum Ribnitz-Damgarten ist mehr als 10 km entfernt, der Siedlungsschwerpunkt Ahrenshagen teilweise weniger als 10 km.

Der 4,5 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich. Zum Siedlungsschwerpunkt bestehen die beiden Verbindungsfunktionen Schulweg und Weg zum Arzt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.273 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 145 Kfz nur leicht unterdurchschnittlich. Dieser Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (3).

L22: Streckenabschnitt Kreuzung L23 bei Ravenhorst – Millienhagen (Ifd. Nr. 169):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Ribnitz-Damgarten bzw. Grundzentrum Barth – Grundzentrum Franzburg/Richtenberg.

Der Streckenabschnitt liegt nur zu einem kleinen Teil zum Nahbereich des Mittelzentrums Ribnitz-Damgarten, überwiegend liegt er im Nahbereich des Grundzentrums Franzburg/Richtenberg.

Das Grundzentrum Franzburg/Richtenberg ist weniger als 10 km entfernt. Das Mittelzentrum Ribnitz-Damgarten ist deutlich mehr als 10 km entfernt.

Der 6,1 km lange Streckenabschnitt hat mehrere wichtige raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Verflechtungsbereich des Grundzentrums Franzburg/ Richtenberg: Schulweg, Einkaufsweg und Weg zum Arzt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.686 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 110 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (14).

L23: Streckenabschnitt Kreuzung B105 Löbnitz – Abzweig touristischer Radweg nach Starkow (Ifd. Nr. 182):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt zu zwei kleinen Teilen in den Nahbereichen des Mittelzentrums Ribnitz-Damgarten sowie des Grundzentrums Franzburg-Richtenberg und zum größten Teil im Nahbereich des Grundzentrums Barth.

Das Mittelzentrum und die Grundzentren liegen mehr als 10 km entfernt. Weniger als 10 km entfernt, aber nicht über eine direkte Verbindung erreichbar, ist der Siedlungsschwerpunkt Velgast.

Der 3,3 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für die beiden Zentralen Orte und ihre jeweiligen Verflechtungsbereiche.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.057 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion Vorpommern unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 133 Kfz nur leicht unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (17).

L23: Streckenabschnitt Abzweig touristischer Radweg nach Starkow – Abzweig touristischer Radweg nach Langenhanshagen (Ifd. Nr. 183):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Mittelzentrums Ribnitz-Damgarten.

Das Mittelzentrum ist mehr als 10 km entfernt.

Der 0,4 km lange Streckenabschnitt erfüllt keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich.

Über diesen Abschnitt der L23 wird der Fischland-Darß-Rundweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.057 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion Vorpommern unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 133 Kfz nur leicht unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (17).

L23: Streckenabschnitt Abzweig touristischer Radweg nach Langenhanshagen – Kreuzung L22 bei Ravenhorst (Ifd. Nr. 184):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Mittelzentrums Ribnitz-Damgarten.

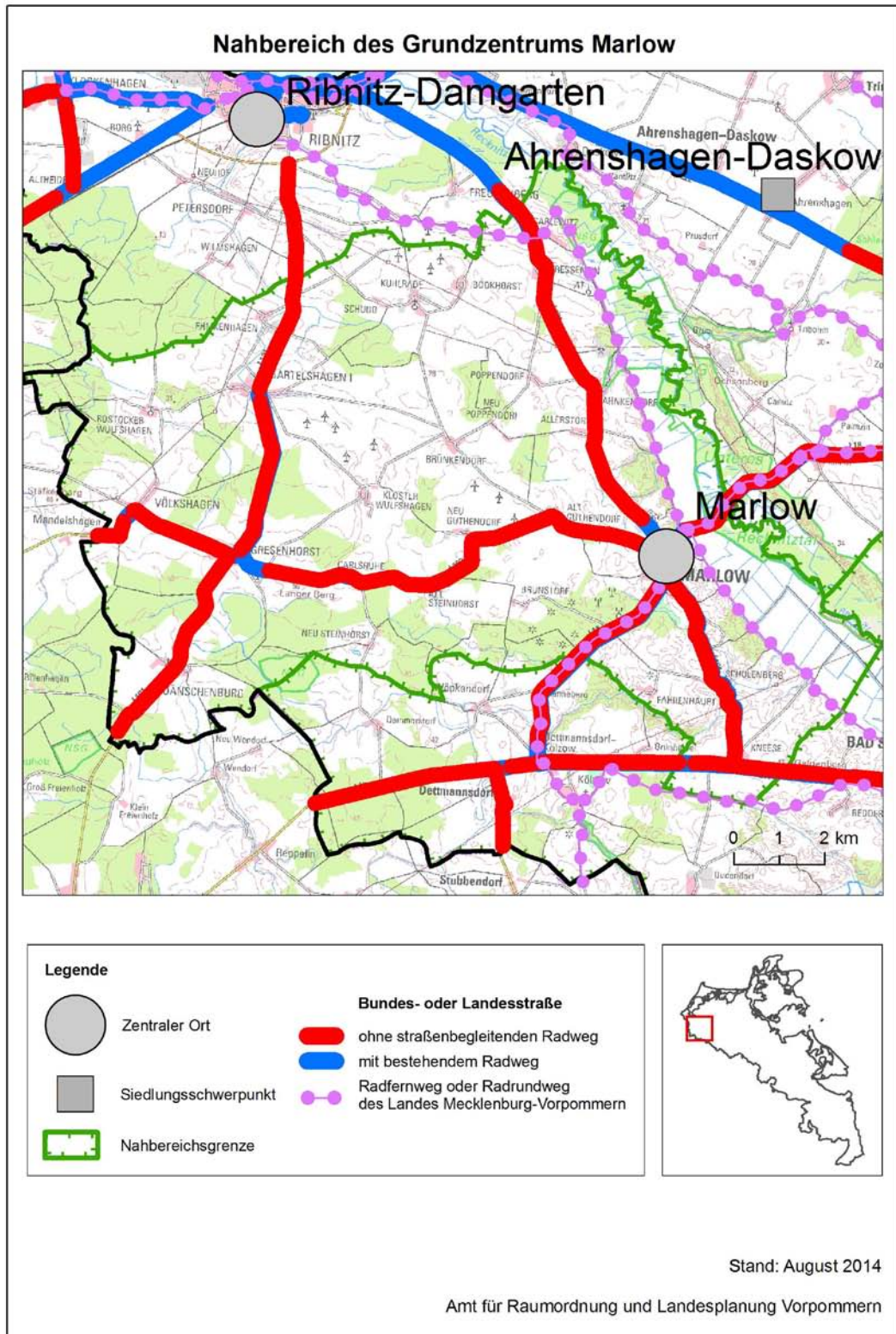
Das Mittelzentrum und die Grundzentren liegen mehr als 10 km entfernt.

Der 3,2 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich.

Der Streckenabschnitt liegt teilweise im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern (Gemeinde Schlemmin).

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.057 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion Vorpommern unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 133 Kfz nur leicht unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (17).

4.32 Nahbereich des Grundzentrums Marlow



KARTE 36:

Der Nahbereich des Grundzentrums Marlow ist identisch mit der Gemeinde Marlow und erstreckt sich über eine Fläche von 140 km². In der Stadt Marlow leben 4.636 Einwohner (Stand: 30.06.2013). Die Bevölkerungsdichte liegt mit 33,1 Einwohnern/km² deutlich unter dem Durchschnitt der Planungsregion Vorpommern (64,7 Einwohner/km²).

Im Grundzentrum Marlow gibt es etwa 1.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, davon pendelt etwas mehr als jeder Zweite ein [alle Angaben für 2010].

Im Grundzentrum Marlow gibt es eine allgemeinbildende Schule in öffentlicher Trägerschaft, an der 118 Schüler lernen (Schuljahr 2013/14).

Es gibt keine weitere allgemeinbildende Schule im Nahbereich von Marlow.

Die Struktur der Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen in Marlow entspricht der eines Grundzentrums. Es gibt vor allem Einzelhandelseinrichtungen für Waren des allgemeinen täglichen Bedarfs, weniger des gehobenen und des speziellen Bedarfs. Die Stadt Marlow ist Standort von mindestens einer größeren Einzelhandelseinrichtung mit Nahversorgungsfunktion. Im Nahbereich Marlow gibt es keine weiteren größeren Einzelhandelseinrichtungen zur Sicherung des Grundbedarfs (insb. Lebensmittel).

Im Grundzentrum Marlow sind drei niedergelassene Ärzte registriert. Sie arbeiten in den Ortsteilen Marlow, Gresenhorst und Bartelshagen I. Alle arbeiten als Hausarzt und sichern dadurch die medizinische Grundversorgung [alle Angaben für Februar 2014].

Im Grundzentrum Marlow gibt es eine Zahnarztpraxis [Angabe für Februar 2014].

Marlow gehört zum Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Der Nahbereich Marlow ist nicht mit der Bahn zu erreichen.

Analyse der einzelnen Streckenabschnitte im Nahbereich:

L18: Streckenabschnitt Plennin Abzweig K6 – Marlow (Ifd. Nr. 201):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Marlow – Mittelzentrum Ribnitz-Damgarten.

Der Streckenabschnitt liegt etwa zu gleichen Teilen im Nahbereich des Grundzentrums Marlow und im Nahbereich des Mittelzentrums Ribnitz-Damgarten.

Das Mittelzentrum Ribnitz-Damgarten ist mehr als 10 km entfernt, das Grundzentrum Marlow weniger als 4 km entfernt.

Der 3,5 km lange Streckenabschnitt hat mehrere raumordnerische Verbindungsfunktionen für das Grundzentrum Marlow und seinen Verflechtungsbereich: Schulweg, Einkaufsweg und Weg zum Arzt. Aber er hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für das Mittelzentrum Ribnitz-Damgarten und seinen Verflechtungsbereich.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Über diesen Abschnitt der L18 werden der Östliche Backstein Rundweg und der Fischland-Darß-Rundweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.558 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion Vorpommern unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 109 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von durchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (34).

L18: Streckenabschnitt Marlow – Dettmannsdorf-Kölsow (Ifd. Nr. 202):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Marlow – Grundzentrum Tessin (Planungsregion Rostock).

Der Streckenabschnitt liegt etwa zu gleichen Teilen im Nahbereich des Grundzentrums Marlow und im Nahbereich des Grundzentrums Bad Sülze.

Das Grundzentrum Marlow liegt zu großen Teilen weniger als 4 km entfernt, das Grundzentrum Bad Sülze mehr als 10 km.

Der 5,4 km lange Streckenabschnitt hat mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen für das Grundzentrum Marlow und seinen Verflechtungsbereich: Schulweg, Einkaufsweg und Weg zum Arzt. Für das Grundzentrum Bad Sülze hat der Streckenabschnitt keine Verbindungsfunktionen.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Über diesen Abschnitt der L18 wird der Östliche Backstein Rundweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.820 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 130 Kfz leicht unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (24).

L181: Streckenabschnitt Abzweig L19 Kneese – Marlow (Ifd. Nr. 204):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Marlow – Grundzentrum Bad Sülze.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Marlow.

Das Grundzentrum Marlow ist weniger als 4 km entfernt.

Der 4,6 km lange Streckenabschnitt hat mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen für das Grundzentrum und seinen Verflechtungsbereich: Schulweg, Einkaufsweg und Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.726 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 98 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (10).

L181: Streckenabschnitt Marlow – vorhandener Radweg Ribnitz-Damgarten (Ifd. Nr. 205):

Der Streckenabschnitt gehört zu der Verbindung Grundzentrum Marlow – Mittelzentrum Ribnitz-Damgarten.

Der Streckenabschnitt liegt zum größten Teil im Nahbereich des Grundzentrums Marlow und zu einem kleinen Teil im Nahbereich des Mittelzentrums Ribnitz-Damgarten.

Das Grundzentrum Marlow ist weniger als 10 km entfernt, teilweise sogar weniger als 4 km. Das Mittelzentrum Ribnitz-Damgarten ist weniger als 10 km, aber mehr als 4 km entfernt.

Der 8,3 km lange Streckenabschnitt hat alle wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt und Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.352 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 94 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (56).

L182: Streckenabschnitt Marlow – Carlsruhe (Ifd. Nr. 206):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Marlow – Oberzentrum Rostock.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Marlow.

Das Grundzentrum Marlow ist weniger als 10 km entfernt, teilweise sogar weniger als 4 km.

Der 7,8 km lange Streckenabschnitt hat für das Grundzentrum Marlow und seinen Verflechtungsbereich mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg und Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.093 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 71 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (22).

L182: Streckenabschnitt Carlsruhe – vorhandener Radweg Gresenhorst (Ifd. Nr. 207):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Marlow – Oberzentrum Rostock.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Marlow.

Das Grundzentrum Marlow ist weniger als 10 km entfernt.

Der 1,7 km lange Streckenabschnitt hat für das Grundzentrum Marlow und seinen Verflechtungsbereich mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg und Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.093 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 71 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (22).

L182: Streckenabschnitt Gresenhorst – vorhandener Radweg Völkshagen (Ifd. Nr. 208):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Marlow – Oberzentrum Rostock.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Marlow.

Das Grundzentrum Marlow ist mehr als 10 km entfernt.

Der 2,2 km lange Streckenabschnitt erfüllt wegen der Entfernung zu den Zentralen Orten innerhalb des Verflechtungsbereiches keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 3.518 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 235 Kfz deutlich überdurchschnittlich. Für den Abschnitt ist keine Nutzung durch Radfahrer nachgewiesen.

L182: Streckenabschnitt vorhandener Radweg Völkshagen – Grenze Planungsregion (Ifd. Nr. 209):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Marlow – Oberzentrum Rostock.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Marlow.

Das Grundzentrum Marlow ist mehr als 10 km entfernt.

Der 0,8 km lange Streckenabschnitt erfüllt wegen der Entfernung zu den Zentralen Orten innerhalb des Verflechtungsbereiches keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 3.518 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion überdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 235 Kfz deutlich überdurchschnittlich. Für den Abschnitt ist keine Nutzung durch Radfahrer nachgewiesen.

L19: Streckenabschnitt Kneese Ausbau – vorhandener Radweg Abzweig Reddersdorf (Ifd. Nr. 195):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Bad Sülze – Grundzentrum Sanitz bzw. Marlow.

Der Streckenabschnitt gehört überwiegend zum Nahbereich des Grundzentrums Bad Sülze, quert aber auch Teile des Grundzentrums Marlow.

Das Grundzentrum Bad Sülze ist weniger als 4 km entfernt.

Der 3,2 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.886 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion leicht unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr hingegen ist mit 339 Kfz deutlich überdurchschnittlich. Für den Abschnitt ist keine Nutzung durch Radfahrer nachgewiesen.

L191: Streckenabschnitt Abzweig B105 Ortsumgebung Ribnitz-Damgarten – Bartelshagen I (Ifd. Nr. 210):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Ribnitz-Damgarten – Grundzentrum Sanitz.

Der Streckenabschnitt gehört etwa zu gleichen Teilen zum Nahbereich des Mittelzentrums Ribnitz-Damgarten und zum Nahbereich des Grundzentrums Marlow.

Das Mittelzentrum Ribnitz-Damgarten ist weniger als 10 km entfernt, teilweise sogar weniger als 4 km, das Grundzentrum Marlow liegt nicht auf der Strecke.

Der 4,6 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 4.265 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 195 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (11).

L191: Streckenabschnitt Ortsdurchfahrt Bartelshagen I (Ifd. Nr. 211):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Ribnitz-Damgarten – Grundzentrum Sanitz.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Marlow.

Das Mittelzentrum Ribnitz-Damgarten ist weniger als 10 km entfernt, jedoch mehr als 4 km.

Der 0,3 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 4.265 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 195 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (11).

L191: Streckenabschnitt Bartelshagen I – Gresenhorst Kreuzung L182 (Ifd. Nr. 212):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Ribnitz-Damgarten – Grundzentrum Sanitz.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Marlow.

Das Mittelzentrum Ribnitz-Damgarten ist weniger als 10 km entfernt, jedoch mehr als 4 km.

Der 3,4 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt, Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 4.265 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich überdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 195 Kfz überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (11).

L191: Streckenabschnitt Gresenhorst Kreuzung L182 – Grenze Planungsregion (Ifd. Nr. 213):

Der Streckenabschnitt gehört zu der Verbindung Mittelzentrum Ribnitz-Damgarten – Grundzentrum Sanitz (Planungsregion Rostock).

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Marlow.

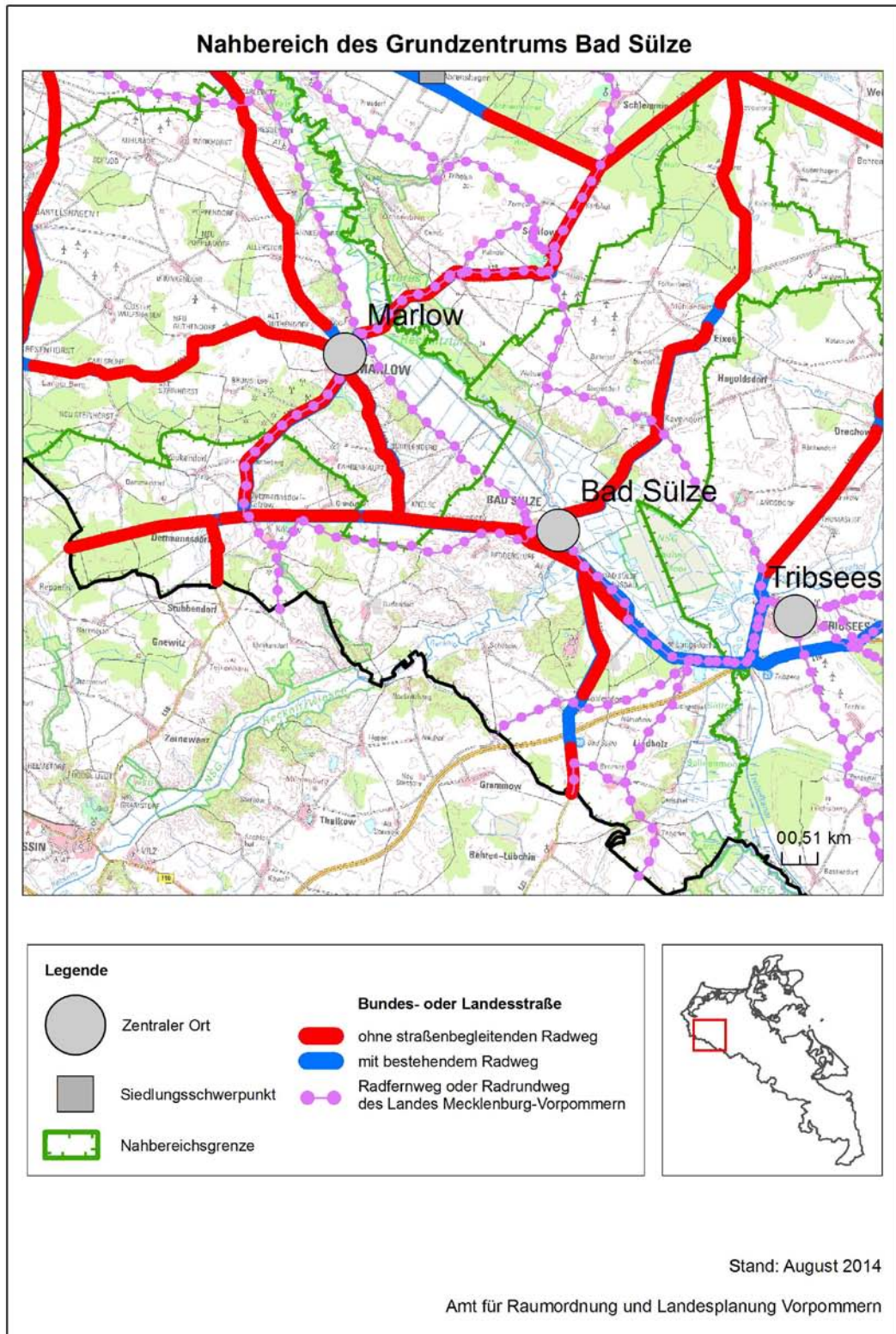
Das Grundzentrum Marlow liegt mehr als 10 km entfernt.

Der 4,7 km lange Streckenabschnitt hat für das Grundzentrum Marlow und seinen Verflechtungsbereich keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen. In Gresenhorst gibt es einen Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.288 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 127 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (42).

4.33 Nahbereich des Grundzentrums Bad Sülze



KARTE 37:

Zum Nahbereich des Grundzentrums Bad Sülze gehören außer der Stadt Bad Sülze nur noch die drei Gemeinden Dettmannsdorf, Eixen und Lindholz. Der Nahbereich erstreckt sich über eine Fläche von 167 km². Hier leben insgesamt 4.107 Einwohner (Stand: 30.06.2013), davon allein 1.707 im Heilbad Bad Sülze. Die Bevölkerungsdichte liegt mit 24,6 Einwohnern/km² deutlich unter dem Durchschnitt der Planungsregion Vorpommern (64,7 Einwohner/km²).

Im Grundzentrum Bad Sülze gibt es etwa 500 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, davon pendeln etwa 2/3 ein. Aus dem Nahbereich kommen insgesamt nur etwa 70 Einpendler, über die Hälfte davon aus Lindholz und jeweils zwischen 10 und 20 aus Dettmannsdorf und Eixen [alle Angaben für 2010].

Im Grundzentrum Bad Sülze gibt es eine allgemeinbildende Schule in öffentlicher Trägerschaft, an der 112 Schüler lernen (Schuljahr 2013/14).

Im Nahbereich von Bad Sülze gibt es eine weitere allgemeinbildende Schule in Dettmannsdorf (Gemeinde Dettmannsdorf-Kölzow, 143 Schüler, freie Trägerschaft; Schuljahr 2013/14).

Die Struktur der Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen in Bad Sülze entspricht der eines Grundzentrums. Es gibt vor allem Einzelhandelseinrichtungen für Waren des allgemeinen täglichen Bedarfs, weniger des gehobenen und des speziellen Bedarfs. Die Stadt Bad Sülze ist Standort von mindestens zwei überwiegend großflächigen Einzelhandelseinrichtungen mit Nahversorgungsfunktion. Im Nahbereich Bad Sülze gibt es keine weiteren größeren Einzelhandelseinrichtungen zur Sicherung des Grundbedarfs (insb. Lebensmittel).

Im Grundzentrum Bad Sülze sind 4 niedergelassene Ärzte registriert, davon arbeiten 3 als Hausärzte und sichern dadurch die medizinische Grundversorgung.

Im Nahbereich von Bad Sülze gibt es außerdem in Dettmannsdorf-Kölzow einen niedergelassenen Hausarzt.

Im Grundzentrum Bad Sülze gibt es eine Zahnarztpraxis, eine weitere im Nahbereich befindet sich in Dettmannsdorf.

In Bad Sülze gibt es mit der Median-Klinik eine Vorsorge- und Rehabilitationseinrichtung mit 230 Betten (2012).

Der Nahbereich von Bad Sülze gehört teilweise zum Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern. Bad Sülze ist anerkanntes Heilbad.

Der Nahbereich Bad Sülze ist nicht mit der Bahn zu erreichen.

Analyse der einzelnen Streckenabschnitte im Nahbereich:

L18: Streckenabschnitt Marlow – Dettmannsdorf-Kölzow (Ifd. Nr. 202):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Marlow – Grundzentrum Tessin (Planungsregion Rostock).

Der Streckenabschnitt liegt etwa zu gleichen Teilen im Nahbereich des Grundzentrums Bad Sülze und im Nahbereich des Grundzentrums Marlow.

Das Grundzentrum Marlow liegt zu großen Teilen weniger als 4 km entfernt, das Grundzentrum Bad Sülze mehr als 10 km.

Der 5,4 km lange Streckenabschnitt hat mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen für das Grundzentrum Marlow und seinen Verflechtungsbereich: Schulweg, Einkaufsweg und Weg zum Arzt. Für das Grundzentrum Bad Sülze hat der Streckenabschnitt keine Verbindungsfunktionen.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Über diesen Abschnitt der L18 wird der Östliche Backstein Rundweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.820 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 130 Kfz leicht unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (24).

L18: Streckenabschnitt Abzweig L19 bei Dettmannsdorf – Grenze Planungsregion (Ifd. Nr. 203):

Der Streckenabschnitt gehört zu der Verbindung Grundzentrum Marlow – Grundzentrum Tessin (Planungsregion Rostock).

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Bad Sülze.

Das Grundzentrum Bad Sülze ist mehr als 10 km entfernt.

Der 1,7 km lange Abschnitt hat für das Grundzentrum und seinen Verflechtungsbereich keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.233 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 51 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Streckenabschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (46).

L19: Streckenabschnitt Grenze Planungsregion – Dettmannsdorf (Ifd. Nr. 192):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Bad Sülze – Grundzentrum Sanitz (Landkreis Rostock).

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Bad Sülze.

Das Grundzentrum Bad Sülze ist weniger als 10 km entfernt, jedoch mehr als 4 km.

Der 4,0 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.886 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion leicht unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr hingegen ist mit 339 Kfz deutlich überdurchschnittlich. Für den Abschnitt ist keine Nutzung durch Radfahrer nachgewiesen.

L19: Streckenabschnitt Dettmannsdorf – Abzweig Dettmannsdorf-Kölzow (Ifd. Nr. 193):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Bad Sülze – Grundzentrum Sanitz.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Bad Sülze.

Das Grundzentrum Bad Sülze ist weniger als 10 km entfernt, jedoch mehr als 4 km.

Der 0,4 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.886 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion leicht unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr hingegen ist mit 339 Kfz deutlich überdurchschnittlich. Für den Abschnitt ist keine Nutzung durch Radfahrer nachgewiesen.

L19: Streckenabschnitt Abzweig Dettmannsdorf-Kölzow – Kneese Ausbau (Ifd. Nr. 194):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Bad Sülze – Grundzentrum Sanitz.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Bad Sülze.

Das Grundzentrum Bad Sülze ist weniger als 10 km entfernt, teilweise weniger als 4 km.

Der 3,1 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.886 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion leicht unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr hingegen ist mit 339 Kfz deutlich überdurchschnittlich. Für den Abschnitt ist keine Nutzung durch Radfahrer nachgewiesen.

L19: Streckenabschnitt Kneese Ausbau – vorhandener Radweg Abzweig Reddersdorf (Ifd. Nr. 195):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Bad Sülze – Grundzentrum Sanitz bzw. Marlow.

Der Streckenabschnitt gehört überwiegend zum Nahbereich des Grundzentrums Bad Sülze, quert aber auch Teile des Grundzentrums Marlow.

Das Grundzentrum Bad Sülze ist weniger als 4 km entfernt.

Der 3,2 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.886 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion leicht unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr hingegen ist mit 339 Kfz deutlich überdurchschnittlich. Für den Abschnitt ist keine Nutzung durch Radfahrer nachgewiesen.

L19: Streckenabschnitt Abzweig Redderstorf – Abzweig L23 Böhlendorf (Ifd. Nr. 196):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Bad Sülze – Grundzentrum Gnoien.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Bad Sülze.

Das Grundzentrum Bad Sülze ist weniger als 10 km entfernt, teilweise weniger als 4 km.

Der 3,1 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Einkaufsweg, Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.886 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion leicht unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr hingegen ist mit 339 Kfz deutlich überdurchschnittlich. Für den Abschnitt ist keine Nutzung durch Radfahrer nachgewiesen.

L19: Streckenabschnitt Abzweig L23 Böhlendorf – Bad Sülze Ausbau (Ifd. Nr. 197):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Bad Sülze – Grundzentrum Tribsees.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Bad Sülze.

Das Grundzentrum Bad Sülze ist weniger als 10 km entfernt, teilweise weniger als 4 km.

Der 1,8 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Über die L19 wird in diesem Bereich der Östliche Backstein Rundweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.820 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion leicht unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr hingegen ist mit 427 Kfz deutlich überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (61).

L23: Streckenabschnitt Kreuzung L22 Ravenhorst – vorhandener Radweg von Eixen (Ifd. Nr. 185):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Bad Sülze.

Das Grundzentrum Bad Sülze ist überwiegend mehr als 10 km entfernt.

Der 7,1 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 667 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 41 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Streckenabschnitt wird von Radfahrern genutzt (2).

L23: Streckenabschnitt Ortsdurchfahrt Eixen (Ifd. Nr. 186):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Bad Sülze.

Das Grundzentrum Bad Sülze ist weniger als 10 km entfernt.

Der 0,2 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg und Weg zum Arzt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 667 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 41 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Streckenabschnitt wird von Radfahrern genutzt (2).

L23: Streckenabschnitt Eixen – Recknitzquerung Bad Sülze (Ifd. Nr. 187):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Bad Sülze.

Das Grundzentrum Bad Sülze ist weniger als 10 km entfernt, teilweise sogar weniger als 4 km entfernt.

Der 7,2 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg und Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt zum Teil im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern (Gemeinde Bad Sülze).

Die Verkehrsstärke erreicht mit 667 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 41 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Streckenabschnitt wird von Radfahrern genutzt (2).

L23: Streckenabschnitt Ortsdurchfahrt Bad Sülze – Kreuzung L19 Bad Sülze (Ifd. Nr. 188):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Bad Sülze, im Grundzentrum selbst.

Das Grundzentrum Bad Sülze ist weniger als 4 km entfernt.

Der 1,5 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen für das Grundzentrum und seinen Verflechtungsbereich: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg und Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 667 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 41 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Streckenabschnitt wird von Radfahrern genutzt (2).

L23: Streckenabschnitt Kreuzung L19 Bad Sülze – AST20 BAB20 Bad Sülze (Ifd. Nr. 189):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Bad Sülze – Grundzentrum Gnoien (Planungsregion Rostock).

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Bad Sülze.

Das Grundzentrum Bad Sülze ist weniger als 10 km entfernt, teilweise sogar weniger als 4 km.

Der 3,6 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg und Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.112 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerlastverkehr ist mit 140 Kfz leicht unterdurchschnittlich. Der Streckenabschnitt wird von Radfahrern genutzt (16).

L23: Streckenabschnitt AST20 BAB20 Bad Sülze – Abzweig touristischer Radweg nach Breesen (Ifd. Nr. 190):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Bad Sülze – Grundzentrum Gnoien (Planungsregion Rostock).

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Bad Sülze.

Das Grundzentrum Bad Sülze ist weniger als 10 km entfernt.

Der 0,4 km lange Streckenabschnitt hat mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich: Schulweg, Einkaufsweg und Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.112 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerlastverkehr ist mit 140 Kfz leicht unterdurchschnittlich. Der Streckenabschnitt wird von Radfahrern genutzt (16).

L23: Streckenabschnitt Abzweig touristischer Radweg nach Breesen – Grenze Planungsregion (Ifd. Nr. 191):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Bad Sülze – Grundzentrum Gnoien (Planungsregion Rostock).

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Bad Sülze.

Das Grundzentrum Bad Sülze ist weniger als 10 km entfernt.

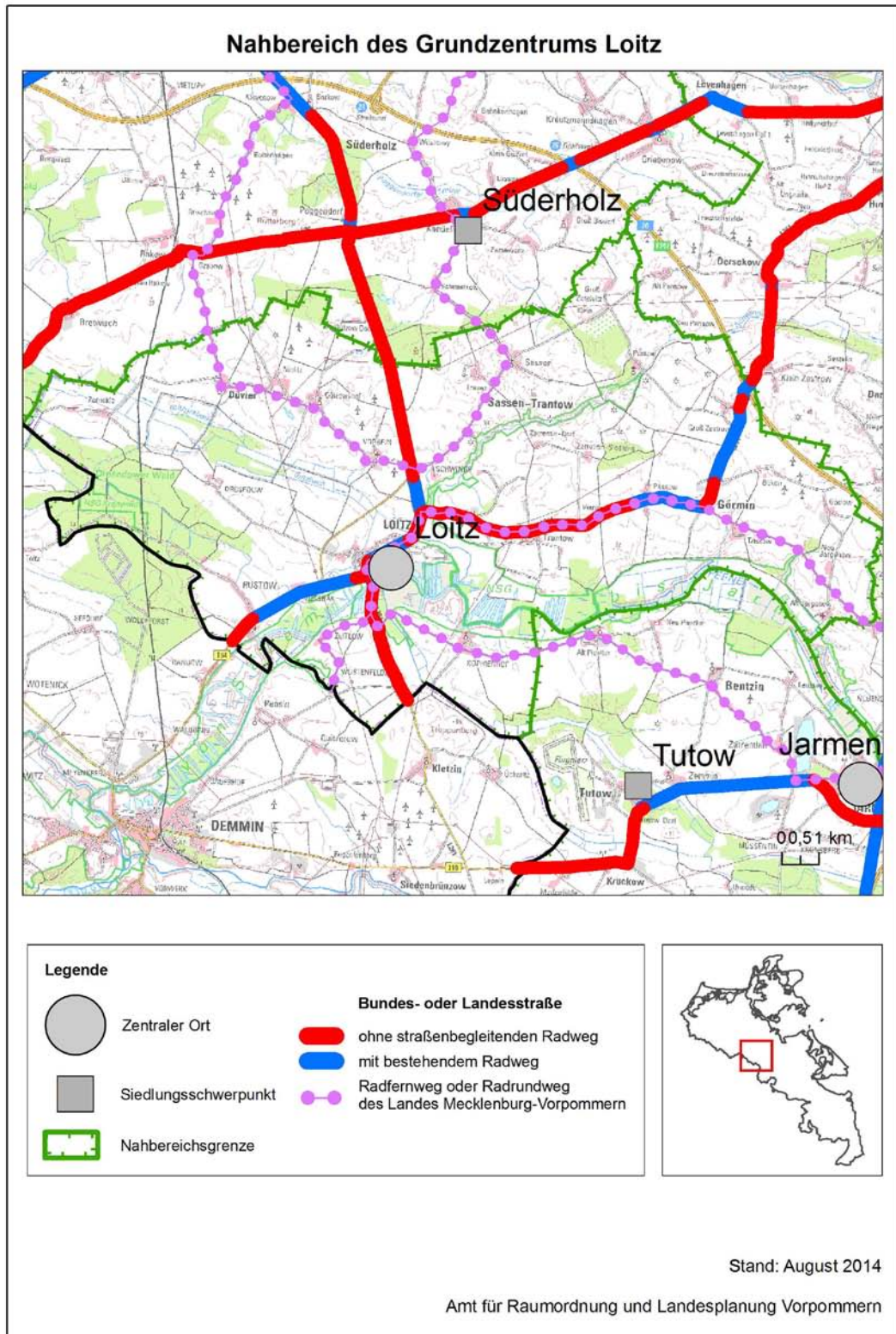
Der 0,9 km lange Streckenabschnitt hat mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich: Schulweg, Einkaufsweg und Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Über diesen Abschnitt der L23 wird der Trebeltal-Rundweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.112 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerlastverkehr ist mit 140 Kfz leicht unterdurchschnittlich. Der Streckenabschnitt wird von Radfahrern genutzt (16).

4.34 Nahbereich des Grundzentrums Loitz



KARTE 38:

Zum Nahbereich des Grundzentrums Loitz gehören außer der Stadt Loitz nur noch die beiden Gemeinden Görmin und Sassen-Trantow. Der Nahbereich erstreckt sich über eine Fläche von 170 km². Hier leben insgesamt 6.271 Einwohner (Stand: 30.06.2013), davon allein 4.496 in der Stadt Loitz. Die Bevölkerungsdichte liegt mit 36,9 Einwohnern/km² deutlich unter dem Durchschnitt der Planungsregion Vorpommern (64,7 Einwohner/km²).

Im Grundzentrum Loitz gibt es etwa 800 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, davon pendelt etwa jeder Zweite ein. Aus dem Nahbereich kommen insgesamt nur etwa 100 Einpendler, jeweils etwa zur Hälfte aus Sassen-Trantow und Görmin [alle Angaben für 2010].

Im Grundzentrum Loitz gibt es zwei allgemeinbildende Schulen in öffentlicher Trägerschaft, an denen insgesamt 329 Schüler lernen (Schuljahr 2013/14).

Im Nahbereich von Loitz gibt es eine weitere allgemeinbildende Schule in Görmin (56 Schüler, öffentliche Trägerschaft; Schuljahr 2013/14).

Die Struktur der Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen in Loitz entspricht der eines Grundzentrums. Es gibt vor allem Einzelhandelseinrichtungen für Waren des allgemeinen täglichen Bedarfs, weniger des gehobenen und des speziellen Bedarfs. Die Stadt Loitz ist Standort von mindestens 4 überwiegend großflächigen Einzelhandelseinrichtungen mit Nahversorgungsfunktion. Im Nahbereich Loitz gibt es keine weiteren größeren Einzelhandelseinrichtungen zur Sicherung des Grundbedarfs (insb. Lebensmittel).

Im Grundzentrum Loitz sind 3 niedergelassene Ärzte registriert, die als Hausärzte arbeiten und dadurch die medizinische Grundversorgung sichern.

Im Nahbereich von Loitz gibt es keinen weiteren niedergelassenen Arzt [alle Angaben für Februar 2014].

Im Grundzentrum Loitz gibt es drei Zahnarztpraxen. Weitere Zahnarztpraxen gibt es im Nahbereich nicht [alle Angaben für Februar 2014].

Der Nahbereich von Loitz gehört teilweise zum Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern. Das betrifft vor allem die peenenahen Bereiche.

Der Nahbereich Loitz ist nicht mit der Bahn zu erreichen.

Analyse der einzelnen Streckenabschnitte im Nahbereich:

B194: Streckenabschnitt Ortsausgang Poggendorf – Abzweig Ortsumgehung Loitz (Ifd. Nr. 82):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Loitz – Mittelzentrum Grimmen.

Der Streckenabschnitt liegt sowohl im Nahbereich des Grundzentrums Loitz als auch im Nahbereich des Mittelzentrums Grimmen.

Das Grundzentrum Loitz ist weniger als 10 km, teilweise weniger als 4 km entfernt, das Mittelzentrum Grimmen teilweise weniger als 10 km.

Der 6,9 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen für den Zentralen Ort und seinen Verflechtungsbereich: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt und teilweise auch Weg zum Bahnhof.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.318 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 286 Kfz unter dem Durchschnitt. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (2).

B194: Streckenabschnitt Abzweig L261 Trantow – Ortseingang Loitz (Ifd. Nr. 83):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Demmin – Grundzentrum Loitz.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Loitz.

Das Grundzentrum Loitz ist weniger als 4 km entfernt.

Der 0,8 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedentwicklungsraum der Planungsregion Mecklenburgische Seenplatte und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Mecklenburgische Seenplatte.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 3.919 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 322 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von deutlich überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (71).

B194: Streckenabschnitt Ortsdurchfahrt Loitz – alter Bahnübergang bei Loitz (Ifd. Nr. 84):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Loitz – Mittelzentrum Demmin.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Loitz und liegt in der Stadt Loitz.

Der 0,2 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedentwicklungsraum der Planungsregion Mecklenburgische Seenplatte und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Mecklenburgische Seenplatte.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 3.919 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 322 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von deutlich überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (71).

B194: Streckenabschnitt alter Bahnübergang bei Loitz – vorhandener Radweg von Rustow (Ifd. Nr. 85):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Loitz – Mittelzentrum Demmin.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Loitz und liegt in der Stadt Loitz.

Der 0,3 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedentwicklungsraum der Planungsregion Mecklenburgische Seenplatte und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Mecklenburgische Seenplatte.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 4.523 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr hingegen ist mit 625 Kfz deutlich überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (27).

B194: Streckenabschnitt Rustow Abzweig K15 – Grenze der Planungsregion (Ifd. Nr. 86):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Loitz – Mittelzentrum Demmin.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Loitz.

Das Grundzentrum Loitz ist weniger als 4 km entfernt.

Der 4,5 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Einkaufsweg, Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Mecklenburgische Seenplatte und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Mecklenburgische Seenplatte.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 4.523 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr hingegen ist mit 625 Kfz deutlich überdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (27).

L261: Streckenabschnitt Ortsdurchfahrt Groß Zastrow (Ifd. Nr. 246):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Loitz – Oberzentrum Greifswald.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Loitz.

Sowohl das Grundzentrum Loitz als auch das Oberzentrum Greifswald sind mehr als 10 km entfernt.

Der 0,2 km lange Streckenabschnitt erfüllt wegen der Entfernung zu den Zentralen Orten innerhalb des Verflechtungsbereiches keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Mecklenburgische Seenplatte.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.740 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion leicht unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 95 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (58).

L261: Streckenabschnitt Ortsdurchfahrt Görmin (Ifd. Nr. 247):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Loitz – Oberzentrum Greifswald.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Loitz.

Das Grundzentrum Loitz liegt weniger als 10 km entfernt.

Der 0,6 km lange Streckenabschnitt hat mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen für das Grundzentrum und seinen Verflechtungsbereich: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg und Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Mecklenburgische Seenplatte.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.696 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 92 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (20).

L261: Streckenabschnitt vorhandener Radweg von Passow – Abzweig B194 bei Loitz (Ifd. Nr. 248):

Der Streckenabschnitt gehört zu der Verbindung Grundzentrum Loitz – Oberzentrum Greifswald.

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Loitz.

Das Grundzentrum Loitz liegt weniger als 10 km, teilweise sogar weniger als 4 km entfernt.

Der 5,8 km lange Streckenabschnitt hat mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen für das Grundzentrum und seinen Verflechtungsbereich: Arbeitsweg, Schulweg, Einkaufsweg und Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Mecklenburgische Seenplatte.

Über diesen Abschnitt der L261 wird die Peenetal Rundweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 1.696 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 92 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (20).

L261: Streckenabschnitt Ortsausgang Loitz – Abzweig K19 Zeitlow (Ifd. Nr. 249):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Loitz.

Das Grundzentrum Loitz ist weniger als 4 km entfernt.

Der 0,8 km lange Streckenabschnitt hat mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen für das Grundzentrum und seinen Verflechtungsbereich: Schulweg, Einkaufsweg und Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Mecklenburgische Seenplatte.

Über diesen Abschnitt der L261 wird der Peenetal Rundweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 658 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 50 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (4).

L261: Streckenabschnitt Abzweig K19 Zeitlow – Abzweig K24 Sophienhof (Ifd. Nr. 250):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Loitz.

Das Grundzentrum Loitz ist weniger als 4 km entfernt.

Der 0,4 km lange Streckenabschnitt hat mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen für das Grundzentrum und seinen Verflechtungsbereich: Schulweg, Einkaufsweg und Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusedwicklungsraum und ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Mecklenburgische Seenplatte.

Über diesen Abschnitt der L261 wird der Peenetal Rundweg des Landes Mecklenburg-Vorpommern geführt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 658 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 50 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (4).

L261: Streckenabschnitt Abzweig K24 Sophienhof – Grenze Planungsregion (Ifd. Nr. 251):

Der Streckenabschnitt gehört zu keiner direkten Verbindung zwischen zwei benachbarten Zentralen Orten.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Loitz.

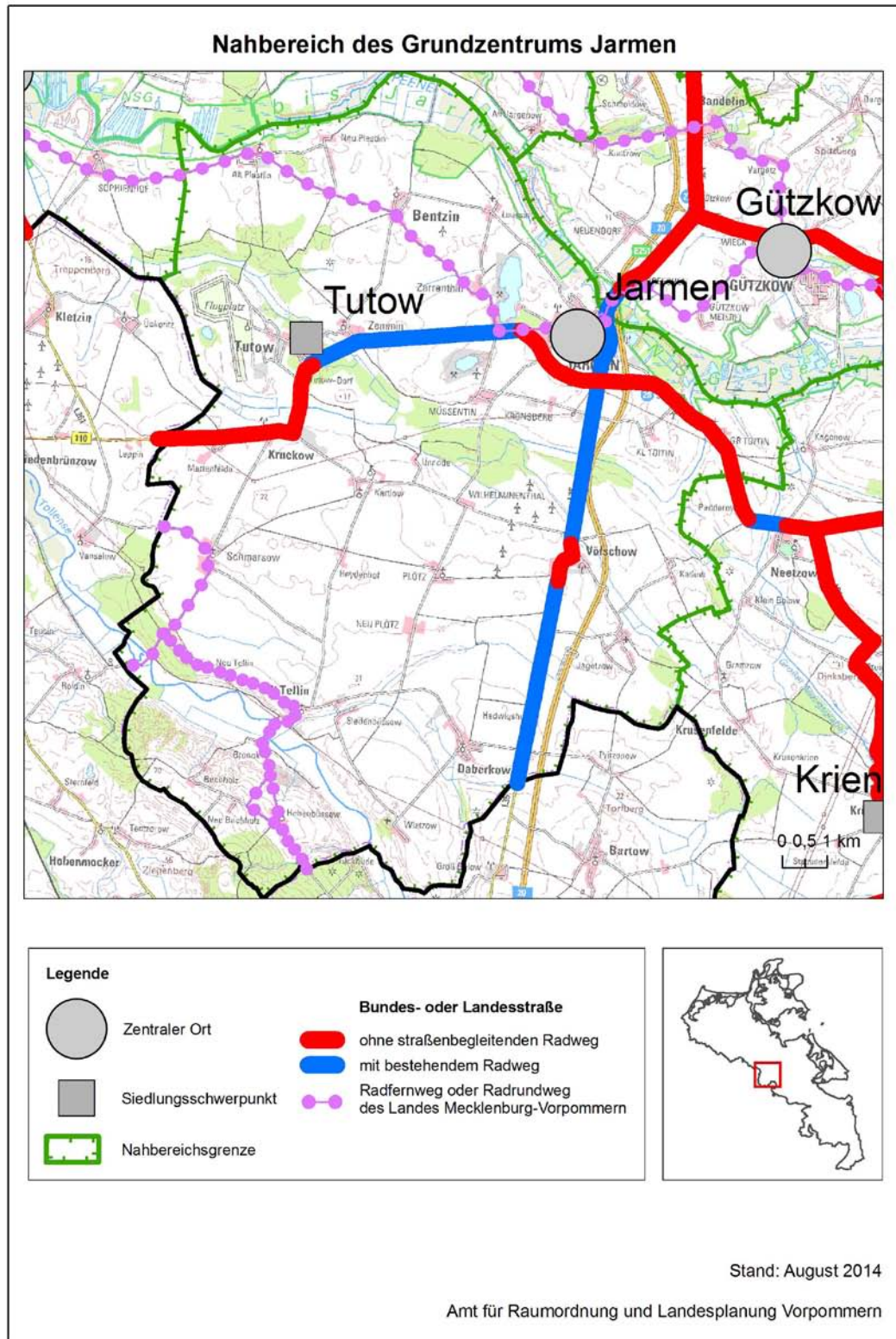
Das Grundzentrum Loitz ist weniger als 4 km entfernt.

Der 2,1 km lange Streckenabschnitt hat mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen für das Grundzentrum und seinen Verflechtungsbereich: Schulweg, Einkaufsweg und Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt liegt im Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion Mecklenburgische Seenplatte.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 658 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 50 Kfz deutlich unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (4).

4.35 Nahbereich des Grundzentrums Jarmen



KARTE 39:

Zum Nahbereich des Grundzentrums Jarmen gehören außer der Stadt Jarmen noch sechs weitere Gemeinden. Der Gemeindehauptort von Tutow ist als Siedlungsschwerpunkt festgelegt. Der Nahbereich erstreckt sich über eine Fläche von 172 km². Hier leben insgesamt 6.987 Einwohner (Stand: 30.06.2013), davon allein 3.057 in der Stadt Jarmen. Die Bevölkerungsdichte liegt mit 40,6 Einwohnern/km² weit unter dem Durchschnitt der Planungsregion Vorpommern (64,7 Einwohner/km²).

Im Grundzentrum Jarmen gibt es etwa 700 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, davon pendelt über die Hälfte ein. Aus dem Nahbereich kommen insgesamt nur etwa 100 Einpendler, davon mehr als 30 aus Bentzin und Tutow, mehr als 20 aus Völschow und zwischen 10 und 20 aus Alt Tellin, Daberkow und Kruckow [alle Angaben für 2010].

Im Grundzentrum Jarmen gibt es zwei allgemeinbildende Schulen in öffentlicher Trägerschaft, an denen insgesamt 295 Schüler lernen (Schuljahr 2013/14).

Im Nahbereich von Jarmen gibt es eine weitere allgemeinbildende Schule in Tutow (78 Schüler, öffentliche Trägerschaft; Schuljahr 2013/14).

Die Struktur der Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen in Jarmen entspricht der eines Grundzentrums. Es gibt vor allem Einzelhandelseinrichtungen für Waren des allgemeinen täglichen Bedarfs, weniger des gehobenen und des speziellen Bedarfs. Die Stadt Jarmen ist Standort von mindestens 4 überwiegend großflächigen Einzelhandelseinrichtungen mit Nahversorgungsfunktion. Im Nahbereich Jarmen gibt es eine weitere größere Einzelhandelseinrichtung zur Sicherung des Grundbedarfs (insb. Lebensmittel) in Tutow.

Im Grundzentrum Jarmen sind 5 niedergelassene Ärzte registriert, davon arbeiten 4 als Hausärzte und sichern dadurch die medizinische Grundversorgung.

Im Nahbereich von Jarmen gibt es außerdem in Tutow einen weiteren niedergelassenen Hausarzt [alle Angaben für Februar 2014].

Im Grundzentrum Jarmen gibt es vier Zahnarztpraxen. Weitere Zahnarztpraxen gibt es im Nahbereich nicht [alle Angaben für Februar 2014].

Der Nahbereich von Jarmen gehört teilweise zum Tourismusedentwicklungsraum der Planungsregion Vorpommern. Das betrifft vor allem die peene- und die tollensenahen Bereiche.

Der Nahbereich Jarmen ist nicht mit der Bahn zu erreichen.

Analyse der einzelnen Streckenabschnitte im Nahbereich:

B110: Streckenabschnitt Grenze der Planungsregion – Tutow (Ifd. Nr. 42):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Jarmen - Mittelzentrum Demmin.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Jarmen.

Das Grundzentrum Jarmen ist etwa zur Hälfte der Strecke weniger als 10 km entfernt, sonst mehr. Weniger als 4 km entfernt ist der Siedlungsschwerpunkt Tutow.

Der 4,6 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Schulweg, Einkaufsweg, Weg zum Arzt.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Mecklenburgische Seenplatte.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 3.960 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr hingegen ist mit 532 Kfz überdurchschnittlich. Für den Abschnitt ist keine Nutzung durch Radfahrer nachgewiesen.

B110: Streckenabschnitt Ortsumgehung Jarmen Ortseingang West – Ortsumgehung Jarmen Abzweig L35 (Ifd. Nr. 43):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Anklam – Grundzentrum Jarmen.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Jarmen.

Das Grundzentrum Jarmen ist weniger als 4 km entfernt.

Der 2,2 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Einkaufsweg, Weg zum Arzt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.602 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 383 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (5).

B110: Streckenabschnitt Ortsumgehung Jarmen Abzweig L35 – AST28 BAB20 Jarmen (Ifd. Nr. 44):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Mittelzentrum Anklam – Grundzentrum Jarmen.

Der Streckenabschnitt gehört zum Nahbereich des Grundzentrums Jarmen.

Das Grundzentrum Jarmen ist weniger als 4 km entfernt.

Der 0,6 km lange Streckenabschnitt erfüllt mehrere wichtige raumordnerische Verbindungsfunktionen innerhalb des Verflechtungsbereiches: Einkaufsweg, Weg zum Arzt.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.602 Kfz einen für die Bundesstraßen der Planungsregion deutlich unterdurchschnittlichen Wert. Auch der Schwerverkehr ist mit 383 Kfz unterdurchschnittlich. Der Abschnitt wird von Radfahrern genutzt (5).

L35: Streckenabschnitt Ortsdurchfahrt Völschow (Ifd. Nr. 257):

Der Streckenabschnitt gehört zur Verbindung Grundzentrum Jarmen – Grundzentrum Altentreptow (Planungsregion Mecklenburgische Seenplatte).

Der Streckenabschnitt liegt im Nahbereich des Grundzentrums Jarmen.

Das Grundzentrum Jarmen ist mehr als 10 km entfernt.

Der 1 km lange Streckenabschnitt hat keine wichtigen raumordnerischen Verbindungsfunktionen für das Grundzentrum und seinen Verflechtungsbereich.

Der Streckenabschnitt ist Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Mecklenburgische Seenplatte.

Die Verkehrsstärke erreicht mit 2.099 Kfz einen für die Landesstraßen der Planungsregion unterdurchschnittlichen Wert. Der Schwerverkehr ist mit 223 Kfz deutlich überdurchschnittlich. Der Streckenabschnitt wird von überdurchschnittlich vielen Radfahrern genutzt (51).

5. Ergebnisse und Zusammenfassung

5.1 Raumordnerische Aspekte und Sachverhalte mit direktem Bezug zur Raumordnung

Ergänzungen im Netz der **landesweiten Radfernwege und Radrundwege** wurden in insgesamt 69 Fällen identifiziert. Es handelt sich um Streckenabschnitte mit einer Gesamtlänge von **152,2 km**. Davon betreffen 18 Streckenabschnitte gleichermaßen Radfern- und Radrundwege des Landes Mecklenburg-Vorpommern, 13 Streckenabschnitte die Radfernwege und 38 Streckenabschnitte die Radrundwege des Landes Mecklenburg-Vorpommern. (TABELLE 2:)

Straßen-Nr.	lfd. Nr.	Streckenanzang	Streckenende
gleichzeitig Radfernweg und Radrundweg des Landes M-V			
B105	6	Teschenhagen	Brandshagen
B105	7	Brandshagen	Abzweig Reinberg
B105	8	Abzweig Reinberg	Abzweig K19 Kirchdorf/Tremt
B105	9	Abzweig K19 Kirchdorf/Tremt	Abzweig K2 Karrendorf
B196	99	OD Sellin	
L29	125	Fährhafen Mukran	vorhandener Radweg Neu Mukran
L30	113	Trent	Abzweig K5 Silenz
L30	143	OD Gingst	
L31	254	Bellin	Vogelsang
L31	300	Rastplatz Hohe Heide; Abzweig touristischer Radweg Bugewitz	Abzweig touristischer Radweg Grünberg
L31	302	vorhandener Radweg Leopoldshagen	OE Mönkebude
L32	347	Abzweig touristischer Radweg Richtung Ferdinandshof	Rothemühl
L222	228	Abzweig Devin	Teschenhagen
L266	286	Abzweig touristischer Radweg nach Korswandt	vorhandener Radweg BÜ Ahlbeck
L301	122	Abzweig touristischer Radweg Darsband	Putbus
L302	111	Abzweig Zubzow	Abzweig Streu
L302	112	Abzweig Streu	Schaprode
L311	355	Rothemühl	Abzweig touristischer Radweg Richtung Neuensund
Radfernweg des Landes M-V			
B96	100	OD Sassnitz Dwasieden	
L26	258	Tangente Kemnitz	
L28	309	Bahnübergang Ferdinandshof	Kreuzung B109 Ferdinandshof
L28	317	Hintersee Riether Neuhaus	Gemeindegrenze Hintersee
L28	318	Gemeindegrenze Hintersee	vorhandener Radweg Abzweig L283

L30	113	Trent	Abzweig K5 Silenz
L262	276	Vierow	OE Lubmin Teufelsstein
L262	278	Spandowerhagen	Freest
L262	279	OD Kröslin	
L283	325	Johannisberg	Abzweig touristischer Radweg nach Ramin
L283	330	vorhandener Radweg OD Penkun	Abzweig K22 Wollin
L291	141	Kowall	OE Garz
L322	275	Grenze Planungsregion	Nieder, Abzweig touristischer Radweg
Radrundweg des Landes M-V			
B105	10	Abzweig K2 Karrendorf	Neuenkirchen
B110	52	Usedom Abzweig K44	Abzweig touristischer Radweg Richtung Suckow
B199	76	Abzweig K60 Neuendorf B	Grenze Planungsregion
L18	199	Abzweig L22 bei Schlemmin	Semlow
L18	200	Semlow	Plennin Abzweig K6
L18	201	Plennin Abzweig K6	Marlow
L18	202	Marlow	Dettmannsdorf-Kölnow
L19	197	Abzweig L23 Böhlendorf	Bad Sülze Ausbau
L22	173	Gremersdorf	Rekentin
L23	183	Abzweig touristischer Radweg nach Starkow	Abzweig touristischer Radweg nach Langenhanshagen
L23	191	Abzweig touristischer Radweg nach Breesen	Grenze Planungsregion
L26	264	OD Hohendorf	
L26	267	Rubkow Abzweig K19	Abzweig K17 Daugzin
L26	268	Abzweig K17 Daugzin	Ziethen Abzweig B109
L27	235	Langenfelde	Grenze Planungsregion
L31	291	Krien	Kreuzung B199 Albinshof
L31	292	Kreuzung B199 Albinshof	Spantekow
L31	307	OD Altwarp	
L32	349	Abzweig K4 Neuensund	Grenze Planungsregion
L32	352	Strasburg (Uckermark) BÜ	Strasburg (Uckermark) Abzweig B104
L32	353	Strasburg (Uckermark) Abzweig B104	Grenze Planungsregion (Richtung Güterberg)
L211	178	Bruchhorst Bereich Abzweigung K2	
L212	219	Abzweig touristischer Radweg nach Hövet	Abzweig touristischer Radweg nach Lendershagen
L261	248	vorhandener Radweg von Passow	Abzweig B194 bei Loitz
L261	249	OA Loitz	Abzweig K19 Zeitlow
L261	250	Abzweig K19 Zeitlow	Abzweig K24 Sophienhof
L263	271	OD Quilow	

L263	272	OA Quilow Abzweig touristischer Radweg nach Stolpe	Lüssow
L263	273	Lüssow	Abzweig B111 bei Gützkow
L264	282	Karlshagen	Peenemünde
L266	284	Ulrichshorst Abzweig K41	vorhandener Radweg von Korswandt
L283	322	Rothenklempenow Abzweig Mewegen	Rothenklempenow Abzweig Koblentz
L301	119	Kreuzung B96 Bergen	vorhandener Radweg Bergen
L302	110	Trent	Abzweig Zubzow
L311	356	Abzweig touristischer Radweg Richtung Neuensund	Heinrichswalde Abzweig L312
L311	357	Heinrichswalde Abzweig L312	Fleethof
L311	358	Fleethof	Grenze Planungsregion
L321	343	Heinrichsruh	vorhandener Radweg von Torgelow

Im Regionalen Raumentwicklungsprogramm Vorpommern (2010) wurde in der Karte 1:100.000 ein **Netz der regional bedeutsamen Radrouten** dargestellt. Nach einer breiten Öffentlichkeitsbeteiligung wurden dieses Netz als Grundnetz der Planungsregion Vorpommern für die großräumige Anbindung und Erschließung der Region für die Belange des Alltags- und des Freizeitverkehrs definiert. 259 Streckenabschnitte mit einer Gesamtlänge von **695,7 km** gehören zum regional bedeutsamen Radroutennetz der Planungsregion Vorpommern.

Angesichts der großen Anzahl wird auf eine Auflistung der Streckenabschnitte an dieser Stelle verzichtet. Sie sind der Analysetabelle im Anhang (**ANLAGE 1**) zu entnehmen.

Im **Tourismusschwerpunktraum** der Planungsregion Vorpommern liegen insgesamt 25 Streckenabschnitte. Sie haben eine Gesamtlänge von **70,5 km**.

(TABELLE 3:)

Straßen-Nr.	lfd. Nr.	Streckenanzfang	Streckenende
B96	94	Abzweig L30 Sagard	Sassnitz OA Lancken
B96	100	OD Sassnitz Dwasieden	
B111	61	OD Koserow	
B196	99	OD Sellin	
L21	154	Dierhagen	Wustrow
L21	155	Grenze Nationalpark	Born a. Darß
L21	156	Born a. Darß	Wieck a. Darß
L21	157	Abzweig Zingst	Kreuzung K25 Abzweig Zingst
L21	158	Kreuzung K25 Abzweig Zingst	Meiningenbrücke
L29	126	vorhandener Radweg Neu Mukran	Prora
L29	127	OA Binz	Abzweig Jagdschloss Granitz
L29	128	Abzweig Jagdschloss Granitz	Serams Abzweig B196
L30	89	Abzweig L303 Nipmerow	vorhandener Radweg von Glowe
L30	104	Ortsausgang Sagard	Abzweig Polchow
L30	105	Abzweig Spyker	Abzweig L303 Nipmerow
L30	107	Gudderitz Abzweig Starrvitz	OD Wiek
L30	108	vorhandener Radweg von Wiek Zürkvit	Parchow Abzweig K3
L30	109	Parchow Abzweig K3	Wittower Fähre
L266	287	OD Ahlbeck, Höhe Bhf.	
L266	288	OD Heringsdorf	
L292	129	Abzweig B196 Göhren	Middelhagen
L292	130	Lobbe	Thiessow
L303	101	OA Sassnitz	vorhandener Radweg Hagen
L303	102	vorhandener Radweg Hagen	Abzweig Lohme
L303	103	Hagen	Abzweig L30 Sagard

Im **Tourismusentwicklungsraum** der Planungsregion Vorpommern liegen insgesamt 232 Streckenabschnitte, davon 214 ganz und 28 teilweise. Diese Streckenabschnitte haben eine Gesamtlänge von **681,5 km**.

Angesichts der großen Anzahl wird auf eine Auflistung der Streckenabschnitte an dieser Stelle verzichtet. Sie sind der Analysetabelle im Anhang (**ANLAGE 1**) zu entnehmen.

Teil des Netzes der **Radfernwege und Radrundwege** des Landes Mecklenburg-Vorpommern **in den Tourismusschwerpunkt- und den Tourismusedwicklungsräumen** der Planungsregion Vorpommern sind insgesamt 57 Streckenabschnitte. Insgesamt handelt es sich um Streckenabschnitte mit einer Gesamtlänge von **118,8 km**. Von den Streckenabschnitten liegen 2 in den Tourismusschwerpunkträumen und 55 in den Tourismusedwicklungsräumen der Planungsregion.

(TABELLE 4)

Straßen-Nr.	lfd. Nr.	Streckenanzang	Streckenende
<i>Teil von Radfernwegen und Radrundwegen in Tourismusschwerpunkträumen</i>			
B96	100	OD Sassnitz Dwasieden	
B196	99	OD Sellin	
<i>Teil von Radfernwegen und Radrundwegen in Tourismusedwicklungsräumen</i>			
B105	6	Teschenhagen	Brandshagen
B105	7	Brandshagen	Abzweig Reinberg
B105	8	Abzweig Reinberg	Abzweig K19 Kirchdorf/Tremt
B105	9	Abzweig K19 Kirchdorf/Tremt	Abzweig K2 Karrendorf
B105	10	Abzweig K2 Karrendorf	Neuenkirchen
B110	52	Usedom Abzweig K44	Abzweig touristischer Radweg Richtung Suckow
B199	76	Abzweig K60 Neuendorf B	Grenze Planungsregion
L18	202	Marlow	Dettmannsdorf-Kölsow
L19	197	Abzweig L23 Böhlendorf	Bad Sülze Ausbau
L22	173	Gremersdorf	Rekentin
L23	191	Abzweig touristischer Radweg nach Breesen	Grenze Planungsregion
L26	258	Tangente Kemnitz	
L26	264	OD Hohendorf	
L26	267	Rubkow Abzweig K19	Abzweig K17 Daugzin
L26	268	Abzweig K17 Daugzin	Ziethen Abzweig B109
L27	235	Langenfelde	Grenze Planungsregion
L28	309	Bahnübergang Ferdinandshof	Kreuzung B109 Ferdinandshof
L28	317	Hintersee Riether Neuhaus	Gemeindegrenze Hintersee
L28	318	Gemeindegrenze Hintersee	vorhandener Radweg Abzweig L283
L30	113	Trent	Abzweig K5 Silenz
L30	143	OD Gingst	
L31	300	Rastplatz Hohe Heide; Abzweig touristischer Radweg Bugewitz	Abzweig touristischer Radweg Grünberg
L31	302	vorhandener Radweg Leopoldshagen	OE Mönkebude
L31	306	Bellin	Vogelsang
L31	307	OD Altwarp	
L32	347	Abzweig touristischer Radweg Richtung Ferdinandshof	Rothemühl
L32	349	Abzweig K4 Neuensund	Grenze Planungsregion

L32	352	Strasburg (Uckermark) BÜ	Strasburg (Uckermark) Abzweig B104
L32	353	Strasburg (Uckermark) Abzweig B104	Grenze Planungsregion (Richtung Güterberg)
L261	249	OA Loitz	Abzweig K19 Zeitlow
L261	250	Abzweig K19 Zeitlow	Abzweig K24 Sophienhof
L262	231	OD Kröslin	
L262	276	Vierow	OE Lubmin Teufelsstein
L262	278	Spandowerhagen	Freest
L264	282	Karlshagen	Peenemünde
L266	284	Ulrichshorst Abzweig K41	vorhandener Radweg von Korswandt
L266	286	Abzweig touristischer Radweg nach Korswandt	vorhandener Radweg BÜ Ahlbeck
L283	321	Rothenklempenow Abzweig Mewegen	Rothenklempenow Abzweig Koblenz
L283	325	Johannisberg	Abzweig touristischer Radweg nach Ramin
L283	330	vorhandener Radweg OD Penkun	Abzweig K22 Wollin
L291	141	Kowall	OE Garz
L301	119	Kreuzung B96 Bergen	vorhandener Radweg Bergen
L301	122	Abzweig touristischer Radweg Darsband	Putbus
L302	110	Trent	Abzweig Zubzow
L302	111	Abzweig Zubzow	Abzweig Streu
L302	112	Abzweig Streu	Schaprode
L311	355	Rothemühl	Abzweig touristischer Radweg Richtung Neuensund
L311	356	Abzweig touristischer Radweg Richtung Neuensund	Heinrichswalde Abzweig L312
L311	357	Heinrichswalde Abzweig L312	Fleethof
L311	358	Fleethof	Grenze Planungsregion
L321	343	Heinrichsruh	vorhandener Radweg von Torgelow

Im **Stadt-Umland-Raum** der Planungsregion Vorpommern befinden sich insgesamt 26 Streckenabschnitte. Sie haben eine Gesamtlänge von **64,4 km**. Von den Streckenabschnitten liegen 14 vollständig und 9 teilweise im Stadt-Umland-Raum.

(TABELLE 5:

Straßen-Nr.	lfd. Nr.	Streckenanzang	Streckenende
vollständig im Stadt-Umland-Raum			
B105	6	Teschenhagen	Brandshagen
B105	7	Brandshagen	Abzweig Reinberg
B105	8	Abzweig K19 Kirchdorf/Tremt	Abzweig K2 Karrendorf
B105	10	Abzweig K2 Karrendorf	Neuenkirchen
B109	242	OU Levenhagen	OU Greifswald
B194	77	Seemühl	Steinhagen
L26	258	Tangente Kemnitz	
L26	259	vorhandener Radweg Kemnitz	Abzweig K20 Hanshagen
L29	138	Abzweig Grahlhof	Knoten B96n
L35	252	OU Greifswald	Abzweig Helmshagen
L35	253	Abzweig Helmshagen	Grubenhagen
L222	227	Abzweig Wendorf	Abzweig B105 Teschenhagen
L222	228	Abzweig Devin	Teschenhagen
L261	243	OU Greifswald	Hinrichshagen
teilweise im Stadt-Umland-Raum			
B109	11	Groß Schönwalde	Abzweig Hanshagen
B194	78	Abzweig Krummenhagen (Süd)	Abtshagen
L21	165	vorhandener Radweg Jakobsdorf	Kreuzung L192
L26	260	Abzweig K20 Hanshagen	OA Neu Boltenhagen
L35	254	Grubenhagen	Bandelin
L213	232	Abzweig K10 Klausdorf	Prohn
L222	226	Elmenhorst	Abzweig Wendorf
L261	244	Hinrichshagen	Dersekow
L262	274	Kemnitz	Brünzow Abzweig K22

In einer Entfernung von **maximal 10 km zum Zentralen Ort** (einschl. der Lage im Zentralen Ort selbst) liegen insgesamt 250 Streckenabschnitte, davon 232 Streckenabschnitte vollständig und 18 Streckenabschnitte teilweise. Es handelt es sich um Streckenabschnitte mit einer Gesamtlänge von insgesamt **689,3 km**.

Angesichts der großen Anzahl wird auf eine Auflistung der Streckenabschnitte an dieser Stelle verzichtet. Sie sind der Analysetabelle im Anhang (**ANLAGE 1**) zu entnehmen.

In einer Entfernung von **maximal 4 km zum Zentralen Ort** (einschl. der Lage im Zentralen Ort selbst) liegen insgesamt 176 Streckenabschnitte. Sie haben eine Gesamtlänge von **701,9 km**. Von den Streckenabschnitten liegen 135 vollständig und 41 teilweise in einer 4-km-Entfernung zum Zentralen Ort:

(TABELLE 6)

Straßen-Nr.	lfd. Nr.	Streckenbeginn	Streckende
vollständig in einer Entfernung von 4 km zum Zentralen Ort			
B96	87	OA Ramin, Abzweig Götemitz	Samtens
B96	88	Samtens	Abzweig L291 Sehlen
B96	89	Abzweig L291 Sehlen	Klein Kubbelkow Abzweig B196 Sellin
B96	90	Klein Kubbelkow Abzweig B196 Sellin	Abzweig L301 Kluis
B96	91	Abzweig L301 Kluis	vorhandener Radweg von Bergen OA
B96	94	Abzweig L30 Sagard	Sassnitz OA Lancken
B96	100	OD Sassnitz Dwasieden	
B104	28	Grenze Planungsregion	Strasburg (Uckermark)
B104	32	AST35 BAB20 Pasewalk- Nord	Papendorf
B104	33	Papendorf	Pasewalk
B104	34	OU Pasewalk	
B105	1	Grenze Planungsregion	Altheide
B105	6	Teschenhagen	Brandshagen
B109	11	Groß Schönwalde	Abzweig Hanshagen
B109	17	OA Anklam	Neu Kosenow
B109	18	Rathebur Abzweig L31	Borckenfriede
B109	20	Finkenbrück	Ferdinandshof
B109	21	Ferdinandshof	Abzweig K10 Aschersleben
B109	22	Abzweig K10 Aschersleben	Heinrichsruh
B109	24	vorhandener Radweg von Rollwitz	AST35 BAB20 Pasewalk-Süd
B109	242	OU Levenhagen	OU Greifswald
B110	43	OU Jarmen OE West	OU Jarmen Abzweig L35
B110	44	OU Jarmen Abzweig L35	AST28 BAB20 Jarmen
B110	45	AST28 BAB20 Jarmen	Padderow
B110	49	Görke	OU Anklam
B111	62	OA Wolgast	Abzweig L26 Hohendorf
B111	63	Abzweig L26 Hohendorf	Abzweig L26 Katzow

5. Ergebnisse und Zusammenfassung

B111	68	Abzweig L263 Lüssow	Abzweig K13 Kölzin
B111	69	Abzweig K13 Kölzin	Kreuzung L35
B194	80	Abzweig K15 Schönewalde	Abzweig Klein Lehmhagen
B194	83	Abzweig L261 Trantow	OE Loitz
B194	84	OD Loitz	alter Bahnübergang bei Loitz
B194	85	alter Bahnübergang bei Loitz	vorhandener Radweg von Rustow
B194	86	Rustow Abzweig K15	Grenze Planungsregion
B196	95	Abzweig B96 Sassnitz	OE Bergen
B196	96	OD Bergen	Abzweig L301 Putbus
B196	97	Abzweig L301 Putbus	OA Bergen
B196	98	OE Zirkow	Serams
B196	99	OD Sellin	
L18	200	Semlow	Plennin Abzweig K6
L18	201	Plennin Abzweig K6	Marlow
L18	202	Marlow	Dettmannsdorf-Kölsow
L19	195	Kneese Ausbau	vorhandener Radweg Abzweig Redderstorf
L21	153	Abzweig B105 Altheide	Abzweig L22 Hirschburg
L21	157	Abzweig Zingst	Kreuzung K25 Abzweig Zingst
L21	158	Kreuzung K25 Abzweig Zingst	Meiningenbrücke
L21	160	vorhandener Radweg von Barth	Abzweig L212 Flemendorf
L21	161	Abzweig L212 Flemendorf	vorhandener Radweg Groß Kordshagen
L21	165	vorhandener Radweg Jakobsdorf	Kreuzung L192
L22	166	vorhandener Radweg Klein Müritz	Kreuzung L21 Klockenhagen
L22	170	Millienhagen	Kreuzung L192 Richtenberg-Tribsees
L22	171	Abzweig L192 Tribsees	Franzburg
L22	172	Franzburg	Gremersdorf Abzweig K12
L22	174	vorhandener Radweg von Rekehtin	Siemersdorf
L23	179	OA Barth, Chausseestraße	
L23	180	vorhandener Radweg von Barth	Abzweig Kenz
L23	187	Eixen	Recknitzquerung Bad Sülze
L23	188	OD Bad Sülze	Kreuzung L19 Bad Sülze
L23	189	Kreuzung L19 Bad Sülze	AST20 BAB20 Bad Sülze
L26	263	Abzweig B111 bei Hohendorf	vorhandener Radweg Hohendorf
L26	264	OD Hohendorf	
L28	308	Grenze Planungsregion	Bahnübergang Ferdinandshof
L28	309	Bahnübergang Ferdinandshof	Kreuzung B109 Ferdinandshof
L28	310	Kreuzung B109 Ferdinandshof	Blumenthal
L28	311	Blumenthal	Meiersberg
L28	312	Abzweig K52 Heinrichshof	vorhandener Radweg von

			Ueckermünde
L28	313	Eggesin Karpin	Bundeswehrekaserne
L29	125	Fährhafen Mukran	vorhandener Radweg Neu Mukran
L29	127	OA Binz	Abzweig Jagdschloss Granitz
L29	128	Abzweig Jagdschloss Granitz	Serams Abzweig B196
L29	131	Abzweig B196	Lonvitz Abzweig K16
L29	132	Lonvitz Abzweig K16	OE Putbus
L29	133	Kasnevitz	Garz Abzweig L291
L29	134	OD Garz	
L29	135	Garz	Abzweig K13 Puddemin
L30	104	Ortsausgang Sagard	Abzweig Polchow
L30	145	Dreschwitz Abzweig Rothenkirchen	Negast
L30	146	OD Samtens	Abzweig B96 Samtens
L30	147	Samtens	Garz Kreuzung L29
L30	148	Garz	Wendorf
L30	149	Wendorf	Kreuzung K13 Abzweig Groß Schoritz
L31	298	vorhandener Radweg von Ducherow, Heidberg	Mühlgraben Heidmühl
L31	299	vorhandener Radweg Mühlgraben Heidmühl	Rastplatz Hohe Heide; Abzweig touristischer Radweg Bugewitz
L31	300	Rastplatz Hohe Heide; Abzweig touristischer Radweg Bugewitz	Abzweig touristischer Radweg Grünberg
L31	304	Abzweig touristischer Radweg Richtung Hafen Mönkebude	vorhandener Radweg Grambin
L31	305	OD Grambin	
L32	350	Grenze Planungsregion	Brücke über BAB20
L32	351	Brücke über BAB20	Strasburg (Uckermark) BÜ
L32	352	Strasburg (Uckermark) BÜ	Strasburg (Uckermark) Abzweig B104
L32	353	Strasburg (Uckermark) Abzweig B104	Grenze Planungsregion (Richtung Güterberg)
L35	252	OU Greifswald	Abzweig Helmshagen
L35	255	Bandelin	AST27 BAB20 Gützkow
L35	256	AST27 BAB20 Gützkow	Abzweig Breechen
L181	204	Abzweig L19 Kneese	Marlow
L181	205	Marlow	vorhandener Radweg Ribnitz- Damgarten
L182	206	Marlow	Carlsruhe
L191	210	Abzweig B105 OU Ribnitz- Damgarten	Bartelshagen I
L192	216	Abzweig L22 Millienhagen	Abzweig L212 Velgast
L192	217	Abzweig L212 Velgast	Richtenberg
L222	223	OD Franzburg	
L222	228	Abzweig Devin	Teschenhagen
L261	243	OU Greifswald	Hinrichshagen

5. Ergebnisse und Zusammenfassung

L261	248	vorhandener Radweg von Passow	Abzweig B194 bei Loitz
L261	249	OA Loitz	Abzweig K19 Zeitlow
L261	250	Abzweig K19 Zeitlow	Abzweig K24 Sophienhof
L261	251	Abzweig K24 Sophienhof	Grenze Planungsregion
L262	275	Brünzow Abzweig K22	Vierow
L262	276	Vierow	OE Lubmin Teufelsstein
L262	277	OE Lubmin Teufelsstein	vorhandener Radweg Lubmin
L262	280	vorhandener Radweg von Groß Ernsthof	vorhandener Radweg von Wolgast
L262	281	OD Wolgast	
L266	284	Ulrichshorst Abzweig K41	vorhandener Radweg von Korswandt
L266	285	vorhandener Radweg von Korswandt	Abzweig touristischer Radweg nach Korswandt
L266	286	Abzweig touristischer Radweg nach Korswandt	vorhandener Radweg BÜ Ahlbeck
L266	287	OD Ahlbeck, Höhe Bhf.	
L266	288	OD Heringsdorf	
L282	354	vorhandener Radweg von Strasburg (Uckermark)	Grenze Planungsregion (Richtung Schönhausen)
L283	323	Abzweig K17 Boock	vorhandener Radweg von Löcknitz
L283	324	vorhandener Radweg Löcknitz	Johannisberg
L283	325	Johannisberg	Abzweig touristischer Radweg nach Ramin
L285	334	Abzweig B104 bei Löcknitz	Grenze Planungsregion
L291	140	Sehlen	Kowall
L291	141	Kowall	OE Garz
L292	129	Abzweig B196 Göhren	Middelhagen
L293	123	Karow	Lubkow
L293	124	Lubkow	Prora
L301	116	Abzweig L30 Gingst	Abzweig K6 Rappin
L301	117	Abzweig K6 Rappin	Abzweig K7 Gademow
L301	118	Abzweig K7 Gademow	Kreuzung B96 Bergen
L301	119	Kreuzung B96 Bergen	vorhandener Radweg Bergen
L301	120	Kreuzung B196 Bergen	Dolgemost
L301	121	Dolgemost	Abzweig touristischer Radweg Darsband
L301	122	Abzweig touristischer Radweg Darsband	Putbus
L321	342	Abzweig B109 Heinrichsruh	Heinrichsruh
L321	343	Heinrichsruh	vorhandener Radweg von Torgelow
teilweise in einer Entfernung von 4 km zum Zentralen Ort			
B96	92	OD Lietzow	
B96	93	Lietzow	Abzweig Semper
B104	36	vorhandener Radweg Rossow Abzweig K26 Bergholz	vorhandener Radweg Löcknitz

B104	37	vorhandener Radweg Löcknitz Abzweig K18 Plöwen	vorhandener Radweg Bismarck
B105	10	Abzweig K2 Karrendorf	Neuenkirchen
B109	16	Abzweig Klein Bünzow	Ziethen OA
B109	19	Borckenfriede	Finkenbrück
B109	23	Heinrichsruh	Bhf. Jatznick
B110	48	Abzweig Stolpe	Görke
B110	50	Relzow	vorhandener Radweg von Murchin
B111	61	OD Koserow	
B111	64	Abzweig L26 Katzow	Gemeindegrenze Lühmannsdorf
B111	67	Abzweig K15 Ranzin	Abzweig L263 Lüssow
B194	79	Abtshagen	Abzweig K15 Schönenwalde
B194	82	OA Poggendorf	Abzweig OU Loitz
B199	73	Görke Abzweig B110	Abzweig K61 Medow
L19	194	Abzweig Dettmansdorf- Kölzow	Kneese Ausbau
L19	196	Abzweig Redderstorf	Abzweig L23 Böhlendorf
L19	197	Abzweig L23 Böhlendorf	Bad Sülze Ausbau
L21	159	Bresewitz	Pruchten
L23	181	vorhandener Radweg Frauendorf	Kreuzung B105 Löbnitz
L26	268	Abzweig K17 Daugzin	Ziethen Abzweig B109
L28	314	Bundeswehrekaserne	vorhandener Radweg Ahlbeck
L30	105	Abzweig Spyker	Abzweig L303 Nipmerow
L30	152	Wilmshagen, Rügenzubringer	Bartmannshagen
L31	296	Abzweig L311 Löwitz	Abzweig B109 Rathebur
L31	301	Abzweig touristischer Weg Grünberg	Leopoldshagen
L32	345	Anschl. vorhandener Radweg von Torgelow	OA Hammer
L35	253	Abzweig Helmshagen	Grubenhagen
L35	254	Grubenhagen	Bandelin
L192	214	Tribsees	Drechow
L192	215	Drechow	Müggenthal
L212	218	Abzweig L192 bei Richtenberg	Abzweig touristischer Radweg nach Hövet
L222	224	Franzburg	vorhandener Radweg Abtshagen
L222	227	Abzweig Wendorf	Abzweig B105 Teschenhagen
L263	269	Ziethen Abzweig B109	Groß Polzin
L263	273	Lüssow	Abzweig B111 bei Gützkow
L283	322	Rothenklempenow Abzweig Koblentz	Abzweig K17 Boock
L283	326	Abzweig touristischer Radweg nach Ramin	Retzin Abzweig K19 Ramin
L291	139	Abzweig B96 Sehlen	Sehlen
L303	101	OA Sassnitz	vorhandener Radweg Hagen

Falls es keinen Zentralen Ort in der Teilregion gibt, wurde die Entfernung zum nächsten Siedlungsschwerpunkt untersucht, da auch Siedlungsschwerpunkte im Ländlichen Raum Versorgungsaufgaben übernehmen. In einer **Entfernung von 10 km zum nächsten Siedlungsschwerpunkt** (einschl. der Lage innerhalb des Siedlungsschwerpunktes) liegen – falls der Zentrale Ort weiter als 10 km entfernt ist – insgesamt 42 Streckenabschnitte, davon 30 Streckenabschnitte vollständig und 12 Streckenabschnitte teilweise. Insgesamt handelt es sich um Streckenabschnitte mit einer Gesamtlänge von **596,8 km**.

Angesichts der großen Anzahl wird auf eine Auflistung der Streckenabschnitte an dieser Stelle verzichtet. Sie sind der Analysetabelle im Anhang (**ANLAGE 1**) zu entnehmen.

In einer **Entfernung von 4 km zum nächsten Siedlungsschwerpunkt** (einschl. der Lage innerhalb des Siedlungsschwerpunktes) liegen – falls der Zentrale Ort weiter als 10 km entfernt ist – insgesamt 56 Streckenabschnitte mit einer Gesamtlänge von **163,3 km**, davon 36 Streckenabschnitte vollständig und 20 Streckenabschnitte teilweise:

(TABELLE 7)

Straßen-Nr.	lfd. Nr.	Streckenanstang	Streckenende
vollständig in einer Entfernung von 4 km zum nächsten Siedlungsschwerpunkt			
B105	5	Kummerow	Martensdorf
B109	13	Moeckow Berg	Bahnübergang Karlsburg
B109	14	Bahnübergang Karlsburg	Karlsburg Abzweig Klinikum
B109	239	Kandelin	AST 25 BAB20 Greifswald
B110	42	Grenze Planungsregion	Tutow
B110	52	Usedom Abzweig K44	Abzweig touristischer Radweg Richtung Suckow
B110	53	Abzweig touristischer Radweg Richtung Suckow	Abzweig K34 Suckow
B111	61	OD Koserow	
B111	66	Thurow	Abzweig K15 Ranzin
B113	40	AST3 BAB11 Penkun	Storkow
B194	78	Abzweig Krummenhagen (Süd)	Abtshagen
B194	81	Barkow	OE Poggendorf
L21	155	Grenze Nationalpark	Born a. Darß
L21	156	Born a. Darß	Wieck a. Darß
L21	163	Abzweig L213 Grünz	Niepars
L26	238	Poggendorf	Kandelin
L27	234	Glewitz	Langenfelde
L30	106	Abzweig L303 Nipmerow	vorhandener Radweg von Glowe
L30	107	Gudderitz Abzweig Starrvitz	OD Wiek
L30	108	vorhandener Radweg von Wiek Zürkivitz	Parchow Abzweig K3
L30	114	Abzweig K5 Silenz	Kluis
L30	115	Kluis	Abzweig L301 Bergen
L30	142	Kluis Abzweig L301	OE Gingst
L30	143	OD Gingst	
L30	144	Gingst	Dreschwitz Abzweig Rothenkirchen

L30	151	Reinkenhagen Abzweig K16	Wilmshagen, Rügenzubringer
L31	290	Steinmocker	Krien
L31	291	Krien	Kreuzung B199 Albinshof
L31	293	Spantekow	vorhandener Radweg von Drewelow
L212	219	Abzweig touristischer Radweg nach Hövet	Abzweig touristischer Radweg nach Lendershagen
L212	220	Abzweig touristischer Radweg nach Lendershagen	OE Velgast
L212	221	vorhandener Radweg von Velgast	Kreuzung B105 Karnin
L222	225	Kreuzung B194 Abtshagen	Elmenhorst
L283	329	Abzweig B113 bei Storkow	vorhandener Radweg von Penkun
L283	330	vorhandener Radweg OD Penkun	Abzweig K22 Wollin
L283	331	Abzweig K22 Wollin	vorhandener Radweg Sommersdorf
teilweise in einer Entfernung von 4 km zum nächsten Siedlungsschwerpunkt			
B105	7	Brandshagen	Abzweig Reinberg
B105	8	Abzweig Reinberg	Abzweig K19 Kirchdorf/Tremt
B109	12	Abzweig Hanshagen	Moeckow Berg
B109	240	AST 25 BAB20 Greifswald	Griebenow
B110	54	Abzweig K34 Suckow	Abzweig B111 Mellenthin
B111	65	OA Lühmannsdorf	Kreuzung Moekow Berg
B113	39	Krackow	AST3 BAB11 Penkun
B199	74	Abzweig K61 Medow	Kreuzung L31 Krien-Spantekow
B199	75	Kreuzung L31 Krien-Spantekow	Abzweig K60 Neuendorf B
L21	154	Dierhagen	Wustrow
L21	164	vorhandener Radweg von Martensdorf	vorhandener Radweg Jakobsdorf
L22	167	vorhandener Radweg von Ahrenshagen	Abzweig L18 Semlow
L26	236	Glewitz	Rakow
L26	237	Rakow	Poggendorf
L27	233	Abzweig L19 Wendisch Baggendorf	Glewitz
L30	109	Parchow Abzweig K3	Wittower Fähre
L30	113	Trent	Abzweig K5 Silenz
L31	292	Kreuzung B199 Albinshof	Spantekow
L213	229	Abzweig L21 bei Neu Bartelshagen	Abzweig K11 Altenpleen
L213	230	Abzweig K11 Altenpleen	vorhandener Radweg Groß Mohrdorf
L264	282	Karlshagen	Peenemünde
L292	130	Lobbe	Thiessow
L303	103	Hagen	Abzweig L30 Sagard

Die Zentralen Orte der Planungsregion Vorpommern nehmen ihre Zentralörtlichen Versorgungsfunktionen in der Region wahr. Wenn Zentrale Orte fehlen, übernehmen Siedlungsschwerpunkte einige Versorgungsaufgaben. Beides widerspiegelt sich in den Verbindungsfunktionen der Streckenabschnitte.

Von insgesamt 355 analysierten Streckenabschnitten haben

- 280 die Funktion des **Weges zum Arzt**,
- 257 die Funktion eines **Schulwegs** (740 km),
- mindestens 168 die Funktion eines **Arbeitsweges** (Arbeitsamtsstatistik),
- 247 die Funktion eines **Einkaufsweges** zu einer größeren Einzelhandelseinrichtung der Grundversorgung (Einkaufsmärkte, Franchise- und Filialbetriebe)
- 168 die Funktion des **Weges zum Bahnhof**.

Es wird davon abgesehen, die umfangreichen Tabellen an dieser Stelle einzeln aufzuführen. 121 der Streckenabschnitte übernehmen alle genannten raumordnerischen Verbindungsfunktionen, 69 der Streckenabschnitte übernehmen 4 der 5 der Funktionen (i.d.R. ohne Arbeitsweg bzw. ohne Weg zum Bahnhof), 90 Streckenabschnitte übernehmen keine raumordnerische Verbindungsfunktion. Die Einzelinformationen entnehmen Sie bitte der Analysetabelle im Anhang (**ANLAGE 1**).

Im nächsten Schritt **wurden die raumordnerischen Aspekte zusammengefasst betrachtet** und die Anzahl der Nennungen der Streckenabschnitte ermittelt.

Bei einem Zusammenspiel der Streckenabschnitte,

- die Teil einer direkten Verbindung zwischen benachbarten Zentralen Orten sind oder direkt in einem Zentralen Ort liegen,
- die im Tourismusschwerpunkt- bzw. Tourismusentwicklungsraum der Planungsregion liegen,
- die Teil des Touristischen Radwegenetzes des Landes Mecklenburg-Vorpommern sind,
- die Teil des regional bedeutsamen Radroutennetzes der Planungsregion Vorpommern sind,
- die im Stadt-Umland-Raum der Planungsregion liegen,
- die innerhalb einer Entfernung von 4 km zum Zentralen Ort bzw. zum Siedlungsschwerpunkt liegen,
- die Arbeitsweg,
- Schulweg,
- Einkaufsweg
- Weg zum Arzt und
- die Weg zum Bahnhof sind,

sind maximal 11 Nennungen möglich.

Nachfolgend sind alle im Raumordnerischen Radverkehrsplan für die Planungsregion Vorpommern betrachteten Streckenabschnitte nach der **Anzahl ihrer Nennungen** aufgelistet. Die Detailangaben für die Streckenabschnitte entnehmen Sie bitte der Tabelle zu den raumordnerischen Nennungen im Anhang (ANLAGE 3).

Die Reihenfolge der Auflistung der Streckenabschnitte innerhalb der Gruppen mit der gleichen Anzahl an Nennungen ergibt sich aus den Straßennummern und den laufenden Nummern.

(TABELLE 8)

Anzahl	Straßen-Nr.	lfd. Nr.	Streckenanzfang	Streckenende	Länge in m (digit.)
11	B105	6	Teschenhagen	Brandshagen	4.753
11	B105	7	Brandshagen	Abzweig Reinberg	4.572
11	B105	10	Abzweig K2 Karrendorf	Neuenkirchen	3.894
11	L222	228	Abzweig Devin	Teschenhagen	1.326
10	B96	100	OD Sassnitz Dwasieden		357
10	B105	9	Abzweig K19 Kirchdorf/Tremt	Abzweig K2 Karrendorf	4.138
10	B109	11	Groß Schönwalde	Abzweig Hanshagen	6.391
10	B109	242	OU Levenhagen	OU Greifswald	3.820
10	B194	78	Abzweig Krummenhagen (Süd)	Abtshagen	3.626
10	B196	99	OD Sellin		355
10	L26	258	Tangente Kemnitz		929
10	L26	264	OD Hohendorf		252
10	L26	268	Abzweig K17 Daugzin	Ziethen Abzweig B109	3.412
10	L28	309	Bahnübergang Ferdinandshof	Kreuzung B109 Ferdinandshof	1.304
10	L266	284	Ulrichshorst Abzweig K41	vorhandener Radweg von	657

5. Ergebnisse und Zusammenfassung

				Korswandt	
10	L266	286	Abzweig touristischer Radweg nach Korswandt	vorhandener Radweg BÜ Ahlbeck	472
9	B96	87	OA Ramin, Abzweig Götemitz	Samtens	4.377
9	B96	88	Samtens	Abzweig L291 Sehlen	6.377
9	B96	89	Abzweig L291 Sehlen	Klein Kubbelkow Abzweig B196 Sellin	1.904
9	B96	90	Klein Kubbelkow Abzweig B196 Sellin	Abzweig L301 Kluis	2.736
9	B96	91	Abzweig L301 Kluis	vorhandener Radweg von Bergen OA	869
9	B96	94	Abzweig L30 Sagard	Sassnitz OA Lancken	4.198
9	B104	33	Papendorf	Pasewalk	2.444
9	B104	36	vorhandener Radweg Rossow Abzweig K26 Bergholz	vorhandener Radweg Löcknitz	3.400
9	B104	37	vorhandener Radweg Löcknitz Abzweig K18 Plöwen	vorhandener Radweg Bismarck	3.791
9	B105	1	Grenze Planungsregion	Altheide	1.100
9	B110	48	Abzweig Stolpe	Görke	5.601
9	B110	49	Görke	OU Anklam	1.155
9	B110	50	Relzow	vorhandener Radweg von Murchin	2.495
9	B110	52	Usedom Abzweig K44	Abzweig touristischer Radweg Richtung Suckow	1.366
9	B111	61	OD Koserow		2.837
8	B111	64	Abzweig L26 Katzow	Gemeindegrenze Lühhannsdorf	4.763
9	B194	77	Seemühl	Steinhagen	1.741
9	B196	95	Abzweig B96 Sassnitz	OE Bergen	1.942
9	B196	96	OD Bergen	Abzweig L301 Putbus	810
9	B196	97	Abzweig L301 Putbus	OA Bergen	464
9	B196	98	OE Zirkow	Serams	3.593
9	L19	197	Abzweig L23 Böhlendorf	Bad Sülze Ausbau	1.804
9	L21	154	Dierhagen	Wustrow	6.339
9	L21	158	Kreuzung K25 Abzweig Zingst	Meiningenbrücke	850
9	L21	159	Bresewitz	Pruchten	2.516
9	L22	166	vorhandener Radweg Klein Müritz	Kreuzung L21 Klockenhagen	4.444
9	L23	179	OA Barth, Chausseestraße		157
9	L23	181	vorhandener Radweg Frauendorf	Kreuzung B105 Löbnitz	2.938
9	L26	263	Abzweig B111 bei Hohendorf	vorhandener Radweg Hohendorf	458
9	L26	267	Rubkow Abzweig K19	Abzweig K17 Daugzin	3.345
9	L29	125	Fährhafen Mukran	vorhandener Radweg	1.242

				Neu Mukran	
9	L29	127	OA Binz	Abzweig Jagdschloss Granitz	789
9	L29	131	Abzweig B196	Lonvitz Abzweig K16	6.446
9	L29	132	Lonvitz Abzweig K16	OE Putbus	1.211
9	L30	143	OD Gingst		267
9	L30	146	OD Samtens	Abzweig B96 Samtens	271
9	L30	147	Samtens	Garz Kreuzung L29	5.026
9	L31	302	vorhandener Radweg Leopoldshagen	OE Mönkebude	2.856
8	L31	304	Abzweig touristischer Radweg Richtung Hafen Mönkebude	vorhandener Radweg Grambin	2.153
9	L31	305	OD Grambin		555
9	L32	352	Strasburg (Uckermark) BÜ	Strasburg (Uckermark) Abzweig B104	1.055
9	L35	252	OU Greifswald	Abzweig Helmshagen	743
9	L35	253	Abzweig Helmshagen	Grubenhagen	1.989
9	L35	254	Grubenhagen	Bandelin	1.985
9	L181	205	Marlow	vorhandener Radweg Ribnitz-Damgarten	8.307
9	L261	248	vorhandener Radweg von Passow	Abzweig B194 bei Loitz	5.867
9	L262	274	Kemnitz	Brünzow Abzweig K22	3.005
9	L262	278	Spandowerhagen	Freest	2.303
9	L262	279	OD Kröslin		1.625
9	L262	280	vorhandener Radweg von Groß Ernthof	vorhandener Radweg von Wolgast	1.074
9	L264	282	Karlshagen	Peenemünde	6.537
9	L266	285	vorhandener Radweg von Korswandt	Abzweig touristischer Radweg nach Korswandt	1.553
9	L266	287	OD Ahlbeck, Höhe Bhf.		427
9	L266	288	OD Heringsdorf		223
9	L301	119	Kreuzung B96 Bergen	vorhandener Radweg Bergen	1.327
9	L301	122	Abzweig touristischer Radweg Darsband	Putbus	7.634
9	L321	343	Heinrichsruh	vorhandener Radweg von Torgelow	939
8	B109	16	Abzweig Klein Bünzow	Ziethen OA	5.469
8	B109	17	OA Anklam	Neu Kosenow	4.945
8	B109	18	Rathebur Abzweig L31	Borckenfriede	4.438
8	B109	19	Borckenfriede	Finkenbrück	1.996
8	B109	20	Finkenbrück	Ferdinandshof	4.041
8	B109	21	Ferdinandshof	Abzweig K10 Aschersleben	962
8	B109	22	Abzweig K10 Aschersleben	Heinrichsruh	2.134
8	B109	23	Heinrichsruh	Bhf. Jatznick	5.077
8	B109	24	vorhandener Radweg von	AST36 BAB20 Pasewalk-	628

5. Ergebnisse und Zusammenfassung

			Rollwitz	Süd	
8	B109	241	Griebenow	OU Levenhagen	1.317
8	B110	47	Abzweig L31 Krien	Abzweig Stolpe	9.743
8	B110	53	Abzweig touristischer Radweg Richtung Suckow	Abzweig K34 Suckow	1.268
8	B110	54	Abzweig K34 Suckow	Abzweig B111 Mellenthin	3.930
8	B110	56	Abzweig Dargen	Zirchow	5.349
8	B111	62	OA Wolgast	Abzweig L26 Hohendorf	2.020
8	B111	63	Abzweig L26 Hohendorf	Abzweig L26 Katzow	1.129
8	B194	79	Abtshagen	Abzweig K15 Schönenwalde	4.642
8	B194	80	Abzweig K15 Schönenwalde	Abzweig Klein Lehmhagen	1.696
8	B194	81	Barkow	OE Poggendorf	3.022
8	B194	84	OD Loitz	alter Bahnübergang bei Loitz	295
8	B194	85	alter Bahnübergang bei Loitz	vorhandener Radweg von Rustow	344
8	L18	202	Marlow	Dettmansdorf-Kölnow	5.449
8	L19	194	Abzweig Dettmansdorf- Kölnow	Kneese Ausbau	3.101
8	L19	195	Kneese Ausbau	vorhandener Radweg Abzweig Redderstorf	3.283
8	L21	160	vorhandener Radweg von Barth	Abzweig L212 Flemendorf	4.830
8	L21	161	Abzweig L212 Flemendorf	vorhandener Radweg Groß Kordshagen	1.217
8	L23	189	Kreuzung L19 Bad Sülze	AST20 BAB20 Bad Sülze	3.569
8	L26	262	vorhandener Radweg Katzow	Pritzier Abzweig B111	1.870
8	L28	312	Abzweig K52 Heinrichshof	vorhandener Radweg von Ueckermünde	1.838
8	L28	313	Eggesin Karpin	Bundeswehrkaserne	1.549
8	L28	314	Bundeswehrkaserne	vorhandener Radweg Ahlbeck	4.301
8	L29	126	vorhandener Radweg Neu Mukran	Prora	3.947
8	L29	128	Abzweig Jagdschloss Granitz	Serams Abzweig B196	2.913
8	L29	133	Kasnevitz	Garz Abzweig L291	5.304
8	L29	134	OD Garz		697
8	L29	135	Garz	Abzweig K13 Puddemin	4.045
8	L30	142	Kluis Abzweig L301	OE Gingst	2.568
8	L30	145	Dreschwitz Abzweig Rothenkirchen	Negast	3.207
8	L30	148	Garz	Wendorf	1.048
8	L30	152	Wilmshagen, Rügenzubringer	Bartmannshagen	7.051
8	L31	300	Rastplatz Hohe Heide; Abzweig touristischer Radweg Bugewitz	Abzweig touristischer Radweg Grünberg	526

8	L31	303	OE Mönkebude	Abzweig touristischer Radweg Richtung Hafen Mönkebude	615
8	L31	306	Bellin	Vogelsang	2.623
8	L32	345	Anschl. vorhandener Radweg von Torgelow	OA Hammer	1.350
8	L32	351	Brücke über BAB20	Strasburg (Uckermark) BÜ	1.443
8	L35	255	Bandelin	AST27 BAB20 Gützkow	1.799
8	L192	216	Abzweig L22 Millienhagen	Abzweig L212 Velgast	1.173
8	L192	217	Abzweig L212 Velgast	Richtenberg	1.130
8	L212	218	Abzweig L192 bei Richtenberg	Abzweig touristischer Radweg nach Hövet	7.515
8	L212	219	Abzweig touristischer Radweg nach Hövet	Abzweig touristischer Radweg nach Lendershagen	690
8	L213	232	Abzweig K10 Klausdorf	Prohn	1.632
8	L261	243	OU Greifswald	Hinrichshagen	1.636
8	L261	244	Hinrichshagen	Dersekow	3.048
8	L262	276	Vierow	OE Lubmin Teufelsstein	2.297
8	L262	281	OD Wolgast		458
8	L263	269	Ziethen Abzweig B109	Groß Polzin	5.106
8	L266	283	B110 Zirchow	Ulrichshorst Abzweig K41	2.275
8	L283	321	Rothenklempenow Abzweig Mewegen	Rothenklempenow Abzweig Koblenz	672
8	L283	322	Rothenklempenow Abzweig Koblenz	Abzweig K17 Boock	4.293
8	L283	323	Abzweig K17 Boock	vorhandener Radweg von Löcknitz	1.217
8	L283	325	Johannisberg	Abzweig touristischer Radweg nach Ramin	892
8	L292	129	Abzweig B196 Göhren	Middelhagen	1.742
8	L293	123	Karow	Lubkow	3.329
8	L293	124	Lubkow	Prora	2.808
8	L301	116	Abzweig L30 Gingst	Abzweig K6 Rappin	3.221
8	L301	117	Abzweig K6 Rappin	Abzweig K7 Gademow	4.419
8	L301	118	Abzweig K7 Gademow	Kreuzung B96 Bergen	1.106
8	L301	120	Kreuzung B196 Bergen	Dolgemost	4.368
8	L301	121	Dolgemost	Abzweig touristischer Radweg Darsband	2.028
8	L303	101	OA Sassnitz	vorhandener Radweg Hagen	6.271
8	L321	342	Abzweig B109 Heinrichsruh	Heinrichsruh	423
7	B96	92	OD Lietzow		492
7	B96	93	Lietzow	Abzweig Semper	226
7	B104	28	Grenze Planungsregion	Strasburg (Uckermark)	3.257
7	B104	32	AST35 BAB20 Pasewalk-Nord	Papendorf	1.510

5. Ergebnisse und Zusammenfassung

7	B104	35	vorhandener Radweg Zerrenthin	vorhandener Radweg Rossow	2.694
7	B109	25	AST36 BAB20 Pasewalk- Süd	Abzweig Schmarsow	1.351
7	B109	26	Abzweig Schmarsow	Abzweig L322 Nieden	1.744
7	B109	27	Abzweig L322 Nieden	Grenze Planungsregion	1.875
7	B110	45	AST28 BAB20 Jarmen	Padderow	4.442
7	B110	46	Neetzow	Abzweig L31 Krien	670
7	B111	66	Thurow	Abzweig K15 Ranzin	1.725
7	B111	67	Abzweig K15 Ranzin	Abzweig L263 Lüssow	5.758
7	B111	68	Abzweig L263 Lüssow	Abzweig K13 Kölzin	2.171
7	B111	69	Abzweig K13 Kölzin	Kreuzung L35	2.497
7	B194	83	Abzweig L261 Trantow	OE Loitz	835
7	L18	200	Semlow	Plennin Abzweig K6	2.513
7	L18	201	Plennin Abzweig K6	Marlow	3.577
7	L19	192	Grenze Planungsregion	Dettmannsdorf	4.021
7	L19	193	Dettmannsdorf	Abzweig Dettmannsdorf- Kölzow	419
7	L21	156	Born a. Darß	Wieck a. Darß	4.780
7	L23	191	Abzweig touristischer Radweg nach Breesen	Grenze Planungsregion	867
7	L26	261	Abzweig Lodmannshagen, OA Neu Boltenhagen	vorhandener Radweg Katzow	3.313
7	L26	265	vorhandener Radweg Hohendorf	Abzweig Seckeritz	4.789
7	L26	266	Abzweig Seckeritz	Rubkow Abzweig K19	6.953
7	L28	310	Kreuzung B109 Ferdinandshof	Blumenthal	2.578
7	L28	311	Blumenthal	Meiersberg	2.735
7	L30	104	Ortsausgang Sagard	Abzweig Polchow	1.818
7	L30	105	Abzweig Spyker	Abzweig L303 Nipmerow	1.066
7	L30	106	Abzweig L303 Nipmerow	vorhandener Radweg von Glowe	1.748
7	L30	107	Gudderitz Abzweig Starrvitz	OD Wiek	2.490
7	L30	113	Trent	Abzweig K5 Silenz	1.076
7	L30	144	Gingst	Dreschwitz Abzweig Rothenkirchen	6.683
7	L30	149	Wendorf	Kreuzung K13 Abzweig Groß Schoritz	2.895
7	L31	299	vorhandener Radweg Mühlgraben Heidmühl	Rastplatz Hohe Heide; Abzweig touristischer Radweg Bugewitz	2.662
7	L31	301	Abzweig touristischer Radweg Grünberg	Leopoldshagen	1.280
7	L181	204	Abzweig L19 Kneese	Marlow	4.686
7	L182	206	Marlow	Carlsruhe	7.822
7	L191	210	Abzweig B105 OU Ribnitz- Damgarten	Bartelshagen I	4.655
7	L192	214	Tribsees	Drechow	5.049

7	L212	220	Abzweig touristischer Radweg nach Lendershagen	OE Velgast	1.260
7	L222	223	OD Franzburg		222
7	L261	249	OA Loitz	Abzweig K19 Zeitlow	839
7	L261	250	Abzweig K19 Zeitlow	Abzweig K24 Sophienhof	424
7	L262	275	Brünzow Abzweig K22	Vierow	1.645
7	L262	277	OE Lubmin Teufelsstein	vorhandener Radweg Lubmin	1.360
7	L283	324	vorhandener Radweg Löcknitz	Johannisberg	1.074
7	L291	139	Abzweig B96 Sehlen	Sehlen	1.916
7	L291	141	Kowall	OE Garz	796
6	B104	29	Abzweig L322	Grenze Planungsregion (Richtung Jahnkeshof)	544
6	B104	31	Starkshof	AST35 BAB20 Pasewalk-Nord	1.646
6	B109	14	Bahnübergang Karlsburg	Karlsburg Abzweig Klinikum	518
6	B109	240	AST 25 BAB20 Greifswald	Griebenow	1.991
6	B110	42	Grenze Planungsregion	Tutow	4.639
6	B110	57	Zirchow	Garz	1.788
6	B110	58	Garz	Grenze Planungsregion	3.063
6	B194	82	OA Poggendorf	Abzweig OU Loitz	6.909
6	B194	86	Rustow Abzweig K15	Grenze Planungsregion	817
6	B199	73	Görke Abzweig B110	Abzweig K61 Medow	3.920
6	L19	196	Abzweig Redderstorf	Abzweig L23 Böhlendorf	3.164
6	L21	165	vorhandener Radweg Jakobsdorf	Kreuzung L192	2.018
6	L22	170	Millienhagen	Kreuzung L192 Richtenberg-Tribsees	2.657
6	L22	171	Abzweig L192 Tribsees	Franzburg	418
6	L22	173	Gremersdorf	Rekentin	2.312
6	L22	174	vorhandener Radweg von Rekentin	Siemersdorf	1.051
6	L23	187	Eixen	Recknitzquerung Bad Sülze	7.199
6	L23	188	OD Bad Sülze	Kreuzung L19 Bad Sülze	1.493
6	L23	190	AST20 BAB20 Bad Sülze	Abzweig touristischer Radweg nach Breesen	445
6	L29	136	Poseritz	vorhandener Radweg von Gustow	3.390
6	L29	137	Gustow	Abzweig Klein Bandelwitz	4.030
6	L30	114	Abzweig K5 Silenz	Kluis	4.611
6	L30	115	Kluis	Abzweig L301 Bergen	588
6	L31	291	Krien	Kreuzung B199 Albinshof	2.716
6	L31	292	Kreuzung B199 Albinshof	Spantekow	7.635
6	L32	353	Strasburg (Uckermark) Abzweig B104	Grenze Planungsregion (Richtung Güterberg)	2.773

5. Ergebnisse und Zusammenfassung

6	L35	256	AST27 BAB20 Gützkow	Abzweig Breechen	2.275
6	L182	207	Carlsruhe	vorhandener Radweg Gresenhorst	1.683
6	L191	211	OD Bartelshagen I		350
6	L191	212	Bartelshagen I	Gresenhorst Kreuzung L182	3.436
6	L192	215	Drechow	Müggenthal	6.472
6	L212	221	vorhandener Radweg von Velgast	Kreuzung B105 Karnin	2.208
6	L212	222	Kreuzung B105 Karnin	Kreuzung L21 Flemendorf	3.570
6	L222	224	Franzburg	vorhandener Radweg Abtshagen	8.012
6	L222	227	Abzweig Wendorf	Abzweig B105 Teschenhagen	4.615
6	L261	245	Dersekow	vorhandener Radweg von Groß Zastrow	2.578
6	L261	247	OD Görmin		645
6	L263	273	Lüssow	Abzweig B111 bei Gützkow	5.413
6	L283	326	Abzweig touristischer Radweg nach Ramin	Retzin Abzweig K19 Ramin	4.007
6	L285	334	Abzweig B104 bei Löcknitz	Grenze Planungsregion	3.921
6	L291	140	Sehlen	Kowall	6.427
6	L303	103	Abzweig Lohme	Abzweig L30 Sagard	6.872
6	L321	344	Viereck Neuenkrug	Viereck Gehege	1.467
5	B104	30	Grenze Planungsregion	Starkshof	506
5	B105	8	Abzweig Reinberg	Abzweig K19 Kirchdorf/Tremt	5.099
5	B113	39	Krackow	AST3 BAB11 Penkun	3.193
5	B113	40	AST3 BAB11 Penkun	Storkow	622
5	B113	41	Storkow	Grenze Planungsregion	2.200
5	B197	71	Sarnow	Boldekow	3.624
5	B197	72	Boldekow	Grenze Planungsregion	3.469
5	B199	75	Kreuzung L31 Krien- Spantekow	Abzweig K60 Neuendorf B	8.226
5	B199	76	Abzweig K60 Neuendorf B	Grenze Planungsregion	1.269
5	L18	199	Abzweig L22 bei Schlemmin	Semlow	3.366
5	L21	163	Abzweig L213 Grünz	Niepars	6.054
5	L22	167	vorhandener Radweg von Ahrenshagen	Abzweig L18 Semlow	3.470
5	L22	172	Franzburg	Gremersdorf Abzweig K12	8.287
5	L26	238	Poggendorf	Kandelin	2.747
5	L26	239	Kandelin	AST 25 BAB20 Greifswald	2.689
5	L30	108	vorhandener Radweg von Wiek Zürkviitz	Parchow Abzweig K3	2605
5	L30	109	Parchow Abzweig K3	Wittower Fähre	4505
5	L213	229	Abzweig L21 bei Neu	Abzweig K11 Altenpleen	5.680

			Bartelshagen		
5	L213	230	Abzweig K11 Altenpleen	vorhandener Radweg Groß Mohrdorf	2.191
5	L261	251	Abzweig K24 Sophienhof	Grenze Planungsregion	2.160
5	L283	330	vorhandener Radweg OD Penkun	Abzweig K22 Wollin	901
4	B109	12	Abzweig Hanshagen	Moeckow Berg	5.640
4	B109	13	Moeckow Berg	Bahnübergang Karlsburg	1.676
4	B109	15	Karlsburg Abzweig Klinikum	Abzweig Klein Bünzow	5.652
4	B110	43	OU Jarmen OE West	OU Jarmen Abzweig L35	2.189
4	B110	44	OU Jarmen Abzweig L35	AST28 BAB20 Jarmen	636
4	B111	65	OA Lühmannsdorf	Kreuzung Moekow Berg	2.182
4	B199	74	Abzweig K61 Meadow	Kreuzung L31 Krien- Spantekow	7.043
4	L21	162	vorhandener Radweg Groß Kordshagen	Abzweig L213 Grünz	2.577
4	L21	164	vorhandener Radweg von Martensdorf	vorhandener Radweg Jakobsdorf	5.643
4	L22	169	Kreuzung L23 bei Ravenhorst	Millienhagen	6.136
4	L23	186	OD Eixen		221
4	L26	259	vorhandener Radweg Kemnitz	Abzweig K20 Hanshagen	1.765
4	L26	260	Abzweig K20 Hanshagen	OA Neu Boltenhagen	2.871
4	L31	293	Spantekow	vorhandener Radweg von Drewelow	3.181
4	L32	347	Abzweig touristischer Radweg Richtung Ferdinandshof	Rothemühl	1.888
4	L32	349	Abzweig K4 Neuensund	Grenze Planungsregion	1.450
4	L213	231	vorhandener Radweg Groß Mohrdorf	Abzweig K10 Klausdorf	3.553
4	L283	327	Retzin Abzweig K19 Ramin	Glasow Abzweig K20 Sonnenberg	3.663
4	L283	329	Abzweig B113 bei Storkow	vorhandener Radweg von Penkun	1.810
4	L283	331	Abzweig K22 Wollin	vorhandener Radweg Sommerstorf	3.517
4	L292	130	Lobbe	Thiessow	4.515
4	L322	340	B104 von Strasburg	Grenze Planungsregion (Richtung Milow)	458
3	B104	34	OU Pasewalk		2.163
3	B105	5	Kummerow	Martensdorf	2.796
3	B110	51	Murchin	Libnow	1.806
3	B110	55	Abzweig B111 Mellenthin	Abzweig Dargen	3.486
3	B111	59	Gemeindegrenze Mellenthin	Neppermin	1.026
3	B111	60	OD Pudagla		292

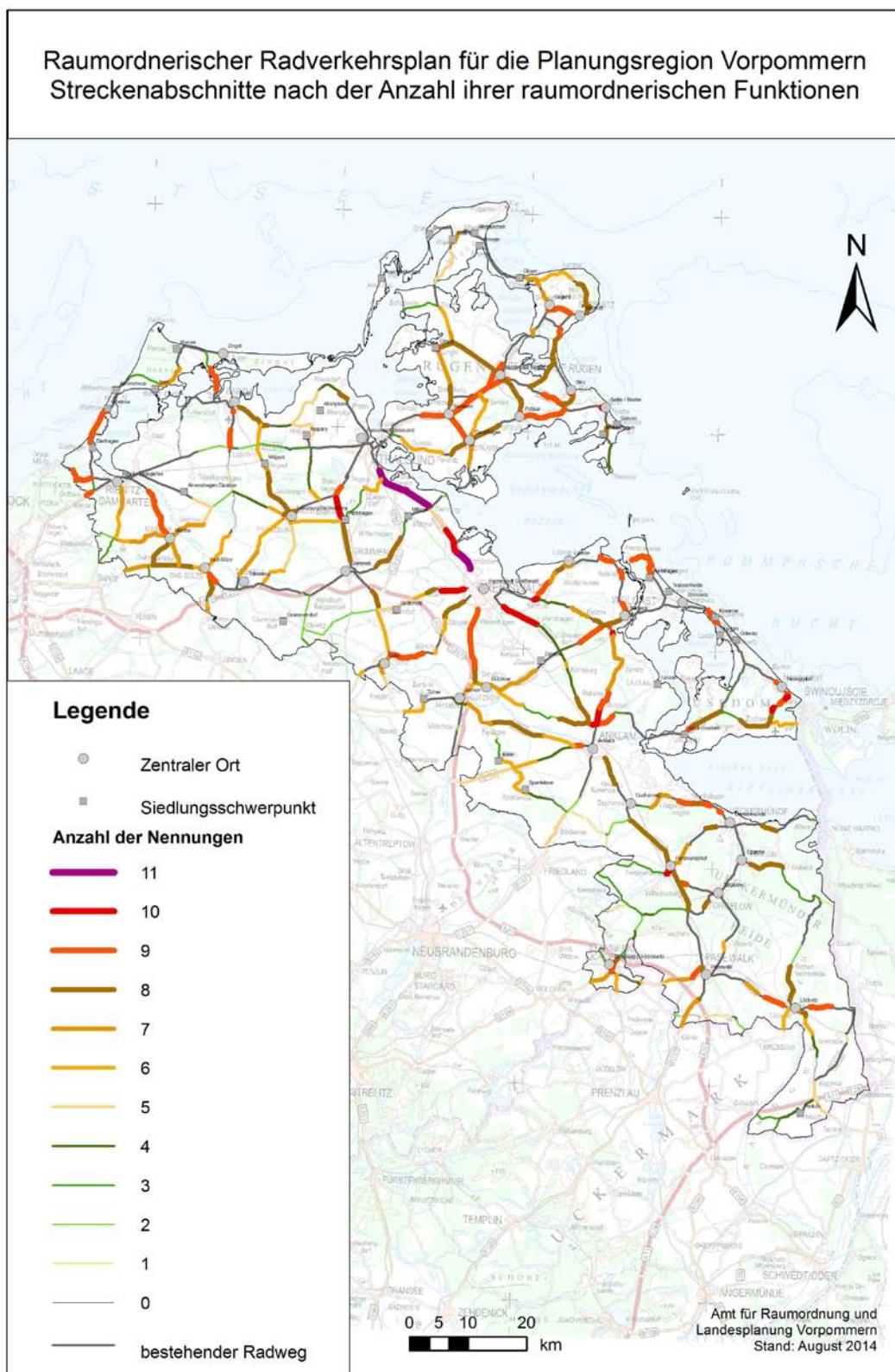
5. Ergebnisse und Zusammenfassung

3	L18	203	Abzweig L19 bei Dettmannsdorf	Grenze Planungsregion	1.746
3	L21	153	Abzweig B105 Altheide	Abzweig L22 Hirschburg	1.811
3	L21	155	Grenze Nationalpark	Born a. Darß	5.628
3	L21	157	Abzweig Zingst	Kreuzung K25 Abzweig Zingst	3.068
3	L27	235	Langenfelde	Grenze Planungsregion	1.906
3	L28	308	Grenze Planungsregion	Bahnübergang Ferdinandshof	9.655
3	L28	315	vorhandener Radweg Ahlbeck	OE Hintersee	7.452
3	L28	316	OD Hintersee		109
3	L28	317	Hintersee Riether Neuhaus	Gemeindegrenze Hintersee	503
3	L28	318	Gemeindegrenze Hintersee	vorhandener Radweg Abzweig L283	872
3	L29	138	Abzweig Grahlhof	Knoten B96n	818
3	L30	151	Reinkenhagen Abzweig K16	Wilmshagen, Rügenzubringer	1.631
3	L31	290	Steinmocker	Krien	4.299
3	L31	294	vorhandener Radweg von Drewelow	Kreuzung B197 Sarnow	3.177
3	L31	298	vorhandener Radweg von Ducherow, Heidberg	Mühlgraben Heidmühl	1.242
3	L31	307	OD Altwarp		745
3	L32	346	Kreuzung B109 Bhf. Jatznick	Abzweig touristischer Radweg Richtung Ferdinandshof	6.108
3	L32	350	Grenze Planungsregion	Brücke über BAB20	1.614
3	L191	213	Gresenhorst Kreuzung L182	Grenze Planungsregion	4.745
3	L222	225	Kreuzung B194 Abtshagen	Elmenhorst	4.270
3	L222	226	Elmenhorst	Abzweig Wendorf	3.049
3	L263	271	OD Quilow		385
3	L263	272	OA Quilow Abzweig touristischer Radweg nach Stolpe	Lüssow	5.187
3	L282	354	vorhandener Radweg von Strasburg (Uckermark)	Grenze Planungsregion (Richtung Schönhausen)	3.356
3	L283	332	vorhandener Radweg Sommerstorf	Grenze Planungsregion	4.149
3	L284	333	Sommerstorf Abzweig L283	Grenze Planungsregion	1.841
3	L302	110	Trent	Abzweig Zubzow	909
3	L302	111	Abzweig Zubzow	Abzweig Streu	4.651
3	L302	112	Abzweig Streu	Schaprode	861
3	L311	355	Rothemühl	Abzweig touristischer Radweg Richtung Neuensund	1.677
3	L311	356	Abzweig touristischer Radweg Richtung Neuensund	Heinrichswalde Abzweig L312	1.991

3	L311	357	Heinrichswalde Abzweig L312	Fleethof	7.196
3	L311	358	Fleethof	Grenze Planungsregion	1.163
2	B105	2	Abzweig Langenhanshagen	Kreuzung Löbnitz	5.330
2	B105	3	Redebas	Karnin	3.300
2	B105	4	Karnin	Kummerow Heide	4.601
2	B197	70	Wusseken Kiessee	Sarnow	3.086
2	L19	198	vorhandener Radweg von Zarrentin	vorhandener Radweg von Wendisch Baggendorf	223
2	L22	168	Abzweig L18 Semlow	Kreuzung L23 bei Ravenhorst	4.555
2	L26	236	Glewitz	Rakow	10.143
2	L26	237	Rakow	Poggendorf	4.579
2	L27	233	Abzweig L19 Wendisch Baggendorf	Glewitz	5.695
2	L27	234	Glewitz	Langenfelde	1.773
2	L30	150	vorhandener Radweg von Reinberg	Stahlbrode Fähranleger	842
2	L31	296	Abzweig L311 Löwitz	Abzweig B109 Rathebur	5.132
2	L32	348	Rothemühl	Abzweig K4 Neuensund	3.190
2	L35	257	OD Völschow		983
2	L182	208	Gresenhorst	vorhandener Radweg Völkshagen	2.257
2	L182	209	vorhandener Radweg Völkshagen	Grenze Planungsregion	815
2	L211	178	Bruchhorst Bereich Abzweigung K2		179
2	L261	246	OD Groß Zastrow		244
2	L263	270	Groß Polzin	OE Quilow Abzweig Schlatkow	1.994
2	L283	320	Grünhof	Rothenklempenow Abzweig Mewegen	4.353
2	L303	102	vorhandener Radweg Hagen	Abzweig Lohme	198
2	L312	360	Abzweig K4 Gehren Ausbau	Grenze Planungsregion	479
2	L322	335	Grenze Planungsregion	Nieden, Abzweig touristischer Radweg	988
2	L322	339	vorhandener Radweg Fahrenwalde	Grenze Planungsregion	2.327
1	B113	38	Grambow BÜ	Schwennenz	1.699
1	L23	183	Abzweig touristischer Radweg nach Starkow	Abzweig touristischer Radweg nach Langenhanshagen	379
1	L23	184	Abzweig touristischer Radweg nach Langenhanshagen	Kreuzung L22 bei Ravenhorst	3.246
1	L28	319	Abzweig L283	Staatsgrenze	2.868
1	L31	289	Abzweig B110 bei Neetzow	Steinmocker	3.156

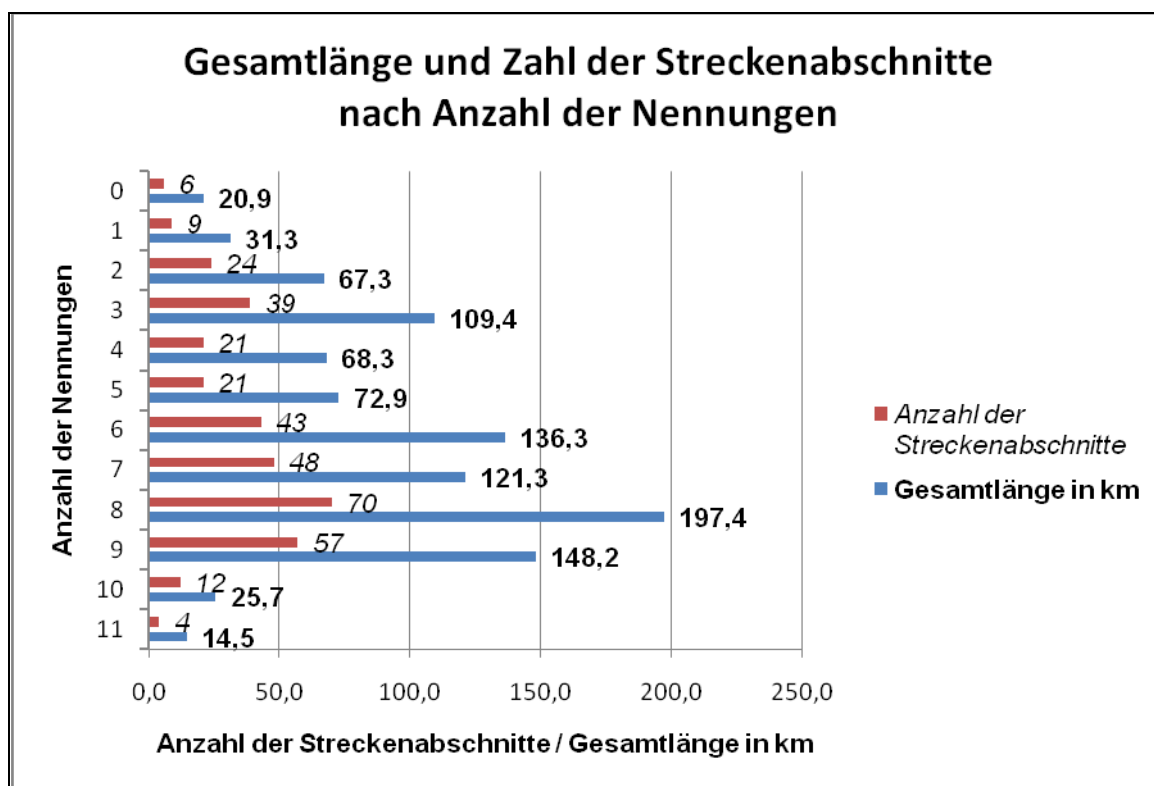
1	L31	295	Kreuzung B197 Sarnow	vorhandener Radweg Löwitz	7.954
1	L311	297	Abzweig L31 Löwitz	Grenze Planungsregion	2.457
1	L312	359	Heinrichswalde Abzweig L311	Abzweig K4 Gehren Ausbau	3.714
1	L322	338	Damerow Abzweig L323	vorhandener Radweg Fahrenwalde	5.784
0	L23	182	Kreuzung B105 Löbnitz	Abzweig touristischer Radweg nach Starkow	3.265
0	L23	185	Kreuzung L22 bei Ravenhorst	vorhandener Radweg von Eixen	7.137
0	L283	328	Glasow Abzweig K20 Sonnenberg	Kreuzung B113 bei Krackow	4.286
0	L322	336	Nieden, Abzweig touristischer Radweg	Kreuzung B109 bei Nieden	1.168
0	L322	337	Kreuzung B109 bei Nieden	Damerow Abzweig L323	2.334
0	L323	341	Damerow Abzweig L322	Grenze Planungsregion	981

In der **KARTE 40** sind alle Streckenabschnitte der Planungsregion Vorpommern nach der Anzahl ihrer Nennungen bei raumordnerischen Aspekten und damit im Zusammenhang stehenden Sachverhalten dargestellt. Sie finden diese Karte für die bessere Lesbarkeit auch im A3-Format als **ANLAGE 4** im Anhang.



KARTE 40:

Die nachfolgende **ABBILDUNG 6** zeigt die Gesamtlängen der Streckenabschnitte pro Gruppe der raumordnerischen Nennungen:



Aus raumordnerischer Sicht ergibt sich die größte Wirksamkeit von Maßnahmen für den Radverkehr bei den Streckenabschnitten mit den meisten Nennungen.

Alle nachfolgenden Betrachtungen konzentrieren sich auf die Streckenabschnitte mit mindestens 7 Nennungen bei den raumordnerischen Kriterien. Es handelt sich dabei um insgesamt 188 Streckenabschnitte und damit sowohl um etwa die Hälfte aller Streckenabschnitte als auch um etwa die Hälfte der Gesamtlänge aller Streckenabschnitte.

Innerhalb der Gruppen gleicher Nennungen gibt es Unterschiede sowohl hinsichtlich der Wirksamkeit von Maßnahmen für den Radverkehr als auch hinsichtlich des Handlungsbedarfs.

Diese ergeben sich z.B. aus den ermittelten Verkehrsstärken bzw. aus dem Radfahrerpotenzial entlang der Streckenabschnitte und. Darauf wird im Folgenden eingegangen.

5.2 Abgleich der Ergebnisse mit dem Radfahrerpotenzial

Das **Radfahrerpotenzial** ergibt sich aus einem Anteil der Bevölkerungszahl der Gemeinden, durch die der jeweilige Streckenabschnitt führt. Bei bevölkerungsreichen Gemeinden besteht eine höhere Wahrscheinlichkeit der Nutzung eines Streckenabschnitts durch Radfahrer im Alltagsverkehr. Auf den ersten 47 Plätzen liegen die folgenden Streckenabschnitte:

(TABELLE 9)

(Anmerkung: Es ist sinnvoll zwischen 47 und 48 einen Schnitt bei der Gruppenbildung zu machen, da es hier einen größeren Wertesprung gibt. Wurde noch für die Streckenabschnitte auf den Plätzen Nr. 45-47 ein Radfahrerpotenzial von 173 ermittelt, so liegt der entsprechende Wert für Nr. 48-56 bei einem Radfahrerpotenzial von 103.)

Straßen-Nr.	lfd. Nr.	Streckenanzang	Streckenende	Radfahrer-potenzial
B105	6	Teschenhagen	Brandshagen	1.147
L222	227	Abzweig Wendorf	Abzweig B105 Teschenhagen	1.147
B109	11	Groß Schönwalde	Abzweig Hanshagen	1.115
B109	241	Griebenow	OU Levenhagen	1.115
B105	1	Grenze Planungsregion	Altheide	301
L21	153	Abzweig B105 Altheide	Abzweig L22 Hirschburg	301
L22	166	vorhandener Radweg Klein Müritz	Kreuzung L21 Klockenhagen	301
L191	210	Abzweig B105 OU Ribnitz-Damgarten	Bartelshagen I	301
B96	91	Abzweig L301 Kluis	vorhandener Radweg von Bergen OA	273
B196	95	Abzweig B96 Sassnitz	OE Bergen	273
B196	96	OD Bergen	Abzweig L301 Putbus	273
B196	97	Abzweig L301 Putbus	OA Bergen	273
L301	116	Abzweig L30 Gingst	Abzweig K6 Rappin	273
L301	117	Abzweig K6 Rappin	Abzweig K7 Gademow	273
L301	118	Abzweig K7 Gademow	Kreuzung B96 Bergen	273
L301	119	Kreuzung B96 Bergen	vorhandener Radweg Bergen	273
L301	120	Kreuzung B196 Bergen	Dolgemost	273
L293	123	Karow	Lubkow	273
L293	124	Lubkow	Prora	273
B110	49	Görke	OU Anklam	259
B111	62	OA Wolgast	Abzweig L26 Hohendorf	250
B111	63	Abzweig L26 Hohendorf	Abzweig L26 Katzow	250
B111	64	Abzweig L26 Katzow	Gemeindegrenze Lühmannsdorf	250
L26	261	Abzweig Lodmannshagen, OA Neu Boltenhagen	vorhandener Radweg Katzow	250
L26	262	vorhandener Radweg Katzow	Pritzier Abzweig B111	250
L26	263	Abzweig B111 bei Hohendorf	vorhandener Radweg Hohendorf	250
L26	264	OD Hohendorf		250

L262	279	OD Kröslin		250
L262	280	vorhandener Radweg von Groß Ernsthof	vorhandener Radweg von Wolgast	250
B104	33	Papendorf	Pasewalk	212
B104	34	OU Pasewalk		212
L321	343	Heinrichsruh	vorhandener Radweg von Torgelow	212
B194	80	Abzweig K15 Schönenwalde	Abzweig Klein Lehmhagen	199
B96	94	Abzweig L30 Sagard	Sassnitz OA Lancken	190
B96	100	OD Sassnitz Dwasieden		190
L303	101	OA Sassnitz	vorhandener Radweg Hagen	190
L29	125	Fährhafen Mukran	vorhandener Radweg Neu Mukran	190
L266	284	Ulrichshorst Abzweig K41	vorhandener Radweg von Korswandt	179
L266	285	vorhandener Radweg von Korswandt	Abzweig touristischer Radweg nach Korswandt	179
L266	286	Abzweig touristischer Radweg nach Korswandt	vorhandener Radweg BÜ Ahlbeck	179
L266	287	OD Ahlbeck, Höhe Bhf.		179
L31	305	OD Grambin		179
L28	311	Blumenthal	Meiersberg	179
L321	344	Viereck Neuenkrug	Viereck Gehege	174
L21	160	vorhandener Radweg von Barth	Abzweig L212 Flemendorf	173
L23	179	OA Barth, Chausseestraße		173
L23	180	vorhandener Radweg von Barth	Abzweig Kenz	173

Bei einem **Abgleich der Ergebnisse der Nennungen für die raumordnerischen Kriterien mit dem Radfahrerpotenzial** bleiben in den Nennungsgruppen die folgenden Streckenabschnitte relevant.

Die Reihenfolge der Auflistung der Streckenabschnitte innerhalb der Gruppen mit der gleichen Anzahl an Nennungen ergibt sich aus den Straßennummern und den laufenden Nummern. (TABELLE 10)

Anzahl Nennng.	Straßen-Nr.	lfd. Nr.	Streckenanzfang	Streckenende	Radfahrer potenzial	Länge in m (digit.)
11	B105	6	Teschenhagen	Brandshagen	1.147	4.753
10	B96	100	OD Sassnitz Dwasieden		190	357
10	B109	11	Groß Schönwalde	Abzweig Hanshagen	1.115	6.391
10	L26	264	OD Hohendorf		250	252
10	L266	284	Ulrichshorst Abzweig K41	vorhandener Radweg von Korswandt	179	657
10	L266	286	Abzweig touristischer Radweg nach Korswandt	vorhandener Radweg BÜ Ahlbeck	179	472

9	B96	91	Abzweig L301 Kluis	vorhandener Radweg von Bergen OA	273	869
9	B96	94	Abzweig L30 Sagard	Sassnitz OA Lancken	190	4.198
9	B104	33	Papendorf	Pasewalk	212	2.444
9	B105	1	Grenze Planungsregion	Altheide	301	1.100
9	B110	49	Görke	OU Anklam	259	1.155
9	B111	64	Abzweig L26 Katzow	Gemeindegrenze Lühmannsdorf	250	4.763
9	B196	95	Abzweig B96 Sassnitz	OE Bergen	273	1.942
9	B196	96	OD Bergen	Abzweig L301 Putbus	273	810
9	B196	97	Abzweig L301 Putbus	OA Bergen	273	464
9	L22	166	vorhandener Radweg Klein Müritz	Kreuzung L21 Klockenhagen	301	4.444
9	L23	179	OA Barth, Chausseestraße		173	157
9	L26	263	Abzweig B111 bei Hohendorf	vorhandener Radweg Hohendorf	250	458
9	L29	125	Fährhafen Mukran	vorhandener Radweg Neu Mukran	190	1.242
9	L31	305	OD Grambin		179	555
9	L262	279	OD Kröslin		250	1.625
9	L262	280	vorhandener Radweg von Groß Ernsthof	vorhandener Radweg von Wolgast	250	1.074
9	L266	285	vorhandener Radweg von Korswandt	Abzweig touristischer Radweg nach Korswandt	179	1.553
9	L266	287	OD Ahlbeck, Höhe Bhf.		179	427
9	L301	119	Kreuzung B96 Bergen	vorhandener Radweg Bergen	273	1.327
9	L321	343	Heinrichsruh	vorhandener Radweg von Torgelow	212	939
8	B109	241	Griebenow	OU Levenhagen	1.115	1.317
8	B111	62	OA Wolgast	Abzweig L26 Hohendorf	250	2.020
8	B111	63	Abzweig L26 Hohendorf	Abzweig L26 Katzow	250	1.129
8	B194	80	Abzweig K15 Schönenwalde	Abzweig Klein Lehmhagen	199	1.696
8	L21	160	vorhandener Radweg von Barth	Abzweig L212 Flemendorf	173	4.830
8	L26	262	vorhandener Radweg Katzow	Pritzier Abzweig B111	250	1.870
8	L293	123	Karow	Lubkow	273	3.329
8	L293	124	Lubkow	Prora	273	2.808
8	L301	116	Abzweig L30 Gingst	Abzweig K6 Rappin	273	3.221
8	L301	117	Abzweig K6 Rappin	Abzweig K7 Gademow	273	4.419
8	L301	118	Abzweig K7 Gademow	Kreuzung B96 Bergen	273	1.106

5. Ergebnisse und Zusammenfassung

8	L301	120	Kreuzung B196 Bergen	Dolgemost	273	4.368
8	L303	101	OA Sassnitz	vorhandener Radweg Hagen	190	6.271
7	L26	261	Abzweig Lodmannshagen, OA Neu Boltenhagen	vorhandener Radweg Katzow	250	3.313
7	L28	311	Blumenthal	Meiersberg	179	2.735
7	L191	210	Abzweig B105 OU Ribnitz-Damgarten	Bartelshagen I	301	4.655

In der vorstehenden Tabelle sind insgesamt **42 Streckenabschnitte** mit einer Gesamtlänge von **93,5 km** aufgelistet.

5.3 Abgleich der Ergebnisse mit den Verkehrsstärken

Verkehrssicherheit für den Radverkehr hängt wesentlich von den Verkehrsstärken auf der Straße ab.

Nachfolgend werden die Streckenabschnitte mit den höchsten **Verkehrsstärken im Gesamtverkehr** aufgeführt (DTVgesamt > 5.000 Kfz; insgesamt 89 Streckenabschnitte):

(TABELLE 11)

Straßen-Nr.	lfd. Nr.	Streckenanstang	Streckenende	Verkehrsstärke Gesamtverkehr
B96	87	OA Rambin, Abzweig Götemitz	Samtens	14.780
B111	62	OA Wolgast	Abzweig L26 Hohendorf	14.168
B96	100	OD Sassnitz Dwasieden		13.900
B105	1	Grenze Planungsregion	Altheide	13.232
B96	88	Samtens	Abzweig L291 Sehlen	12.561
B96	89	Abzweig L291 Sehlen	Klein Kubbelkow Abzweig B196 Sellin	12.561
L26	258	Tangente Kemnitz		11.912
B111	61	OD Koserow		10.921
L266	287	OD Ahlbeck, Höhe Bhf.		10.834
L266	288	OD Heringsdorf		10.834
B196	97	Abzweig L301 Putbus	OA Bergen	10.828
B194	77	Seemühl	Steinhagen	10.257
B96	91	Abzweig L301 Kluis	vorhandener Radweg von Bergen OA	10.240
B96	92	OD Lietzow		10.240
B96	93	Lietzow	Abzweig Semper	10.240
B111	63	Abzweig L26 Hohendorf	Abzweig L26 Katzow	9.651
B111	64	Abzweig L26 Katzow	Gemeindegrenze Lühmannsdorf	9.651
B111	65	OA Lühmannsdorf	Kreuzung Moekow Berg	9.651
B196	99	OD Sellin		9.234
B109	11	Groß Schönwalde	Abzweig Hanshagen	8.859
B109	12	Abzweig Hanshagen	Moekow Berg	8.859
L262	274	Kemnitz	Brünzow Abzweig K22	8.562
B105	6	Teschenhagen	Brandshagen	8.422
B105	7	Brandshagen	Abzweig Reinberg	8.422
B105	8	Abzweig Reinberg	Abzweig K19 Kirchdorf/Tremt	8.422
B105	9	Abzweig K19 Kirchdorf/Tremt	Abzweig K2 Karrendorf	8.422
B105	10	Abzweig K2 Karrendorf	Neuenkirchen	8.422
B196	95	Abzweig B96 Sassnitz	OE Bergen	8.185
B196	96	OD Bergen	Abzweig L301 Putbus	8.185
B96	90	Klein Kubbelkow Abzweig B196 Sellin	Abzweig L301 Kluis	8.065
B111	66	Thurrow	Abzweig K15 Ranzin	7.447
B111	67	Abzweig K15 Ranzin	Abzweig L263 Lüssow	7.447
B111	68	Abzweig L263 Lüssow	Abzweig K13 Kölzin	7.447

5. Ergebnisse und Zusammenfassung

B111	69	Abzweig K13 Kölzin	Kreuzung L35	7.447
L29	125	Fährhafen Mukran	vorhandener Radweg Neu Mukran	7.404
L29	126	vorhandener Radweg Neu Mukran	Prora	7.404
B109	17	OA Anklam	Neu Kosenow	7.391
L21	154	Dierhagen	Wustrow	7.366
L21	155	Grenze Nationalpark	Born a. Darß	7.366
L21	156	Born a. Darß	Wieck a. Darß	7.366
L21	157	Abzweig Zingst	Kreuzung K25 Abzweig Zingst	7.366
L21	158	Kreuzung K25 Abzweig Zingst	Meinigenbrücke	7.303
L21	159	Bresewitz	Pruchten	7.303
L35	252	OU Greifswald	Abzweig Helmshagen	7.255
L35	253	Abzweig Helmshagen	Grubenhagen	7.255
L35	254	Grubenhagen	Bandelin	7.255
L35	255	Bandelin	AST27 BAB20 Gützkow	7.255
B105	3	Redebas	Karnin	7.204
B96	94	Abzweig L30 Sagard	Sassnitz OA Lancken	7.138
L262	280	vorhandener Radweg von Groß Ernsthof	vorhandener Radweg von Wolgast	7.136
L262	281	OD Wolgast		7.136
B110	52	Usedom Abzweig K44	Abzweig touristischer Radweg Richtung Suckow	7.007
B110	53	Abzweig touristischer Radweg Richtung Suckow	Abzweig K34 Suckow	7.007
B110	54	Abzweig K34 Suckow	Abzweig B111 Mellenthin	7.007
B105	4	Karnin	Kummerow Heide	6.966
B105	5	Kummerow	Martensdorf	6.966
L29	127	OA Binz	Abzweig Jagdschloss Granitz	6.954
L29	128	Abzweig Jagdschloss Granitz	Serams Abzweig B196	6.954
B109	240	AST 25 BAB20 Greifswald	Griebenow	6.878
B109	241	Griebenow	OU Levenhagen	6.878
B109	242	OU Levenhagen	OU Greifswald	6.878
B109	13	Moeckow Berg	Bahnübergang Karlsburg	6.845
B109	14	Bahnübergang Karlsburg	Karlsburg Abzweig Klinikum	6.845
B109	15	Karlsburg Abzweig Klinikum	Abzweig Klein Bünzow	6.845
B109	16	Abzweig Klein Bünzow	Ziethen OA	6.845
L321	344	Viereck Neuenkrug	Viereck Gehege	6.727
B196	98	OE Zirkow	Serams	6.682
B105	2	Abzweig Langenhanshagen	Kreuzung Löbnitz	6.680
L264	282	Karlshagen	Peenemünde	6.582
L23	179	OA Barth,		6.493

		Chausseestraße		
L23	180	vorhandener Radweg von Barth	Abzweig Kenz	6.493
L23	181	vorhandener Radweg Frauendorf	Kreuzung B105 Löbnitz	6.493
B104	35	vorhandener Radweg Zerrenthin	vorhandener Radweg Rossow	6.459
B104	36	vorhandener Radweg Rossow Abzweig K26 Bergholz	vorhandener Radweg Löcknitz	6.459
L293	123	Karow	Lubkow	6.208
L293	124	Lubkow	Prora	6.208
L30	104	Ortsausgang Sagard	Abzweig Polchow	6.169
L30	105	Abzweig Spyker	Abzweig L303 Nipmerow	6.169
L30	106	Abzweig L303 Nipmerow	vorhandener Radweg von Glowe	6.169
L262	275	Brünzow Abzweig K22	Vierow	6.046
L262	276	Vierow	OE Lubmin Teufelsstein	6.046
L262	277	OE Lubmin Teufelsstein	vorhandener Radweg Lubmin	6.046
B110	50	Relzow	vorhandener Radweg von Murchin	5.221
B110	51	Murchin	Libnow	5.221
L222	228	Abzweig Devin	Teschenhagen	5.194
B104	32	AST35 BAB20 Pasewalk-Nord	Papendorf	5.122
B104	33	Papendorf	Pasewalk	5.122
B109	18	Rathebur Abzweig L31	Borckenfriede	5.109
B109	19	Borckenfriede	Finkenbrück	5.109

Zählungen in der Saison ergeben z.T. deutlich höhere Messwerte. Nachfolgend werden deshalb die Streckenabschnitte mit den höchsten **Verkehrsstärken im saisonalen Gesamtverkehr** aufgeführt (DTV Saison > 5.000 Kfz; insgesamt 101 Streckenabschnitte):
(TABELLE 12)

Straßen-Nr.	lfd. Nr.	Streckenanzfang	Streckenende	Verkehrsstärke Gesamtverkehr (Saison)
B96	87	OA Rambin, Abzweig Götemitz	Samtens	17.128
B111	62	OA Wolgast	Abzweig L26 Hohendorf	16.250
B96	91	Abzweig L301 Kluis	vorhandener Radweg von Bergen OA	16.218
B96	92	OD Lietzow		16.218
B96	93	Lietzow	Abzweig Semper	16.218
B96	100	OD Sassnitz Dwasieden		15.600
B196	97	Abzweig L301 Putbus	OA Bergen	13.241
L26	258	Tangente Kemnitz		12.285
L266	287	OD Ahlbeck, Höhe Bhf.		11.985
L266	288	OD Heringsdorf		11.985

5. Ergebnisse und Zusammenfassung

B105	1	Grenze Planungsregion	Altheide	11.966
B111	61	OD Koserow		11.733
B96	88	Samtens	Abzweig L291 Sehlen	11.514
B96	89	Abzweig L291 Sehlen	Klein Kubbelkow Abzweig B196 Sellin	11.514
B111	63	Abzweig L26 Hohendorf	Abzweig L26 Katzow	11.140
B111	64	Abzweig L26 Katzow	Gemeindegrenze Lühmannsdorf	11.140
B111	65	OA Lühmannsdorf	Kreuzung Moekow Berg	11.140
B194	77	Seemühl	Steinhagen	10.205
B109	11	Groß Schönwalde	Abzweig Hanshagen	9.980
B109	12	Abzweig Hanshagen	Moeckow Berg	9.980
L21	158	Kreuzung K25 Abzweig Zingst	Meiningenbrücke	9.601
L21	159	Bresewitz	Pruchten	9.601
L21	154	Dierhagen	Wustrow	9.378
L21	155	Grenze Nationalpark	Born a. Darß	9.378
L21	156	Born a. Darß	Wieck a. Darß	9.378
L21	157	Abzweig Zingst	Kreuzung K25 Abzweig Zingst	9.378
L262	274	Kemnitz	Brünzow Abzweig K22	9.194
L29	125	Fährhafen Mukran	vorhandener Radweg Neu Mukran	9.103
L29	126	vorhandener Radweg Neu Mukran	Prora	9.103
L29	127	OA Binz	Abzweig Jagdschloss Granitz	9.091
L29	128	Abzweig Jagdschloss Granitz	Serams Abzweig B196	9.091
L321	344	Viereck Neuenkrug	Viereck Gehege	9.021
B110	52	Usedom Abzweig K44	Abzweig touristischer Radweg Richtung Suckow	8.903
B110	53	Abzweig touristischer Radweg Richtung Suckow	Abzweig K34 Suckow	8.903
B110	54	Abzweig K34 Suckow	Abzweig B111 Mellenthin	8.903
B105	6	Teschenhagen	Brandshagen	8.812
B105	7	Brandshagen	Abzweig Reinberg	8.812
B105	8	Abzweig Reinberg	Abzweig K19 Kirchdorf/Tremt	8.812
B105	9	Abzweig K19 Kirchdorf/Tremt	Abzweig K2 Karrendorf	8.812
B105	10	Abzweig K2 Karrendorf	Neuenkirchen	8.812
L264	282	Karlshagen	Peenemünde	8.693
L23	179	OA Barth, Chausseestraße		7.494
L23	180	vorhandener Radweg von Barth	Abzweig Kenz	7.494
L23	181	vorhandener Radweg Frauendorf	Kreuzung B105 Löbnitz	7.494
L262	280	vorhandener Radweg	vorhandener Radweg von	7.375

		von Groß Ernsthof	Wolgast	
L262	281	OD Wolgast		7.375
B105	2	Abzweig Langenhanshagen	Kreuzung Löbnitz	7.372
L35	252	OU Greifswald	Abzweig Helmshagen	7.343
L35	253	Abzweig Helmshagen	Grubenhagen	7.343
L35	254	Grubenhagen	Bandelin	7.343
L35	255	Bandelin	AST27 BAB20 Gützkow	7.343
B109	240	AST 25 BAB20 Greifswald	Griebenow	7.305
B109	241	Griebenow	OU Levenhagen	7.305
B109	242	OU Levenhagen	OU Greifswald	7.305
B196	98	OE Zirkow	Serams	7.014
L262	275	Brünzow Abzweig K22	Vierow	6.755
L262	276	Vierow	OE Lubmin Teufelsstein	6.755
L262	277	OE Lubmin Teufelsstein	vorhandener Radweg Lubmin	6.755
B196	99	OD Sellin		6.750
B104	35	vorhandener Radweg Zerrenthin	vorhandener Radweg Rossow	6.741
B104	36	vorhandener Radweg Rossow Abzweig K26 Bergholz	vorhandener Radweg Löcknitz	6.741
B110	50	Relzow	vorhandener Radweg von Murchin	6.598
B110	51	Murchin	Libnow	6.598
L292	129	Abzweig B196 Göhren	Middelhagen	6.575
L292	130	Lobbe	Thiessow	6.575
L293	123	Karow	Lubkow	6.435
L293	124	Lubkow	Prora	6.435
L301	116	Abzweig L30 Gingst	Abzweig K6 Rappin	6.080
L301	117	Abzweig K6 Rappin	Abzweig K7 Gademow	6.080
L301	118	Abzweig K7 Gademow	Kreuzung B96 Bergen	6.080
L21	153	Abzweig B105 Altheide	Abzweig L22 Hirschburg	5.822
B109	18	Rathebur Abzweig L31	Borckenfriede	5.763
B109	19	Borckenfriede	Finkenbrück	5.763
B111	59	Gemeindegrenze Mellenthin	Neppermin	5.698
B111	60	OD Pudagla		5.698
L222	228	Abzweig Devin	Teschenhagen	5.674
B104	37	vorhandener Radweg Löcknitz Abzweig K18 Plöwen	vorhandener Radweg Bismarck	5.335
B104	32	AST35 BAB20 Pasewalk- Nord	Papendorf	5.323
B104	33	Papendorf	Pasewalk	5.323
B194	79	Abtshagen	Abzweig K15 Schönenwalde	5.223
B194	80	Abzweig K15 Schönenwalde	Abzweig Klein Lehnhagen	5.223

L35	256	AST27 BAB20 Gützkow	Abzweig Breechen	5.162
-----	-----	---------------------	------------------	-------

Bei einem Abgleich der Streckenabschnitte mit mindestens 7 Nennungen mit den Streckenabschnitten mit den **größten Verkehrsstärken im Gesamtverkehr** bzw. den **größten Verkehrsstärken im saisonalen Gesamtverkehr** (> 5.000 Kfz DTV) ergibt sich die folgende Übersicht. (TABELLE 13)

Die Reihenfolge der Auflistung der Streckenabschnitte innerhalb der Gruppen mit der gleichen Anzahl an Nennungen ergibt sich aus den Straßennummern und den laufenden Nummern.

Anzahl Nenng.	Straßen-Nr.	lfd. Nr.	Streckenanzfang	Streckenende	Verkehrsstärke Gesamtverkehr	Verkehrsstärke Gesamtverkehr Saison	Länge in m (digit.)
11	B105	6	Teschenhagen	Brandshagen	8.422	8.812	4.753
11	B105	7	Brandshagen	Abzweig Reinberg	8.422	8.812	4.572
11	B105	10	Abzweig K2 Karrendorf	Neuenkirchen	8.422	8.812	3.894
11	L222	228	Abzweig Devin	Teschenhagen	5.194	5.674	1.326
10	B96	100	OD Sassnitz Dwasieden		13.900	15.600	357
10	B105	9	Abzweig K19 Kirchdorf/Tremt	Abzweig K2 Karrendorf	8.422	8.812	4.138
10	B109	11	Groß Schönwalde	Abzweig Hanshagen	8.859	9.980	6.391
10	B109	242	OU Levenhagen	OU Greifswald	6.878	7.305	3.820
10	B196	99	OD Sellin		9.234	6.750	355
10	L26	258	Tangente Kernitz		11.912	12.285	929
9	B96	87	OA Ramin, Abzweig Götemitz	Samtens	14.780	17.128	4.377
9	B96	88	Samtens	Abzweig L291 Sehlen	12.561	11.514	6.377
9	B96	89	Abzweig L291 Sehlen	Klein Kubbelkow Abzweig B196 Sellin	12.561	11.514	1.904
9	B96	90	Klein Kubbelkow Abzweig B196 Sellin	Abzweig L301 Kluis	8.065	8.395	2.736
9	B96	91	Abzweig L301 Kluis	vorhandener Radweg von Bergen OA	10.240	16.218	869
9	B96	94	Abzweig L30 Sagard	Sassnitz OA Lancken	7.138	8.037	4.198
9	B104	33	Papendorf	Pasewalk	5.122	5.323	2.444
9	B104	36	vorhandener Radweg Rossow Abzweig K26 Bergholz	vorhandener Radweg Löcknitz	6.459	6.741	3.400
9	B104	37	vorhandener Radweg Löcknitz Abzweig K18 Plöwen	vorhandener Radweg Bismarck	4.943	5.323	3.791
9	B105	1	Grenze Planungsregion	Altheide	13.232	11.966	1.100
9	B110	50	Relzow	vorhandener Radweg von Murchin	5.221	6.598	2.495
9	B110	52	Usedom Abzweig K44	Abzweig	7.007	8.903	1.366

				touristischer Radweg Richtung Suckow			
9	B111	61	OD Koserow		10.921	11.733	2.837
9	B111	64	Abzweig L26 Katzow	Gemeindegrenze Lühmannsdorf	9.651	11.140	4.763
9	B194	77	Seemühl	Steinhagen	10.257	10.205	1.741
9	B196	95	Abzweig B96 Sassnitz	OE Bergen	8.185	8.622	1.942
9	B196	96	OD Bergen	Abzweig L301 Putbus	8.185	8.622	810
9	B196	97	Abzweig L301 Putbus	OA Bergen	10.828	13.241	464
9	B196	98	OE Zirkow	Serams	6.682	7.014	3.593
9	L21	154	Dierhagen	Wustrow	7.366	9.378	6.339
9	L21	158	Kreuzung K25 Abzweig Zingst	Meiningenbrücke	7.303	9.601	850
9	L21	159	Bresewitz	Pruchten	7.303	9.601	2.516
9	L23	179	OA Barth, Chausseestraße		6.493	7.494	157
9	L23	181	vorhandener Radweg Frauendorf	Kreuzung B105 Löbnitz	6.493	7.494	2.938
9	L29	125	Fährhafen Mukran	vorhandener Radweg Neu Mukran	7.404	9.103	1.242
9	L29	127	OA Binz	Abzweig Jagdschloss Granitz	6.954	9.091	789
9	L35	252	OU Greifswald	Abzweig Helmschagen	7.255	7.343	743
9	L35	253	Abzweig Helmschagen	Grubenhagen	7.255	7.343	1.989
9	L35	254	Grubenhagen	Bandelin	7.255	7.343	1.985
9	L262	274	Kemnitz	Brünzow Abzweig K22	8.562	9.194	3.005
9	L262	280	vorhandener Radweg von Groß Ernsthof	vorhandener Radweg von Wolgast	7.136	7.375	1.074
9	L264	282	Karlshagen	Peenemünde	6.582	8.693	6.537
9	L266	287	OD Ahlbeck, Höhe Bhf.		10.834	11.985	427
9	L266	288	OD Heringsdorf		10.834	11.985	223
8	B109	16	Abzweig Klein Bünzow	Ziethen OA	6.845	7.679	5.469
8	B109	17	OA Anklam	Neu Kosenow	7.391	8.216	4.945
8	B109	18	Rathebur Abzweig L31	Borckenfriede	5.109	5.763	4.438
8	B109	19	Borckenfriede	Finkenbrück	5.109	5.763	1.996
8	B109	241	Griebenow	OU Levenhagen	6.878	7.305	1.317
8	B110	53	Abzweig touristischer Radweg Richtung Suckow	Abzweig K34 Suckow	7.007	8.903	1.268
8	B110	54	Abzweig K34 Suckow	Abzweig B111 Mellenthin	7.007	8.903	3.930
8	B111	62	OA Wolgast	Abzweig L26 Hohendorf	14.168	16.250	2.020
8	B111	63	Abzweig L26 Hohendorf	Abzweig L26 Katzow	9.651	11.140	1.129
8	B194	79	Abtshagen	Abzweig K15 Schönewalde	4.904	5.223	4.642

5. Ergebnisse und Zusammenfassung

8	<i>B194</i>	80	<i>Abzweig K15 Schönenwalde</i>	<i>Abzweig Klein Lehmhagen</i>	4.904	5.223	1.696
8	L29	126	vorhandener Radweg Neu Mukran	Prora	7.404	9.103	3.947
8	L29	128	Abzweig Jagdschloss Granitz	Serams Abzweig B196	6.954	9.091	2.913
8	L35	255	Bandelin	AST27 BAB20 Gützkow	7.255	7.343	1.799
8	L262	276	Vierow	OE Lubmin Teufelsstein	6.046	6.755	2.297
8	L262	281	OD Wolgast		7.136	7.375	458
8	<i>L292</i>	129	<i>Abzweig B196 Göhren</i>	<i>Middelhagen</i>	4.393	6.575	1.742
8	L293	123	Karow	Lubkow	6.208	6.435	3.329
8	L293	124	Lubkow	Prora	6.208	6.435	2.808
8	<i>L301</i>	116	<i>Abzweig L30 Gingst</i>	<i>Abzweig K6 Rappin</i>	4.908	6.080	3.221
8	<i>L301</i>	117	<i>Abzweig K6 Rappin</i>	<i>Abzweig K7 Gademow</i>	4.908	6.080	4.419
8	<i>L301</i>	118	<i>Anzweig K7 Gademow</i>	<i>Kreuzung B96 Bergen</i>	4.908	6.080	1.106
7	B96	92	OD Lietzow		10.240	16.218	492
7	B96	93	Lietzow	Abzweig Semper	10.240	16.218	226
7	B104	32	AST35 BAB20 Pasewalk-Nord	Papendorf	5.112	5.323	1.510
7	B104	35	vorhandener Radweg Zerrenthin	vorhandener Radweg Rossow	6.459	6.741	2.694
7	B111	66	Thurrow	Abzweig K15 Ranzin	7.447	7.997	1.725
7	B111	67	Abzweig K15 Ranzin	Abzweig L263 Lüssow	7.447	7.997	5.758
7	B111	68	Abzweig L263 Lüssow	Abzweig K13 Kölzin	7.447	7.997	2.171
7	B111	69	Abzweig K13 Kölzin	Kreuzung L35	7.447	7.997	2.497
7	L21	156	Born a. Darß	Wieck a. Darß	7.366	9.378	4.780
7	L30	104	Ortsausgang Sagard	Abzweig Polchow	6.169	8.460	1.818
7	L30	105	Abzweig Spyker	Abzweig L303 Nipmerow	6.169	8.460	1.066
7	L30	106	Abzweig L303 Nipmerow	vorhandener Radweg von Glowe	6.169	8.460	1.748
7	L262	275	Brünzow Abzweig K22	Vierow	6.046	6.755	1.645
7	L262	277	OE Lubmin Teufelsstein	vorhandener Radweg Lubmin	6.046	6.755	1.360

Die Zugrundelegung der saisonalen Messwerte für die Verkehrsstärken des Gesamtverkehrs verändert das Bild nur unwesentlich. In der Gruppe mit 9 Nennungen kommt ein Streckenabschnitt dazu, in der Gruppe mit 8 Nennungen sind es 7 Streckenabschnitte (jeweils *kursiv* gesetzt).

In der vorstehenden Tabelle sind insgesamt **80 Streckenabschnitte** mit einer Gesamtlänge von **202,9 km** aufgelistet.

Die Streckenabschnitte mit den höchsten **Verkehrsstärken im Schwerverkehr** sind die nachfolgend genannten (DTV Schwerverkehr > 300 Kfz; insgesamt 108 Streckenabschnitte):
(TABELLE 14)

Straßen-Nr.	lfd. Nr.	Streckenbeginn	Streckenende	Verkehrsstärke Schwerverkehr
B96	87	OA Ramin, Abzweig Göttemitz	Samtens	1.121
B96	88	Samtens	Abzweig L291 Sehlen	813
B96	89	Abzweig L291 Sehlen	Klein Kubbelkow Abzweig B196 Sellin	813
B109	17	OA Anklam	Neu Kosenow	742
B109	11	Groß Schönwalde	Abzweig Hanshagen	723
B109	12	Abzweig Hanshagen	Moeckow Berg	723
B105	4	Karnin	Kummerow Heide	719
B105	5	Kummerow	Martensdorf	719
B105	1	Grenze Planungsregion	Altheide	683
B109	20	Finkenbrück	Ferdinandshof	675
B109	21	Ferdinandshof	Abzweig K10 Aschersleben	675
B109	22	Abzweig K10 Aschersleben	Heinrichsruh	675
B109	23	Heinrichsruh	Bhf. Jatznick	675
B111	63	Abzweig L26 Hohendorf	Abzweig L26 Katzow	665
B111	64	Abzweig L26 Katzow	Gemeindegrenze Lühmannsdorf	665
B111	65	OA Lühmannsdorf	Kreuzung Moekow Berg	665
B111	62	OA Wolgast	Abzweig L26 Hohendorf	640
B194	85	alter Bahnübergang bei Loitz	vorhandener Radweg von Rustow	625
B194	86	Rustow Abzweig K15	Grenze Planungsregion	625
B109	13	Moeckow Berg	Bahnübergang Karlsburg	602
B109	14	Bahnübergang Karlsburg	Karlsburg Abzweig Klinikum	602
B109	15	Karlsburg Abzweig Klinikum	Abzweig Klein Bünzow	602
B109	16	Abzweig Klein Bünzow	Ziethen OA	602
B111	66	Thurow	Abzweig K15 Ranzin	597
B111	67	Abzweig K15 Ranzin	Abzweig L263 Lüssow	597
B111	68	Abzweig L263 Lüssow	Abzweig K13 Kölzin	597
B111	69	Abzweig K13 Kölzin	Kreuzung L35	597
L262	274	Kemnitz	Brünzow Abzweig K22	595
B104	35	vorhandener Radweg Zerrenthin	vorhandener Radweg Rossow	585
B104	36	vorhandener Radweg Rossow Abzweig K26 Bergholz	vorhandener Radweg Löcknitz	585
B105	2	Abzweig Langenhanshagen	Kreuzung Löbnitz	583
B109	18	Rathebur Abzweig L31	Borckenfriede	579
B109	19	Borckenfriede	Finkenbrück	579
B104	37	vorhandener Radweg Löcknitz Abzweig K18	vorhandener Radweg Bismarck	559

5. Ergebnisse und Zusammenfassung

		Plöwen		
L35	252	OU Greifswald	Abzweig Helmshagen	555
L35	253	Abzweig Helmshagen	Grubenhagen	555
L35	254	Grubenhagen	Bandelin	555
L35	255	Bandelin	AST27 BAB20 Gützkow	555
B96	91	Abzweig L301 Kluis	vorhandener Radweg von Bergen OA	546
B96	92	OD Lietzow		546
B96	93	Lietzow	Abzweig Semper	546
B105	3	Redebas	Karnin	542
B110	42	Grenze Planungsregion	Tutow	532
B110	43	OU Jarmen OE West	OU Jarmen Abzweig L35	532
B96	90	Klein Kubbelkow Abzweig B196 Sellin	Abzweig L301 Kluis	509
B196	97	Abzweig L301 Putbus	OA Bergen	509
B105	6	Teschenhagen	Brandshagen	504
B105	7	Brandshagen	Abzweig Reinberg	504
B105	8	Abzweig Reinberg	Abzweig K19 Kirchdorf/Tremt	504
B105	9	Abzweig K19 Kirchdorf/Tremt	Abzweig K2 Karrendorf	504
B105	10	Abzweig K2 Karrendorf	Neuenkirchen	504
L262	275	Brünzow Abzweig K22	Vierow	446
L262	276	Vierow	OE Lubmin Teufelsstein	446
L262	277	OE Lubmin Teufelsstein	vorhandener Radweg Lubmin	446
L262	278	Spandowerhagen	Freest	446
L262	279	OD Kröslin		446
B110	46	Neetzow	Abzweig L31 Krien	429
B110	47	Abzweig L31 Krien	Abzweig Stolpe	429
B110	48	Abzweig Stolpe	Görke	429
B110	49	Görke	OU Anklam	429
L19	197	Abzweig L23 Böhlendorf	Bad Sülze Ausbau	427
L35	256	AST27 BAB20 Gützkow	Abzweig Breechen	414
B194	77	Seemühl	Steinhagen	413
L26	258	Tangente Kemnitz		408
B196	99	OD Sellin		394
B104	32	AST35 BAB20 Pasewalk- Nord	Papendorf	384
B104	33	Papendorf	Pasewalk	384
B110	44	OU Jarmen Abzweig L35	AST28 BAB20 Jarmen	383
B110	45	AST28 BAB20 Jarmen	Padderow	383
B194	81	Barkow	OE Poggendorf	370
B109	240	AST 25 BAB20 Greifswald	Griebenow	370
B109	241	Griebenow	OU Levenhagen	370
B109	242	OU Levenhagen	OU Greifswald	370
B109	24	vorhandener Radweg	AST35 BAB20 Pasewalk-	365

		von Rollwitz	Süd	
B109	25	AST35 BAB20 Pasewalk-Süd	Abzweig Schmarsow	365
B109	26	Abzweig Schmarsow	Abzweig L322 Nieden	365
B109	27	Abzweig L322 Nieden	Grenze Planungsregion	365
B113	39	Krackow	AST3 BAB11 Penkun	345
B113	40	AST3 BAB11 Penkun	Storkow	345
L19	192	Grenze Planungsregion	Dettmannsdorf	339
L19	193	Dettmannsdorf	Abzweig Dettmannsdorf-Kölnow	339
L19	194	Abzweig Dettmannsdorf-Kölnow	Kneese Ausbau	339
L19	195	Kneese Ausbau	vorhandener Radweg Abzweig Redderstorf	339
L19	196	Abzweig Redderstorf	Abzweig L23 Böhlendorf	339
B196	95	Abzweig B96 Sassnitz	OE Bergen	334
B196	96	OD Bergen	Abzweig L301 Putbus	334
B194	79	Abtshagen	Abzweig K15 Schönewalde	324
B194	80	Abzweig K15 Schönewalde	Abzweig Klein Lehnhagen	324
B111	61	OD Koserow		322
B194	83	Abzweig L261 Trantow	OE Loitz	322
B194	84	OD Loitz	alter Bahnübergang bei Loitz	322
L23	179	OA Barth, Chausseestraße		321
L23	180	vorhandener Radweg von Barth	Abzweig Kenz	321
L23	181	vorhandener Radweg Frauendorf	Kreuzung B105 Löbnitz	321
L192	216	Abzweig L22 Millienhagen	Abzweig L212 Velgast	320
L192	217	Abzweig L212 Velgast	Richtenberg	320
B104	28	Grenze Planungsregion	Strasburg (Uckermark)	318
B110	52	Usedom Abzweig K44	Abzweig touristischer Radweg Richtung Suckow	318
B110	53	Abzweig touristischer Radweg Richtung Suckow	Abzweig K34 Suckow	318
B110	54	Abzweig K34 Suckow	Abzweig B111 Mellenthin	318
L27	234	Glewitz	Langenfelde	312
L27	235	Langenfelde	Grenze Planungsregion	312
B196	98	OE Zirkow	Serams	311
B197	70	Wusseken Kiessee	Sarnow	308
B197	71	Sarnow	Boldekow	308
B197	72	Boldekow	Grenze Planungsregion	308
B110	50	Relzow	vorhandener Radweg von Murchin	306
B110	51	Murchin	Libnow	306

Bei einem Abgleich der Streckenabschnitte mit mindestens 7 Nennungen mit den Streckenabschnitten mit den **größten Verkehrsstärken im Schwerverkehr** (> 300 Kfz DTV) ergibt sich die folgende Übersicht: (TABELLE 15)

Die Reihenfolge der Auflistung der Streckenabschnitte innerhalb der Gruppen mit der gleichen Anzahl an Nennungen ergibt sich aus den Straßennummern und den laufenden Nummern.

Anzahl Nennng.	Straßen-Nr.	lfd. Nr.	Streckenbeginn	Streckenende	Verkehrsstärke Schwerverkehr	Länge in m (digit.)
11	B105	6	Teschenhagen	Brandshagen	504	4.753
11	B105	7	Brandshagen	Abzweig Reinberg	504	4.572
11	B105	10	Abzweig K2 Karrendorf	Neuenkirchen	504	3.894
10	B105	9	Abzweig K19 Kirchdorf/Tremt	Abzweig K2 Karrendorf	504	4.138
10	B109	11	Groß Schönwalde	Abzweig Hanshagen	723	6.391
10	B109	242	OU Levenhagen	OU Greifswald	370	3.820
10	B196	99	OD Sellin		394	355
10	L26	258	Tangente Kemnitz		408	929
9	B96	87	OA Ramin, Abzweig Göttemitz	Samtens	1.121	4.377
9	B96	88	Samtens	Abzweig L291 Sehlen	813	6.377
9	B96	89	Abzweig L291 Sehlen	Klein Kubbelkow Abzweig B196 Sellin	813	1.904
9	B96	90	Klein Kubbelkow Abzweig B196 Sellin	Abzweig L301 Kluis	509	2.736
9	B96	91	Abzweig L301 Kluis	vorhandener Radweg von Bergen OA	546	869
9	B104	33	Papendorf	Pasewalk	384	2.444
9	B104	36	vorhandener Radweg Rossow Abzweig K26 Bergholz	vorhandener Radweg Löcknitz	585	3.400
9	B104	37	vorhandener Radweg Löcknitz Abzweig K18 Plöwen	vorhandener Radweg Bismarck	559	3.791
9	B105	1	Grenze Planungsregion	Altheide	683	1.100
9	B110	48	Abzweig Stolpe	Görke	429	5.601
9	B110	49	Görke	OU Anklam	429	1.155
9	B110	50	Relzow	vorhandener Radweg von Murchin	306	2.495
9	B110	52	Usedom Abzweig K44	Abzweig touristischer Radweg Richtung Suckow	318	1.366
9	B111	61	OD Koserow		322	2.837
9	B111	64	Abzweig L26 Katzow	Gemeindegrenze Lühmannsdorf	665	4.763
9	B194	77	Seemühl	Steinhagen	413	1.741
9	B196	95	Abzweig B96 Sassnitz	OE Bergen	334	1.942
9	B196	96	OD Bergen	Abzweig L301	334	810

				Putbus		
9	B196	97	Abzweig L301 Putbus	OA Bergen	509	464
9	B196	98	OE Zirkow	Serams	311	3.593
9	L19	197	Abzweig L23 Böhlendorf	Bad Sülze Ausbau	427	1.804
9	L23	179	OA Barth, Chausseestraße		321	157
9	L23	181	vorhandener Radweg Frauendorf	Kreuzung B105 Löbnitz	321	2.938
9	L35	252	OU Greifswald	Abzweig Helmshagen	555	743
9	L35	253	Abzweig Helmshagen	Grubenhagen	555	1.989
9	L35	254	Grubenhagen	Bandelin	555	1.985
9	L262	274	Kemnitz	Brünzow Abzweig K22	595	3.005
9	L262	278	Spandowerhagen	Freest	446	2.303
9	L262	279	OD Kröslin		446	1.625
8	B109	16	Abzweig Klein Bünzow	Ziethen OA	602	5.469
8	B109	17	OA Anklam	Neu Kosenow	742	4.945
8	B109	18	Rathebur Abzweig L31	Borckenfriede	579	4.438
8	B109	19	Borckenfriede	Finkenbrück	579	1.996
8	B109	20	Finkenbrück	Ferdinandshof	675	4.041
8	B109	21	Ferdinandshof	Abzweig K10 Aschersleben	675	962
8	B109	22	Abzweig K10 Aschersleben	Heinrichsruh	675	2.134
8	B109	23	Heinrichsruh	Bhf. Jatznick	675	5.077
8	B109	24	vorhandener Radweg von Rollwitz	AST35 BAB20 Pasewalk-Süd	365	628
8	B109	241	Griebenow	OU Levenhagen	370	1.317
8	B110	47	Abzweig L31 Krien	Abzweig Stolpe	429	9.743
8	B110	53	Abzweig touristischer Radweg Richtung Suckow	Abzweig K34 Suckow	318	1.268
8	B110	54	Abzweig K34 Suckow	Abzweig B111 Mellenthin	318	3.930
8	B111	62	OA Wolgast	Abzweig L26 Hohendorf	640	2.020
8	B111	63	Abzweig L26 Hohendorf	Abzweig L26 Katzow	665	1.129
8	B194	79	Abtshagen	Abzweig K15 Schönenwalde	324	4.642
8	B194	80	Abzweig K15 Schönenwalde	Abzweig Klein Lehmhagen	324	1.696
8	B194	81	Barkow	OE Poggendorf	370	3.022
8	B194	84	OD Loitz	alter Bahnübergang bei Loitz	322	295
8	B194	85	alter Bahnübergang bei Loitz	vorhandener Radweg von Rustow	625	344
8	L19	194	Abzweig Dettmansdorf- Kölzow	Kneese Ausbau	339	3.101
8	L19	195	Kneese Ausbau	vorhandener Radweg	339	3.283

5. Ergebnisse und Zusammenfassung

				Abzweig Redderstorf		
8	L35	255	Bandelin	AST27 BAB20 Gützkow	555	1.799
8	L192	216	Abzweig L22 Millienhagen	Abzweig L212 Velgast	320	1.173
8	L192	217	Abzweig L212 Velgast	Richtenberg	320	1.130
8	L262	276	Vierow	OE Lubmin Teufelsstein	446	2.297
7	B96	92	OD Lietzow		546	492
7	B96	93	Lietzow	Abzweig Semper	546	226
7	B104	28	Grenze Planungsregion	Strasburg (Uckermark)	318	3.257
7	B104	32	AST35 BAB20 Pasewalk-Nord	Papendorf	384	1.510
7	B104	35	vorhandener Radweg Zerrenthin	vorhandener Radweg Rossow	585	2.694
7	B109	25	AST35 BAB20 Pasewalk-Süd	Abzweig Schmarsow	365	1.351
7	B109	26	Abzweig Schmarsow	Abzweig L322 Nieden	365	1.744
7	B109	27	Abzweig L322 Nieden	Grenze Planungsregion	365	1.875
7	B110	45	AST28 BAB20 Jarmen	Padderow	383	4.442
7	B110	46	Neetzow	Abzweig L31 Krien	429	670
7	B111	66	Thurrow	Abzweig K15 Ranzin	597	1.725
7	B111	67	Abzweig K15 Ranzin	Abzweig L263 Lüssow	597	5.758
7	B111	68	Abzweig L263 Lüssow	Abzweig K13 Kölzin	597	2.171
7	B111	69	Abzweig K13 Kölzin	Kreuzung L35	597	2.497
7	B194	83	Abzweig L261 Trantow	OE Loitz	322	835
7	L19	192	Grenze Planungsregion	Dettmannsdorf	339	4.021
7	L19	193	Dettmannsdorf	Abzweig Dettmannsdorf-Kölzow	339	419
7	L262	275	Brünzow Abzweig K22	Vierow	446	1.645
7	L262	277	OE Lubmin Teufelsstein	vorhandener Radweg Lubmin	446	1.360

In der vorstehenden Tabelle sind insgesamt **82 Streckenabschnitte** mit einer Gesamtlänge von **209,7 km** aufgelistet.

Die Messung der **Verkehrsstärken für den Radverkehr** ist nur bedingt aussagekräftig, da Streckenabschnitte mit hohen Kfz-Verkehrsstärken aus einem Sicherheitsbedürfnis heraus häufig nicht von Radfahrern genutzt werden. Wahrscheinlich würden sie ihn aber nutzen, wenn sie auf diesen Streckenabschnitten verkehrssicher fahren könnten.

Die Streckenabschnitte mit den höchsten Messwerten für die **Verkehrsstärke im Radverkehr** sind die nachfolgend genannten (DTV Radverkehr >50 Radfahrer; insgesamt 57 Streckenabschnitte). (TABELLE 16)

Straßen-Nr.	lfd. Nr.	Streckenanzfang	Streckenende	Verkehrsstärke Radverkehr
L31	306	Bellin	Vogelsang	297
L266	287	OD Ahlbeck, Höhe Bhf.		269
L266	288	OD Heringsdorf		269
B96	100	OD Sassnitz Dwasieden		222
L211	175	Abzweig B105 bei Wiepkenhagen	Bartelshagen II Kreuzung K3	168
L211	176	Bartelshagen II Kreuzung K3	Herrmannshagen-Heide	168
L211	177	OD Bruchhorst		168
L211	178	Bruchhorst Bereich Abzweigung K2		168
B194	77	Seemühl	Steinhagen	156
B196	99	OD Sellin		151
L303	101	OA Sassnitz	vorhandener Radweg Hagen	124
L303	102	vorhandener Radweg Hagen	Abzweig Lohme	124
L303	103	Hagen	Abzweig L30 Sagard	124
L213	232	Abzweig K10 Klausdorf	Prohn	116
L321	344	Viereck Neuenkrug	Viereck Gehege	110
L26	258	Tangente Kemnitz		97
L302	110	Trent	Abzweig Zubzow	92
L302	111	Abzweig Zubzow	Abzweig Streu	92
L302	112	Abzweig Streu	Schaprode	92
L283	329	Abzweig B113 bei Storkow	vorhandener Radweg von Penkun	83
L283	330	vorhandener Radweg OD Penkun	Abzweig K22 Wollin	83
L283	331	Abzweig K22 Wollin	vorhandener Radweg Sommersdorf	83
L283	332	vorhandener Radweg Sommersdorf	Grenze Planungsregion	83
L264	282	Karlshagen	Peenemünde	82
B194	83	Abzweig L261 Trantow	OE Loitz	71
B194	84	OD Loitz	alter Bahnübergang bei Loitz	71
L262	280	vorhandener Radweg von Groß Ernhof	vorhandener Radweg von Wolgast	70
L262	281	OD Wolgast		70
L292	129	Abzweig B196 Göhren	Middelshagen	67
L292	130	Lobbe	Thiessow	67
L27	234	Glewitz	Langenfelde	67

L27	235	Langenfelde	Grenze Planungsregion	67
L321	342	Abzweig B109 Heinrichsruh	Heinrichsruh	66
L321	343	Heinrichsruh	vorhandener Radweg von Torgelow	66
L262	274	Kemnitz	Brünzow Abzweig K22	64
B196	98	OE Zirkow	Serams	63
L30	113	Trent	Abzweig K5 Silenz	63
L30	114	Abzweig K5 Silenz	Kluis	63
L30	115	Kluis	Abzweig L301 Bergen	63
L29	131	Abzweig B196	Lonvitz Abzweig K16	63
L29	132	Lonvitz Abzweig K16	OE Putbus	63
L19	197	Abzweig L23 Böhlendorf	Bad Sülze Ausbau	61
L22	167	vorhandener Radweg von Ahrenshagen	Abzweig L18 Semlow	58
L261	243	OU Greifswald	Hinrichshagen	58
L261	244	Hinrichshagen	Dersekow	58
L261	245	Dersekow	vorhandener Radweg von Groß Zastrow	58
L261	246	OD Groß Zastrow		58
L29	125	Fährhafen Mukran	vorhandener Radweg Neu Mukran	57
L29	126	vorhandener Radweg Neu Mukran	Prora	57
L181	205	Marlow	vorhandener Radweg Ribnitz-Damgarten	56
L262	275	Brünzow Abzweig K22	Vierow	52
L262	276	Vierow	OE Lubmin Teufelsstein	52
L262	277	OE Lubmin Teufelsstein	vorhandener Radweg Lubmin	52
L262	278	Spandowerhagen	Freest	52
L262	279	OD Kröslin		52
L19	198	vorhandener Radweg von Zarrentin	vorhandener Radweg von Wendisch Baggendorf	51
L35	257	OD Völschow		51

Der Abgleich der Streckenabschnitte mit mindestens 7 Nennungen mit den Streckenabschnitten mit den **größten Verkehrsstärken im Radverkehr** (> 50 Radfahrer) ergibt die folgende Übersicht. (TABELLE 17)

Die Reihenfolge der Auflistung der Streckenabschnitte innerhalb der Gruppen mit der gleichen Anzahl an Nennungen ergibt sich aus den Straßennummern und den laufenden Nummern.

Anzahl Nennng.	Straßen-Nr.	lfd. Nr.	Streckenbeginn	Streckenende	Verkehrsstärke Radverkehr	Länge in m (digit.)
10	B96	100	OD Sassnitz Dwasieden		222	357
10	B196	99	OD Sellin		151	355
10	L26	258	Tangente Kemnitz		97	929

9	B194	77	Seemühl	Steinhagen	156	1.741
9	B196	98	OE Zirkow	Serams	63	3.593
9	L19	197	Abzweig L23 Böhlendorf	Bad Sülze Ausbau	61	1.804
9	L29	125	Fährhafen Mukran	vorhandener Radweg Neu Mukran	57	1.242
9	L29	131	Abzweig B196	Lonvitz Abzweig K16	63	6.446
9	L29	132	Lonvitz Abzweig K16	OE Putbus	63	1.211
9	L181	205	Marlow	vorhandener Radweg Ribnitz-Damgarten	56	8.307
9	L262	274	Kemnitz	Brünzow Abzweig K22	64	3.005
9	L262	278	Spandowerhagen	Freest	52	2.303
9	L262	279	OD Kröslin		52	1.625
9	L262	280	vorhandener Radweg von Groß Ernsthof	vorhandener Radweg von Wolgast	70	1.074
9	L264	282	Karlshagen	Peenemünde	82	6.537
9	L266	287	OD Ahlbeck, Höhe Bhf.		269	427
9	L266	288	OD Heringsdorf		269	223
8	B194	84	OD Loitz	alter Bahnübergang bei Loitz	71	295
8	L29	126	vorhandener Radweg Neu Mukran	Prora	57	3.947
8	L31	306	Bellin	Vogelsang	297	2.623
8	L213	232	Abzweig K10 Klausdorf	Prohn	116	1.632
8	L261	243	OU Greifswald	Hinrichshagen	58	1.636
8	L261	244	Hinrichshagen	Dersekow	58	3.048
8	L262	276	Vierow	OE Lubmin Teufelsstein	52	2.297
8	L262	281	OD Wolgast		70	458
8	L292	129	Abzweig B196 Göhren	Middelhagen	67	1.742
8	L303	101	OA Sassnitz	vorhandener Radweg Hagen	124	6.271
8	L321	342	Abzweig B109 Heinrichsruh	Heinrichsruh	66	423
7	B194	83	Abzweig L261 Trantow	OE Loitz	71	835
7	L30	113	Trent	Abzweig K5 Silenz	63	1.076
7	L262	275	Brünzow Abzweig K22	Vierow	52	1.645
7	L262	277	OE Lubmin Teufelsstein	vorhandener Radweg Lubmin	52	1.360

In der vorstehenden Tabelle sind insgesamt **32 Streckenabschnitte** mit einer Gesamtlänge von **70,5 km** aufgelistet.

5.4 Ableitung des Handlungsbedarfs für die Streckenabschnitte

Ein Abgleich der Streckenabschnitte mit den höchsten Verkehrsstärken mit den Streckenabschnitten mit den meisten raumordnerischen Nennungen ergibt jene **Streckenabschnitte, bei denen aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Attraktivität des Radverkehrs ein hoher Handlungsdruck besteht und bei denen gleichzeitig aus raumordnerischer Sicht die höchste Wirkung erzielt wird.**

Dabei werden 3 Gruppen gebildet.

Zur ersten Gruppe gehören die Streckenabschnitte, bei denen Maßnahmen aus raumordnerischer Sicht die größte Wirkung entfalten und bei denen bei allen 3 Verkehren (Gesamtverkehr einschl. saisonaler Verkehr, Schwerverkehr und Radverkehr) die höchsten Verkehrsstärken zu verzeichnen sind.

Hier besteht deshalb allerhöchster Handlungsbedarf.

Es handelt sich dabei um die nachfolgend aufgelisteten Streckenabschnitte. (TABELLE 18)
Die Reihenfolge der Auflistung der Streckenabschnitte innerhalb der Gruppen mit der gleichen Anzahl an Nennungen ergibt sich aus den Straßennummern und den laufenden Nummern.

Anzahl	Straßen-Nr.	lfd. Nr.	Streckenbeginn	Streckenende	Länge in m (digit.)
10	B196	99	OD Sellin		355
10	L26	258	Tangente Kemnitz		929
9	B194	77	Seemühl	Steinhagen	1.741
9	B196	98	OE Zirkow	Serams	3.593
9	L262	274	Kemnitz	Brünzow Abzweig K22	3.005
8	L262	276	Vierow	OE Lubmin Teufelsstein	2.297
7	L262	275	Brünzow Abzweig K22	Vierow	1.645
7	L262	277	OE Lubmin Teufelsstein	vorhandener Radweg Lubmin	1.360

Insgesamt handelt es sich um **8 Streckenabschnitte** mit einer Gesamtlänge von **14,9 km**.

Zur zweiten Gruppe gehören die Streckenabschnitte, bei denen Maßnahmen aus raumordnerischer Sicht die größte Wirkung entfalten und bei denen bei 2 von 3 Verkehren (Gesamtverkehr einschl. saisonaler Verkehr und/oder Schwerverkehr und/oder Radverkehr) die höchsten Verkehrsstärken zu verzeichnen sind.

Hier besteht deshalb ein sehr hoher Handlungsbedarf.

Es handelt sich dabei um die nachfolgend aufgelisteten Streckenabschnitte. (TABELLE 19)
Die Reihenfolge der Auflistung der Streckenabschnitte innerhalb der Gruppen mit der gleichen Anzahl an Nennungen ergibt sich aus den Straßennummern und den laufenden Nummern.

Anzahl	Straßen-Nr.	lfd. Nr.	Streckenbeginn	Streckenende	Länge in m (digit.)
11	B105	6	Teschenhagen	Brandshagen	4.753
11	B105	7	Brandshagen	Abzweig Reinberg	4.572
11	B105	10	Abzweig K2 Karrendorf	Neuenkirchen	3.894
10	B96	100	OD Sassnitz Dwasieden		357
10	B105	9	Abzweig K19 Kirchdorf/Tremt	Abzweig K2 Karrendorf	4.138
10	B109	11	Groß Schönwalde	Abzweig Hanshagen	6.391
10	B109	242	OU Levenhagen	OU Greifswald	3.820
9	B96	87	OA Rambin, Abzweig Göttemitz	Samtens	4.377
9	B96	88	Samtens	Abzweig L291 Sehlen	6.377
9	B96	89	Abzweig L291 Sehlen	Klein Kubbelkow Abzweig B196 Sellin	1.904
9	B96	90	Klein Kubbelkow Abzweig B196 Sellin	Abzweig L301 Kluis	2.736
9	B96	91	Abzweig L301 Kluis	vorhandener Radweg von Bergen OA	869
9	B104	33	Papendorf	Pasewalk	2.444
9	B104	36	vorhandener Radweg Rossow Abzweig K26 Bergholz	vorhandener Radweg Löcknitz	3.400
9	B104	37	vorhandener Radweg Löcknitz Abzweig K18 Plöwen	vorhandener Radweg Bismarck	3.791
9	B105	1	Grenze Planungsregion	Altheide	1.100
9	B110	50	Relzow	vorhandener Radweg von Murchin	2.495
9	B110	52	Usedom Abzweig K44	Abzweig touristischer Radweg Richtung Suckow	1.366
9	B111	61	OD Koserow		2.837
9	B111	64	Abzweig L26 Katzow	Gemeindegrenze Lühhannsdorf	4.763
9	B196	95	Abzweig B96 Sassnitz	OE Bergen	1.942
9	B196	96	OD Bergen	Abzweig L301 Putbus	810
9	B196	97	Abzweig L301 Putbus	OA Bergen	464
9	L19	197	Abzweig L23 Böhlendorf	Bad Sülze Ausbau	1.804

5. Ergebnisse und Zusammenfassung

9	L23	179	OA Barth, Chausseestraße		157
9	L23	181	vorhandener Radweg Frauendorf	Kreuzung B105 Löbnitz	2.938
9	L29	125	Fährhafen Mukran	vorhandener Radweg Neu Mukran	1.242
9	L35	252	OU Greifswald	Abzweig Helmshagen	743
9	L35	253	Abzweig Helmshagen	Grubenhagen	1.989
9	L35	254	Grubenhagen	Bandelin	1.985
9	L262	278	Spandowerhagen	Freest	2.303
9	L262	279	OD Kröslin		1.625
9	L262	280	vorhandener Radweg von Groß Ernsthof	vorhandener Radweg von Wolgast	1.074
9	L264	282	Karlshagen	Peenemünde	6.537
9	L266	287	OD Ahlbeck, Höhe Bhf.		427
9	L266	288	OD Heringsdorf		223
8	B109	16	Abzweig Klein Bünzow	Ziethen OA	5.469
8	B109	17	OA Anklam	Neu Kosenow	4.945
8	B109	18	Rathebur Abzweig L31	Borckenfriede	4.438
8	B109	19	Borckenfriede	Finkenbrück	1.996
8	B109	241	Griebenow	OU Levenhagen	1.317
8	B110	53	Abzweig touristischer Radweg Richtung Suckow	Abzweig K34 Suckow	1.268
8	B110	54	Abzweig K34 Suckow	Abzweig B111 Mellenthin	3.930
8	B111	62	OA Wolgast	Abzweig L26 Hohendorf	2.020
8	B111	63	Abzweig L26 Hohendorf	Abzweig L26 Katzow	1.129
8	B194	79	Abtshagen	Abzweig K15 Schönenwalde	4.642
8	B194	80	Abzweig K15 Schönenwalde	Abzweig Klein Lehmhagen	1.696
8	B194	84	OD Loitz	alter Bahnübergang bei Loitz	295
8	L29	126	vorhandener Radweg Neu Mukran	Prora	3.947
8	L35	255	Bandelin	AST27 BAB20 Gützkow	1.799
8	L262	281	OD Wolgast		458
8	L292	129	Abzweig B196 Göhren	Middelhagen	1.742
7	B96	92	OD Lietzow		492
7	B96	93	Lietzow	Abzweig Semper	226
7	B104	32	AST35 BAB20 Pasewalk- Nord	Papendorf	1.510
7	B104	35	vorhandener Radweg Zerrenthin	vorhandener Radweg Rossow	2.694
7	B111	66	Thurow	Abzweig K15 Ranzin	1.725
7	B111	67	Abzweig K15 Ranzin	Abzweig L263 Lüssow	5.758
7	B111	68	Abzweig L263 Lüssow	Abzweig K13 Kölzin	2.171
7	B111	69	Abzweig K13 Kölzin	Kreuzung L35	2.497

7	B194	83	Abzweig L261 Trantow	OE Loitz	835
---	------	----	----------------------	----------	-----

Insgesamt handelt es sich um **61 Streckenabschnitte** mit einer Gesamtlänge von **151,6 km**.

Zur dritten Gruppe gehören die Streckenabschnitte, bei denen Maßnahmen aus raumordnerischer Sicht die größte Wirkung entfalten und bei denen bei einem Verkehr (Gesamtverkehr einschl. Saisonaler Verkehr oder Schwerverkehr oder Radverkehr) die höchsten Verkehrsstärken zu verzeichnen sind.

Hier besteht deshalb ein hoher Handlungsbedarf.

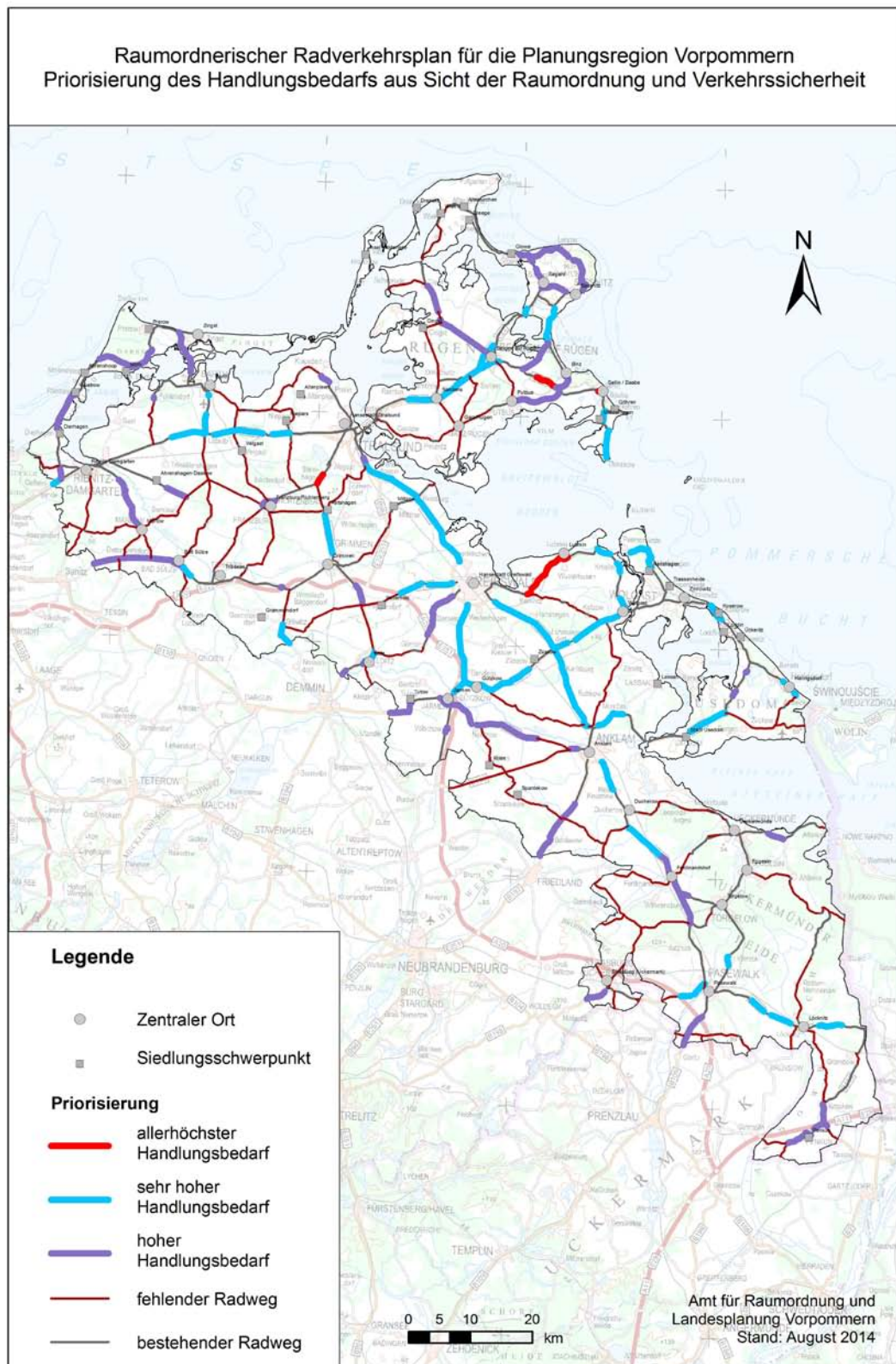
Es handelt sich dabei um die nachfolgend aufgelisteten Streckenabschnitte. (TABELLE 20)
Die Reihenfolge der Auflistung der Streckenabschnitte innerhalb der Gruppen mit der gleichen Anzahl an Nennungen ergibt sich aus den Straßennummern und den laufenden Nummern.

Anzahl	Straßen-Nr.	lfd. Nr.	Streckenbeginn	Streckenende	Länge in m (digit.)
11	L222	228	Abzweig Devin	Teschenhagen	1.326
9	B96	94	Abzweig L30 Sagard	Sassnitz OA Lancken	4.198
9	B110	48	Abzweig Stolpe	Görke	5.601
9	B110	49	Görke	OU Anklam	1.155
9	L21	154	Dierhagen	Wustrow	6.339
9	L21	158	Kreuzung K25 Abzweig Zingst	Meiningenbrücke	850
9	L21	159	Bresewitz	Pruchten	2.516
9	L29	127	OA Binz	Abzweig Jagdschloss Granitz	789
9	L29	131	Abzweig B196	Lonvitz Abzweig K16	6.446
9	L29	132	Lonvitz Abzweig K16	OE Putbus	1.211
9	L181	205	Marlow	vorhandener Radweg Ribnitz-Damgarten	8.307
8	B109	20	Finkenbrück	Ferdinandshof	4.041
8	B109	21	Ferdinandshof	Abzweig K10 Aschersleben	962
8	B109	22	Abzweig K10 Aschersleben	Heinrichsruh	2.134
8	B109	23	Heinrichsruh	Bhf. Jatznick	5.077
8	B109	24	vorhandener Radweg von Rollwitz	AST35 BAB20 Pasewalk-Süd	628
8	B110	47	Abzweig L31 Krien	Abzweig Stolpe	9.743
8	B194	81	Barkow	OE Poggendorf	3.022
8	B194	85	alter Bahnübergang bei Loitz	vorhandener Radweg von Rustow	344
8	L19	194	Abzweig Dettmendorf-Kölnow	Kneese Ausbau	3.101
8	L19	195	Kneese Ausbau	vorhandener Radweg Abzweig Redderstorf	3.283
8	L29	128	Abzweig Jagdschloss Granitz	Serams Abzweig B196	2.913

8	L31	306	Bellin	Vogelsang	2.623
8	L192	216	Abzweig L22 Millienhagen	Abzweig L212 Velgast	1.173
8	L192	217	Abzweig L212 Velgast	Richtenberg	1.130
8	L213	232	Abzweig K10 Klausdorf	Prohn	1.632
8	L261	243	OU Greifswald	Hinrichshagen	1.636
8	L261	244	Hinrichshagen	Dersekow	3.048
8	L293	123	Karow	Lubkow	3.329
8	L293	124	Lubkow	Prora	2.808
8	L301	116	Abzweig L30 Gingst	Abzweig K6 Rappin	3.221
8	L301	117	Abzweig K6 Rappin	Abzweig K7 Gademow	4.419
8	L301	118	Abzweig K7 Gademow	Kreuzung B96 Bergen	1.106
8	L303	101	OA Sassnitz	vorhandener Radweg Hagen	6.271
8	L321	342	Abzweig B109 Heinrichsruh	Heinrichsruh	423
7	B104	28	Grenze Planungsregion	Strasburg (Uckermark)	3.257
7	B109	25	AST35 BAB20 Pasewalk- Süd	Abzweig Schmarsow	1.351
7	B109	26	Abzweig Schmarsow	Abzweig L322 Nieden	1.744
7	B109	27	Abzweig L322 Nieden	Grenze Planungsregion	1.875
7	B110	45	AST28 BAB20 Jarmen	Padderow	4.442
7	B110	46	Neetzow	Abzweig L31 Krien	670
7	L19	192	Grenze Planungsregion	Dettmannsdorf	4.021
7	L19	193	Dettmannsdorf	Abzweig Dettmannsdorf- Kölow	419
7	L21	156	Born a. Darß	Wieck a. Darß	4.780
7	L30	104	Ortsausgang Sagard	Abzweig Polchow	1.818
7	L30	105	Abzweig Spyker	Abzweig L303 Nipmerow	1.066
7	L30	106	Abzweig L303 Nipmerow	vorhandener Radweg von Glowe	1.748
7	L30	113	Trent	Abzweig K5 Silenz	1.076

Insgesamt handelt es sich um **47 Streckenabschnitte** mit einer Gesamtlänge von **135,1 km**.

KARTE 40 gibt einen Überblick über die räumliche Verteilung der **Streckenabschnitte mit allerhöchstem, sehr hohem und hohem Handlungsbedarf** aus raumordnerischer Sicht und unter Berücksichtigung der Verkehrsstärken. Diese Karte finden Sie auch im A3-Format als **ANLAGE 5** im Anhang.



Karte 40:

5.5 Gegenprüfung der Ergebnisse mit Hilfe eines Punktesystems

Die vorstehenden Ergebnisse wurden mit Hilfe eines Punktesystems gegengeprüft. Dazu wurden die einzelnen Analyseergebnisse und Messwerte in ein Punktesystem überführt und auf diese Weise gewichtet. Insgesamt waren bei der vorgenommenen Gegenprüfung 47 Punkte theoretisch möglich, wirklich erreicht wurden maximal 41 Punkte.

Insgesamt konnten über das Punktesystem nahezu die gleichen Handlungsbedarfsgruppen ermittelt und somit das Ergebnis der raumordnerischen Herangehensweise grundsätzlich bestätigt werden.

Durch das Punktesystem wäre je nach Wichtung der jeweiligen Sachverhalte eine weitere Differenzierung innerhalb der drei Handlungsbedarfsgruppen möglich gewesen. Allerdings ist davon auszugehen, dass der Grad der Wichtung der einzelnen Sachverhalte umfangreiche, aber insgesamt wenig zielführende Diskussionen ausgelöst hätte. An der Zuordnung der Streckenabschnitte zu den drei Handlungsbedarfsgruppen hätte sich nichts geändert. Deshalb wird an dieser Stelle nicht weiter auf die Gegenprüfung eingegangen.

Methodik, Punktesystem und Punktetabelle können im Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern eingesehen werden.

5.6 Spezielle Bedingungen bei einzelnen Streckenabschnitten

Seit Beginn der Arbeiten am Raumordnerischen Radverkehrsplan für die Planungsregion Vorpommern und insbesondere nach Bekanntwerden eines ersten Entwurfes wurden von verschiedenen Seiten Anträge gestellt, einzelnen Streckenabschnitten im Radverkehrsplan ein besonderes Gewicht beizumessen bzw. ihre besondere Bedeutung herauszustellen. Dabei handelte es sich um die folgenden Streckenabschnitte:

Nr. der Straße	Ifd. Nr.	Streckenabschnitt	
		von	bis
B104	35	vorhandener Radweg Zerrenthin	vorhandener Radweg Rossow
B104	36	vorhandener Radweg Rossow Abzweig K26 Bergholz	vorhandener Radweg Löcknitz
B105	6	Teschenhagen	Brandshagen
B109	240	AST 25 BAB20 Greifswald	Griebenow
B109	241	Griebenow	OU Levenhagen
B109	242	OU Levenhagen	OU Greifswald
B110	46	Neetzow	Abzweig L31 Krien
B110	47	Abzweig L31 Krien	Abzweig Stolpe
B110	48	Abzweig Stolpe	Görke
B110	49	Görke	OU Anklam
B196	98	OE Zirkow	Serams
B197	70	Wusseken Kiessee	Sarnow
B197	71	Sarnow	Boldekow
L21	154	Dierhagen	Wustrow
L21	155	Grenze Nationalpark	Born a. Darß
L21	156	Born a. Darß	Wieck a. Darß
L21	162	vorhandener Radweg Groß Kordshagen	Abzweig L213 Grünz

L21	163	Abzweig L213 Grünz	Niepars
L26	239	Kandelin	AST 25 BAB20 Greifswald
L28	313	Eggesin Karpin	Bundeswehrekaserne
L28	314	Bundeswehrekaserne	vorhandener Radweg Ahlbeck
L29	125	Fährhafen Mukran	vorhandener Radweg Neu Mukran
L29	135	Garz	Abzweig K13 Puddemin
L30	113	Trent	Abzweig K5 Silenz
L31	299	vorhandener Radweg Mühlgraben Heidmühl	Rastplatz Hohe Heide; Abzweig touristischer Radweg Bugewitz
L31	302	vorhandener Radweg Leopoldshagen	OE Mönkebude
L32	345	Anschl. vorhandener Radweg von Torgelow	OA Hammer
L32	347	Abzweig touristischer Radweg Richtung Ferdinandshof	Rothemühl
L181	205	Marlow	vorhandener Radweg Ribnitz-Damgarten
L192	216	Abzweig L22 Millienhagen	Abzweig L212 Velgast
L192	217	Abzweig L212 Velgast	Richtenberg
L213	231	vorhandener Radweg Groß Mohrdorf	Abzweig K10 Klausdorf
L213	232	Abzweig K10 Klausdorf	Prohn
L222	228	Abzweig Devin	Teschenhagen
L261	243	OU Greifswald	Hinrichshagen
L261	244	Hinrichshagen	Dersekow
L261	245	Dersekow	vorhandener Radweg von Groß Zastrow
L261	246	OD Groß Zastrow	
L261	247	OD Görmin	
L261	248	vorhandener Radweg von Passow	Abzweig B194 bei Loitz
L262	276	Vierow	OE Lubmin Teufelsstein
L262	277	OE Lubmin Teufelsstein	vorhandener Radweg Lubmin
L263	269	Ziethen Abzweig B109	Groß Polzin
L263	270	Groß Polzin	OE Quilow Abzweig Schlatkow
L263	271	OD Quilow	
L263	272	OA Quilow Abzweig touristischer Radweg nach Stolpe	Lüssow
L263	273	Lüssow	Abzweig B111 bei Gützkow
L282	354	vorhandener Radweg von Strasburg (Uckermark)	Grenze Planungsregion (Richtung Schönhausen)
L283	326	Abzweig touristischer Radweg nach Ramin	Retzin Abzweig K19 Ramin
L283	330	vorhandener Radweg OD Penkun	Abzweig K22 Wollin
L293	123	Karow	Lubkow
L293	124	Lubkow	Prora
L302	110	Trent	Abzweig Zubzow
L302	111	Abzweig Zubzow	Abzweig Streu

L302	112	Abzweig Streu	Schaprode
L311	355	Rothemühl	Abzweig touristischer Radweg Richtung Neuensund
L311	356	Abzweig touristischer Radweg Richtung Neuensund	Heinrichswalde Abzweig L312

Alle mündlich und schriftlich vorgebrachten Begründungen (z.B. Verkehrssicherheitsgefühl, Entwicklungsaspekte Tourismus, Inwertsetzung getätigter Investitionen, langjähriger Planungswille, Bürgerinitiativen etc.) für die besondere Bedeutung der vorgenannten Streckenabschnitte waren nachvollziehbar.

Im Interesse der für die Radverkehrsplanung in Mecklenburg-Vorpommern geforderten Transparenz und Vergleichbarkeit der Bewertung konnten im Rahmen dieses Raumordnerischen Radverkehrsplans jedoch nur Informationen und Sachverhalte herangezogen werden, die aus raumordnerischer Sicht relevant sind sowie flächendeckend und in gleicher Qualität für alle Streckenabschnitte vorliegen. Nur so war eine neutrale und gleichberechtigte Bewertung aller Streckenabschnitte in der Planungsregion möglich.

Deshalb konnte der besondere Handlungsbedarf nur bei einigen der vorgenannten Streckenabschnitte raumordnerisch begründet werden.

Zur Gruppe der Streckenabschnitte mit dem allerhöchsten Handlungsbedarf gehören die Abschnitte Nr. 98, 276 und 277, zur Gruppe der Streckenabschnitte mit sehr hohem Handlungsbedarf die Abschnitte Nr. 6, 35, 36, 125, 241 und 242, zur Gruppe der Streckenabschnitte mit hohem Handlungsbedarf die Abschnitte Nr. 46, 47, 48, 49, 113, 123, 124, 154, 156, 205, 216, 217, 232, 243 und 244. Nähere Informationen entnehmen Sie bitte dem Kapitel 5.4 Ableitung des Handlungsbedarfs für die Streckenabschnitte.

Zwei der vorgenannten Streckenabschnitte stehen nach Informationen der Landesregierung kurz vor ihrer Realisierung. Das sind die Abschnitte Nr. 98 und 354. Nähere Informationen entnehmen Sie bitte dem Kapitel 2.5 Arbeits- und Entwicklungsprozess.

5.7 Resümee

Der Raumordnerische Radverkehrsplan für die Planungsregion Vorpommern war von verschiedenen Seiten gefordert worden. Da ging es zum Einen um Entscheidungshilfen für die Planung von Investitionen, es ging zum Anderen um Unterstützung bei der Prioritätensetzung für den Bau bestimmter Radwege und schließlich gab es von allen Seiten die Forderung nach maximaler Transparenz bei den Entscheidungen. Das Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern wurde als geeignet angesehen, diese z.T. sehr unterschiedlichen Interessen gegeneinander abwägen zu können.

Der vorliegende Radverkehrsplan erfüllt durch die zugrundeliegende Methodik die Forderung nach Transparenz soweit es sich um raumordnerische Belange handelt. Es wurden aus raumordnerischer Sicht die Streckenabschnitte ermittelt, bei denen hoher und sehr hoher und höchster Handlungsbedarf besteht. Im Ergebnis konnten zahlreiche bestehende Forderungen zum Bau eines Radweges raumordnerisch begründet werden.

Gleichwohl gibt es im täglichen Leben immer noch Bedingungen für den Radverkehr auf bestimmten Streckenabschnitten, die sich schematisch-analytisch nicht einfach fassen lassen bzw. die angesichts des Umfangs an zu betrachtenden Streckenabschnitten flächendeckend für die Planungsregion nur mit einem nicht mehr zu vertretenden Arbeitsaufwand erfasst werden müssten. Diese entstehen z.B. durch

- touristische Einrichtungen, die Radfahrer anziehen bzw. die stärker für Radfahrer erschlossen werden sollen,
- Bundeswehrcasernen, deren Soldaten nicht als Einwohner gelten,
- Gewerbegebiete, die sich noch in der Entwicklung befinden und die bei voller Belegung starke Verkehre, insb. Schwerverkehre anziehen bzw. verursachen werden,
- topographische Besonderheiten, die den Bau eines aus Gründen der Verkehrssicherheit notwendigen Radweges erschweren.

Noch völlig unklar ist auch, in welcher Weise und in welchem Umfang die Elektromobilität den Radverkehr beeinflussen wird.

Und schließlich unterscheiden sich je nach Zweck der Fahrt die Ansprüche des Radfahrers an seine jeweilige Radverbindung. Alle wollen (und sollen) verkehrssicher fahren, aber die Einen bevorzugen kurze Wege, die Anderen landschaftlich attraktive, die Dritten gut einsehbare. Den Radfahrer gibt es nicht.

Insofern stellt der vorliegende Radverkehrsplan **eine belastbare Arbeitsgrundlage für weitere Spezifizierungen auf Landkreisebene bzw. bei den Straßenbaubehörden** dar. Es wird davon ausgegangen, dass durch Spezifizierungen die grundsätzliche Herangehensweise für die Bestimmung des Handlungsbedarfs für Radverkehrsmaßnahmen an Bundes- und Landesstraßen nicht in Frage gestellt wird.

Desweiteren findet Radverkehr auch auf anderen Straßen und Wegen statt. Die Berücksichtigung dieser Radverkehrsverbindungen war an dieser Stelle flächendeckend für die Region nicht zu leisten. Gleichwohl können diese für den Radverkehr geeigneten Straßen und Wege bei der Festlegung von Maßnahmen zur Deckung des Handlungsbedarfs bei Streckenverbindungen im Verlaufe von Bundes- und Landesstraßen als Alternativrouten eine wichtige Rolle spielen.

A N H A N G

- Anlage 1 Analysetabelle zum Raumordnerischen Radverkehrsplan für die Planungsregion Vorpommern; Bundes- und Landesstraßen ohne einen straßenbegleitenden Radweg
- Anlage 2 Karte Fehlende Radwegeverbindungen an Bundes- und Landesstraßen (Analysekarte, A3-Format)
- Anlage 3 Tabelle Streckenabschnitte nach der Anzahl ihrer raumordnerischen Funktionen
- Anlage 4 Karte Streckenabschnitte nach der Anzahl ihrer raumordnerischen Funktionen (A3-Format)
- Anlage 5 Karte Priorisierung des Handlungsbedarfs aus Sicht der Raumordnung und Verkehrssicherheit (A3-Format)

Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern
Regionalplanung

Anlage 1: Analysetabelle zum Raumordnerischen Radverkehrsplan für die Planungsregion Vorpommern (August 2014)

Bundes- und Landesstraßenabschnitte ohne einen straßenbegleitenden Radweg

lfd. Nr.	Nr. der Straße	Streckenabschnitt			Länge in m (Digitalisierung)	Verkehrsmengenerhebung 2010					Festlegung im Regionalen Raumentwicklungsprogramm Vorpommern			
		von	bis	Kfz gesamt		Kfz gesamt (Saison)	Schwer- verkehr	Rad- verkehr	Radfahrer- potential	Nahbereich welchen Zentralen Ortes	Lage im Stadt- Umland- Raum	Lage im Tourismus- raum	regional bedeutsame Radroute nach RREP	
1	B	105	Grenze Planungsregion	Altheide	1.100	13.232	11.966	683	25	301	Ribnitz-Damgarten	nein	TER	x
2	B	105	Abzweig Langenhanshagen	Kreuzung Löbnitz	5.330	6.680	7.372	583	3	12	Barth	nein	nein	x
3	B	105	Redebas	Karnin	3.300	7.204	8.628	542	24	12	Barth	nein	nein	x
4	B	105	Karnin	Kummerow Heide	4.601	6.966	7.819	719	0	36	Barth + Franzburg / Richtenberg	nein	nein	x
5	B	105	Kummerow	Martensdorf	2.796	6.966	7.819	719	0	37	Barth	nein	nein	x
6	B	105	Teschenhagen	Brandshagen	4.753	8.422	8.812	504	0	1.147	Stralsund	x	TER	x
7	B	105	Brandshagen	Abzweig Reinberg	4.572	8.422	8.812	504	0	103	Stralsund	x	TER	x
8	B	105	Abzweig Reinberg	Abzweig K19 Kirchdorf/Tremt	5.099	8.422	8.812	504	0	103	Stralsund	nein	TER	x
9	B	105	Abzweig K19 Kirchdorf/Tremt	Abzweig K2 Karrendorf	4.138	8.422	8.812	504	0	103	Stralsund + Greifswald	x	TER	x
10	B	105	Abzweig K2 Karrendorf	Neuenkirchen	3.894	8.422	8.812	504	0	46	Greifswald	x	TER	x
11	B	109	Groß Schönwalde	Abzweig Hanshagen	6.391	8.859	9.980	723	4	1.115	Greifswald	z.T.	z.T. TER	x
12	B	109	Abzweig Hanshagen	Moeckow Berg	5.640	8.859	9.980	723	4	18	Greifswald	nein	nein	x
13	B	109	Moeckow Berg	Bahnübergang Karlsburg	1.676	6.845	7.679	602	39	26	Greifswald	nein	nein	x
14	B	109	Bahnübergang Karlsburg	Karlsburg Abzweig Klinikum	518	6.845	7.679	602	39	26	Greifswald	nein	nein	x
15	B	109	Karlsburg Abzweig Klinikum	Abzweig Klein Bünzow	5.652	6.845	7.679	602	39	26	Greifswald + Anklam	nein	nein	x
16	B	109	Abzweig Klein Bünzow	Ziethen OA	5.469	6.845	7.679	602	39	15	Anklam	nein	nein	x
17	B	109	OA Anklam	Neu Kosenow	4.945	7.391	8.216	742	0	11	Ducherow	nein	z.T. TER	x
18	B	109	Rathebur Abzweig L31	Borckenfriede	4.438	5.109	5.763	579	0	54	Ducherow	nein	TER	x
19	B	109	Borckenfriede	Finkenbrück	1.996	5.109	5.763	579	0	7	Ueckermünde	nein	TER	x
20	B	109	Finkenbrück	Ferdinandshof	4.041	4.181	4.374	675	2	53	Ferdinandshof	nein	TER	x
21	B	109	Ferdinandshof	Abzweig K10 Aschersleben	962	4.181	4.374	675	2	53	Ferdinandshof	nein	TER	x
22	B	109	Abzweig K10 Aschersleben	Heinrichsruh	2.134	4.181	4.374	675	2	53	Ferdinandshof	nein	TER	x
23	B	109	Heinrichsruh	Bhf. Jatznick	5.077	4.181	4.374	675	2	5	Ferdinandshof + Pasewalk	nein	TER	x
24	B	109	vorhandener Radweg von Rollwitz	AST36 BAB20 Pasewalk-Süd	628	3.557	3.511	365	12	4	Pasewalk	nein	nein	x
25	B	109	AST36 BAB20 Pasewalk-Süd	Abzweig Schmarsow	1.351	3.557	3.511	365	12	19	Pasewalk	nein	nein	x
26	B	109	Abzweig Schmarsow	Abzweig L322 Nieden	1.744	3.557	3.511	365	12	19	Pasewalk	nein	nein	x
27	B	109	Abzweig L322 Nieden	Grenze Planungsregion	1.875	3.557	3.511	365	12	19	Pasewalk	nein	nein	x
28	B	104	Grenze Planungsregion	Strasburg (Uckermark)	3.257	2.541	2.627	318	0	102	Strasburg (Uckermark)	nein	TER	x
29	B	104	Abzweig L322	Grenze Planungsregion (Richtung Jahnkeshof)	544	2.390	2.245	227	7	102	Strasburg (Uckermark)	nein	TER	x
30	B	104	Grenze Planungsregion	Starkshof	506	2.390	2.245	227	7	4	Pasewalk	nein	nein	x
31	B	104	Starkshof	AST35 BAB20 Pasewalk-Nord	1.646	2.390	2.245	227	7	5	Pasewalk	nein	nein	x
32	B	104	AST35 BAB20 Pasewalk-Nord	Papendorf	1.510	5.122	5.323	384	31	5	Pasewalk	nein	nein	x
33	B	104	Papendorf	Pasewalk	2.444	5.122	5.323	384	31	212	Pasewalk	nein	z.T. TER	x
34	B	104	OU Pasewalk		2.163	o.A.	o.A.	o.A.	o.A.	212	Pasewalk	nein	TER	nein
35	B	104	vorhandener Radweg Zerrenthin	vorhandener Radweg Rossow	2.694	6.459	6.741	585	0	10	Pasewalk + Löcknitz	nein	nein	x
36	B	104	vorhandener Radweg Rossow Abzweig K26 Bergholz	vorhandener Radweg Löcknitz	3.400	6.459	6.741	585	0	63	Löcknitz	nein	TER	x
37	B	104	vorhandener Radweg Löcknitz Abzweig K18 Plöwen	vorhandener Radweg Bismarck	3.791	4.943	5.335	559	27	14	Löcknitz	nein	z.T. TER	x
38	B	113	Grambow BÜ	Schwennenz	1.699	674	845	47	47	18	Löcknitz	nein	nein	nein
39	B	113	Krackow	AST3 BAB11 Penkun	3.193	1.700	1.918	345	22	38	Löcknitz	nein	nein	nein
40	B	113	AST3 BAB11 Penkun	Storkow	622	1.700	1.918	345	22	38	Löcknitz	nein	nein	nein
41	B	113	Storkow	Grenze Planungsregion	2.200	1.250	1.408	201	12	38	Löcknitz	nein	TER	nein
42	B	110	Grenze Planungsregion	Tutow	4.639	3.960	4.081	532	0	13	Jarmen	nein	nein	x
43	B	110	OU Jarmen OE West	OU Jarmen Abzweig L35	2.189	3.960	o.A.	532	0	61	Jarmen	nein	nein	nein
44	B	110	OU Jarmen Abzweig L35	AST28 BAB20 Jarmen	636	2.602	o.A.	383	0	61	Jarmen	nein	nein	nein
45	B	110	AST28 BAB20 Jarmen	Padderow	4.442	2.602	3.277	383	5	61	Jarmen + Anklam	nein	nein	x
46	B	110	Neetzow	Abzweig L31 Krien	670	3.142	3.295	429	2	12	Anklam	nein	nein	x
47	B	110	Abzweig L31 Krien	Abzweig Stolpe	9.743	3.142	3.295	429	2	12	Anklam	nein	z.T. TER	x
48	B	110	Abzweig Stolpe	Görke	5.601	3.142	3.295	429	2	7	Anklam	nein	z.T. TER	x
49	B	110	Görke	OU Anklam	1.155	3.142	3.295	429	2	259	Anklam	nein	TER	x
50	B	110	Relzow	vorhandener Radweg von Murchin	2.495	5.221	6.598	306	23	16	Anklam	nein	TER	x
51	B	110	Murchin	Libnow	1.806	5.221	6.598	306	23	16	Anklam	nein	TER	x
52	B	110	Usedom Abzweig K44	Abzweig touristischer Radweg Richtung Suckow	1.366	7.007	8.903	318	0	37	Anklam	nein	TER	x
53	B	110	Abzweig touristischer Radweg Richtung Suckow	Abzweig K34 Suckow	1.268	7.007	8.903	318	0	37	Anklam	nein	TER	x
54	B	110	Abzweig K34 Suckow	Abzweig B111 Mellenthin	3.930	7.007	8.903	318	0	37	Anklam + Heringsdorf	nein	TER	x
55	B	110	Abzweig B111 Mellenthin	Abzweig Dargen	3.486	3.984	4.878	172	13	11	Heringsdorf	nein	TER	x
56	B	110	Abzweig Dargen	Zirchow	5.349	3.984	4.878	172	13	12	Heringsdorf	nein	TER	x
57	B	110	Zirchow	Garz	1.788	1.804	2.252	45	29	12	Heringsdorf	nein	TER	x
58	B	110	Garz	Grenze Planungsregion	3.063	1.804	2.252	45	29	5	Heringsdorf	nein	TER	x
59	B	111	Gemeindegrenze Mellenthin	Neppermin	1.026	4.726	5.698	188	43	20	Heringsdorf	nein	TER	x
60	B	111	OD Pudagla		292	4.726	5.698	188	43	9	Heringsdorf	nein	TER	x
61	B	111	OD Koserow		2.837	10.921	11.733	322	12	34	Zinnowitz	nein	TSR	x
62	B	111	OA Wolgast	Abzweig L26 Hohendorf	2.020	14.168	16.250	640	38	250	Wolgast	nein	TER	nein
63	B	111	Abzweig L26 Hohendorf	Abzweig L26 Katzow	1.129	9.651	11.140	665	7	250	Wolgast	nein	TER	nein
64	B	111	Abzweig L26 Katzow	Gemeindegrenze Lühmannsdorf	4.763	9.651	11.140	665	7	250	Wolgast	nein	TER	x
65	B	111	OA Lühmannsdorf	Kreuzung Moeckow Berg	2.182	9.651	11.140	665	7	26	Greifswald	nein	nein	x
66	B	111	Thurow	Abzweig K15 Ranzin	1.725	7.447	7.997	597	15	28	Gützkow	nein	nein	x

Verbindung zwischen Zentralen Orten	Entfernung zum Zentralen Ort		Siedlungsschwerpunkt <10 km entfernt	Siedlungsschwerpunkt <4 km entfernt	innerhalb einer 10-km-Distanz	innerhalb einer 4-km-Distanz	Bedeutung für den Alltagsverkehr					Bedeutung für den Tourismus		lfd. Nr.	
	innerhalb der 10-km-Distanz zum ZO	innerhalb der 4-km-Distanz zum ZO					Arbeitspendler	Schulweg	Einkaufsweg	Weg zum Arzt	Weg zum Bahnhof	Radfernweg des Landes M-V	Radrundweg des Landes M-V		
Ribnitz-Damgarten - Rostock	x	x	Dierhagen	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	1	
Ribnitz-Damgarten - Stralsund	x	nein	nein	nein	x	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	2	
Ribnitz-Damgarten - Stralsund	nein	nein	Velgast	nein	Velgast	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	3	
Stralsund - Ribnitz-Damgarten	nein	nein	Velgast	nein	Velgast	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	4	
Stralsund - Ribnitz-Damgarten	x	nein	Niepars	Niepars	x	Niepars	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	5	
Stralsund - Greifswald	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	OK	ÖB	6	
Stralsund - Greifswald	x	nein	Sundhagen/Miltzow	z.T. Sundhagen/Miltzow	x	z.T. Sundhagen/Miltzow	x	x	x	x	x	OK	ÖB	7	
Stralsund - Greifswald	nein	nein	Sundhagen/Miltzow	z.T. Sundhagen/Miltzow	Sundhagen/Miltzow	z.T. Sundhagen/Miltzow	nein	nein	nein	nein	nein	OK	ÖB	8	
Stralsund - Greifswald	x	nein	Sundhagen/Miltzow	nein	x	nein	x	x	x	x	x	OK	ÖB	9	
Greifswald - Stralsund	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	x	x	x	x	x	nein	ÖB	10	
Greifswald - Anklam	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	11	
Greifswald - Anklam	nein	nein	Züssow	z.T. Züssow	Züssow	z.T. Züssow	x	nein	nein	nein	nein	nein	nein	12	
Greifswald - Anklam	nein	nein	Züssow	Züssow	Züssow	Züssow	x	nein	nein	nein	nein	nein	nein	13	
Greifswald - Anklam	nein	nein	Züssow	Züssow	Züssow	Züssow	x	nein	nein	nein	x	x	nein	nein	14
Greifswald - Anklam	nein	nein	z.T. Züssow	nein	z.T. Züssow	nein	nein	nein	nein	x	x	nein	nein	15	
Anklam - Greifswald	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	x	x	x	x	x	nein	nein	16	
Ducherow - Anklam	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	x	nein	nein	17	
Ducherow - Ferdinandshof	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	x	nein	nein	18	
Ducherow - Ferdinandshof	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	nein	x	x	x	x	nein	nein	19	
Ferdinandshof - Ducherow	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	x	nein	nein	20	
Ferdinandshof - Pasewalk	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	x	nein	nein	21	
Ferdinandshof - Pasewalk	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	x	nein	nein	22	
Ferdinandshof - Pasewalk	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	nein	x	x	x	x	nein	nein	23	
Pasewalk - Prenzlau	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	24	
Pasewalk - Prenzlau	x	nein	nein	nein	x	nein	x	x	x	x	x	nein	nein	25	
Pasewalk - Prenzlau	x	nein	nein	nein	x	nein	x	x	x	x	x	nein	nein	26	
Pasewalk - Prenzlau	x	nein	nein	nein	x	nein	x	x	x	x	x	nein	nein	27	
Strasburg - Woldegk	x	x	nein	nein	x	x	nein	nein	x	x	x	nein	nein	28	
Strasburg - Pasewalk	x	nein	nein	nein	x	nein	nein	nein	x	x	x	nein	nein	29	
Pasewalk - Strasburg	x	nein	nein	nein	x	nein	nein	nein	x	x	x	nein	nein	30	
Pasewalk - Strasburg	x	nein	nein	nein	x	nein	nein	x	x	x	x	nein	nein	31	
Pasewalk - Strasburg	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	x	nein	nein	32	
Pasewalk - Löcknitz	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	33	
Pasewalk	x	x	nein	nein	x	x	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	34	
Pasewalk - Löcknitz	x	nein	nein	nein	x	nein	x	x	x	x	x	nein	nein	35	
Löcknitz - Pasewalk	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	x	x	x	x	x	nein	nein	36	
Löcknitz - Stettin	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	x	x	x	x	x	nein	nein	37	
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	x	nein	nein	38	
nein	nein	nein	Penkun	z.T. Penkun	Penkun	z.T. Penkun	x	x	x	x	nein	nein	nein	39	
nein	nein	nein	Penkun	Penkun	Penkun	Penkun	x	x	x	x	nein	nein	nein	40	
nein	nein	nein	Penkun	nein	Penkun	nein	x	x	x	x	nein	nein	nein	41	
Jarmen - Demmin	z.T.	nein	Tutow	Tutow	z.T.	Tutow	nein	x	x	x	nein	nein	nein	42	
Jarmen	x	x	Tutow	nein	x	x	nein	nein	x	x	x	nein	nein	43	
Jarmen - Anklam	x	x	Tutow	nein	x	x	nein	nein	x	x	nein	nein	nein	44	
Jarmen - Anklam	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	45	
Anklam - Jarmen	nein	nein	Krien	nein	Krien	nein	x	x	x	x	x	nein	nein	46	
Anklam - Jarmen	nein	nein	z.T. Krien	nein	z.T. Krien	nein	x	x	x	x	x	nein	nein	47	
Anklam - Jarmen	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	x	x	x	x	x	nein	nein	48	
Anklam - Jarmen	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	49	
Anklam - Heringsdorf	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	x	x	x	x	x	nein	nein	50	
Anklam - Heringsdorf	z.T.	nein	nein	nein	z.T.	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	51	
Anklam - Heringsdorf	nein	nein	Usedom	Usedom	Usedom	Usedom	x	x	x	x	nein	nein	Us	52	
Anklam - Heringsdorf	nein	nein	Usedom	Usedom	Usedom	Usedom	x	x	x	x	nein	nein	nein	53	
Anklam - Heringsdorf	nein	nein	Usedom	z.T. Usedom	Usedom	z.T. Usedom	x	x	x	x	nein	nein	nein	54	
Anklam - Heringsdorf	nein	nein	z.T. Usedom	nein	z.T. Usedom	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	55	
Anklam - Heringsdorf	z.T.	nein	nein	nein	z.T.	nein	x	x	x	x	x	nein	nein	56	
Anklam - Heringsdorf	x	nein	nein	nein	x	nein	nein	x	x	x	nein	nein	nein	57	
Anklam - Heringsdorf	x	nein	nein	nein	x	nein	nein	x	x	x	nein	nein	nein	58	
Anklam - Heringsdorf	nein	nein	Stadt Usedom	nein	Stadt Usedom	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	59	
Anklam - Heringsdorf	x	nein	Ückeritz	nein	x	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	60	
Zinnowitz - Heringsdorf	x	z.T.	Koserow	Koserow	x	z.T.	x	x	x	x	x	nein	nein	61	
Wolgast - Anklam, Greifswald bzw. Gützkow	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	62	
Wolgast - Anklam, Greifswald bzw. Gützkow	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	63	
Wolgast - Anklam, Greifswald bzw. Gützkow	x	z.T.	z.T. Züssow	nein	x	z.T.	x	x	x	x	x	nein	nein	64	
Wolgast - Anklam, Greifswald bzw. Gützkow	nein	nein	Züssow	z.T. Züssow	Züssow	z.T. Züssow	x	nein	nein	nein	nein	nein	nein	65	
Güzkow - Wolgast	x	nein	Züssow	Züssow	x	Züssow	nein	x	x	x	x	nein	nein	66	

lfd. Nr.		Nr. der Straße	Streckenabschnitt		Länge in m (Digitalisierung)	Verkehrsmengenerhebung 2010					Festlegung im Regionalen Raumentwicklungsprogramm Vorpommern			
			von	bis		Kfz gesamt	Kfz gesamt (Saison)	Schwer- verkehr	Rad- verkehr	Radfahrer- potential	Nahbereich welchen Zentralen Ortes	Lage im Stadt- Umland- Raum	Lage im Tourismus- raum	regional bedeutsame Radroute nach RREP
67	B	111	Abzweig K15 Ranzin	Abzweig L263 Lüssow	5.758	7.447	7.997	597	15	28	Gützkow	nein	nein	x
68	B	111	Abzweig L263 Lüssow	Abzweig K13 Kölzin	2.171	7.447	7.997	597	15	56	Gützkow	nein	nein	x
69	B	111	Abzweig K13 Kölzin	Kreuzung L35	2.497	7.447	7.997	597	15	56	Gützkow	nein	nein	x
70	B	197	Wusseken Kiessee	Sarnow	3.086	2.561	2.813	308	0	9	Anklam	nein	nein	x
71	B	197	Sarnow	Boldekow	3.624	2.561	2.813	308	0	14	Anklam	nein	nein	x
72	B	197	Boldekow	Grenze Planungsregion	3.469	2.561	2.813	308	0	14	Anklam	nein	nein	x
73	B	199	Görke Abzweig B110	Abzweig K61 Medow	3.920	2.382	2.728	213	18	11	Anklam	nein	nein	x
74	B	199	Abzweig K61 Medow	Kreuzung L31 Krien-Spantekow	7.043	2.382	2.728	213	18	14	Anklam	nein	nein	x
75	B	199	Kreuzung L31 Krien-Spantekow	Abzweig K60 Neuendorf B	8.226	2.382	2.728	213	18	25	Anklam	nein	z.T. TER	x
76	B	199	Abzweig K60 Neuendorf B	Grenze Planungsregion	1.269	2.382	2.728	213	18	25	Anklam	nein	TER	x
77	B	194	Seemühl	Steinhagen	1.741	10.257	10.205	413	156	51	Stralsund	x	TER	x
78	B	194	Abzweig Krummenhagen (Süd)	Abtshagen	3.626	4.139	4.247	189	3	51	Stralsund + Grimmen	z.T.	z.T. TER	x
79	B	194	Abtshagen	Abzweig K15 Schönewalde	4.642	4.904	5.223	324	3	23	Grimmen	nein	nein	x
80	B	194	Abzweig K15 Schönewalde	Abzweig Klein Lehnhagen	1.696	4.904	5.223	324	3	199	Grimmen	nein	nein	x
81	B	194	Barkow	OE Poggendorf	3.022	2.991	3.125	370	0	80	Grimmen	nein	nein	x
82	B	194	OA Poggendorf	Abzweig OU Loitz	6.909	2.318	2.541	286	2	90	Grimmen + Loitz	nein	nein	(x)
83	B	194	Abzweig L261 Trantow	OE Loitz	835	3.919	4.531	322	71	90	Loitz	nein	nein	x
84	B	194	OD Loitz	alter Bahnübergang bei Loitz	295	3.919	4.531	322	71	90	Loitz	nein	TER	x
85	B	194	alter Bahnübergang bei Loitz	vorhandener Radweg von Rustow	344	4.523	4.564	625	27	90	Loitz	nein	TER	x
86	B	194	Rustow Abzweig K15	Grenze Planungsregion	817	4.523	4.564	625	27	90	Loitz	nein	TER	x
87	B	96	OA Rambin, Abzweig Götemitz	Samtens	4.377	14.780	17.128	1.121	0	40	Samtens	nein	TER	x
88	B	96	Samtens	Abzweig L291 Sehlen	6.377	12.561	11.514	813	5	40	Samtens + Bergen auf Rügen	nein	TER	x
89	B	96	Abzweig L291 Sehlen	Klein Kubbelkow Abzweig B196 Sellin	1.904	12.561	11.514	813	5	17	Bergen auf Rügen	nein	TER	x
90	B	96	Klein Kubbelkow Abzweig B196 Sellin	Abzweig L301 Kluis	2.736	8.065	8.395	509	2	17	Bergen auf Rügen	nein	TER	x
91	B	96	Abzweig L301 Kluis	vorhandener Radweg von Bergen OA	869	10.240	16.218	546	32	273	Bergen auf Rügen	nein	TER	x
92	B	96	OD Lietzow		492	10.240	16.218	546	32	5	Bergen auf Rügen	nein	TER	x
93	B	96	Lietzow	Abzweig Semper	226	10.240	16.218	546	32	5	Bergen auf Rügen	nein	TER	x
94	B	96	Abzweig L30 Sagard	Sassnitz OA Lancken	4.198	7.138	8.037	271	34	190	Sagard + Sassnitz	nein	TSR	x
95	B	196	Abzweig B96 Sassnitz	OE Bergen	1.942	8.185	8.622	334	13	273	Bergen auf Rügen	nein	TER	x
96	B	196	OD Bergen	Abzweig L301 Putbus	810	8.185	8.622	334	13	273	Bergen auf Rügen	nein	TER	x
97	B	196	Abzweig L301 Putbus	OA Bergen	464	10.828	13.241	509	0	273	Bergen auf Rügen	nein	TER	x
98	B	196	OE Zirkow	Serams	3.593	6.682	7.014	311	63	13	Bergen auf Rügen	nein	TER	x
99	B	196	OD Sellin		355	9.234	6.750	394	151	49	Sellin / Baabe	nein	TSR	x
100	B	96	OD Sassnitz Dwasieden		357	13.900	15.600	206	222	190	Sassnitz	nein	TSR	x
101	L	303	OA Sassnitz	vorhandener Radweg Hagen	6.271	3.096	3.998	102	124	190	Sassnitz	nein	TSR	x
102	L	303	vorhandener Radweg Hagen	Abzweig Lohme	198	3.096	3.998	102	124	9	Sassnitz	nein	TSR	x
103	L	303	Abzweig Lohme	Abzweig L30 Sagard	6.872	3.096	3.998	102	124	20	Sassnitz + Sagard	nein	TSR	x
104	L	30	Ortsausgang Sagard	Abzweig Polchow	1.818	6.169	8.460	261	0	48	Sagard	nein	TSR	x
105	L	30	Abzweig Spyker	Abzweig L303 Nipmerow	1.066	6.169	8.460	261	0	20	Sagard	nein	TSR	x
106	L	30	Abzweig L303 Nipmerow	vorhandener Radweg von Glowe	1.748	6.169	8.460	261	0	20	Sagard	nein	TSR	x
107	L	30	Gudderitz Abzweig Starrvitz	OD Wiek	2.490	1.334	1.595	55	27	23	Sagard	nein	TSR	x
108	L	30	vorhandener Radweg von Wiek Zürkviitz	Parchow Abzweig K3	2605	1.334	1.595	55	27	23	Sagard	nein	TSR	nein
109	L	30	Parchow Abzweig K3	Wittower Fähre	4505	1.334	1.595	55	27	23	Sagard	nein	TSR	nein
110	L	302	Trent	Abzweig Zubzow	909	3.161	2.976	235	92	15	Bergen auf Rügen	nein	TER	x
111	L	302	Abzweig Zubzow	Abzweig Streu	4.651	3.161	2.976	235	92	9	Bergen auf Rügen	nein	TER	x
112	L	302	Abzweig Streu	Schapode	861	3.161	2.976	235	92	15	Bergen auf Rügen	nein	TER	x
113	L	30	Trent	Abzweig K5 Silenz	1.076	3.925	4.549	232	63	15	Bergen auf Rügen	nein	TER	x
114	L	30	Abzweig K5 Silenz	Kluis	4.611	3.925	4.549	232	63	8	Bergen auf Rügen	nein	TER	x
115	L	30	Kluis	Abzweig L301 Bergen	588	3.925	4.549	232	63	8	Bergen auf Rügen	nein	TER	x
116	L	301	Abzweig L30 Gingst	Abzweig K6 Rappin	3.221	4.908	6.080	247	18	273	Bergen auf Rügen	nein	z.T. TER	x
117	L	301	Abzweig K6 Rappin	Abzweig K7 Gademow	4.419	4.908	6.080	247	18	273	Bergen auf Rügen	nein	TER	x
118	L	301	Abzweig K7 Gademow	Kreuzung B96 Bergen	1.106	4.908	6.080	247	18	273	Bergen auf Rügen	nein	TER	x
119	L	301	Kreuzung B96 Bergen	vorhandener Radweg Bergen	1.327	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	273	Bergen auf Rügen	nein	TER	nein
120	L	301	Kreuzung B196 Bergen	Dolgemost	4.368	4.095	4.928	119	21	273	Bergen auf Rügen + Putbus	nein	TER	nein
121	L	301	Dolgemost	Abzweig touristischer Radweg Darsband	2.028	4.095	4.928	119	21	86	Putbus	nein	TER	nein
122	L	301	Abzweig touristischer Radweg Darsband	Putbus	7.634	4.095	4.928	119	21	86	Putbus	nein	TER	nein
123	L	293	Karow	Lubkow	3.329	6.208	6.435	285	26	273	Bergen auf Rügen	nein	TER	nein
124	L	293	Lubkow	Prora	2.808	6.208	6.435	285	26	273	Bergen auf Rügen + Binz	nein	TER	nein
125	L	29	Fährhafen Mukran	vorhandener Radweg Neu Mukran	1.242	7.404	9.103	265	57	190	Sassnitz	nein	nein	x
126	L	29	vorhandener Radweg Neu Mukran	Prora	3.947	7.404	9.103	265	57	103	Binz	nein	TSR	x
127	L	29	OA Binz	Abzweig Jagdschloss Granitz	789	6.954	9.091	223	31	103	Binz	nein	TSR	x
128	L	29	Abzweig Jagdschloss Granitz	Serams Abzweig B196	2.913	6.954	9.091	223	31	103	Binz + Bergen auf Rügen	nein	TSR	nein
129	L	292	Abzweig B196 Göhren	Middelhagen	1.742	4.393	6.575	105	67	24	Sellin / Baabe	nein	TSR	x
130	L	292	Lobbe	Thiessow	4.515	4.393	6.575	105	67	12	Sellin / Baabe	nein	TSR	x
131	L	29	Abzweig B196	Lonvitz Abzweig K16	6.446	3.729	3.904	115	63	86	Bergen auf Rügen + Putbus	nein	TER	x
132	L	29	Lonvitz Abzweig K16	OE Putbus	1.211	3.729	3.904	115	63	86	Putbus	nein	TER	x
133	L	29	Kasnevit	Garz Abzweig L291	5.304	4.024	4.764	152	28	86	Putbus + Garz/Rügen	nein	TER	x
134	L	29	OD Garz		697	4.024	4.764	152	28	44	Garz/Rügen	nein	TER	x
135	L	29	Garz	Abzweig K13 Puddemin	4.045	3.195	3.883	117	0	44	Garz/Rügen	nein	TER	x
136	L	29	Poseritz	vorhandener Radweg von Gustow	3.390	3.195	3.883	117	0	21	Garz/Rügen	nein	TER	nein
137	L	29	Gustow	Abzweig Klein Bandelvit	4.030	3.195	3.883	117	0	24	Garz/Rügen	nein	TER	nein
138	L	29	Abzweig Grahlfhof	Knoten B96n	818	3.195	3.883	117	0	24	Stralsund	x	TER	nein
139	L	291	Abzweig B96 Sehlen	Sehlen	1.916	2.225	o.A.	o. A.	o. A.	44	Bergen auf Rügen	nein	TER	x

Verbindung zwischen Zentralen Orten	Entfernung zum Zentralen Ort		Siedlungsschwerpunkt <10 km entfernt	Siedlungsschwerpunkt <4 km entfernt	innerhalb einer 10-km-Distanz	innerhalb einer 4-km-Distanz	Bedeutung für den Alltagsverkehr					Bedeutung für den Tourismus		lfd. Nr.	
	innerhalb der 10-km-Distanz zum ZO	innerhalb der 4-km-Distanz zum ZO					Arbeitspendler	Schulweg	Einkaufsweg	Weg zum Arzt	Weg zum Bahnhof	Radfernweg des Landes M-V	Radrundweg des Landes M-V		
Gützkow - Wolgast	x	z.T.	Züssow	Züssow	x	z.T.	nein	x	x	x	x	x	nein	nein	67
Gützkow - Wolgast	x	nein	z.T. Züssow	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	68
Gützkow - Wolgast	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	69
Anklam - Friedland	z.T.	nein	z.T. Spantekow	nein	z.T.	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	70
Anklam - Friedland	nein	nein	z.T. Spantekow	nein	z.T. Spantekow	nein	nein	nein	x	x	x	nein	nein	nein	71
Anklam - Friedland	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	x	x	x	nein	nein	nein	72
nein	x	z.T.	z.T. Krien	nein	x	z.T.	nein	x	x	x	x	nein	nein	nein	73
nein	nein	nein	Krien	z.T. Krien	Krien	z.T. Krien	nein	x	nein	x	nein	nein	nein	nein	74
nein	nein	nein	Krien	z.T. Krien	Krien	z.T. Krien	nein	x	nein	x	nein	nein	nein	nein	75
nein	nein	nein	z.T. Krien	nein	z.T. Krien	nein	nein	x	nein	x	nein	nein	nein	EZ	76
Stralsund - Grimmen	x	nein	Wittenhagen/Abtshagen	nein	x	nein	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	77
Stralsund - Grimmen	z.T.	nein	Wittenhagen/Abtshagen	Wittenhagen/Abtshagen	z.T.	Wittenhagen/Abtshagen	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	78
Grimmen - Stralsund	x	z.T.	Wittenhagen/Abtshagen	Wittenhagen/Abtshagen	x	z.T.	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	79
Grimmen - Stralsund	x	x	Wittenhagen/Abtshagen	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	80
Grimmen - Loitz	x	nein	Süderholz/Kandelin	Süderholz/Kandelin	x	Süderholz/Kandelin	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	81
Loitz - Grimmen	x	z.T.	Loitz+Süderholz/Kandelin	z.T. Süderholz/Kandelin + z.T. Loitz	x	z.T.	nein	x	x	x	x	nein	nein	nein	82
Loitz - Demmin	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	nein	83
Loitz - Demmin	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	nein	84
Loitz - Demmin	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	nein	85
Loitz - Demmin	x	x	nein	nein	x	x	nein	nein	x	x	nein	nein	nein	nein	86
Samtens - Stralsund	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	87
Samtens - Bergen auf Rügen	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	88
Bergen auf Rügen - Samtens	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	89
Bergen auf Rügen - Sassnitz	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	90
Bergen auf Rügen - Sassnitz	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	91
Bergen auf Rügen - Sassnitz	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	nein	x	x	x	nein	nein	nein	nein	92
Bergen auf Rügen - Sassnitz	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	nein	x	x	x	nein	nein	nein	nein	93
Sassnitz - Sagard	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	94
Bergen auf Rügen - Sellin/Baabe	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	95
Bergen auf Rügen - Sellin/Baabe	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	96
Bergen auf Rügen - Sellin/Baabe	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	97
Bergen auf Rügen - Sellin/Baabe bzw. Binz	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	98
Sellin/Baabe	x	x	Göhren	nein	x	x	x	x	x	x	x	OK	Rü	nein	99
Sassnitz - Sagard	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	HR	nein	nein	100
nein	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	101
nein	z.T.	nein	Glowe	nein	z.T.	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	102
nein	z.T.	nein	Glowe	z.T. Glowe	z.T.	z.T. Glowe	nein	x	x	x	nein	nein	nein	nein	103
nein	x	x	Glowe	nein	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	nein	104
nein	x	z.T.	Glowe	Glowe	x	z.T.	x	x	x	x	nein	nein	nein	nein	105
nein	x	nein	Glowe	Glowe	x	Glowe	x	x	x	x	nein	nein	nein	nein	106
nein	nein	nein	Wiek + Altenkirchen	Wiek + Altenkirchen	Wiek + Altenkirchen	Wiek + Altenkirchen	x	x	x	x	nein	nein	nein	nein	107
nein	nein	nein	Wiek	Wiek	Wiek	Wiek	nein	x	x	x	nein	nein	nein	nein	108
nein	nein	nein	Wiek	z.T. Wiek	Wiek	z.T. Wiek	nein	x	x	x	nein	nein	nein	nein	109
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	Rü	110
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	OK	Rü	nein	111
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	OK	Rü	nein	112
nein	nein	nein	Gingst	z.T. Gingst	Gingst	z.T. Gingst	x	x	nein	x	nein	OK	Rü	nein	113
nein	nein	nein	Gingst	Gingst	Gingst	Gingst	x	x	nein	x	nein	nein	nein	nein	114
nein	nein	nein	Gingst	Gingst	Gingst	Gingst	x	x	nein	x	nein	nein	nein	nein	115
nein	x	x	Gingst	Gingst	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	116
nein	x	x	Gingst	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	117
nein	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	118
Bergen auf Rügen	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	Rü	nein	119
Bergen auf Rügen - Putbus	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	120
Bergen auf Rügen - Putbus	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	121
Bergen auf Rügen - Putbus	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	OK	Rü	nein	122
Bergen auf Rügen - Sassnitz bzw. Binz	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	123
Bergen auf Rügen - Sassnitz bzw. Binz	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	124
Sassnitz - Binz	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	OK	Rü	nein	125
Binz - Sassnitz	x	nein	nein	nein	x	nein	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	126
Binz - Sellin/Baabe bzw. Bergen auf Rügen	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	127
Binz - Sellin/Baabe bzw. Bergen auf Rügen	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	128
nein	x	x	Middelhagen + Göhren	Middelhagen + Göhren	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	129
nein	z.T.	nein	Middelhagen	z.T. Middelhagen	z.T.	z.T. Middelhagen	nein	nein	nein	x	nein	nein	nein	nein	130
Putbus - Sellin/Baabe	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	131
Putbus - Sellin/Baabe	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	132
Garz/Rügen - Putbus	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	nein	133
Garz/Rügen	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	nein	134
Garz/Rügen - Stralsund	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	nein	135
Garz/Rügen - Stralsund	x	nein	nein	nein	x	nein	x	x	x	x	nein	nein	nein	nein	136
Garz/Rügen - Stralsund	nein	nein	nein	nein	nein	nein	x	x	x	x	nein	nein	nein	nein	137
Stralsund - Garz/Rügen	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	138
Garz/Rügen - Bergen auf Rügen	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	nein	x	x	x	nein	nein	nein	nein	139

lfd. Nr.		Streckenabschnitt			Länge in m (Digitalisierung)	Verkehrsmengenerhebung 2010					Festlegung im Regionalen Raumentwicklungsprogramm Vorpommern			
		Nr. der Straße	von	bis		Kfz gesamt	Kfz gesamt (Saison)	Schwer- verkehr	Rad- verkehr	Radfahrer- potential	Nahbereich welchen Zentralen Ortes	Lage im Stadt- Umland- Raum	Lage im Tourismus- raum	regional bedeutsame Radroute nach RREP
140	L	291	Sehlen	Kowall	6.427	2.225	o.A.	o. A.	o. A.	44	Bergen auf Rügen + Garz/Rügen	nein	TER	nein
141	L	291	Kowall	OE Garz	796	2.225	o.A.	o. A.	o. A.	17	Garz/Rügen	nein	TER	nein
142	L	30	Kluis Abzweig L301	OE Gingst	2.568	4.628	2.655	246	46	28	Samtens	nein	TER	x
143	L	30	OD Gingst		267	4.628	2.655	246	46	40	Samtens	nein	TER	x
144	L	30	Gingst	Dreschwitz Abzweig Rothenkirchen	6.683	4.628	2.655	246	46	28	Samtens	nein	TER	nein
145	L	30	Dreschwitz Abzweig Rothenkirchen	Negast	3.207	4.628	2.655	246	46	28	Samtens	nein	TER	x
146	L	30	OD Samtens	Abzweig B96 Samtens	271	4.628	2.655	246	46	40	Samtens	nein	TER	x
147	L	30	Samtens	Garz Kreuzung L29	5.026	2.680	3.168	135	30	44	Samtens + Garz/Rügen	nein	TER	x
148	L	30	Garz	Wendorf	1.048	1.664	1.943	54	21	44	Garz/Rügen	nein	TER	x
149	L	30	Wendorf	Kreuzung K13 Abzweig Groß Schoritz	2.895	1.664	1.943	54	21	44	Garz/Rügen	nein	TER	x
150	L	30	vorhandener Radweg von Reinberg	Stahlbrode Fähranleger	842	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	103	Stralsund	nein	TER	x
151	L	30	Reinkenhagen Abzweig K16	Wilmshagen, Rügenzubringer	1.631	1.855	2.213	93	16	103	Stralsund	nein	TER	x
152	L	30	Wilmshagen, Rügenzubringer	Bartmannshagen	7.051	3.166	3.225	180	42	103	Stralsund + Grimmen	nein	z.T. TER	x
153	L	21	Abzweig B105 Altheide	Abzweig L22 Hirschburg	1.811	4.542	5.822	198	10	301	Ribnitz-Damgarten	nein	TER	x
154	L	21	Dierhagen	Wustrow	6.339	7.366	9.378	214	0	30	Ribnitz-Damgarten	nein	TSR	x
155	L	21	Grenze Nationalpark	Born a. Darß	5.628	7.366	9.378	214	0	23	Zingst	nein	TSR	nein
156	L	21	Born a. Darß	Wieck a. Darß	4.780	7.366	9.378	214	0	23	Zingst	nein	TSR	nein
157	L	21	Abzweig Zingst	Kreuzung K25 Abzweig Zingst	3.068	7.366	9.378	214	0	61	Zingst	nein	TSR	nein
158	L	21	Kreuzung K25 Abzweig Zingst	Meiningenbrücke	850	7.303	9.601	212	0	61	Zingst	nein	TSR	x
159	L	21	Bresewitz	Pruchten	2.516	7.303	9.601	212	0	15	Barth	nein	TER	x
160	L	21	vorhandener Radweg von Barth	Abzweig L212 Flemendorf	4.830	1.517	1.407	76	23	173	Barth + Stralsund	nein	TER	x
161	L	21	Abzweig L212 Flemendorf	vorhandener Radweg Groß Kordshagen	1.217	1.517	1.407	76	23	7	Stralsund	nein	TER	x
162	L	21	vorhandener Radweg Groß Kordshagen	Abzweig L213 Grünz	2.577	1.517	1.407	76	23	7	Stralsund	nein	TER	x
163	L	21	Abzweig L213 Grünz	Niepars	6.054	1.517	1.407	76	23	37	Stralsund	nein	TER	x
164	L	21	vorhandener Radweg von Martensdorf	vorhandener Radweg Jakobsdorf	5.643	1.140	1.177	65	21	37	Stralsund + Franzburg / Richtenberg	nein	nein	x
165	L	21	vorhandener Radweg Jakobsdorf	Kreuzung L192	2.018	1.140	1.177	65	21	51	Franzburg / Richtenberg + Stralsund	z.T.	nein	x
166	L	22	vorhandener Radweg Klein Müritz	Kreuzung L21 Klockenhagen	4.444	3.705	4.411	85	30	301	Ribnitz-Damgarten	nein	TER	x
167	L	22	vorhandener Radweg von Ahrenshagen	Abzweig L18 Semlow	3.470	3.103	3.090	211	58	6	Ribnitz-Damgarten	nein	TER	x
168	L	22	Abzweig L18 Semlow	Kreuzung L23 bei Ravenhorst	4.555	1.273	1.462	145	3	16	Ribnitz-Damgarten	nein	nein	nein
169	L	22	Kreuzung L23 bei Ravenhorst	Millienhagen	6.136	1.686	1.986	110	14	15	Ribnitz-Damgarten + Franzburg / Richtenberg	nein	nein	nein
170	L	22	Millienhagen	Kreuzung L192 Richtenberg-Tribsees	2.657	1.686	1.986	110	14	29	Franzburg / Richtenberg	nein	z.T. TER	nein
171	L	22	Abzweig L192 Tribsees	Franzburg	418	921	955	71	24	29	Franzburg / Richtenberg	nein	TER	nein
172	L	22	Franzburg	Gremersdorf Abzweig K12	8.287	921	955	71	24	29	Franzburg / Richtenberg + Grimmen	nein	TER	nein
173	L	22	Gremersdorf	Rekentin	2.312	921	955	71	24	53	Grimmen + Tribsees	nein	TER	x
174	L	22	vorhandener Radweg von Rekehtin	Siemersdorf	1.051	921	955	71	24	53	Tribsees	nein	TER	x
175	L	211	Abzweig B105 bei Wiepkenhagen	Bartelshagen II Kreuzung K3	2.819	1.953	3.269	83	168	23	Barth + Ribnitz-Damgarten	nein	nein	nein
176	L	211	Bartelshagen II Kreuzung K3	Herrmannshagen-Heide	4.353	1.953	3.269	83	168	8	Barth	nein	nein	nein
177	L	211	OD Bruchhorst		125	1.953	3.269	83	168	8	Barth	nein	nein	nein
178	L	211	Bruchhorst Bereich Abzweigung K2		179	1.953	3.269	83	168	16	Barth	nein	TER	nein
179	L	23	OA Barth, Chausseestraße		157	6.493	7.494	321	6	173	Barth	nein	TER	x
181	L	23	vorhandener Radweg Frauendorf	Kreuzung B105 Löbnitz	2.938	6.493	7.494	321	6	12	Barth	nein	z.T. TER	x
182	L	23	Kreuzung B105 Löbnitz	Abzweig touristischer Radweg nach Starkow	3.265	2.057	2.681	133	17	23	Barth + Ribnitz-Damgarten + Franzburg / Richtenberg	nein	nein	nein
183	L	23	Abzweig touristischer Radweg nach Starkow	Abzweig touristischer Radweg nach Langenhanshagen	379	2.057	2.681	133	17	36	Ribnitz-Damgarten	nein	nein	nein
184	L	23	Abzweig touristischer Radweg nach Langenhanshagen	Kreuzung L22 bei Ravenhorst	3.246	2.057	2.681	133	17	23	Ribnitz-Damgarten	nein	z.T. TER	nein
185	L	23	Kreuzung L22 bei Ravenhorst	vorhandener Radweg von Eixen	7.137	667	846	41	2	16	Bad Sülze	nein	nein	nein
186	L	23	OD Eixen		221	667	846	41	2	16	Bad Sülze	nein	nein	nein
187	L	23	Eixen	Recknitzquerung Bad Sülze	7.199	667	846	41	2	34	Bad Sülze	nein	z.T. TER	nein
188	L	23	OD Bad Sülze	Kreuzung L19 Bad Sülze	1.493	667	846	41	2	34	Bad Sülze	nein	TER	nein
189	L	23	Kreuzung L19 Bad Sülze	AST20 BAB20 Bad Sülze	3.569	2.112	2.277	140	16	34	Bad Sülze	nein	TER	x
190	L	23	AST20 BAB20 Bad Sülze	Abzweig touristischer Radweg nach Breesen	445	2.112	2.277	140	16	13	Bad Sülze	nein	TER	x
191	L	23	Abzweig touristischer Radweg nach Breesen	Grenze Planungsregion	867	2.112	2.277	140	16	13	Bad Sülze	nein	TER	x
192	L	19	Grenze Planungsregion	Dettmannsdorf	4.021	2.886	3.030	339	0	20	Bad Sülze	nein	TER	x
193	L	19	Dettmannsdorf	Abzweig Dettmannsdorf-Kölnow	419	2.886	3.030	339	0	20	Bad Sülze	nein	TER	x
194	L	19	Abzweig Dettmannsdorf-Kölnow	Kneese Ausbau	3.101	2.886	3.030	339	0	20	Bad Sülze	nein	TER	x
195	L	19	Kneese Ausbau	vorhandener Radweg Abzweig Redderstorf	3.283	2.886	3.030	339	0	93	Marlow + Bad Sülze	nein	TER	x
196	L	19	Abzweig Redderstorf	Abzweig L23 Böhlendorf	3.164	2.886	3.030	339	0	34	Bad Sülze	nein	TER	x
197	L	19	Abzweig L23 Böhlendorf	Bad Sülze Ausbau	1.804	2.820	3.149	427	61	34	Bad Sülze	nein	TER	x
198	L	19	vorhandener Radweg von Zarrentin	vorhandener Radweg von Wendisch Baggendorf	223	1.422	o.A.	227	51	11	Grimmen	nein	nein	x
199	L	18	Abzweig L22 bei Schlemmin	Semlow	3.366	1.558	1.964	109	34	15	Ribnitz-Damgarten	nein	nein	x
200	L	18	Semlow	Plennin Abzweig K6	2.513	1.558	1.964	109	34	93	Ribnitz-Damgarten	nein	nein	x
201	L	18	Plennin Abzweig K6	Marlow	3.577	1.558	1.964	109	34	15	Ribnitz-Damgarten + Marlow	nein	nein	x
202	L	18	Marlow	Dettmannsdorf-Kölnow	5.449	1.820	2.117	130	24	93	Marlow + Bad Sülze	nein	TER	x
203	L	18	Abzweig L19 bei Dettmannsdorf	Grenze Planungsregion	1.746	1.233	1.630	51	46	20	Bad Sülze	nein	TER	x
204	L	181	Abzweig L19 Kneese	Marlow	4.686	1.726	1.990	98	10	93	Marlow	nein	TER	x
205	L	181	Marlow	vorhandener Radweg Ribnitz-Damgarten	8.307	2.352	2.582	94	56	93	Marlow + Ribnitz-Damgarten	nein	TER	x
206	L	182	Marlow	Carlsruhe	7.822	1.093	1.297	71	22	93	Marlow	nein	TER	nein
207	L	182	Carlsruhe	vorhandener Radweg Gresenhorst	1.683	1.093	1.297	71	22	93	Marlow	nein	TER	nein
208	L	182	Gresenhorst	vorhandener Radweg Völkshagen	2.257	3.518	3.845	235	0	93	Marlow	nein	TER	nein
209	L	182	vorhandener Radweg Völkshagen	Grenze Planungsregion	815	3.518	3.845	235	0	93	Marlow	nein	TER	nein
210	L	191	Abzweig B105 OU Ribnitz-Damgarten	Bartelshagen I	4.655	4.265	4.787	195	11	301	Ribnitz-Damgarten + Marlow	nein	TER	nein
211	L	191	OD Bartelshagen I		350	4.265	4.787	195	11	93	Marlow	nein	TER	nein
212	L	191	Bartelshagen I	Gresenhorst Kreuzung L182	3.436	4.265	4.787	195	11	93	Marlow	nein	TER	nein
213	L	191	Gresenhorst Kreuzung L182	Grenze Planungsregion	4.745	2.288	2.712	127	42	93	Marlow	nein	TER	nein
214	L	192	Tribsees	Drechow	5.049	2.904	3.036	252	0	53	Tribsees	nein	z.T. TER	x

Verbindung zwischen Zentralen Orten	Entfernung zum Zentralen Ort		Siedlungsschwerpunkt <10 km entfernt	Siedlungsschwerpunkt <4 km entfernt	innerhalb einer 10-km-Distanz	innerhalb einer 4-km-Distanz	Bedeutung für den Alltagsverkehr					Bedeutung für den Tourismus		lfd. Nr.
	innerhalb der 10-km-Distanz zum ZO	innerhalb der 4-km-Distanz zum ZO					Arbeitspendler	Schulweg	Einkaufsweg	Weg zum Arzt	Weg zum Bahnhof	Radfernweg des Landes M-V	Radrundweg des Landes M-V	
Garz/Rügen - Bergen auf Rügen	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	nein	nein	nein	140
Garz/Rügen - Bergen auf Rügen	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	nein	HR, OK	nein	141
nein	nein	nein	Gingst	Gingst	Gingst	Gingst	x	x	x	x	x	nein	nein	142
nein	nein	nein	Gingst	Gingst	Gingst	Gingst	x	x	x	x	x	OK	Rü	143
nein	z.T.	nein	Gingst	Gingst	z.T.	Gingst	x	x	x	x	x	nein	nein	144
nein	x	x	z.T. Gingst	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	145
Samtens	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	146
Samtens - Garz/Rügen	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	147
nein	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	148
nein	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	149
nein	nein	nein	Sundhagen/Miltzow	nein	Sundhagen/Miltzow	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	150
nein	nein	nein	Sundhagen/Miltzow	Sundhagen/Miltzow	Sundhagen/Miltzow	Sundhagen/Miltzow	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	151
nein	x	z.T.	z.T. Sundhagen/Miltzow	nein	x	z.T.	x	x	x	x	x	nein	nein	152
nein	x	x	Dierhagen	nein	x	x	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	153
Ribnitz-Damgarten - Zingst	nein	nein	Dierhagen + Wustrow	z.T. Dierhagen + z.T. Wustrow	Dierhagen + Wustrow	z.T. Dierhagen + z.T. Wustrow	x	x	x	x	x	nein	nein	154
Ribnitz-Damgarten - Zingst	nein	nein	Born a. Darß	Born a. Darß	Born a. Darß	Born a. Darß	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	155
Ribnitz-Damgarten - Zingst	nein	nein	Born a. Darß	Born a. Darß	Born a. Darß	Born a. Darß	x	x	x	x	nein	nein	nein	156
Ribnitz-Damgarten - Barth	x	x	Prerow	nein	x	x	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	157
Zingst - Barth	x	x	Prerow	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	158
Barth - Zingst	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	x	x	x	x	x	nein	nein	159
Barth - Zingst	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	x	nein	nein	160
Barth - Stralsund	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	x	nein	nein	161
nein	nein	nein	z.T. Niepars	nein	z.T. Niepars	nein	nein	x	nein	x	nein	nein	nein	162
nein	nein	nein	Niepars	Niepars	Niepars	Niepars	nein	x	nein	x	nein	nein	nein	163
nein	nein	nein	Niepars	z.T. Niepars	Niepars	z.T. Niepars	nein	x	nein	x	nein	nein	nein	164
nein	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	nein	nein	nein	165
Ribnitz-Damgarten - Graal-Müritz	x	x	z.T. Dierhagen	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	166
nein	nein	nein	Ahrenshagen	z.T. Ahrenshagen	Ahrenshagen	z.T. Ahrenshagen	nein	x	nein	x	nein	nein	nein	167
nein	nein	nein	z.T. Ahrenshagen	nein	z.T. Ahrenshagen	nein	nein	x	nein	x	nein	nein	nein	168
Ribnitz-Damgarten bzw. Barth - Franzburg / Richtenberg	x	nein	nein	nein	x	nein	nein	x	x	x	nein	nein	nein	169
Ribnitz-Damgarten bzw. Barth - Franzburg / Richtenberg	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	nein	nein	nein	170
Franzburg - Richtenberg	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	nein	nein	nein	171
nein	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	nein	nein	nein	172
nein	x	nein	nein	nein	x	nein	nein	x	x	x	nein	nein	ÖB, TT	173
nein	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	nein	nein	nein	174
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	175
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	176
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	177
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	ÖB	178
Barth	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	179
Barth - Franzburg / Richtenberg, Ribnitz-Damgarten, Stralsund	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	x	x	x	x	x	nein	nein	181
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	182
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	FD	183
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	184
nein	z.T.	nein	nein	nein	z.T.	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	185
nein	x	nein	nein	nein	x	nein	x	x	x	x	nein	nein	nein	186
nein	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	187
nein	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	188
Bad Sülze - Gnoien	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	189
Bad Sülze - Gnoien	x	nein	nein	nein	x	nein	nein	x	x	x	nein	nein	nein	190
Bad Sülze - Gnoien	x	nein	nein	nein	x	nein	nein	x	x	x	nein	nein	TT	191
Bad Sülze - Sanitz	x	nein	nein	nein	x	nein	x	x	x	x	nein	nein	nein	192
Bad Sülze - Sanitz	x	nein	nein	nein	x	nein	x	x	x	x	nein	nein	nein	193
Bad Sülze - Sanitz	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	x	x	x	x	nein	nein	nein	194
Bad Sülze - Marlow	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	195
Bad Sülze - Gnoien	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	nein	nein	x	x	nein	nein	nein	196
Bad Sülze - Tribsees	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	x	x	x	x	nein	nein	ÖB	197
Grimmen - Tribsees	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	198
nein	x	nein	Ahrenshagen	nein	x	nein	nein	x	x	x	nein	nein	ÖB, FD, RT	199
Marlow - Franzburg / Richtenberg	x	x	Ahrenshagen	nein	x	x	nein	x	x	x	nein	nein	ÖB	200
Marlow - Franzburg / Richtenberg	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	nein	nein	ÖB, FD	201
Marlow - Tessin	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	nein	nein	ÖB	202
Marlow - Tessin	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	203
Marlow - Bad Sülze	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	nein	nein	nein	204
Marlow - Ribnitz-Damgarten	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	205
Marlow - Rostock	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	206
Marlow - Rostock	x	nein	nein	nein	x	nein	x	x	x	x	nein	nein	nein	207
Marlow - Rostock	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	208
Marlow - Rostock	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	209
Ribnitz-Damgarten - Sanitz	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	x	nein	nein	210
Ribnitz-Damgarten - Sanitz	x	nein	nein	nein	x	nein	nein	x	x	x	x	nein	nein	211
Ribnitz-Damgarten - Sanitz	x	nein	nein	nein	x	nein	nein	x	x	x	x	nein	nein	212
Ribnitz-Damgarten - Sanitz	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	x	nein	nein	nein	213
Tribsees - Franzburg / Richtenberg	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	nein	x	x	x	nein	nein	nein	214

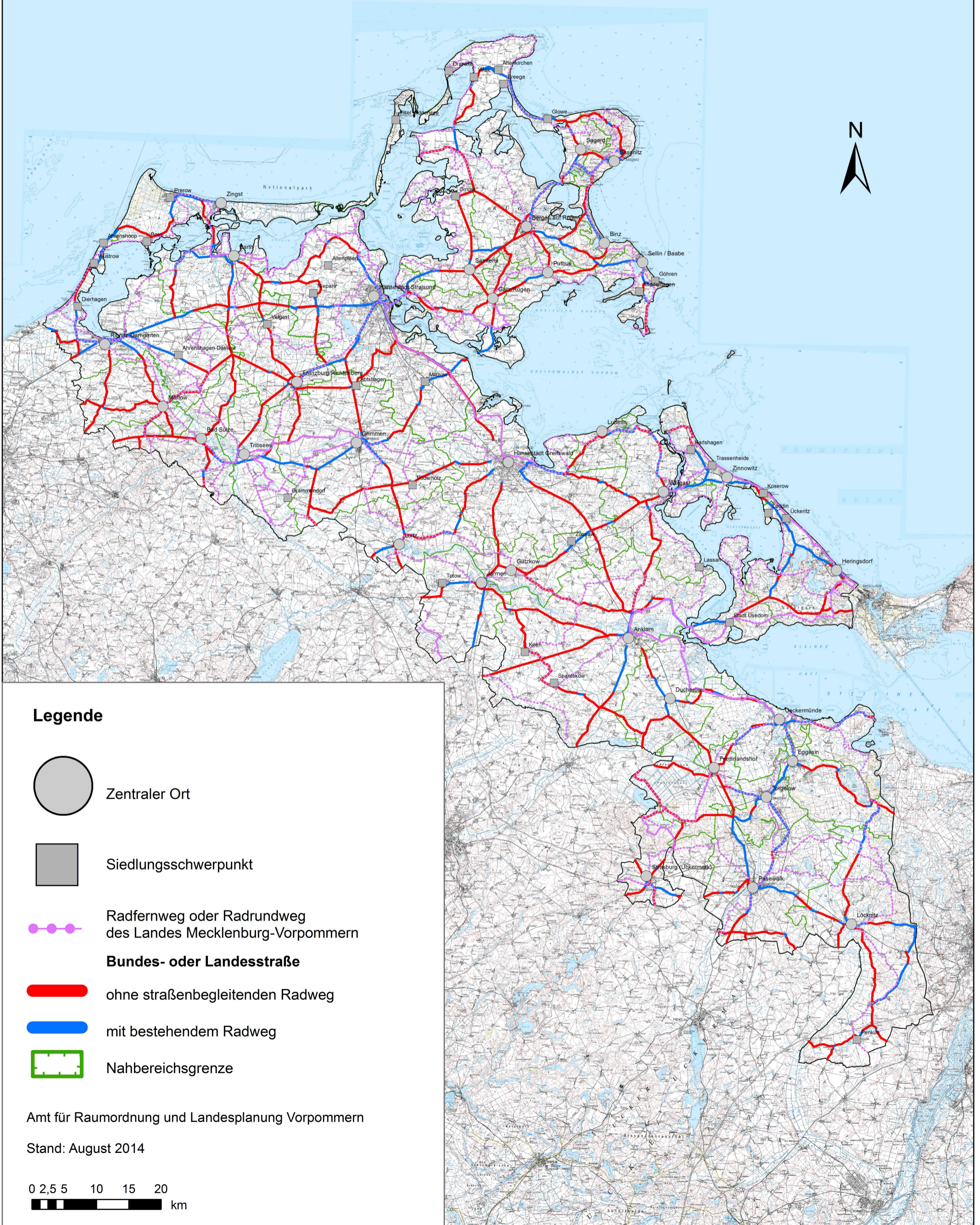
lfd. Nr.		Nr. der Straße	Streckenabschnitt		Länge in m (Digitalisierung)	Verkehrsmengenerhebung 2010					Festlegung im Regionalen Raumentwicklungsprogramm Vorpommern			
			von	bis		Kfz gesamt	Kfz gesamt (Saison)	Schwer- verkehr	Rad- verkehr	Radfahrer- potential	Nahbereich welchen Zentralen Ortes	Lage im Stadt- Umland- Raum	Lage im Tourismus- raum	regional bedeutsame Radroute nach RREP
215	L	192	Drechow	Müggenthal	6.472	2.904	3.036	252	0	29	Tribsees + Franzburg / Richtenberg	nein	nein	x
216	L	192	Abzweig L22 Millienhagen	Abzweig L212 Velgast	1.173	3.891	2.054	320	43	28	Franzburg / Richtenberg	nein	TER	x
217	L	192	Abzweig L212 Velgast	Richtenberg	1.130	3.891	2.054	320	43	28	Franzburg / Richtenberg	nein	TER	x
218	L	212	Abzweig L192 bei Richtenberg	Abzweig touristischer Radweg nach Hövet	7.515	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	36	Franzburg / Richtenberg	nein	TER	nein
219	L	212	Abzweig touristischer Radweg nach Hövet	Abzweig touristischer Radweg nach Lendershagen	690	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	36	Franzburg / Richtenberg	nein	nein	nein
220	L	212	Abzweig touristischer Radweg nach Lendershagen	OE Velgast	1.260	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	36	Franzburg / Richtenberg	nein	nein	nein
221	L	212	vorhandener Radweg von Velgast	Kreuzung B105 Karnin	2.208	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	4	Barth	nein	nein	nein
222	L	212	Kreuzung B105 Karnin	Kreuzung L21 Flemendorf	3.570	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	7	Barth	nein	z.T. TER	nein
223	L	222	OD Franzburg		222	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	29	Franzburg / Richtenberg	nein	TER	nein
224	L	222	Franzburg	vorhandener Radweg Abtshagen	8.012	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	29	Franzburg / Richtenberg	nein	z.T. TER	nein
225	L	222	Kreuzung B194 Abtshagen	Elmenhorst	4.270	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	23	Grimmen + Stralsund	nein	nein	nein
226	L	222	Abzweig Wendorf	Abzweig Wendorf	3.049	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	21	Stralsund	z.T.	nein	nein
227	L	222	Abzweig Wendorf	Abzweig B105 Teschenhagen	4.615	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	1.147	Stralsund	x	nein	nein
228	L	222	Abzweig Devin	Teschenhagen	1.326	5.194	5.674	202	0	19	Stralsund	x	TER	x
229	L	213	Abzweig L21 bei Neu Bartelshagen	Abzweig K11 Altenpleen	5.680	1.115	1.385	107	27	19	Stralsund	nein	TER	x
230	L	213	Abzweig K11 Altenpleen	vorhandener Radweg Groß Mohrdorf	2.191	1.115	1.385	107	27	40	Stralsund	nein	TER	x
231	L	213	vorhandener Radweg Groß Mohrdorf	Abzweig K10 Klausdorf	3.553	1.115	1.385	107	27	40	Stralsund	nein	TER	x
232	L	213	Abzweig K10 Klausdorf	Prohn	1.632	4.644	4.908	74	116	11	Stralsund	z.T.	TER	x
233	L	27	Abzweig L19 Wendisch Baggendorf	Glewitz	5.695	1.283	1.328	141	13	11	Grimmen	nein	z.T. TER	nein
234	L	27	Glewitz	Langenfelde	1.773	2.426	2.481	312	67	11	Grimmen	nein	TER	nein
235	L	27	Langenfelde	Grenze Planungsregion	1.906	2.426	2.481	312	67	80	Grimmen	nein	TER	x
236	L	26	Glewitz	Rakow	10.143	821	777	57	16	80	Grimmen	nein	z.T. TER	nein
237	L	26	Rakow	Poggendorf	4.579	821	777	57	16	80	Grimmen	nein	nein	x
238	L	26	Poggendorf	Kandelin	2.747	1.739	1.760	160	4	80	Grimmen	nein	nein	x
239	L	26	Kandelin	AST 25 BAB20 Greifswald	2.689	1.739	1.760	160	4	80	Grimmen	nein	nein	x
240	B	109	AST 25 BAB20 Greifswald	Griebenow	1.991	6.878	7.305	370	15	80	Grimmen	nein	TER	x
241	B	109	Griebenow	OU Levenhagen	1.317	6.878	7.305	370	15	1.115	Grimmen + Greifswald	nein	TER	x
242	B	109	OU Levenhagen	OU Greifswald	3.820	6.878	7.305	370	15	21	Greifswald	x	TER	x
243	L	261	OU Greifswald	Hinrichshagen	1.636	2.740	2.954	95	58	16	Greifswald	x	nein	nein
244	L	261	Hinrichshagen	Dersekow	3.048	2.740	2.954	95	58	21	Greifswald	z.T.	nein	nein
245	L	261	Dersekow	vorhandener Radweg von Groß Zastrow	2.578	2.740	2.954	95	58	18	Grimmen	nein	nein	nein
246	L	261	OD Groß Zastrow		244	2.740	2.954	95	58	18	Loitz	nein	nein	x
247	L	261	OD Görmin		645	1.696	1.801	92	20	18	Loitz	nein	nein	x
248	L	261	vorhandener Radweg von Passow	Abzweig B194 bei Loitz	5.867	1.696	1.801	92	20	90	Loitz	nein	TER	x
249	L	261	OA Loitz	Abzweig K19 Zeitlow	839	658	707	50	4	90	Loitz	nein	TER	x
250	L	261	Abzweig K19 Zeitlow	Abzweig K24 Sophienhof	424	658	707	50	4	90	Loitz	nein	TER	x
251	L	261	Abzweig K24 Sophienhof	Grenze Planungsregion	2.160	658	707	50	4	30	Loitz	nein	TER	nein
252	L	35	OU Greifswald	Abzweig Helmshagen	743	7.255	7.343	555	0	30	Greifswald	x	nein	x
253	L	35	Abzweig Helmshagen	Grubenhagen	1.989	7.255	7.343	555	0	30	Greifswald	x	nein	x
254	L	35	Grubenhagen	Bandelin	1.985	7.255	7.343	555	0	11	Greifswald + Gützkow	z.T.	nein	x
255	L	35	Bandelin	AST27 BAB20 Gützkow	1.799	7.255	7.343	555	0	56	Gützkow	nein	nein	x
256	L	35	AST27 BAB20 Gützkow	Abzweig Breechen	2.275	4.959	5.162	414	6	10	Gützkow	nein	nein	x
257	L	35	OD Völschow		983	2.099	2.498	223	51	22	Jarmen	nein	nein	x
258	L	26	OU Kemnitz		929	11.912	12.285	408	97	22	Greifswald	x	TER	x
259	L	26	vorhandener Radweg Kemnitz	Abzweig K20 Hanshagen	1.765	2.059	2.080	73	38	22	Greifswald	x	TER	x
260	L	26	Abzweig K20 Hanshagen	OA Neu Boltenhagen	2.871	2.059	2.080	73	38	12	Greifswald	z.T.	z.T. TER	x
261	L	26	Abzweig Lodmannshagen, OA Neu Boltenhagen	vorhandener Radweg Katzow	3.313	2.059	2.080	73	38	250	Greifswald + Wolgast	nein	TER	x
262	L	26	vorhandener Radweg Katzow	Pritzier Abzweig B111	1.870	2.059	2.080	73	38	250	Wolgast	nein	TER	x
263	L	26	Abzweig B111 bei Hohendorf	vorhandener Radweg Hohendorf	458	2.680	3.168	106	13	250	Wolgast	nein	TER	x
264	L	26	OD Hohendorf		252	2.680	3.168	106	13	250	Wolgast	nein	TER	x
265	L	26	vorhandener Radweg Hohendorf	Abzweig Seckeritz	4.789	2.680	3.168	106	13	14	Wolgast	nein	TER	x
266	L	26	Abzweig Seckeritz	Rubkow Abzweig K19	6.953	1.404	1.609	64	8	16	Wolgast + Anklam	nein	TER	x
267	L	26	Rubkow Abzweig K19	Abzweig K17 Daugzin	3.345	1.404	1.609	64	8	14	Anklam	nein	TER	x
268	L	26	Abzweig K17 Daugzin	Ziethen Abzweig B109	3.412	1.404	1.609	64	8	10	Anklam	nein	TER	x
269	L	263	Ziethen Abzweig B109	Groß Polzin	5.106	1.380	1.520	67	5	56	Anklam	nein	nein	x
270	L	263	Groß Polzin	OE Quilow Abzweig Schlatkow	1.994	1.380	1.520	67	5	8	Anklam	nein	nein	x
271	L	263	OD Quilow		385	1.380	1.520	67	5	8	Anklam	nein	nein	x
272	L	263	OA Quilow Abzweig touristischer Radweg nach Stolpe	Lüssow	5.187	1.380	1.520	67	5	56	Anklam + Gützkow	nein	nein	x
273	L	263	Lüssow	Abzweig B111 bei Gützkow	5.413	1.380	1.520	67	5	22	Gützkow	nein	nein	x
274	L	262	Kemnitz	Brünzow Abzweig K22	3.005	8.562	9.194	595	64	40	Greifswald + Lubmin	z.T.	TER	x
275	L	262	Brünzow Abzweig K22	Vierow	1.645	6.046	6.755	446	52	12	Lubmin	nein	TER	x
276	L	262	Vierow	OE Lubmin Teufelsstein	2.297	6.046	6.755	446	52	40	Lubmin	nein	TER	x
277	L	262	OE Lubmin Teufelsstein	vorhandener Radweg Lubmin	1.360	6.046	6.755	446	52	36	Lubmin	nein	TER	x
278	L	262	Spandowerhagen	Freest	2.303	1.323	o.A.	446	52	36	Wolgast	nein	TER	x
279	L	262	OD Kröslin		1.625	2.635	o.A.	446	52	250	Wolgast	nein	TER	x
280	L	262	vorhandener Radweg von Groß Ernsthof	vorhandener Radweg von Wolgast	1.074	7.136	7.375	228	70	250	Wolgast	nein	TER	x
281	L	262	OD Wolgast		458	7.136	7.375	228	70	62	Wolgast	nein	TER	nein
282	L	264	Karlshagen	Peenemünde	6.537	6.582	8.693	163	82	12	Zinnowitz	nein	TER	x
283	L	266	B110 Zirchow	Ulrichshorst Abzweig K41	2.275	4.552	4.952	148	40	12	Heringsdorf	nein	TER	x
284	L	266	Ulrichshorst Abzweig K41	vorhandener Radweg von Korswandt	657	4.552	4.952	148	40	179	Heringsdorf	nein	TER	x
285	L	266	vorhandener Radweg von Korswandt	Abzweig touristischer Radweg nach Korswandt	1.553	4.552	4.952	148	40	179	Heringsdorf	nein	TER	x
286	L	266	Abzweig touristischer Radweg nach Korswandt	vorhandener Radweg BU Ahlbeck	472	4.552	4.952	148	40	179	Heringsdorf	nein	TER	x

Verbindung zwischen Zentralen Orten	Entfernung zum Zentralen Ort		Siedlungsschwerpunkt <10 km entfernt	Siedlungsschwerpunkt <4 km entfernt	innerhalb einer 10-km-Distanz	innerhalb einer 4-km-Distanz	Bedeutung für den Alltagsverkehr					Bedeutung für den Tourismus		lfd. Nr.	
	innerhalb der 10-km-Distanz zum ZO	innerhalb der 4-km-Distanz zum ZO					Arbeitspendler	Schulweg	Einkaufsweg	Weg zum Arzt	Weg zum Bahnhof	Radfernweg des Landes M-V	Radrundweg des Landes M-V		
Franzburg / Richtenberg - Tribsees	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	nein	x	x	x	x	nein	nein	nein	215
Franzburg - Richtenberg	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	216
Franzburg - Richtenberg	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	217
Franzburg / Richtenberg - Barth	x	z.T.	z.T. Velgast	z.T. Velgast	x	z.T.	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	218
Franzburg / Richtenberg - Barth	x	nein	Velgast	Velgast	x	Velgast	x	x	x	x	x	nein	nein	FD	219
Franzburg / Richtenberg - Barth	x	nein	Velgast	Velgast	x	Velgast	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	220
Franzburg / Richtenberg - Barth	nein	nein	Velgast	Velgast	Velgast	Velgast	nein	x	x	x	x	nein	nein	nein	221
Franzburg / Richtenberg - Barth	z.T.	nein	Velgast	nein	z.T.	nein	nein	x	x	x	x	nein	nein	nein	222
Franzburg / Richtenberg	x	x	Wittenhagen/Abtshagen	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	223
Franzburg / Richtenberg - Grimmen	x	z.T.	Wittenhagen/Abtshagen	z.T. Wittenhagen/Abtshagen	x	z.T.	nein	x	x	x	x	nein	nein	nein	224
nein	nein	nein	Wittenhagen/Abtshagen	Wittenhagen/Abtshagen	Wittenhagen/Abtshagen	Wittenhagen/Abtshagen	nein	x	nein	x	x	nein	nein	nein	225
nein	z.T.	nein	Wittenhagen/Abtshagen	nein	z.T.	nein	nein	x	nein	x	x	nein	nein	nein	226
nein	x	z.T.	z.T. Wittenhagen/Abtshagen	nein	x	z.T.	nein	x	x	x	x	nein	nein	nein	227
Stralsund - Greifswald	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	OK	ÖB	nein	228
nein	nein	nein	Altenpleen	z.T. Altenpleen	Altenpleen	z.T. Altenpleen	nein	x	nein	x	x	nein	nein	nein	229
nein	nein	nein	Altenpleen	z.T. Altenpleen	Altenpleen	z.T. Altenpleen	nein	x	nein	x	x	nein	nein	nein	230
nein	nein	nein	z.T. Altenpleen	nein	z.T. Altenpleen	nein	nein	x	nein	x	x	nein	nein	nein	231
nein	x	nein	nein	nein	x	nein	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	232
nein	nein	nein	Grammendorf	z.T. Grammendorf	Grammendorf	z.T. Grammendorf	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	233
nein	nein	nein	Grammendorf	Grammendorf	Grammendorf	Grammendorf	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	234
nein	nein	nein	Grammendorf	nein	Grammendorf	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	TT	235
nein	nein	nein	z.T. Grammendorf	z.T. Grammendorf	z.T. Grammendorf	z.T. Grammendorf	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	236
nein	nein	nein	z.T. Süderholz/Kandelin	z.T. Süderholz/Kandelin	z.T. Süderholz/Kandelin	z.T. Süderholz/Kandelin	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	237
Grimmen - Greifswald	x	nein	Süderholz/Kandelin	Süderholz/Kandelin	x	Süderholz/Kandelin	nein	x	nein	x	x	nein	nein	nein	238
Grimmen - Greifswald	nein	nein	Süderholz/Kandelin	Süderholz/Kandelin	Süderholz/Kandelin	Süderholz/Kandelin	nein	x	nein	x	x	nein	nein	nein	239
Grimmen - Greifswald	z.T.	nein	Süderholz/Kandelin	z.T. Süderholz/Kandelin	z.T.	z.T. Süderholz/Kandelin	nein	x	nein	x	x	nein	nein	nein	240
Grimmen - Greifswald	x	nein	Süderholz/Kandelin	nein	x	nein	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	241
Greifswald - Grimmen	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	242
Greifswald - Loitz	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	243
Greifswald - Loitz	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	244
Greifswald - Loitz	x	nein	nein	nein	x	nein	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	245
Loitz - Greifswald	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	246
Loitz - Greifswald	x	nein	nein	nein	x	nein	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	247
Loitz - Greifswald	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	PT	248
nein	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	x	nein	nein	PT	249
nein	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	x	nein	nein	PT	250
nein	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	x	nein	nein	nein	251
Greifswald - Jarmen + Gützkow	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	252
Greifswald - Jarmen + Gützkow	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	253
Greifswald - Jarmen + Gützkow	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	254
Greifswald - Jarmen + Gützkow	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	255
Greifswald + Gützkow - Jarmen	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	x	nein	nein	nein	256
Jarmen - Altentreptow	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	257
Greifswald - Lubmin	x	nein	nein	nein	x	nein	x	x	x	x	x	OK	nein	nein	258
Greifswald - Wolgast	x	nein	nein	nein	x	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	259
Greifswald - Wolgast	z.T.	nein	nein	nein	z.T.	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	260
Wolgast - Greifswald	x	nein	nein	nein	x	nein	nein	x	x	x	x	nein	nein	nein	261
Wolgast - Greifswald	x	nein	nein	nein	x	nein	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	262
Wolgast - Anklam	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	263
Wolgast - Anklam	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	Us	nein	264
Wolgast - Anklam	x	nein	nein	nein	x	nein	nein	x	x	x	x	nein	nein	nein	265
Wolgast - Anklam	z.T.	nein	nein	nein	z.T.	nein	nein	x	x	x	x	nein	nein	nein	266
Wolgast - Anklam	x	nein	nein	nein	x	nein	x	x	x	x	x	nein	PT	nein	267
Wolgast - Anklam	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	x	x	x	x	x	nein	PT	nein	268
Anklam - Gützkow	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	269
Anklam - Gützkow	z.T.	nein	nein	nein	z.T.	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	270
Anklam - Gützkow	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	PT	271
Anklam - Gützkow	z.T.	nein	nein	nein	z.T.	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	PT	272
Anklam - Gützkow	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	nein	nein	x	x	x	nein	nein	PT	273
Greifswald - Lubmin	x	nein	nein	nein	x	nein	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	274
Greifswald - Lubmin	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	x	nein	nein	nein	275
Greifswald - Lubmin	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	x	OK	nein	nein	276
Greifswald - Lubmin	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	x	nein	nein	nein	277
Wolgast - Lubmin	x	nein	nein	nein	x	nein	x	x	x	x	x	OK	nein	nein	278
Wolgast - Lubmin	x	nein	nein	nein	x	nein	x	x	x	x	x	OK	nein	nein	279
Wolgast - Lubmin	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	280
Wolgast	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	281
nein	nein	nein	Karlshagen	z.T. Karlshagen	Karlshagen	z.T. Karlshagen	x	x	x	x	x	nein	Us	nein	282
Anklam - Heringsdorf	x	nein	nein	nein	x	nein	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	283
Anklam - Heringsdorf	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	Us	nein	284
Anklam - Heringsdorf	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	285
Anklam - Heringsdorf	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	MS, ON, BU	SH, Us	nein	286

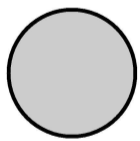
lfd. Nr.		Streckenabschnitt			Länge in m (Digitalisierung)	Verkehrsmengenerhebung 2010					Festlegung im Regionalen Raumentwicklungsprogramm Vorpommern				
		Nr. der Straße	von	bis		Kfz gesamt	Kfz gesamt (Saison)	Schwer- verkehr	Rad- verkehr	Radfahrer- potential	Nahbereich welchen Zentralen Ortes	Lage im Stadt- Umland- Raum	Lage im Tourismus- raum	regional bedeutsame Radroute nach RREP	
287	L	266	OD Ahlbeck, Höhe Bhf.		427	10.834	11.985	263	269	179		Heringsdorf	nein	TSR	x
288	L	266	OD Heringsdorf		223	10.834	11.985	263	269	12		Heringsdorf	nein	TSR	x
289	L	31	Abzweig B110 bei Neetzow	Steinmocker	3.156	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	14		Anklam	nein	nein	nein
290	L	31	Steinmocker	Krien	4.299	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	14		Anklam	nein	nein	nein
291	L	31	Krien	Kreuzung B199 Albinshof	2.716	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	25		Anklam	nein	nein	x
292	L	31	Kreuzung B199 Albinshof	Spantekow	7.635	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	25		Anklam	nein	nein	x
293	L	31	Spantekow	vorhandener Radweg von Drewelow	3.181	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	25		Anklam	nein	nein	nein
294	L	31	vorhandener Radweg von Drewelow	Kreuzung B197 Sarnow	3.177	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	54		Anklam	nein	nein	nein
295	L	31	Kreuzung B197 Sarnow	vorhandener Radweg Löwitz	7.954	830	784	58	5	54		Anklam + Ducherow	nein	z.T. TER	nein
296	L	31	Abzweig L311 Löwitz	Abzweig B109 Rathebur	5.132	830	784	58	5	54		Ducherow	nein	z.T. TER	nein
297	L	311	Abzweig L31 Löwitz	Grenze Planungsregion	2.457	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	54		Ducherow	nein	TER	nein
298	L	31	vorhandener Radweg von Ducherow, Heidberg	Mühlgraben Heidmühl	1.242	1.689	1.822	64	28	14		Ducherow	nein	nein	x
299	L	31	vorhandener Radweg Mühlgraben Heidmühl	Rastplatz Hohe Heide; Abzweig touristischer Radweg Bugewitz	2.662	1.689	1.822	64	28	6		Ueckermünde	nein	TER	x
300	L	31	Rastplatz Hohe Heide; Abzweig touristischer Radweg Bugewitz	Abzweig touristischer Radweg Grünberg	526	1.689	1.822	64	28	14		Ueckermünde	nein	TER	x
301	L	31	Abzweig touristischer Weg Grünberg	Leopoldshagen	1.280	1.689	1.822	64	28	15		Ueckermünde	nein	TER	x
302	L	31	vorhandener Radweg Leopoldshagen	OE Mönkebude	2.856	1.689	1.822	64	28	15		Ueckermünde	nein	TER	x
303	L	31	OE Mönkebude	Abzweig touristischer Radweg Richtung Hafen Mönkebude	615	1.689	1.822	64	28	15		Ueckermünde	nein	TER	x
304	L	31	Abzweig touristischer Radweg Richtung Hafen Mönkebude	vorhandener Radweg Grambin	2.153	1.689	1.822	64	28	8		Ueckermünde	nein	TER	x
305	L	31	OD Grambin		555	1.689	1.822	64	28	179		Ueckermünde	nein	TER	x
306	L	31	Bellin	Vogelsang	2.623	2.914	3.282	111	297	10		Ueckermünde	nein	TER	x
307	L	31	OD Altwarp		745	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	53		Ueckermünde	nein	TER	x
308	L	28	Grenze Planungsregion	Bahnübergang Ferdinandshof	9.655	1.300	1.285	178	22	53		Ferdinandshof	nein	TER	nein
309	L	28	Bahnübergang Ferdinandshof	Kreuzung B109 Ferdinandshof	1.304	1.300	1.285	178	22	53		Ferdinandshof	nein	TER	x
310	L	28	Kreuzung B109 Ferdinandshof	Blumenthal	2.578	2.102	2.159	146	46	53		Ferdinandshof	nein	TER	nein
311	L	28	Blumenthal	Meiersberg	2.735	2.102	2.159	146	46	179		Ferdinandshof + Ueckermünde	nein	TER	nein
312	L	28	Abzweig K52 Heinrichshof	vorhandener Radweg von Ueckermünde	1.838	3.404	3.510	192	48	99		Ueckermünde	nein	TER	nein
313	L	28	Eggesin Karpin	Bundeswehrkasernen	1.549	1.813	1.828	66	28	99		Eggesin	nein	TER	x
314	L	28	Bundeswehrkasernen	vorhandener Radweg Ahlbeck	4.301	1.813	1.828	66	28	14		Eggesin	nein	TER	x
315	L	28	vorhandener Radweg Ahlbeck	OE Hintersee	7.452	1.095	1.052	37	47	7		Eggesin	nein	TER	x
316	L	28	OD Hintersee		109	1.095	1.052	37	47	7		Eggesin	nein	TER	x
317	L	28	Hintersee Riether Neuhaus	Gemeindegrenze Hintersee	503	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	12		Eggesin	nein	TER	x
318	L	28	Gemeindegrenze Hintersee	vorhandener Radweg Abzweig L283	872	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	7		Eggesin	nein	TER	x
319	L	28	Abzweig L283	Staatsgrenze	2.868	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	12		Eggesin	nein	nein	x
320	L	283	Grünhof	Rothenklempenow Abzweig Mewegen	4.353	490	512	40	24	63		Löcknitz	nein	TER	x
321	L	283	Rothenklempenow Abzweig Mewegen	Rothenklempenow Abzweig Koblenz	672	490	512	40	24	12		Löcknitz	nein	TER	x
322	L	283	Rothenklempenow Abzweig Koblenz	Abzweig K17 Boock	4.293	490	512	40	24	63		Löcknitz	nein	TER	x
323	L	283	Abzweig K17 Boock	vorhandener Radweg von Löcknitz	1.217	490	512	40	24	63		Löcknitz	nein	TER	x
324	L	283	vorhandener Radweg Löcknitz	Johannisberg	1.074	979	1.236	79	18	63		Löcknitz	nein	TER	x
325	L	283	Johannisberg	Abzweig touristischer Radweg nach Ramin	892	979	1.236	79	18	63		Löcknitz	nein	TER	x
326	L	283	Abzweig touristischer Radweg nach Ramin	Retzin Abzweig K19 Ramin	4.007	979	1.236	79	18	14		Löcknitz	nein	z.T. TER	nein
327	L	283	Retzin Abzweig K19 Ramin	Glasow Abzweig K20 Sonnenberg	3.663	721	822	56	13	14		Löcknitz	nein	nein	nein
328	L	283	Glasow Abzweig K20 Sonnenberg	Kreuzung B113 bei Krackow	4.286	721	822	56	13	38		Löcknitz	nein	nein	nein
329	L	283	Abzweig B113 bei Storkow	vorhandener Radweg von Penkun	1.810	1.651	1.188	150	83	38		Löcknitz	nein	TER	nein
330	L	283	vorhandener Radweg OD Penkun	Abzweig K22 Wollin	901	1.651	1.188	150	83	38		Löcknitz	nein	TER	nein
331	L	283	Abzweig K22 Wollin	vorhandener Radweg Sommerstorf	3.517	1.651	1.188	150	83	38		Löcknitz	nein	TER	nein
332	L	283	vorhandener Radweg Sommerstorf	Grenze Planungsregion	4.149	1.651	1.188	150	83	38		Löcknitz	nein	TER	nein
333	L	284	Sommerstorf Abzweig L283	Grenze Planungsregion	1.841	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	63		Löcknitz	nein	TER	nein
334	L	285	Abzweig B104 bei Löcknitz	Grenze Planungsregion	3.921	1.976	1.894	142	22	4		Löcknitz	nein	z.T. TER	nein
335	L	322	Grenze Planungsregion	Nieden, Abzweig touristischer Radweg	988	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	4		Pasewalk	nein	nein	x
336	L	322	Nieden, Abzweig touristischer Radweg	Kreuzung B109 bei Nieden	1.168	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	19		Pasewalk	nein	nein	nein
337	L	322	Kreuzung B109 bei Nieden	Damerow Abzweig L323	2.334	1.599	368	182	4	19		Pasewalk	nein	nein	nein
338	L	322	Damerow Abzweig L323	vorhandener Radweg Fahrenwalde	5.784	1.599	368	182	4	6		Pasewalk	nein	z.T. TER	nein
339	L	322	vorhandener Radweg Fahrenwalde	Grenze Planungsregion	2.327	1.599	368	182	4	102		Pasewalk	nein	TER	x
340	L	322	B104 von Strasburg	Grenze Planungsregion (Richtung Milow)	458	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	19		Pasewalk	nein	TER	nein
341	L	323	Damerow Abzweig L322	Grenze Planungsregion	981	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	5		Pasewalk	nein	nein	nein
342	L	321	Abzweig B109 Heinrichsruh	Heinrichsruh	423	2.523	1.449	126	66	5		Ferdinandshof	nein	TER	x
343	L	321	Heinrichsruh	vorhandener Radweg von Torgelow	939	2.523	1.449	126	66	212		Ferdinandshof	nein	TER	x
344	L	321	Viereck Neuenkrug	Viereck Gehege	1.467	6.727	9.021	254	110	174		Pasewalk	nein	TER	nein
345	L	32	Anschl. vorhandener Radweg von Torgelow	OA Hammer	1.350	2.312	2.630	176	46	47		Torgelow	nein	TER	x
346	L	32	Kreuzung B109 Bhf. Jatznick	Abzweig touristischer Radweg Richtung Ferdinandshof	6.108	1.099	1.094	47	34	6		Ferdinandshof	nein	TER	x
347	L	32	Abzweig touristischer Radweg Richtung Ferdinandshof	Rothemühl	1.888	1.099	1.094	47	34	6		Pasewalk + Ferdinandshof	nein	TER	x
348	L	32	Rothemühl	Abzweig K4 Neuensund	3.190	991	1.033	40	14	47		Ferdinandshof	nein	TER	nein
349	L	32	Abzweig K4 Neuensund	Grenze Planungsregion	1.450	991	1.033	40	14	102		Ferdinandshof	nein	TER	x
350	L	32	Grenze Planungsregion	Brücke über BAB20	1.614	991	1.033	40	14	102		Strasburg (Uckermark)	nein	TER	nein
351	L	32	Brücke über BAB20	Strasburg (Uckermark) BÜ	1.443	991	1.033	40	14	102		Strasburg (Uckermark)	nein	TER	nein
352	L	32	Strasburg (Uckermark) BÜ	Strasburg (Uckermark) Abzweig B104	1.055	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	21		Strasburg (Uckermark)	nein	TER	nein
353	L	32	Strasburg (Uckermark) Abzweig B104	Grenze Planungsregion (Richtung Güterberg)	2.773	1.218	1.215	65	24	102		Strasburg (Uckermark)	nein	TER	nein
354	L	282	vorhandener Radweg von Strasburg (Uckermark)	Grenze Planungsregion (Richtung Schönhausen)	3.356	1.733	1.793	69	29	102		Strasburg (Uckermark)	nein	TER	nein
355	L	311	Rothemühl	Abzweig touristischer Radweg Richtung Neuensund	1.677	490	512	30	49	8		Ferdinandshof	nein	TER	x
356	L	311	Abzweig touristischer Radweg Richtung Neuensund	Heinrichswalde Abzweig L312	1.991	490	512	30	49	6		Ferdinandshof	nein	TER	x
357	L	311	Heinrichswalde Abzweig L312	Fleethof	7.196	219	251	11	34	16		Ferdinandshof	nein	TER	x
358	L	311	Fleethof	Grenze Planungsregion	1.163	219	251	11	34	16		Ferdinandshof	nein	TER	x
359	L	312	Heinrichswalde Abzweig L311	Abzweig K4 Gehren Ausbau	3.714	389	397	21	7	102		Strasburg	nein	TER	nein
360	L	312	Abzweig K4 Gehren Ausbau	Grenze Planungsregion	479	451	462	39	7	102		Strasburg	nein	TER	x

Verbindung zwischen Zentralen Orten	Entfernung zum Zentralen Ort		Siedlungsschwerpunkt <10 km entfernt	Siedlungsschwerpunkt <4 km entfernt	innerhalb einer 10-km-Distanz	innerhalb einer 4-km-Distanz	Bedeutung für den Alltagsverkehr					Bedeutung für den Tourismus		lfd. Nr.
	innerhalb der 10-km-Distanz zum ZO	innerhalb der 4-km-Distanz zum ZO					Arbeitspendler	Schulweg	Einkaufsweg	Weg zum Arzt	Weg zum Bahnhof	Radfernweg des Landes M-V	Radrundweg des Landes M-V	
Heringsdorf	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	287
Heringsdorf	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	288
nein	nein	nein	Krien	nein	Krien	nein	nein	nein	x	nein	nein	nein	nein	289
nein	nein	nein	Krien	Krien	Krien	Krien	nein	x	nein	x	nein	nein	nein	290
nein	nein	nein	Krien + Spantekow	Krien	Krien + Spantekow	Krien	nein	x	x	x	nein	nein	PT	291
nein	nein	nein	Spantekow + Krien	z.T. Spantekow	Spantekow + Krien	z.T. Spantekow	nein	x	x	x	nein	nein	PT	292
nein	nein	nein	Spantekow	Spantekow	Spantekow	Spantekow	nein	x	x	x	nein	nein	nein	293
nein	nein	nein	z.T. Spantekow	nein	z.T. Spantekow	nein	nein	x	x	x	nein	nein	nein	294
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	295
nein	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	296
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	297
Ducherow - Ueckermünde	x	x	nein	nein	x	x	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	298
Ducherow - Ueckermünde	x	x	nein	nein	x	x	nein	nein	x	x	x	nein	nein	299
Ducherow - Ueckermünde	x	x	nein	nein	x	x	nein	nein	x	x	x	MS, ON, BU	SH	300
Ducherow - Ueckermünde	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	nein	nein	x	x	x	nein	nein	301
Ducherow - Ueckermünde	x	nein	nein	nein	x	nein	x	x	x	x	x	MS, ON, BU	SH	302
Ducherow - Ueckermünde	x	nein	nein	nein	x	nein	x	x	x	x	x	nein	nein	303
Ducherow - Ueckermünde	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	304
Ducherow - Ueckermünde	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	305
nein	x	nein	nein	nein	x	nein	x	x	x	x	x	ON	SH	306
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	SH	307
Friedland - Ferdinandshof	x	x	nein	nein	x	x	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	308
Ferdinandshof	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	MS	nein	309
Ferdinandshof - Ueckermünde	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	x	nein	nein	310
Ferdinandshof - Ueckermünde	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	x	nein	nein	311
Ferdinandshof - Ueckermünde	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	312
nein	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	313
nein	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	x	x	x	x	x	nein	nein	314
nein	z.T.	nein	nein	nein	z.T.	nein	nein	nein	x	nein	nein	nein	nein	315
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	x	nein	nein	nein	316
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	ON	nein	317
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	ON	nein	318
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	319
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	320
nein	x	nein	nein	nein	x	nein	x	x	x	x	x	nein	BBRT	321
nein	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	x	x	x	x	x	nein	nein	322
nein	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	323
nein	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	x	nein	nein	324
nein	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	x	ON	nein	325
nein	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	nein	x	x	x	x	nein	nein	326
nein	x	nein	nein	nein	x	nein	nein	x	x	x	x	nein	nein	327
nein	nein	nein	z.T. Penkun	nein	z.T. Penkun	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	328
nein	nein	nein	Penkun	Penkun	Penkun	Penkun	nein	x	nein	x	nein	nein	nein	329
nein	nein	nein	Penkun	Penkun	Penkun	Penkun	nein	x	nein	x	nein	ON	nein	330
nein	nein	nein	Penkun	Penkun	Penkun	Penkun	nein	x	nein	x	nein	nein	nein	331
nein	nein	nein	Penkun	nein	Penkun	nein	nein	x	nein	x	nein	nein	nein	332
nein	nein	nein	Penkun	nein	Penkun	nein	nein	x	nein	x	nein	nein	nein	333
nein	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	x	nein	nein	334
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	BU	nein	335
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	336
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	337
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	338
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	339
nein	x	nein	nein	nein	x	nein	nein	nein	x	x	x	nein	nein	340
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	341
Ferdinandshof - Torgelow	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	x	nein	nein	342
Ferdinandshof - Torgelow	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	x	nein	BBRT	343
Torgelow - Pasewalk	x	nein	nein	nein	x	nein	x	x	nein	x	x	nein	nein	344
Torgelow - Strasburg	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	nein	x	x	x	x	nein	nein	345
Torgelow - Strasburg	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	346
Torgelow - Strasburg	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	MS	BBRT	347
Torgelow - Friedland	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	348
Torgelow - Friedland	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	EZ, BBRT	349
Strasburg - Torgelow	x	x	nein	nein	x	x	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	350
Strasburg - Torgelow	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	351
Strasburg - Torgelow	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	BBRT	352
nein	x	x	nein	nein	x	x	nein	nein	x	x	x	nein	BBRT	353
Strasburg - Friedland	x	x	nein	nein	x	x	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	354
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	MS	BBRT	355
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	BBRT	356
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	BBRT	357
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	EZ, BBRT	358
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	359
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	360

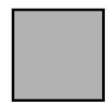
Raumordnerischer Radverkehrsplan für die Planungsregion Vorpommern Fehlende Radwegeverbindungen an Bundes- und Landesstraßen



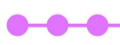
Legende



Zentraler Ort



Siedlungsschwerpunkt



Radfernweg oder Radrundweg
des Landes Mecklenburg-Vorpommern

Bundes- oder Landesstraße



ohne straßenbegleitenden Radweg



mit bestehendem Radweg



Nahbereichsgrenze

Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern

Stand: August 2014

0 2,5 5 10 15 20
km

Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern
Regionalplanung

Anlage 3: Raumordnerischer Radverkehrsplan für die Planungsregion Vorpommern (August 2014)

Streckenabschnitte nach der Anzahl ihrer raumordnerischen Funktionen

Anzahl der Nennungen der ro Fkt	lfd. Nr.	Nr. der Straße	Streckenabschnitt		Länge in m (Digitalisierung)	Verkehrsmengenerhebung 2010					Festlegung im Regionalen Raumentwicklungsprogramm Vorpommern			
			von	bis		Kfz gesamt	Kfz gesamt (Saison)	Schwer- verkehr	Rad- verkehr	Radfahrer- potential	Nahbereich welchen Zentralen Ortes	Lage im Stadt- Umland- Raum	Lage im Tourismus- raum	regional bedeutsame Radroute nach RREP
11	6	B 105	Teschenhagen	Brandshagen	4.753	8.422	8.812	504	0	1.147	Stralsund	x	TER	x
11	7	B 105	Brandshagen	Abzweig Reinberg	4.572	8.422	8.812	504	0	103	Stralsund	x	TER	x
11	10	B 105	Abzweig K2 Karrendorf	Neuenkirchen	3.894	8.422	8.812	504	0	46	Greifswald	x	TER	x
11	228	L 222	Abzweig Devin	Teschenhagen	1.326	5.194	5.674	202	0	19	Stralsund	x	TER	x
10	100	B 96	OD Sassnitz Dwasieden		357	13.900	15.600	206	222	190	Sassnitz	nein	TSR	x
10	9	B 105	Abzweig K19 Kirchdorf/Tremt	Abzweig K2 Karrendorf	4.138	8.422	8.812	504	0	103	Stralsund + Greifswald	x	TER	x
10	11	B 109	Groß Schönwalde	Abzweig Hanshagen	6.391	8.859	9.980	723	4	1.115	Greifswald	z.T.	z.T. TER	x
10	242	B 109	OU Levenhagen	OU Greifswald	3.820	6.878	7.305	370	15	21	Greifswald	x	TER	x
10	78	B 194	Abzweig Krummenhagen (Süd)	Abtshagen	3.626	4.139	4.247	189	3	51	Stralsund + Grimmen	z.T.	z.T. TER	x
10	99	B 196	OD Sellin		355	9.234	6.750	394	151	49	Sellin / Baabe	nein	TSR	x
10	258	L 26	OU Kemnitz		929	11.912	12.285	408	97	22	Greifswald	x	TER	x
10	264	L 26	OD Hohendorf		252	2.680	3.168	106	13	250	Wolgast	nein	TER	x
10	268	L 26	Abzweig K17 Daugzin	Ziethen Abzweig B109	3.412	1.404	1.609	64	8	10	Anklam	nein	TER	x
10	309	L 28	Bahnübergang Ferdinandshof	Kreuzung B109 Ferdinandshof	1.304	1.300	1.285	178	22	53	Ferdinandshof	nein	TER	x
10	284	L 266	Ulrichshorst Abzweig K41	vorhandener Radweg von Korswandt	657	4.552	4.952	148	40	179	Heringsdorf	nein	TER	x
10	286	L 266	Abzweig touristischer Radweg nach Korswan	vorhandener Radweg BU Ahlbeck	472	4.552	4.952	148	40	179	Heringsdorf	nein	TER	x
9	87	B 96	OA Ramin, Abzweig Göttemitz	Samtens	4.377	14.780	17.128	1.121	0	40	Samtens	nein	TER	x
9	88	B 96	Samtens	Abzweig L291 Sehlen	6.377	12.561	11.514	813	5	40	Samtens + Bergen auf Rügen	nein	TER	x
9	89	B 96	Abzweig L291 Sehlen	Klein Kubbelkow Abzweig B196 Sellin	1.904	12.561	11.514	813	5	17	Bergen auf Rügen	nein	TER	x
9	90	B 96	Klein Kubbelkow Abzweig B196 Sellin	Abzweig L301 Kluis	2.736	8.065	8.395	509	2	17	Bergen auf Rügen	nein	TER	x
9	91	B 96	Abzweig L301 Kluis	vorhandener Radweg von Bergen OA	869	10.240	16.218	546	32	273	Bergen auf Rügen	nein	TER	x
9	94	B 96	Abzweig L30 Sagard	Sassnitz OA Lancken	4.198	7.138	8.037	271	34	190	Sagard + Sassnitz	nein	TSR	x
9	33	B 104	Papendorf	Pasewalk	2.444	5.122	5.323	384	31	212	Pasewalk	nein	z.T. TER	x
9	36	B 104	vorhandener Radweg Rosow Abzweig K26 B	vorhandener Radweg Löcknitz	3.400	6.459	6.741	585	0	63	Löcknitz	nein	TER	x
9	37	B 104	vorhandener Radweg Löcknitz Abzweig K18	vorhandener Radweg Bismarck	3.791	4.943	5.335	559	27	14	Löcknitz	nein	z.T. TER	x
9	1	B 105	Grenze Planungsregion	Altheide	1.100	13.232	11.966	683	25	301	Ribnitz-Damgarten	nein	TER	x
9	48	B 110	Abzweig Stolpe	Görke	5.601	3.142	3.295	429	2	7	Anklam	nein	z.T. TER	x
9	49	B 110	Görke	OU Anklam	1.155	3.142	3.295	429	2	259	Anklam	nein	TER	x
9	50	B 110	Relzow	vorhandener Radweg von Murchin	2.495	5.221	6.598	306	23	16	Anklam	nein	TER	x
9	52	B 110	Usedom Abzweig K44	Abzweig touristischer Radweg Richtung Suck	1.366	7.007	8.903	318	0	37	Anklam	nein	TER	x
9	61	B 111	OD Koserow		2.837	10.921	11.733	322	12	34	Zinnowitz	nein	TSR	x
9	64	B 111	Abzweig L26 Katzow	Gemeindegrenze Lühhmannsdorf	4.763	9.651	11.140	665	7	250	Wolgast	nein	TER	x
9	77	B 194	Seemühl	Steinhagen	1.741	10.257	10.205	413	156	51	Stralsund	x	TER	x
9	95	B 196	Abzweig B96 Sassnitz	OE Bergen	1.942	8.185	8.622	334	13	273	Bergen auf Rügen	nein	TER	x
9	96	B 196	OD Bergen	Abzweig L301 Putbus	810	8.185	8.622	334	13	273	Bergen auf Rügen	nein	TER	x
9	97	B 196	Abzweig L301 Putbus	OA Bergen	464	10.828	13.241	509	0	273	Bergen auf Rügen	nein	TER	x
9	98	B 196	OE Zirchow	Serams	3.593	6.682	7.014	311	63	13	Bergen auf Rügen	nein	TER	x
9	197	L 19	Abzweig L23 Böhlendorf	Bad Sülze Ausbau	1.804	2.820	3.149	427	61	34	Bad Sülze	nein	TER	x
9	154	L 21	Dierhagen	Wustrow	6.339	7.366	9.378	214	0	30	Ribnitz-Damgarten	nein	TSR	x
9	158	L 21	Kreuzung K25 Abzweig Zingst	Meiningenbrücke	850	7.303	9.601	212	0	61	Zingst	nein	TSR	x
9	159	L 21	Bresewitz	Pruchten	2.516	7.303	9.601	212	0	15	Barth	nein	TER	x
9	166	L 22	vorhandener Radweg Klein Müritz	Kreuzung L21 Klockenhagen	4.444	3.705	4.411	85	30	301	Ribnitz-Damgarten	nein	TER	x
9	179	L 23	OA Barth, Chausseestraße		157	6.493	7.494	321	6	173	Barth	nein	TER	x
9	181	L 23	vorhandener Radweg Frauendorf	Kreuzung B105 Löbnitz	2.938	6.493	7.494	321	6	12	Barth	nein	z.T. TER	x
9	263	L 26	Abzweig B111 bei Hohendorf	vorhandener Radweg Hohendorf	458	2.680	3.168	106	13	250	Wolgast	nein	TER	x
9	267	L 26	Rubkow Abzweig K19	Abzweig K17 Daugzin	3.345	1.404	1.609	64	8	14	Anklam	nein	TER	x
9	125	L 29	Fährhafen Mukran	vorhandener Radweg Neu Mukran	1.242	7.404	9.103	265	57	190	Sassnitz	nein	nein	x
9	127	L 29	OA Binz	Abzweig Jagdschloss Granitz	789	6.954	9.091	223	31	103	Binz	nein	TSR	x
9	131	L 29	Abzweig B196	Lonvitz Abzweig K16	6.446	3.729	3.904	115	63	86	Bergen auf Rügen + Putbus	nein	TER	x
9	132	L 29	Lonvitz Abzweig K16	OE Putbus	1.211	3.729	3.904	115	63	86	Putbus	nein	TER	x
9	143	L 30	OD Gingst		267	4.628	2.655	246	46	40	Samtens	nein	TER	x
9	146	L 30	OD Samtens	Abzweig B96 Samtens	271	4.628	2.655	246	46	40	Samtens	nein	TER	x
9	147	L 30	Samtens	Garz Kreuzung L29	5.026	2.680	3.168	135	30	44	Samtens + Garz/Rügen	nein	TER	x
9	302	L 31	vorhandener Radweg Leopoldshagen	OE Mönkebude	2.856	1.689	1.822	64	28	15	Ueckermünde	nein	TER	x
9	304	L 31	Abzweig touristischer Radweg Richtung Hafe	vorhandener Radweg Grambin	2.153	1.689	1.822	64	28	8	Ueckermünde	nein	TER	x
9	305	L 31	OD Grambin		555	1.689	1.822	64	28	179	Ueckermünde	nein	TER	x
9	352	L 32	Strasburg (Uckermark) BÜ	Strasburg (Uckermark) Abzweig B104	1.055	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	21	Strasburg (Uckermark)	nein	TER	nein
9	252	L 35	OU Greifswald	Abzweig Helmshagen	743	7.255	7.343	555	0	30	Greifswald	x	nein	x
9	253	L 35	Abzweig Helmshagen	Grubenhagen	1.989	7.255	7.343	555	0	30	Greifswald	x	nein	x
9	254	L 35	Grubenhagen	Bandelin	1.985	7.255	7.343	555	0	11	Greifswald + Gützkow	z.T.	nein	x
9	205	L 181	Marlow	vorhandener Radweg Ribnitz-Damgarten	8.307	2.352	2.582	94	56	93	Marlow + Ribnitz-Damgarten	nein	TER	x
9	248	L 261	vorhandener Radweg von Passow	Abzweig B194 bei Loitz	5.867	1.696	1.801	92	20	90	Loitz	nein	TER	x

Verbindung zwischen Zentralen Orten	Entfernung zum Zentralen Ort		Siedlungsschwerpunkt <10 km entfernt	Siedlungsschwerpunkt <4 km entfernt	innerhalb einer 10-km-Distanz	innerhalb einer 4-km-Distanz	Bedeutung für den Alltagsverkehr					Bedeutung für den Tourismus		Ifd. Nr.
	innerhalb der 10-km-Distanz zum ZO	innerhalb der 4-km-Distanz zum ZO					Arbeitspendler	Schulweg	Einkaufsweg	Weg zum Arzt	Weg zum Bahnhof	Radfernweg des Landes M-V	Radrundweg des Landes M-V	
Stralsund - Greifswald	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	OK	ÖB	6
Stralsund - Greifswald	x	nein	Sundhagen/Miltzow	z.T. Sundhagen/Miltzow	x	z.T. Sundhagen/Miltzow	x	x	x	x	x	OK	ÖB	7
Greifswald - Stralsund	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	x	x	x	x	x	nein	ÖB	10
Stralsund - Greifswald	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	OK	ÖB	228
Sassnitz - Sagard	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	HR	nein	100
Stralsund - Greifswald	x	nein	Sundhagen/Miltzow	nein	x	nein	x	x	x	x	x	OK	ÖB	9
Greifswald - Anklam	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	11
Greifswald - Grimmen	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	242
Stralsund - Grimmen	z.T.	nein	Wittenhagen/Abtshagen	Wittenhagen/Abtshagen	z.T.	Wittenhagen/Abtshagen	x	x	x	x	x	nein	nein	78
Sellin/Baabe	x	x	Göhren	nein	x	x	x	x	x	x	x	OK	Rü	99
Greifswald - Lubmin	x	nein	nein	nein	x	nein	x	x	x	x	x	OK	nein	258
Wolgast - Anklam	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	Us	264
Wolgast - Anklam	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	x	x	x	x	x	nein	PT	268
Ferdinandshof	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	MS	nein	309
Anklam - Heringsdorf	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	Us	284
Anklam - Heringsdorf	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	MS, ON, BU	SH, Us	286
Samtens - Stralsund	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	87
Samtens - Bergen auf Rügen	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	88
Bergen auf Rügen - Samtens	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	89
Bergen auf Rügen - Sassnitz	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	90
Bergen auf Rügen - Sassnitz	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	91
Sassnitz - Sagard	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	94
Pasewalk - Löcknitz	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	33
Löcknitz - Pasewalk	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	x	x	x	x	x	nein	nein	36
Löcknitz - Stettin	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	x	x	x	x	x	nein	nein	37
Ribnitz-Damgarten - Rostock	x	x	Dierhagen	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	1
Anklam - Jarmen	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	x	x	x	x	x	nein	nein	48
Anklam - Jarmen	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	49
Anklam - Heringsdorf	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	x	x	x	x	x	nein	nein	50
Anklam - Heringsdorf	nein	nein	Usedom	Usedom	Usedom	Usedom	x	x	x	x	nein	nein	Us	52
Zinnowitz - Heringsdorf	x	z.T.	Koserow	Koserow	x	z.T.	x	x	x	x	x	nein	nein	61
Wolgast - Anklam, Greifswald bzw. Gützkow	x	z.T.	z.T. Züssow	nein	x	z.T.	x	x	x	x	x	nein	nein	64
Stralsund - Grimmen	x	nein	Wittenhagen/Abtshagen	nein	x	nein	x	x	x	x	x	nein	nein	77
Bergen auf Rügen - Sellin/Baabe	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	95
Bergen auf Rügen - Sellin/Baabe	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	96
Bergen auf Rügen - Sellin/Baabe	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	97
Bergen auf Rügen - Sellin/Baabe bzw. Binz	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	98
Bad Sülze - Tribsees	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	x	x	x	x	nein	nein	ÖB	197
Ribnitz-Damgarten - Zingst	nein	nein	Dierhagen + Wustrow	z.T. Dierhagen + z.T. Wustrow	Dierhagen + Wustrow	z.T. Dierhagen + z.T. Wustrow	x	x	x	x	x	nein	nein	154
Zingst - Barth	x	x	Prerow	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	158
Barth - Zingst	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	x	x	x	x	x	nein	nein	159
Ribnitz-Damgarten - Graal-Müritz	x	x	z.T. Dierhagen	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	166
Barth	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	179
Barth - Franzburg / Richtenberg, Ribnitz-Damgarten, Stralsund	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	x	x	x	x	x	nein	nein	181
Wolgast - Anklam	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	263
Wolgast - Anklam	x	nein	nein	nein	x	nein	x	x	x	x	x	nein	PT	267
Sassnitz - Binz	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	OK	Rü	125
Binz - Sellin/Baabe bzw. Bergen auf Rügen	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	127
Putbus - Sellin/Baabe	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	131
Putbus - Sellin/Baabe	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	132
nein	nein	nein	Gingst	Gingst	Gingst	Gingst	x	x	x	x	x	OK	Rü	143
Samtens	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	146
Samtens - Garz/Rügen	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	147
Ducherow - Ueckermünde	x	nein	nein	nein	x	nein	x	x	x	x	x	MS, ON, BU	SH	302
Ducherow - Ueckermünde	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	304
Ducherow - Ueckermünde	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	305
Strasburg - Torgelow	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	BBRT	352
Greifswald - Jarmen + Gützkow	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	252
Greifswald - Jarmen + Gützkow	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	x	x	x	x	x	nein	nein	253
Greifswald - Jarmen + Gützkow	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	x	x	x	x	x	nein	nein	254
Marlow - Ribnitz-Damgarten	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	205
Loitz - Greifswald	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	nein	nein	PT	248

Anzahl der Nennungen der ro Fkt	lfd. Nr.		Streckenabschnitt			Länge in m (Digitalisierung)	Verkehrsmengenerhebung 2010					Festlegung im Regionalen Raumentwicklungsprogramm Vorpommern			
			Nr. der Straße	von	bis		Kfz gesamt	Kfz gesamt (Saison)	Schwerverkehr	Radverkehr	Radfahrerpotential	Nahbereich welchen Zentralen Ortes	Lage im Stadt-Umland-Raum	Lage im Tourismusraum	regional bedeutsame Radroute nach RREP
9	274	L	262	Kemnitz	Brünzow Abzweig K22	3.005	8.562	9.194	595	64	40	Greifswald + Lubmin	z.T.	TER	x
9	278	L	262	Spandowerhagen	Freest	2.303	1.323	o.A.	446	52	36	Wolgast	nein	TER	x
9	279	L	262	OD Kröslin		1.625	2.635	o.A.	446	52	250	Wolgast	nein	TER	x
9	280	L	262	vorhandener Radweg von Groß Ernsthof	vorhandener Radweg von Wolgast	1.074	7.136	7.375	228	70	250	Wolgast	nein	TER	x
9	282	L	264	Karlshagen	Peenemünde	6.537	6.582	8.693	163	82	12	Zinnowitz	nein	TER	x
9	285	L	266	vorhandener Radweg von Korswandt	Abzweig touristischer Radweg nach Korswandt	1.553	4.552	4.952	148	40	179	Heringsdorf	nein	TER	x
9	287	L	266	OD Ahlbeck, Höhe Bhf.		427	10.834	11.985	263	269	179	Heringsdorf	nein	TSR	x
9	288	L	266	OD Heringsdorf		223	10.834	11.985	263	269	12	Heringsdorf	nein	TSR	x
9	119	L	301	Kreuzung B96 Bergen	vorhandener Radweg Bergen	1.327	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	273	Bergen auf Rügen	nein	TER	nein
9	122	L	301	Abzweig touristischer Radweg Darsband	Putbus	7.634	4.095	4.928	119	21	86	Putbus	nein	TER	nein
9	343	L	321	Heinrichsruh	vorhandener Radweg von Torgelow	939	2.523	1.449	126	66	212	Ferdinandshof	nein	TER	x
8	16	B	109	Abzweig Klein Bünzow	Ziethen OA	5.469	6.845	7.679	602	39	15	Anklam	nein	nein	x
8	17	B	109	OA Anklam	Neu Kosenow	4.945	7.391	8.216	742	0	11	Ducherow	nein	z.T. TER	x
8	18	B	109	Rathebur Abzweig L31	Borckenfriede	4.438	5.109	5.763	579	0	54	Ducherow	nein	TER	x
8	19	B	109	Borckenfriede	Finkenbrück	1.996	5.109	5.763	579	0	7	Ueckermünde	nein	TER	x
8	20	B	109	Finkenbrück	Ferdinandshof	4.041	4.181	4.374	675	2	53	Ferdinandshof	nein	TER	x
8	21	B	109	Ferdinandshof	Abzweig K10 Aschersleben	962	4.181	4.374	675	2	53	Ferdinandshof	nein	TER	x
8	22	B	109	Abzweig K10 Aschersleben	Heinrichsruh	2.134	4.181	4.374	675	2	53	Ferdinandshof	nein	TER	x
8	23	B	109	Heinrichsruh	Bhf. Jatznick	5.077	4.181	4.374	675	2	5	Ferdinandshof + Pasewalk	nein	TER	x
8	24	B	109	vorhandener Radweg von Rollwitz	AST36 BAB20 Pasewalk-Süd	628	3.557	3.511	365	12	4	Pasewalk	nein	nein	x
8	241	B	109	Griebenow	OU Levenhagen	1.317	6.878	7.305	370	15	1115	Grimmen + Greifswald	nein	TER	x
8	47	B	110	Abzweig L31 Krien	Abzweig Stolpe	9.743	3.142	3.295	429	2	12	Anklam	nein	z.T. TER	x
8	53	B	110	Abzweig touristischer Radweg Richtung Suckow	Abzweig K34 Suckow	1.268	7.007	8.903	318	0	37	Anklam	nein	TER	x
8	54	B	110	Abzweig K34 Suckow	Abzweig B111 Mellenthin	3.930	7.007	8.903	318	0	37	Anklam + Heringsdorf	nein	TER	x
8	56	B	110	Abzweig Dargen	Zirchow	5.349	3.984	4.878	172	13	12	Heringsdorf	nein	TER	x
8	62	B	111	OA Wolgast	Abzweig L26 Hohendorf	2.020	14.168	16.250	640	38	250	Wolgast	nein	TER	nein
8	63	B	111	Abzweig L26 Hohendorf	Abzweig L26 Katzow	1.129	9.651	11.140	665	7	250	Wolgast	nein	TER	nein
8	79	B	194	Abtshagen	Abzweig K15 Schönewalde	4.642	4.904	5.223	324	3	23	Grimmen	nein	nein	x
8	80	B	194	Abzweig K15 Schönewalde	Abzweig Klein Lehnhagen	1.696	4.904	5.223	324	3	199	Grimmen	nein	nein	x
8	81	B	194	Barkow	OE Poggendorf	3.022	2.991	3.125	370	0	80	Grimmen	nein	nein	x
8	84	B	194	OD Loitz	alter Bahnübergang bei Loitz	295	3.919	4.531	322	71	90	Loitz	nein	TER	x
8	85	B	194	alter Bahnübergang bei Loitz	vorhandener Radweg von Rustow	344	4.523	4.564	625	27	90	Loitz	nein	TER	x
8	202	L	18	Marlow	Dettmannsdorf-Kölsow	5.449	1.820	2.117	130	24	93	Marlow + Bad Sülze	nein	TER	x
8	194	L	19	Abzweig Dettmannsdorf-Kölsow	Kneese Ausbau	3.101	2.886	3.030	339	0	20	Bad Sülze	nein	TER	x
8	195	L	19	Kneese Ausbau	vorhandener Radweg Abzweig Redderstorf	3.283	2.886	3.030	339	0	93	Marlow + Bad Sülze	nein	TER	x
8	160	L	21	vorhandener Radweg von Barth	Abzweig L212 Flemendorf	4.830	1.517	1.407	76	23	173	Barth + Stralsund	nein	TER	x
8	161	L	21	Abzweig L212 Flemendorf	vorhandener Radweg Groß Kordshagen	1.217	1.517	1.407	76	23	7	Stralsund	nein	TER	x
8	189	L	23	Kreuzung L19 Bad Sülze	AST20 BAB20 Bad Sülze	3.569	2.112	2.277	140	16	34	Bad Sülze	nein	TER	x
8	262	L	26	vorhandener Radweg Katzow	Pritzier Abzweig B111	1.870	2.059	2.080	73	38	250	Wolgast	nein	TER	x
8	312	L	28	Abzweig K52 Heinrichshof	vorhandener Radweg von Ueckermünde	1.838	3.404	3.510	192	48	99	Ueckermünde	nein	TER	nein
8	313	L	28	Eggesin Karpin	Bundeswehrkaserne	1.549	1.813	1.828	66	28	99	Eggesin	nein	TER	x
8	314	L	28	Bundeswehrkaserne	vorhandener Radweg Ahlbeck	4.301	1.813	1.828	66	28	14	Eggesin	nein	TER	x
8	126	L	29	vorhandener Radweg Neu Mukran	Prora	3.947	7.404	9.103	265	57	103	Binz	nein	TSR	x
8	128	L	29	Abzweig Jagdschloss Granitz	Serams Abzweig B196	2.913	6.954	9.091	223	31	103	Binz + Bergen auf Rügen	nein	TSR	nein
8	133	L	29	Kasnevit	Garz Abzweig L291	5.304	4.024	4.764	152	28	86	Putbus + Garz/Rügen	nein	TER	x
8	134	L	29	OD Garz		697	4.024	4.764	152	28	44	Garz/Rügen	nein	TER	x
8	135	L	29	Garz	Abzweig K13 Puddemin	4.045	3.195	3.883	117	0	44	Garz/Rügen	nein	TER	x
8	142	L	30	Kluis Abzweig L301	OE Gingst	2.568	4.628	2.655	246	46	28	Samtens	nein	TER	x
8	145	L	30	Dreschwitz Abzweig Rothenkirchen	Negast	3.207	4.628	2.655	246	46	28	Samtens	nein	TER	x
8	148	L	30	Garz	Wendorf	1.048	1.664	1.943	54	21	44	Garz/Rügen	nein	TER	x
8	152	L	30	Wilmschagen, Rügenzubringer	Bartmannshagen	7.051	3.166	3.225	180	42	103	Stralsund + Grimmen	nein	z.T. TER	x
8	300	L	31	Rastplatz Hohe Heide; Abzweig touristischer	Abzweig touristischer Radweg Grünberg	526	1.689	1.822	64	28	14	Ueckermünde	nein	TER	x
8	303	L	31	OE Mönkebude	Abzweig touristischer Radweg Richtung Hafer	615	1.689	1.822	64	28	15	Ueckermünde	nein	TER	x
8	306	L	31	Bellin	Vogelsang	2.623	2.914	3.282	111	297	10	Ueckermünde	nein	TER	x
8	345	L	32	Anschl. vorhandener Radweg von Torgelow	OA Hammer	1.350	2.312	2.630	176	46	47	Torgelow	nein	TER	x
8	351	L	32	Brücke über BAB20	Strasburg (Uckermark) BÜ	1.443	991	1.033	40	14	102	Strasburg (Uckermark)	nein	TER	nein
8	255	L	35	Bandelin	AST27 BAB20 Gützkow	1.799	7.255	7.343	555	0	56	Gützkow	nein	nein	x
8	216	L	192	Abzweig L22 Millienhagen	Abzweig L212 Velgast	1.173	3.891	2.054	320	43	28	Franzburg / Richtenberg	nein	TER	x
8	217	L	192	Abzweig L212 Velgast	Richtenberg	1.130	3.891	2.054	320	43	28	Franzburg / Richtenberg	nein	TER	x
8	218	L	212	Abzweig L192 bei Richtenberg	Abzweig touristischer Radweg nach Hövet	7.515	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	36	Franzburg / Richtenberg	nein	TER	nein
8	219	L	212	Abzweig touristischer Radweg nach Hövet	Abzweig touristischer Radweg nach Lendersh	690	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	36	Franzburg / Richtenberg	nein	nein	nein
8	232	L	213	Abzweig K10 Klausdorf	Prohn	1.632	4.644	4.908	74	116	11	Stralsund	z.T.	TER	x
8	243	L	261	OU Greifswald	Hinrichshagen	1.636	2.740	2.954	95	58	16	Greifswald	x	nein	nein
8	244	L	261	Hinrichshagen	Dersekow	3.048	2.740	2.954	95	58	21	Greifswald	z.T.	nein	nein
8	276	L	262	Vierow	OE Lubmin Teufelsstein	2.297	6.046	6.755	446	52	40	Lubmin	nein	TER	x
8	281	L	262	OD Wolgast		458	7.136	7.375	228	70	62	Wolgast	nein	TER	nein
8	269	L	263	Ziethen Abzweig B109	Groß Polzin	5.106	1.380	1.520	67	5	56	Anklam	nein	nein	x
8	283	L	266	B110 Zirchow	Ulrichshorst Abzweig K41	2.275	4.552	4.952	148	40	12	Heringsdorf	nein	TER	x
8	321	L	283	Rothenklempenow Abzweig Mewegen	Rothenklempenow Abzweig Koblentz	672	490	512	40	24	12	Löcknitz	nein	TER	x
8	322	L	283	Rothenklempenow Abzweig Koblentz	Abzweig K17 Boock	4.293	490	512	40	24	63	Löcknitz	nein	TER	x
8	323	L	283	Abzweig K17 Boock	vorhandener Radweg von Löcknitz	1.217	490	512	40	24	63	Löcknitz	nein	TER	x

Verbindung zwischen Zentralen Orten	Entfernung zum Zentralen Ort		Siedlungsschwerpunkt <10 km entfernt	Siedlungsschwerpunkt <4 km entfernt	innerhalb einer 10-km-Distanz	innerhalb einer 4-km-Distanz	Bedeutung für den Alltagsverkehr					Bedeutung für den Tourismus		Ifd. Nr.
	innerhalb der 10-km-Distanz zum ZO	innerhalb der 4-km-Distanz zum ZO					Arbeitspendler	Schulweg	Einkaufsweg	Weg zum Arzt	Weg zum Bahnhof	Radfernweg des Landes M-V	Radrundweg des Landes M-V	
Greifswald - Lubmin	x	nein	nein	nein	x	nein	x	x	x	x	x	nein	nein	274
Wolgast - Lubmin	x	nein	nein	nein	x	nein	x	x	x	x	x	OK	nein	278
Wolgast - Lubmin	x	nein	nein	nein	x	nein	x	x	x	x	x	OK	nein	279
Wolgast - Lubmin	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	280
nein	nein	nein	Karlshagen	z.T. Karlshagen	Karlshagen	z.T. Karlshagen	x	x	x	x	x	nein	Us	282
Anklam - Heringsdorf	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	285
Heringsdorf	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	287
Heringsdorf	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	288
Bergen auf Rügen	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	Rü	119
Bergen auf Rügen - Putbus	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	OK	Rü	122
Ferdinandshof - Torgelow	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	x	nein	BBRT	343
Anklam - Greifswald	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	x	x	x	x	x	nein	nein	16
Ducherow - Anklam	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	x	nein	nein	17
Ducherow - Ferdinandshof	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	x	nein	nein	18
Ducherow - Ferdinandshof	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	nein	x	x	x	x	nein	nein	19
Ferdinandshof - Ducherow	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	x	nein	nein	20
Ferdinandshof - Pasewalk	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	x	nein	nein	21
Ferdinandshof - Pasewalk	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	x	nein	nein	22
Ferdinandshof - Pasewalk	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	nein	x	x	x	x	nein	nein	23
Pasewalk - Prenzlau	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	24
Grimmen - Greifswald	x	nein	Süderholz/Kandelin	nein	x	nein	x	x	x	x	x	nein	nein	241
Anklam - Jarmen	nein	nein	z.T. Krien	nein	z.T. Krien	nein	x	x	x	x	x	nein	nein	47
Anklam - Heringsdorf	nein	nein	Usedom	Usedom	Usedom	Usedom	x	x	x	x	nein	nein	nein	53
Anklam - Heringsdorf	nein	nein	Usedom	z.T. Usedom	Usedom	z.T. Usedom	x	x	x	x	nein	nein	nein	54
Anklam - Heringsdorf	z.T.	nein	nein	nein	z.T.	nein	x	x	x	x	x	nein	nein	56
Wolgast - Anklam, Greifswald bzw. Gützkow	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	62
Wolgast - Anklam, Greifswald bzw. Gützkow	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	63
Grimmen - Stralsund	x	z.T.	Wittenhagen/Abtshagen	Wittenhagen/Abtshagen	x	z.T.	x	x	x	x	x	nein	nein	79
Grimmen - Stralsund	x	x	Wittenhagen/Abtshagen	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	80
Grimmen - Loitz	x	nein	Süderholz/Kandelin	Süderholz/Kandelin	x	Süderholz/Kandelin	x	x	x	x	x	nein	nein	81
Loitz - Demmin	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	84
Loitz - Demmin	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	85
Marlow - Tessin	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	x	nein	ÖB	202
Bad Sülze - Sanitz	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	x	x	x	x	nein	nein	nein	194
Bad Sülze - Marlow	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	195
Barth - Zingst	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	x	nein	nein	160
Barth - Stralsund	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	x	nein	nein	161
Bad Sülze - Gnoien	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	189
Wolgast - Greifswald	x	nein	nein	nein	x	nein	x	x	x	x	x	nein	nein	262
Ferdinandshof - Ueckermünde	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	312
nein	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	313
nein	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	x	x	x	x	x	nein	nein	314
Binz - Sassnitz	x	nein	nein	nein	x	nein	x	x	x	x	x	nein	nein	126
Binz - Sellin/Baabe bzw. Bergen auf Rügen	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	128
Garz/Rügen - Putbus	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	133
Garz/Rügen	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	134
Garz/Rügen - Stralsund	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	135
nein	nein	nein	Gingst	Gingst	Gingst	Gingst	x	x	x	x	x	nein	nein	142
nein	x	x	z.T. Gingst	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	145
nein	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	148
nein	x	z.T.	z.T. Sundhagen/Miltzow	nein	x	z.T.	x	x	x	x	x	nein	nein	152
Ducherow - Ueckermünde	x	x	nein	nein	x	x	nein	nein	x	x	x	MS, ON, BU	SH	300
Ducherow - Ueckermünde	x	nein	nein	nein	x	nein	x	x	x	x	x	nein	nein	303
nein	x	nein	nein	nein	x	nein	x	x	x	x	x	ON	SH	306
Torgelow - Strasburg	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	nein	x	x	x	x	nein	nein	345
Strasburg - Torgelow	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	351
Greifswald - Jarmen + Gützkow	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	255
Franzburg - Richtenberg	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	216
Franzburg - Richtenberg	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	217
Franzburg / Richtenberg - Barth	x	z.T.	z.T. Velgast	z.T. Velgast	x	z.T.	x	x	x	x	x	nein	nein	218
Franzburg / Richtenberg - Barth	x	nein	Velgast	Velgast	x	Velgast	x	x	x	x	x	nein	FD	219
nein	x	nein	nein	nein	x	nein	x	x	x	x	x	nein	nein	232
Greifswald - Loitz	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	243
Greifswald - Loitz	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	x	x	x	x	x	nein	nein	244
Greifswald - Lubmin	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	x	OK	nein	276
Wolgast	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	281
Anklam - Gützkow	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	x	x	x	x	x	nein	nein	269
Anklam - Heringsdorf	x	nein	nein	nein	x	nein	x	x	x	x	x	nein	nein	283
nein	x	nein	nein	nein	x	nein	x	x	x	x	x	nein	BBRT	321
nein	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	x	x	x	x	x	nein	nein	322
nein	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	323

Anzahl der Nennungen der ro Fkt	lfd. Nr.		Streckenabschnitt			Länge in m (Digitalisierung)	Verkehrsmengenerhebung 2010					Festlegung im Regionalen Raumentwicklungsprogramm Vorpommern			
			Nr. der Straße	von	bis		Kfz gesamt	Kfz gesamt (Saison)	Schwerverkehr	Radverkehr	Radfahrerpotential	Nahbereich welchen Zentralen Ortes	Lage im Stadt-Umland-Raum	Lage im Tourismusraum	regional bedeutsame Radroute nach RREP
8	325	L	283	Johannisberg	Abzweig touristischer Radweg nach Ramin	892	979	1.236	79	18	63	Löcknitz	nein	TER	x
8	129	L	292	Abzweig B196 Göhren	Middelhagen	1.742	4.393	6.575	105	67	24	Sellin / Baabe	nein	TSR	x
8	123	L	293	Karow	Lubkow	3.329	6.208	6.435	285	26	273	Bergen auf Rügen	nein	TER	nein
8	124	L	293	Lubkow	Prora	2.808	6.208	6.435	285	26	273	Bergen auf Rügen + Binz	nein	TER	nein
8	116	L	301	Abzweig L30 Gingst	Abzweig K6 Rappin	3.221	4.908	6.080	247	18	273	Bergen auf Rügen	nein	z.T. TER	x
8	117	L	301	Abzweig K6 Rappin	Abzweig K7 Gademow	4.419	4.908	6.080	247	18	273	Bergen auf Rügen	nein	TER	x
8	118	L	301	Abzweig K7 Gademow	Kreuzung B96 Bergen	1.106	4.908	6.080	247	18	273	Bergen auf Rügen	nein	TER	x
8	120	L	301	Kreuzung B196 Bergen	Dolgemost	4.368	4.095	4.928	119	21	273	Bergen auf Rügen + Putbus	nein	TER	nein
8	121	L	301	Dolgemost	Abzweig touristischer Radweg Darsband	2.028	4.095	4.928	119	21	86	Putbus	nein	TER	nein
8	101	L	303	OA Sassnitz	vorhandener Radweg Hagen	6.271	3.096	3.998	102	124	190	Sassnitz	nein	TSR	x
8	342	L	321	Abzweig B109 Heinrichsruh	Heinrichsruh	423	2.523	1.449	126	66	5	Ferdinandshof	nein	TER	x
7	92	B	96	OD Lietzow		492	10.240	16.218	546	32	5	Bergen auf Rügen	nein	TER	x
7	93	B	96	Lietzow	Abzweig Semper	226	10.240	16.218	546	32	5	Bergen auf Rügen	nein	TER	x
7	28	B	104	Grenze Planungsregion	Strasburg (Uckermark)	3.257	2.541	2.627	318	0	102	Strasburg (Uckermark)	nein	TER	x
7	32	B	104	AST35 BAB20 Pasewalk-Nord	Papendorf	1.510	5.122	5.323	384	31	5	Pasewalk	nein	nein	x
7	35	B	104	vorhandener Radweg Zerrenthin	vorhandener Radweg Rossow	2.694	6.459	6.741	585	0	10	Pasewalk + Löcknitz	nein	nein	x
7	25	B	109	AST36 BAB20 Pasewalk-Süd	Abzweig Schmarsow	1.351	3.557	3.511	365	12	19	Pasewalk	nein	nein	x
7	26	B	109	Abzweig Schmarsow	Abzweig L322 Nieden	1.744	3.557	3.511	365	12	19	Pasewalk	nein	nein	x
7	27	B	109	Abzweig L322 Nieden	Grenze Planungsregion	1.875	3.557	3.511	365	12	19	Pasewalk	nein	nein	x
7	45	B	110	AST28 BAB20 Jarmen	Padderow	4.442	2.602	3.277	383	5	61	Jarmen + Anklam	nein	nein	x
7	46	B	110	Neetzow	Abzweig L31 Krien	670	3.142	3.295	429	2	12	Anklam	nein	nein	x
7	66	B	111	Thurow	Abzweig K15 Ranzin	1.725	7.447	7.997	597	15	28	Gützkow	nein	nein	x
7	67	B	111	Abzweig K15 Ranzin	Abzweig L263 Lüssow	5.758	7.447	7.997	597	15	28	Gützkow	nein	nein	x
7	68	B	111	Abzweig L263 Lüssow	Abzweig K13 Kölzin	2.171	7.447	7.997	597	15	56	Gützkow	nein	nein	x
7	69	B	111	Abzweig K13 Kölzin	Kreuzung L35	2.497	7.447	7.997	597	15	56	Gützkow	nein	nein	x
7	83	B	194	Abzweig L261 Trantow	OE Loitz	835	3.919	4.531	322	71	90	Loitz	nein	nein	x
7	200	L	18	Semlow	Plennin Abzweig K6	2.513	1.558	1.964	109	34	93	Ribnitz-Damgarten	nein	nein	x
7	201	L	18	Plennin Abzweig K6	Marlow	3.577	1.558	1.964	109	34	15	Ribnitz-Damgarten + Marlow	nein	nein	x
7	192	L	19	Grenze Planungsregion	Dettmannsdorf	4.021	2.886	3.030	339	0	20	Bad Sülze	nein	TER	x
7	193	L	19	Dettmannsdorf	Abzweig Dettmannsdorf-Kölsow	419	2.886	3.030	339	0	20	Bad Sülze	nein	TER	x
7	156	L	21	Born a. Darß	Wieck a. Darß	4.780	7.366	9.378	214	0	23	Zingst	nein	TSR	nein
7	191	L	23	Abzweig touristischer Radweg nach Breesen	Grenze Planungsregion	867	2.112	2.277	140	16	13	Bad Sülze	nein	TER	x
7	261	L	26	Abzweig Lodmannshagen, OA Neu Boltenhagen	vorhandener Radweg Katzow	3.313	2.059	2.080	73	38	250	Greifswald + Wolgast	nein	TER	x
7	265	L	26	vorhandener Radweg Hohendorf	Abzweig Seckeritz	4.789	2.680	3.168	106	13	14	Wolgast	nein	TER	x
7	266	L	26	Abzweig Seckeritz	Rubkow Abzweig K19	6.953	1.404	1.609	64	8	16	Wolgast + Anklam	nein	TER	x
7	310	L	28	Kreuzung B109 Ferdinandshof	Blumenthal	2.578	2.102	2.159	146	46	53	Ferdinandshof	nein	TER	nein
7	311	L	28	Blumenthal	Meiersberg	2.735	2.102	2.159	146	46	179	Ferdinandshof + Ueckermünde	nein	TER	nein
7	104	L	30	Ortsausgang Sagard	Abzweig Polchow	1.818	6.169	8.460	261	0	48	Sagard	nein	TSR	x
7	105	L	30	Abzweig Spyker	Abzweig L303 Nipmerow	1.066	6.169	8.460	261	0	20	Sagard	nein	TSR	x
7	106	L	30	Abzweig L303 Nipmerow	vorhandener Radweg von Glowe	1.748	6.169	8.460	261	0	20	Sagard	nein	TSR	x
7	107	L	30	Gudderitz Abzweig Starrvitz	OD Wiek	2.490	1.334	1.595	55	27	23	Sagard	nein	TSR	x
7	113	L	30	Trent	Abzweig K5 Silenz	1.076	3.925	4.549	232	63	15	Bergen auf Rügen	nein	TER	x
7	144	L	30	Gingst	Dreschwitz Abzweig Rothenkirchen	6.683	4.628	2.655	246	46	28	Samtens	nein	TER	nein
7	149	L	30	Wendorf	Kreuzung K13 Abzweig Groß Schoritz	2.895	1.664	1.943	54	21	44	Garz/Rügen	nein	TER	x
7	299	L	31	vorhandener Radweg Mühlgraben Heidmühl	Rastplatz Hohe Heide; Abzweig touristischer Radweg	2.662	1.689	1.822	64	28	6	Ueckermünde	nein	TER	x
7	301	L	31	Abzweig touristischer Weg Grünberg	Leopoldshagen	1.280	1.689	1.822	64	28	15	Ueckermünde	nein	TER	x
7	204	L	181	Abzweig L19 Kneese	Marlow	4.686	1.726	1.990	98	10	93	Marlow	nein	TER	x
7	206	L	182	Marlow	Carlsruhe	7.822	1.093	1.297	71	22	93	Marlow	nein	TER	nein
7	210	L	191	Abzweig B105 OU Ribnitz-Damgarten	Bartelschagen I	4.655	4.265	4.787	195	11	301	Ribnitz-Damgarten + Marlow	nein	TER	nein
7	214	L	192	Tribsees	Drechow	5.049	2.904	3.036	252	0	53	Tribsees	nein	z.T. TER	x
7	220	L	212	Abzweig touristischer Radweg nach Lendershof	OE Velgast	1.260	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	36	Franzburg / Richtenberg	nein	nein	nein
7	223	L	222	OD Franzburg		222	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	29	Franzburg / Richtenberg	nein	TER	nein
7	249	L	261	OA Loitz	Abzweig K19 Zeitlow	839	658	707	50	4	90	Loitz	nein	TER	x
7	250	L	261	Abzweig K19 Zeitlow	Abzweig K24 Sophienhof	424	658	707	50	4	90	Loitz	nein	TER	x
7	275	L	262	Brünzow Abzweig K22	Vierow	1.645	6.046	6.755	446	52	12	Lubmin	nein	TER	x
7	277	L	262	OE Lubmin Teufelsstein	vorhandener Radweg Lubmin	1.360	6.046	6.755	446	52	36	Lubmin	nein	TER	x
7	324	L	283	vorhandener Radweg Löcknitz	Johannisberg	1.074	979	1.236	79	18	63	Löcknitz	nein	TER	x
7	139	L	291	Abzweig B96 Sehlen	Sehlen	1.916	2.225	o.A.	o. A.	o. A.	44	Bergen auf Rügen	nein	TER	x
7	141	L	291	Kowall	OE Garz	796	2.225	o.A.	o. A.	o. A.	17	Garz/Rügen	nein	TER	nein
6	29	B	104	Abzweig L322	Grenze Planungsregion (Richtung Jahnkeshe	544	2.390	2.245	227	7	102	Strasburg (Uckermark)	nein	TER	x
6	31	B	104	Starkshof	AST35 BAB20 Pasewalk-Nord	1.646	2.390	2.245	227	7	5	Pasewalk	nein	nein	x
6	14	B	109	Bahnübergang Karlsburg	Karlsburg Abzweig Klinikum	518	6.845	7.679	602	39	26	Greifswald	nein	nein	x
6	240	B	109	AST 25 BAB20 Greifswald	Griebenow	1.991	6.878	7.305	370	15	80	Grimmen	nein	TER	x
6	42	B	110	Grenze Planungsregion	Tutow	4.639	3.960	4.081	532	0	13	Jarmen	nein	nein	x
6	57	B	110	Zirchow	Garz	1.788	1.804	2.252	45	29	12	Heringsdorf	nein	TER	x
6	58	B	110	Garz	Grenze Planungsregion	3.063	1.804	2.252	45	29	5	Heringsdorf	nein	TER	x
6	82	B	194	OA Poggendorf	Abzweig OU Loitz	6.909	2.318	2.541	286	2	90	Grimmen + Loitz	nein	nein	(x)
6	86	B	194	Rustow Abzweig K15	Grenze Planungsregion	817	4.523	4.564	625	27	90	Loitz	nein	TER	x
6	73	B	199	Görke Abzweig B110	Abzweig K61 Meadow	3.920	2.382	2.728	213	18	11	Anklam	nein	nein	x
6	196	L	19	Abzweig Redderstorf	Abzweig L23 Böhlendorf	3.164	2.886	3.030	339	0	34	Bad Sülze	nein	TER	x

Verbindung zwischen Zentralen Orten	Entfernung zum Zentralen Ort		Siedlungsschwerpunkt <10 km entfernt	Siedlungsschwerpunkt <4 km entfernt	innerhalb einer 10-km-Distanz	innerhalb einer 4-km-Distanz	Bedeutung für den Alltagsverkehr					Bedeutung für den Tourismus		Ifd. Nr.
	innerhalb der 10-km-Distanz zum ZO	innerhalb der 4-km-Distanz zum ZO					Arbeitspendler	Schulweg	Einkaufsweg	Weg zum Arzt	Weg zum Bahnhof	Radfernweg des Landes M-V	Radrundweg des Landes M-V	
nein	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	x	ON	nein	325
nein	x	x	Middelhagen + Göhren	Middelhagen + Göhren	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	129
Bergen auf Rügen - Sassnitz bzw. Binz	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	123
Bergen auf Rügen - Sassnitz bzw. Binz	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	124
nein	x	x	Gingst	Gingst	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	116
nein	x	x	Gingst	Gingst	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	117
nein	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	118
Bergen auf Rügen - Putbus	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	120
Bergen auf Rügen - Putbus	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	x	nein	nein	121
nein	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	x	x	x	x	x	nein	nein	101
Ferdinandshof - Torgelow	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	x	nein	nein	342
Bergen auf Rügen - Sassnitz	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	nein	x	x	x	nein	nein	nein	92
Bergen auf Rügen - Sassnitz	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	nein	x	x	x	nein	nein	nein	93
Strasburg - Woldegk	x	x	nein	nein	x	x	nein	nein	x	x	x	nein	nein	28
Pasewalk - Strasburg	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	x	nein	nein	32
Pasewalk - Löcknitz	x	nein	nein	nein	x	nein	x	x	x	x	x	nein	nein	35
Pasewalk - Prenzlau	x	nein	nein	nein	x	nein	x	x	x	x	x	nein	nein	25
Pasewalk - Prenzlau	x	nein	nein	nein	x	nein	x	x	x	x	x	nein	nein	26
Pasewalk - Prenzlau	x	nein	nein	nein	x	nein	x	x	x	x	x	nein	nein	27
Jarmen - Anklam	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	45
Anklam - Jarmen	nein	nein	Krien	nein	Krien	nein	x	x	x	x	x	nein	nein	46
Gützkow - Wolgast	x	nein	Züssow	Züssow	x	Züssow	nein	x	x	x	x	nein	nein	66
Gützkow - Wolgast	x	z.T.	Züssow	Züssow	x	z.T.	nein	x	x	x	x	nein	nein	67
Gützkow - Wolgast	x	x	z.T. Züssow	nein	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	68
Gützkow - Wolgast	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	69
Loitz - Demmin	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	83
Marlow - Franzburg / Richtenberg	x	x	Ahrenshagen	nein	x	x	nein	x	x	x	x	nein	nein	200
Marlow - Franzburg / Richtenberg	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	x	nein	nein	201
Bad Sülze - Sanitz	x	nein	nein	nein	x	nein	x	x	x	x	nein	nein	nein	192
Bad Sülze - Sanitz	x	nein	nein	nein	x	nein	x	x	x	x	nein	nein	nein	193
Ribnitz-Damgarten - Zingst	nein	nein	Born a. Darß	Born a. Darß	Born a. Darß	Born a. Darß	x	x	x	x	nein	nein	nein	156
Bad Sülze - Gnoien	x	nein	nein	nein	x	nein	nein	x	x	x	nein	nein	TT	191
Wolgast - Greifswald	x	nein	nein	nein	x	nein	nein	x	x	x	x	nein	nein	261
Wolgast - Anklam	x	nein	nein	nein	x	nein	nein	x	x	x	x	nein	nein	265
Wolgast - Anklam	z.T.	nein	nein	nein	z.T.	nein	nein	x	x	x	x	nein	nein	266
Ferdinandshof - Ueckermünde	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	x	nein	nein	310
Ferdinandshof - Ueckermünde	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	x	nein	nein	311
nein	x	x	Glowe	nein	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	104
nein	x	z.T.	Glowe	Glowe	x	z.T.	x	x	x	x	nein	nein	nein	105
nein	x	nein	Glowe	Glowe	x	Glowe	x	x	x	x	nein	nein	nein	106
nein	nein	nein	Wiek + Altenkirchen	Wiek + Altenkirchen	Wiek + Altenkirchen	Wiek + Altenkirchen	x	x	x	x	nein	nein	nein	107
nein	nein	nein	Gingst	z.T. Gingst	Gingst	z.T. Gingst	x	x	nein	x	nein	OK	Rü	113
nein	z.T.	nein	Gingst	Gingst	z.T.	Gingst	x	x	x	x	x	nein	nein	144
nein	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	149
Ducherow - Ueckermünde	x	x	nein	nein	x	x	nein	nein	x	x	x	nein	nein	299
Ducherow - Ueckermünde	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	nein	nein	x	x	x	nein	nein	301
Marlow - Bad Sülze	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	x	nein	nein	204
Marlow - Rostock	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	206
Ribnitz-Damgarten - Sanitz	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	x	nein	nein	210
Tribsees - Franzburg / Richtenberg	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	nein	x	x	x	nein	nein	nein	214
Franzburg / Richtenberg - Barth	x	nein	Velgast	Velgast	x	Velgast	x	x	x	x	x	nein	nein	220
Franzburg / Richtenberg	x	x	Wittenhagen/Abtshagen	nein	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	223
nein	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	nein	nein	PT	249
nein	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	nein	nein	PT	250
Greifswald - Lubmin	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	nein	nein	nein	275
Greifswald - Lubmin	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	nein	nein	nein	277
nein	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	x	nein	nein	324
Garz/Rügen - Bergen auf Rügen	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	nein	x	x	x	nein	nein	nein	139
Garz/Rügen - Bergen auf Rügen	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	nein	HR, OK	nein	141
Strasburg - Pasewalk	x	nein	nein	nein	x	nein	nein	nein	x	x	x	nein	nein	29
Pasewalk - Strasburg	x	nein	nein	nein	x	nein	nein	x	x	x	x	nein	nein	31
Greifswald - Anklam	nein	nein	Züssow	Züssow	Züssow	Züssow	x	nein	nein	x	x	nein	nein	14
Grimmen - Greifswald	z.T.	nein	Süderholz/Kandelin	z.T. Süderholz/Kandelin	z.T.	z.T. Süderholz/Kandelin	nein	x	nein	x	nein	nein	nein	240
Jarmen - Demmin	z.T.	nein	Tutow	Tutow	z.T.	Tutow	nein	z.T.	x	x	x	nein	nein	42
Anklam - Heringsdorf	x	nein	nein	nein	x	nein	nein	x	x	x	nein	nein	nein	57
Anklam - Heringsdorf	x	nein	nein	nein	x	nein	nein	x	x	x	nein	nein	nein	58
Loitz - Grimmen	x	z.T.	Loitz+Süderholz/Kandelin	z.T. Süderholz/Kandelin + z.T. Loitz	x	z.T.	nein	x	x	x	x	nein	nein	82
Loitz - Demmin	x	x	nein	nein	x	x	nein	nein	x	x	nein	nein	nein	86
nein	x	z.T.	z.T. Krien	nein	x	z.T.	nein	x	x	x	x	nein	nein	73
Bad Sülze - Gnoien	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	nein	nein	x	x	nein	nein	nein	196

Anzahl der Nennungen der ro Fkt	lfd. Nr.		Streckenabschnitt			Länge in m (Digitalisierung)	Verkehrsmengenerhebung 2010					Festlegung im Regionalen Raumentwicklungsprogramm Vorpommern			
			Nr. der Straße	von	bis		Kfz gesamt	Kfz gesamt (Saison)	Schwerverkehr	Radverkehr	Radfahrerpotential	Nahbereich welchen Zentralen Ortes	Lage im Stadt-Umland-Raum	Lage im Tourismusraum	regional bedeutsame Radroute nach RREP
6	165	L	21	vorhandener Radweg Jakobsdorf	Kreuzung L192	2.018	1.140	1.177	65	21	51	Franzburg / Richtenberg + Stralsund	z.T.	nein	x
6	170	L	22	Millienhagen	Kreuzung L192 Richtenberg-Tribsees	2.657	1.686	1.986	110	14	29	Franzburg / Richtenberg	nein	z.T. TER	nein
6	171	L	22	Abzweig L192 Tribsees	Franzburg	418	921	955	71	24	29	Franzburg / Richtenberg	nein	TER	nein
6	173	L	22	Gremersdorf	Rekentin	2.312	921	955	71	24	53	Grimmen + Tribsees	nein	TER	x
6	174	L	22	vorhandener Radweg von Rekentin	Siemersdorf	1.051	921	955	71	24	53	Tribsees	nein	TER	x
6	187	L	23	Eixen	Recknitzquerung Bad Sülze	7.199	667	846	41	2	34	Bad Sülze	nein	z.T. TER	nein
6	188	L	23	OD Bad Sülze	Kreuzung L19 Bad Sülze	1.493	667	846	41	2	34	Bad Sülze	nein	TER	nein
6	190	L	23	AST20 BAB20 Bad Sülze	Abzweig touristischer Radweg nach Breesen	445	2.112	2.277	140	16	13	Bad Sülze	nein	TER	x
6	136	L	29	Poseritz	vorhandener Radweg von Gustow	3.390	3.195	3.883	117	0	21	Garz/Rügen	nein	TER	nein
6	137	L	29	Gustow	Abzweig Klein Bandelvit	4.030	3.195	3.883	117	0	24	Garz/Rügen	nein	TER	nein
6	114	L	30	Abzweig K5 Silenz	Kluis	4.611	3.925	4.549	232	63	8	Bergen auf Rügen	nein	TER	x
6	115	L	30	Kluis	Abzweig L301 Bergen	588	3.925	4.549	232	63	8	Bergen auf Rügen	nein	TER	x
6	291	L	31	Krien	Kreuzung B199 Albinshof	2.716	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	25	Anklam	nein	nein	x
6	292	L	31	Kreuzung B199 Albinshof	Spantekow	7.635	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	25	Anklam	nein	nein	x
6	353	L	32	Strasburg (Uckermark) Abzweig B104	Grenze Planungsregion (Richtung Güterberg)	2.773	1.218	1.215	65	24	102	Strasburg (Uckermark)	nein	TER	nein
6	256	L	35	AST27 BAB20 Gützkow	Abzweig Breechen	2.275	4.959	5.162	414	6	10	Gütkow	nein	nein	x
6	207	L	182	Carlsruhe	vorhandener Radweg Gresenhorst	1.683	1.093	1.297	71	22	93	Marlow	nein	TER	nein
6	211	L	191	OD Bartelshagen I		350	4.265	4.787	195	11	93	Marlow	nein	TER	nein
6	212	L	191	Bartelshagen I	Gresenhorst Kreuzung L182	3.436	4.265	4.787	195	11	93	Marlow	nein	TER	nein
6	215	L	192	Drechow	Müggenhall	6.472	2.904	3.036	252	0	29	Tribsees + Franzburg / Richtenberg	nein	nein	x
6	221	L	212	vorhandener Radweg von Velgast	Kreuzung B105 Karnin	2.208	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	4	Barth	nein	nein	nein
6	222	L	212	Kreuzung B105 Karnin	Kreuzung L21 Flemendorf	3.570	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	7	Barth	nein	z.T. TER	nein
6	224	L	222	Franzburg	vorhandener Radweg Abtshagen	8.012	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	29	Franzburg / Richtenberg	nein	z.T. TER	nein
6	227	L	222	Abzweig Wendorf	Abzweig B105 Teschenhagen	4.615	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	1147	Stralsund	x	nein	nein
6	245	L	261	Dersekow	vorhandener Radweg von Groß Zastrow	2.578	2.740	2.954	95	58	18	Grimmen	nein	nein	nein
6	247	L	261	OD Görmin		645	1.696	1.801	92	20	18	Loitz	nein	nein	x
6	273	L	263	Lüssow	Abzweig B111 bei Gütkow	5.413	1.380	1.520	67	5	22	Gütkow	nein	nein	x
6	326	L	283	Abzweig touristischer Radweg nach Ramin	Retzin Abzweig K19 Ramin	4.007	979	1.236	79	18	14	Löcknitz	nein	z.T. TER	nein
6	334	L	285	Abzweig B104 bei Löcknitz	Grenze Planungsregion	3.921	1.976	1.894	142	22	4	Löcknitz	nein	z.T. TER	nein
6	140	L	291	Sehlen	Kowall	6.427	2.225	o.A.	o. A.	o. A.	44	Bergen auf Rügen + Garz/Rügen	nein	TER	nein
6	103	L	303	Abzweig Lohme	Abzweig L30 Sagard	6.872	3.096	3.998	102	124	20	Sassnitz + Sagard	nein	TSR	x
6	344	L	321	Viereck Neuenkrug	Viereck Gehege	1.467	6.727	9.021	254	110	174	Pasewalk	nein	TER	nein
5	30	B	104	Grenze Planungsregion	Starkshof	506	2.390	2.245	227	7	4	Pasewalk	nein	nein	x
5	8	B	105	Abzweig Reinberg	Abzweig K19 Kirchdorf/Tremt	5.099	8.422	8.812	504	0	103	Stralsund	nein	TER	x
5	39	B	113	Krackow	AST3 BAB11 Penkun	3.193	1.700	1.918	345	22	38	Löcknitz	nein	nein	nein
5	40	B	113	AST3 BAB11 Penkun	Storkow	622	1.700	1.918	345	22	38	Löcknitz	nein	nein	nein
5	41	B	113	Storkow	Grenze Planungsregion	2.200	1.250	1.408	201	12	38	Löcknitz	nein	TER	nein
5	71	B	197	Sarnow	Boldekow	3.624	2.561	2.813	308	0	14	Anklam	nein	nein	x
5	72	B	197	Boldekow	Grenze Planungsregion	3.469	2.561	2.813	308	0	14	Anklam	nein	nein	x
5	75	B	199	Kreuzung L31 Krien-Spantekow	Abzweig K60 Neuendorf B	8.226	2.382	2.728	213	18	25	Anklam	nein	z.T. TER	x
5	76	B	199	Abzweig K60 Neuendorf B	Grenze Planungsregion	1.269	2.382	2.728	213	18	25	Anklam	nein	TER	x
5	199	L	18	Abzweig L22 bei Schlemmin	Semlow	3.366	1.558	1.964	109	34	15	Ribnitz-Damgarten	nein	nein	x
5	163	L	21	Abzweig L213 Grünz	Niepars	6.054	1.517	1.407	76	23	37	Stralsund	nein	TER	x
5	167	L	22	vorhandener Radweg von Ahrenshagen	Abzweig L18 Semlow	3.470	3.103	3.090	211	58	6	Ribnitz-Damgarten	nein	TER	x
5	172	L	22	Franzburg	Gremersdorf Abzweig K12	8.287	921	955	71	24	29	Franzburg / Richtenberg + Grimmen	nein	TER	nein
5	238	L	26	Poggendorf	Kandelin	2.747	1.739	1.760	160	4	80	Grimmen	nein	nein	x
5	239	L	26	Kandelin	AST 25 BAB20 Greifswald	2.689	1.739	1.760	160	4	80	Grimmen	nein	nein	x
5	108	L	30	vorhandener Radweg von Wiek Zürkvit	Parchow Abzweig K3	2605	1.334	1.595	55	27	23	Sagard	nein	TSR	nein
5	109	L	30	Parchow Abzweig K3	Wittower Fähre	4505	1.334	1.595	55	27	23	Sagard	nein	TSR	nein
5	229	L	213	Abzweig L21 bei Neu Bartelshagen	Abzweig K11 Altenpleen	5.680	1.115	1.385	107	27	19	Stralsund	nein	TER	x
5	230	L	213	Abzweig K11 Altenpleen	vorhandener Radweg Groß Mohrdorf	2.191	1.115	1.385	107	27	40	Stralsund	nein	TER	x
5	251	L	261	Abzweig K24 Sophienhof	Grenze Planungsregion	2.160	658	707	50	4	30	Loitz	nein	TER	nein
5	330	L	283	vorhandener Radweg OD Penkun	Abzweig K22 Wollin	901	1.651	1.188	150	83	38	Löcknitz	nein	TER	nein
4	12	B	109	Abzweig Hanshagen	Moeckow Berg	5.640	8.859	9.980	723	4	18	Greifswald	nein	nein	x
4	13	B	109	Moeckow Berg	Bahnübergang Karlsburg	1.676	6.845	7.679	602	39	26	Greifswald	nein	nein	x
4	15	B	109	Karlsburg Abzweig Klinikum	Abzweig Klein Bünzow	5.652	6.845	7.679	602	39	26	Greifswald + Anklam	nein	nein	x
4	43	B	110	OU Jarmen Abzweig OE West	OU Jarmen Abzweig L35	2.189	3.960	o.A.	532	0	61	Jarmen	nein	nein	nein
4	44	B	110	OU Jarmen Abzweig L35	AST28 BAB20 Jarmen	636	2.602	o.A.	383	0	61	Jarmen	nein	nein	nein
4	65	B	111	OA Lühmannsdorf	Kreuzung Moekow Berg	2.182	9.651	11.140	665	7	26	Greifswald	nein	nein	x
4	74	B	199	Abzweig K61 Medow	Kreuzung L31 Krien-Spantekow	7.043	2.382	2.728	213	18	14	Anklam	nein	nein	x
4	162	L	21	vorhandener Radweg Groß Kordshagen	Abzweig L213 Grünz	2.577	1.517	1.407	76	23	7	Stralsund	nein	TER	x
4	164	L	21	vorhandener Radweg von Martensdorf	vorhandener Radweg Jakobsdorf	5.643	1.140	1.177	65	21	37	Stralsund + Franzburg / Richtenberg	nein	nein	x
4	169	L	22	Kreuzung L23 bei Ravenhorst	Millienhagen	6.136	1.686	1.986	110	14	15	Ribnitz-Damgarten + Franzburg / Richtenberg	nein	nein	nein
4	186	L	23	OD Eixen		221	667	846	41	2	16	Bad Sülze	nein	nein	nein
4	259	L	26	vorhandener Radweg Kernitz	Abzweig K20 Hanshagen	1.765	2.059	2.080	73	38	22	Greifswald	x	TER	x
4	260	L	26	Abzweig K20 Hanshagen	OA Neu Boltenhagen	2.871	2.059	2.080	73	38	12	Greifswald	z.T.	z.T. TER	x
4	293	L	31	Spantekow	vorhandener Radweg von Drewelow	3.181	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	25	Anklam	nein	nein	nein
4	347	L	32	Abzweig touristischer Radweg Richtung Ferde	Rothemühl	1.888	1.099	1.094	47	34	6	Pasewalk + Ferdinandshof	nein	TER	x
4	349	L	32	Abzweig K4 Neuensund	Grenze Planungsregion	1.450	991	1.033	40	14	102	Ferdinandshof	nein	TER	x
4	231	L	213	vorhandener Radweg Groß Mohrdorf	Abzweig K10 Klausdorf	3.553	1.115	1.385	107	27	40	Stralsund	nein	TER	x

Verbindung zwischen Zentralen Orten	Entfernung zum Zentralen Ort		Siedlungsschwerpunkt <10 km entfernt	Siedlungsschwerpunkt <4 km entfernt	innerhalb einer 10-km-Distanz	innerhalb einer 4-km-Distanz	Bedeutung für den Alltagsverkehr					Bedeutung für den Tourismus		Ifd. Nr.
	innerhalb der 10-km-Distanz zum ZO	innerhalb der 4-km-Distanz zum ZO					Arbeitspendler	Schulweg	Einkaufsweg	Weg zum Arzt	Weg zum Bahnhof	Radfernweg des Landes M-V	Radrundweg des Landes M-V	
nein	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	nein	nein	nein	165
Ribnitz-Damgarten bzw. Barth - Franzburg / Richtenberg	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	nein	nein	nein	170
Franzburg - Richtenberg	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	nein	nein	nein	171
nein	x	nein	nein	nein	x	nein	nein	x	x	x	nein	nein	ÖB, TT	173
nein	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	nein	nein	nein	174
nein	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	187
nein	x	x	nein	nein	x	x	x	x	x	x	nein	nein	nein	188
Bad Sülze - Gnoien	x	nein	nein	nein	x	nein	nein	x	x	x	nein	nein	nein	190
Garz/Rügen - Stralsund	x	nein	nein	nein	x	nein	x	x	x	x	nein	nein	nein	136
Garz/Rügen - Stralsund	nein	nein	nein	nein	nein	nein	x	nein	x	x	nein	nein	nein	137
nein	nein	nein	Gingst	Gingst	Gingst	Gingst	x	x	nein	x	nein	nein	nein	114
nein	nein	nein	Gingst	Gingst	Gingst	Gingst	x	x	nein	x	nein	nein	nein	115
nein	nein	nein	Krien + Spantekow	Krien	Krien + Spantekow	Krien	nein	x	x	x	nein	nein	PT	291
nein	nein	nein	Spantekow + Krien	z.T. Spantekow	Spantekow + Krien	z.T. Spantekow	nein	x	x	x	nein	nein	PT	292
nein	x	x	nein	nein	x	x	nein	nein	x	x	x	nein	BBRT	353
Greifswald + Gützkow - Jarmen	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	nein	nein	nein	256
Marlow - Rostock	x	nein	nein	nein	x	nein	x	x	x	x	nein	nein	nein	207
Ribnitz-Damgarten - Sanitz	x	nein	nein	nein	x	nein	nein	x	x	x	x	nein	nein	211
Ribnitz-Damgarten - Sanitz	x	nein	nein	nein	x	nein	nein	x	x	x	x	nein	nein	212
Franzburg / Richtenberg - Tribsees	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	nein	x	x	x	nein	nein	nein	215
Franzburg / Richtenberg - Barth	nein	nein	Velgast	Velgast	Velgast	Velgast	nein	x	x	x	x	nein	nein	221
Franzburg / Richtenberg - Barth	z.T.	nein	Velgast	nein	z.T.	nein	nein	x	x	x	x	nein	nein	222
Franzburg / Richtenberg - Grimmen	x	z.T.	Wittenhagen/Abtshagen	z.T. Wittenhagen/Abtshagen	x	z.T.	nein	x	x	x	nein	nein	nein	224
nein	x	z.T.	z.T. Wittenhagen/Abtshagen	nein	x	z.T.	nein	x	x	x	x	nein	nein	227
Greifswald - Loitz	x	nein	nein	nein	x	nein	x	x	x	x	x	nein	nein	245
Loitz - Greifswald	x	nein	nein	nein	x	nein	x	x	x	x	nein	nein	nein	247
Anklam - Gützkow	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	nein	nein	x	x	nein	nein	PT	273
nein	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	nein	x	x	x	x	nein	nein	326
nein	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	x	nein	nein	334
Garz/Rügen - Bergen auf Rügen	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	nein	nein	nein	140
nein	z.T.	nein	Glowe	z.T. Glowe	z.T.	z.T. Glowe	nein	x	x	x	nein	nein	nein	103
Torgelow - Pasewalk	x	nein	nein	nein	x	nein	x	x	nein	x	x	nein	nein	344
Pasewalk - Strasburg	x	nein	nein	nein	x	nein	nein	nein	x	x	x	nein	nein	30
Stralsund - Greifswald	nein	nein	Sundhagen/Miltzow	z.T. Sundhagen/Miltzow	Sundhagen/Miltzow	z.T. Sundhagen/Miltzow	nein	nein	nein	nein	nein	OK	ÖB	8
nein	nein	nein	Penkun	z.T. Penkun	Penkun	z.T. Penkun	x	x	x	x	nein	nein	nein	39
nein	nein	nein	Penkun	Penkun	Penkun	Penkun	x	x	x	x	nein	nein	nein	40
nein	nein	nein	Penkun	nein	Penkun	nein	x	x	x	x	nein	nein	nein	41
Anklam - Friedland	nein	nein	z.T. Spantekow	nein	z.T. Spantekow	nein	nein	nein	x	x	x	nein	nein	71
Anklam - Friedland	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	x	x	x	nein	nein	72
nein	nein	nein	Krien	z.T. Krien	Krien	z.T. Krien	nein	x	nein	x	nein	nein	nein	75
nein	nein	nein	z.T. Krien	nein	z.T. Krien	nein	nein	x	nein	nein	x	nein	nein	76
nein	x	nein	Ahrenshagen	nein	x	nein	nein	x	x	x	nein	nein	ÖB, FD, RT	199
nein	nein	nein	Niepars	Niepars	Niepars	Niepars	nein	x	nein	x	nein	nein	nein	163
nein	nein	nein	Ahrenshagen	z.T. Ahrenshagen	Ahrenshagen	z.T. Ahrenshagen	nein	x	nein	x	nein	nein	nein	167
nein	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	nein	nein	nein	172
Grimmen - Greifswald	x	nein	Süderholz/Kandelin	Süderholz/Kandelin	x	Süderholz/Kandelin	nein	x	nein	x	nein	nein	nein	238
Grimmen - Greifswald	nein	nein	Süderholz/Kandelin	Süderholz/Kandelin	Süderholz/Kandelin	Süderholz/Kandelin	nein	x	nein	x	nein	nein	nein	239
nein	nein	nein	Wiek	Wiek	Wiek	Wiek	nein	x	x	x	nein	nein	nein	108
nein	nein	nein	Wiek	z.T. Wiek	Wiek	z.T. Wiek	nein	x	x	x	nein	nein	nein	109
nein	nein	nein	Altenpleen	z.T. Altenpleen	Altenpleen	z.T. Altenpleen	nein	x	nein	x	nein	nein	nein	229
nein	nein	nein	Altenpleen	z.T. Altenpleen	Altenpleen	z.T. Altenpleen	nein	x	nein	x	nein	nein	nein	230
nein	x	x	nein	nein	x	x	nein	x	x	x	nein	nein	nein	251
nein	nein	nein	Penkun	Penkun	Penkun	Penkun	nein	x	nein	x	nein	nein	ON	330
Greifswald - Anklam	nein	nein	Züssow	z.T. Züssow	Züssow	z.T. Züssow	x	nein	nein	nein	nein	nein	nein	12
Greifswald - Anklam	nein	nein	Züssow	Züssow	Züssow	Züssow	x	nein	nein	nein	nein	nein	nein	13
Greifswald - Anklam	nein	nein	z.T. Züssow	nein	z.T. Züssow	nein	nein	nein	nein	x	x	nein	nein	15
Jarmen	x	x	Tutow	nein	x	x	nein	nein	nein	x	x	nein	nein	43
Jarmen - Anklam	x	x	Tutow	nein	x	x	nein	nein	x	x	nein	nein	nein	44
Wolgast - Anklam, Greifswald bzw. Gützkow	nein	nein	Züssow	z.T. Züssow	Züssow	z.T. Züssow	x	nein	nein	nein	nein	nein	nein	65
nein	nein	nein	Krien	z.T. Krien	Krien	z.T. Krien	nein	x	nein	x	nein	nein	nein	74
nein	nein	nein	z.T. Niepars	nein	z.T. Niepars	nein	nein	x	nein	nein	x	nein	nein	162
nein	nein	nein	Niepars	z.T. Niepars	Niepars	z.T. Niepars	nein	x	nein	x	nein	nein	nein	164
Ribnitz-Damgarten bzw. Barth - Franzburg / Richtenberg	x	nein	nein	nein	x	nein	nein	x	x	x	nein	nein	nein	169
nein	x	nein	nein	nein	x	nein	x	x	x	x	nein	nein	nein	186
Greifswald - Wolgast	x	nein	nein	nein	x	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	259
Greifswald - Wolgast	z.T.	nein	nein	nein	z.T.	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	260
nein	nein	nein	Spantekow	Spantekow	Spantekow	Spantekow	nein	x	x	x	nein	nein	nein	293
Torgelow - Strasburg	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	MS	BBRT	347
Torgelow - Friedland	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	EZ, BBRT	349
nein	nein	nein	z.T. Altenpleen	nein	z.T. Altenpleen	nein	nein	x	nein	x	nein	nein	nein	231

Anzahl der Nennungen der ro Fkt	lfd. Nr.	Nr. der Straße	Streckenabschnitt			Länge in m (Digitalisierung)	Verkehrsmengenerhebung 2010					Festlegung im Regionalen Raumentwicklungsprogramm Vorpommern			
			von	bis	Kfz gesamt		Kfz gesamt (Saison)	Schwerverkehr	Radverkehr	Radfahrerpotential	Nahbereich welchen Zentralen Ortes	Lage im Stadt-Umland-Raum	Lage im Tourismusraum	regional bedeutsame Radroute nach RREP	
4	327	L	283	Retzin Abzweig K19 Ramin	Glasow Abzweig K20 Sonnenberg	3.663	721	822	56	13	14	Löcknitz	nein	nein	nein
4	329	L	283	Abzweig B113 bei Storkow	vorhandener Radweg von Penkun	1.810	1.651	1.188	150	83	38	Löcknitz	nein	TER	nein
4	331	L	283	Abzweig K22 Wollin	vorhandener Radweg Sommerstorf	3.517	1.651	1.188	150	83	38	Löcknitz	nein	TER	nein
4	130	L	292	Lobbe	Thiessow	4.515	4.393	6.575	105	67	12	Sellin / Baabe	nein	TSR	x
4	340	L	322	B104 von Strاسبurg	Grenze Planungsregion (Richtung Milow)	458	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	19	Pasewalk	nein	TER	nein
3	34	B	104	OU Pasewalk		2.163	o.A.	o.A.	o.A.	o.A.	212	Pasewalk	nein	TER	nein
3	5	B	105	Kummerow	Martensdorf	2.796	6.966	7.819	719	0	37	Barth	nein	nein	x
3	51	B	110	Murchin	Libnow	1.806	5.221	6.598	306	23	16	Anklam	nein	TER	x
3	55	B	110	Abzweig B111 Mellenthin	Abzweig Dargen	3.486	3.984	4.878	172	13	11	Heringsdorf	nein	TER	x
3	59	B	111	Gemeindegrenze Mellenthin	Neppermin	1.026	4.726	5.698	188	43	20	Heringsdorf	nein	TER	x
3	60	B	111	OD Pudagla		292	4.726	5.698	188	43	9	Heringsdorf	nein	TER	x
3	203	L	18	Abzweig L19 bei Dettmannsdorf	Grenze Planungsregion	1.746	1.233	1.630	51	46	20	Bad Sülze	nein	TER	x
3	153	L	21	Abzweig B105 Altheide	Abzweig L22 Hirschburg	1.811	4.542	5.822	198	10	301	Ribnitz-Damgarten	nein	TER	x
3	155	L	21	Grenze Nationalpark	Born a. Darß	5.628	7.366	9.378	214	0	23	Zingst	nein	TSR	nein
3	157	L	21	Abzweig Zingst	Kreuzung K25 Abzweig Zingst	3.068	7.366	9.378	214	0	61	Zingst	nein	TSR	nein
3	235	L	27	Langenfelde	Grenze Planungsregion	1.906	2.426	2.481	312	67	80	Grimmen	nein	TER	x
3	308	L	28	Grenze Planungsregion	Bahnübergang Ferdinandshof	9.655	1.300	1.285	178	22	53	Ferdinandshof	nein	TER	nein
3	315	L	28	vorhandener Radweg Ahlbeck	OE Hintersee	7.452	1.095	1.052	37	47	7	Eggesin	nein	TER	x
3	316	L	28	OD Hintersee		109	1.095	1.052	37	47	7	Eggesin	nein	TER	x
3	317	L	28	Hintersee Riether Neuhaus	Gemeindegrenze Hintersee	503	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	12	Eggesin	nein	TER	x
3	318	L	28	Gemeindegrenze Hintersee	vorhandener Radweg Abzweig L283	872	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	7	Eggesin	nein	TER	x
3	138	L	29	Abzweig Grahlhof	Knoten B96n	818	3.195	3.883	117	0	24	Stralsund	x	TER	nein
3	151	L	30	Reinkenhausen Abzweig K16	Wilmshagen, Rügenzubringer	1.631	1.855	2.213	93	16	103	Stralsund	nein	TER	x
3	290	L	31	Steinmocker	Krien	4.299	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	14	Anklam	nein	nein	nein
3	294	L	31	vorhandener Radweg von Drewelow	Kreuzung B197 Sarnow	3.177	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	54	Anklam	nein	nein	nein
3	298	L	31	vorhandener Radweg von Ducherow, Heidbe	Mühlgraben Heidmühl	1.242	1.689	1.822	64	28	14	Ducherow	nein	nein	x
3	307	L	31	OD Altwarp		745	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	53	Ueckermünde	nein	TER	x
3	346	L	32	Kreuzung B109 Bhf. Jatznick	Abzweig touristischer Radweg Richtung Ferdi	6.108	1.099	1.094	47	34	6	Ferdinandshof	nein	TER	x
3	350	L	32	Grenze Planungsregion	Brücke über BAB20	1.614	991	1.033	40	14	102	Strاسبurg (Uckermark)	nein	TER	nein
3	213	L	191	Gresenhorst Kreuzung L182	Grenze Planungsregion	4.745	2.288	2.712	127	42	93	Marlow	nein	TER	nein
3	225	L	222	Kreuzung B194 Abtshagen	Elmenhorst	4.270	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	23	Grimmen + Stralsund	nein	nein	nein
3	226	L	222	Elmenhorst	Abzweig Wendorf	3.049	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	21	Stralsund	z.T.	nein	nein
3	271	L	263	OD Quilow		385	1.380	1.520	67	5	8	Anklam	nein	nein	x
3	272	L	263	OA Quilow Abzweig touristischer Radweg nach	Lüssow	5.187	1.380	1.520	67	5	56	Anklam + Gützkow	nein	nein	x
3	354	L	282	vorhandener Radweg von Strاسبurg (Uckermark)	Grenze Planungsregion (Richtung Schönhausen)	3.356	1.733	1.793	69	29	102	Strاسبurg (Uckermark)	nein	TER	nein
3	332	L	283	vorhandener Radweg Sommerstorf	Grenze Planungsregion	4.149	1.651	1.188	150	83	38	Löcknitz	nein	TER	nein
3	333	L	284	Sommerstorf Abzweig L283	Grenze Planungsregion	1.841	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	63	Löcknitz	nein	TER	nein
3	110	L	302	Trent	Abzweig Zubzow	909	3.161	2.976	235	92	15	Bergen auf Rügen	nein	TER	x
3	111	L	302	Abzweig Zubzow	Abzweig Streu	4.651	3.161	2.976	235	92	9	Bergen auf Rügen	nein	TER	x
3	112	L	302	Abzweig Streu	Schapode	861	3.161	2.976	235	92	15	Bergen auf Rügen	nein	TER	x
3	355	L	311	Rothemühl	Abzweig touristischer Radweg Richtung Neu	1.677	490	512	30	49	8	Ferdinandshof	nein	TER	x
3	356	L	311	Abzweig touristischer Radweg Richtung Neu	Heinrichswalde Abzweig L312	1.991	490	512	30	49	6	Ferdinandshof	nein	TER	x
3	357	L	311	Heinrichswalde Abzweig L312	Fleethof	7.196	219	251	11	34	16	Ferdinandshof	nein	TER	x
3	358	L	311	Fleethof	Grenze Planungsregion	1.163	219	251	11	34	16	Ferdinandshof	nein	TER	x
2	2	B	105	Abzweig Langenhanshagen	Kreuzung Löbnitz	5.330	6.680	7.372	583	3	12	Barth	nein	nein	x
2	3	B	105	Redebas	Karnin	3.300	7.204	8.628	542	24	12	Barth	nein	nein	x
2	4	B	105	Karnin	Kummerow Heide	4.601	6.966	7.819	719	0	36	Barth + Franzburg / Richtenberg	nein	nein	x
2	70	B	197	Wusseken Kiessee	Sarnow	3.086	2.561	2.813	308	0	9	Anklam	nein	nein	x
2	198	L	19	vorhandener Radweg von Zarrentin	vorhandener Radweg von Wendisch Baggendorf	223	1.422	o.A.	227	51	11	Grimmen	nein	nein	x
2	168	L	22	Abzweig L18 Semlow	Kreuzung L23 bei Ravenhorst	4.555	1.273	1.462	145	3	16	Ribnitz-Damgarten	nein	nein	nein
2	236	L	26	Glewitz	Rakow	10.143	821	777	57	16	80	Grimmen	nein	z.T. TER	nein
2	237	L	26	Rakow	Poggendorf	4.579	821	777	57	16	80	Grimmen	nein	nein	x
2	233	L	27	Abzweig L19 Wendisch Baggendorf	Glewitz	5.695	1.283	1.328	141	13	11	Grimmen	nein	z.T. TER	nein
2	234	L	27	Glewitz	Langenfelde	1.773	2.426	2.481	312	67	11	Grimmen	nein	TER	nein
2	150	L	30	vorhandener Radweg von Reinberg	Stahlbrode Fähranleger	842	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	103	Stralsund	nein	TER	x
2	296	L	31	Abzweig L311 Löwitz	Abzweig B109 Rathebur	5.132	830	784	58	5	54	Ducherow	nein	z.T. TER	nein
2	348	L	32	Rothemühl	Abzweig K4 Neuensund	3.190	991	1.033	40	14	47	Ferdinandshof	nein	TER	nein
2	257	L	35	OD Völschow		983	2.099	2.498	223	51	22	Jarmen	nein	nein	x
2	208	L	182	Gresenhorst	vorhandener Radweg Völkshagen	2.257	3.518	3.845	235	0	93	Marlow	nein	TER	nein
2	209	L	182	vorhandener Radweg Völkshagen	Grenze Planungsregion	815	3.518	3.845	235	0	93	Marlow	nein	TER	nein
2	178	L	211	Bruchhorst Bereich Abzweigung K2		179	1.953	3.269	83	168	16	Barth	nein	TER	nein
2	246	L	261	OD Groß Zastrow		244	2.740	2.954	95	58	18	Loitz	nein	nein	x
2	270	L	263	Groß Polzin	OE Quilow Abzweig Schlatkow	1.994	1.380	1.520	67	5	8	Anklam	nein	nein	x
2	320	L	283	Grünhof	Rothenklempenow Abzweig Mewegen	4.353	490	512	40	24	63	Löcknitz	nein	TER	x
2	102	L	303	vorhandener Radweg Hagen	Abzweig Lohme	198	3.096	3.998	102	124	9	Sassnitz	nein	TSR	x
2	360	L	312	Abzweig K4 Gehren Ausbau	Grenze Planungsregion	479	451	462	39	7	102	Strاسبurg	nein	TER	x
2	335	L	322	Grenze Planungsregion	Nieden, Abzweig touristischer Radweg	988	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	4	Pasewalk	nein	nein	x
2	339	L	322	vorhandener Radweg Fahrenwalde	Grenze Planungsregion	2.327	1.599	368	182	4	102	Pasewalk	nein	TER	x
1	38	B	113	Grambow BÜ	Schwennenz	1.699	674	845	47	47	18	Löcknitz	nein	nein	nein

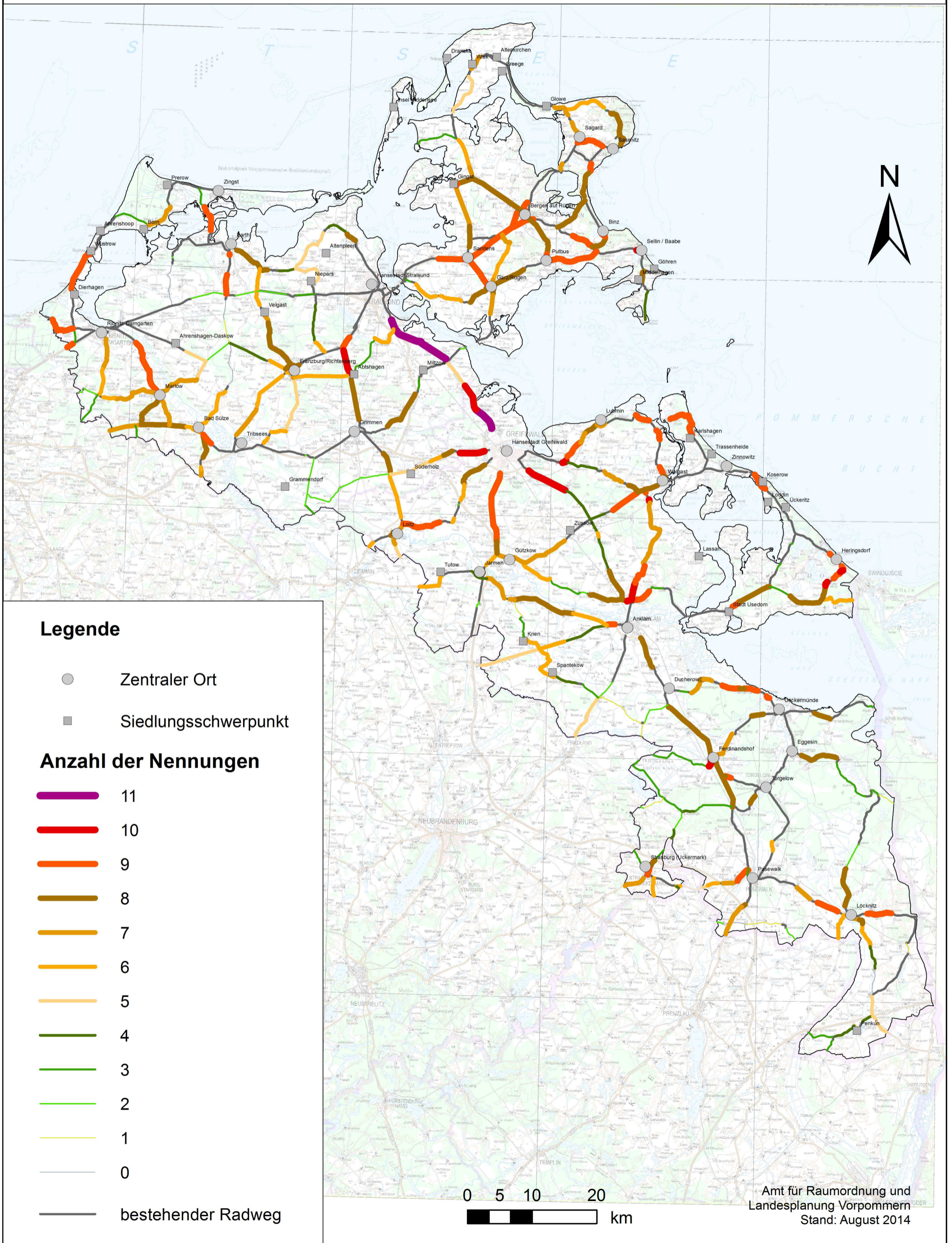
Verbindung zwischen Zentralen Orten	Entfernung zum Zentralen Ort		Siedlungsschwerpunkt <10 km entfernt	Siedlungsschwerpunkt <4 km entfernt	innerhalb einer 10-km-Distanz	innerhalb einer 4-km-Distanz	Bedeutung für den Alltagsverkehr					Bedeutung für den Tourismus		Ifd. Nr.	
	innerhalb der 10-km-Distanz zum ZO	innerhalb der 4-km-Distanz zum ZO					Arbeitspendler	Schulweg	Einkaufsweg	Weg zum Arzt	Weg zum Bahnhof	Radfernweg des Landes M-V	Radrundweg des Landes M-V		
nein	x	nein	nein	nein	x	nein	nein	x	x	x	x	nein	nein	327	
nein	nein	nein	Penkun	Penkun	Penkun	Penkun	nein	x	nein	x	nein	nein	nein	329	
nein	nein	nein	Penkun	Penkun	Penkun	Penkun	nein	x	nein	x	nein	nein	nein	331	
nein	z.T.	nein	Middelhagen	z.T. Middelhagen	z.T.	z.T. Middelhagen	nein	nein	nein	x	nein	nein	nein	130	
nein	x	nein	nein	nein	x	nein	nein	nein	x	x	x	nein	nein	340	
Pasewalk	x	x	nein	nein	x	x	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	34	
Stralsund - Ribnitz-Damgarten	x	nein	Niepars	Niepars	x	Niepars	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	5	
Anklam - Heringsdorf	z.T.	nein	nein	nein	z.T.	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	51	
Anklam - Heringsdorf	nein	nein	z.T. Usedom	nein	z.T. Usedom	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	55	
Anklam - Heringsdorf	nein	nein	Usedom	nein	Usedom	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	59	
Anklam - Heringsdorf	x	nein	Ückeritz	nein	x	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	60	
Marlow - Tessin	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	203	
nein	x	x	Dierhagen	nein	x	x	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	153	
Ribnitz-Damgarten - Zingst	nein	nein	Born a. Darß	Born a. Darß	Born a. Darß	Born a. Darß	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	155	
Ribnitz-Damgarten - Barth	x	x	Prerow	nein	x	x	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	157	
nein	nein	nein	Grammendorf	nein	Grammendorf	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	TT	235	
Friedland - Ferdinandshof	x	x	nein	nein	x	x	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	308	
nein	z.T.	nein	nein	nein	z.T.	nein	nein	nein	nein	x	nein	nein	nein	315	
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	x	nein	nein	nein	316	
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	ON	nein	317	
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	ON	nein	318	
Stralsund - Garz/Rügen	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	138	
nein	nein	nein	Sundhagen/Miltzow	Sundhagen/Miltzow	Sundhagen/Miltzow	Sundhagen/Miltzow	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	151	
nein	nein	nein	Krien	Krien	Krien	Krien	nein	x	nein	x	nein	nein	nein	290	
nein	nein	nein	z.T. Spantekow	nein	z.T. Spantekow	nein	nein	x	x	x	nein	nein	nein	294	
Ducherow - Ueckermünde	x	x	nein	nein	x	x	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	298	
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	SH	307	
Torgelow - Strasburg	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	346	
Strasburg - Torgelow	x	x	nein	nein	x	x	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	350	
Ribnitz-Damgarten - Sanitz	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	x	nein	nein	nein	213	
nein	nein	nein	Wittenhagen/Abtshagen	Wittenhagen/Abtshagen	Wittenhagen/Abtshagen	Wittenhagen/Abtshagen	nein	x	nein	x	nein	nein	nein	225	
nein	z.T.	nein	Wittenhagen/Abtshagen	nein	z.T.	nein	nein	x	nein	x	nein	nein	nein	226	
Anklam - Gützkow	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	PT	271	
Anklam - Gützkow	z.T.	nein	nein	nein	z.T.	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	PT	272	
Strasburg - Friedland	x	x	nein	nein	x	x	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	354	
nein	nein	nein	Penkun	nein	Penkun	nein	nein	x	nein	x	nein	nein	nein	332	
nein	nein	nein	Penkun	nein	Penkun	nein	nein	x	nein	x	nein	nein	nein	333	
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	Rü	110	
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	OK	Rü	111
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	OK	Rü	112
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	MS	BBRT	355
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	BBRT	356	
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	BBRT	357	
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	EZ, BBRT	358	
Ribnitz-Damgarten - Stralsund	x	nein	nein	nein	x	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	2	
Ribnitz-Damgarten - Stralsund	nein	nein	Velgast	nein	Velgast	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	3	
Stralsund - Ribnitz-Damgarten	nein	nein	Velgast	nein	Velgast	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	4	
Anklam - Friedland	z.T.	nein	z.T. Spantekow	nein	z.T.	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	70	
Grimmen - Tribsees	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	198	
nein	nein	nein	z.T. Ahrenshagen	nein	z.T. Ahrenshagen	nein	nein	x	nein	x	nein	nein	nein	168	
nein	nein	nein	z.T. Grammendorf	z.T. Grammendorf	z.T. Grammendorf	z.T. Grammendorf	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	236	
nein	nein	nein	z.T. Süderholz/Kandelin	z.T. Süderholz/Kandelin	z.T. Süderholz/Kandelin	z.T. Süderholz/Kandelin	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	237	
nein	nein	nein	Grammendorf	z.T. Grammendorf	Grammendorf	z.T. Grammendorf	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	233	
nein	nein	nein	Grammendorf	Grammendorf	Grammendorf	Grammendorf	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	234	
nein	nein	nein	Sundhagen/Miltzow	nein	Sundhagen/Miltzow	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	150	
nein	x	z.T.	nein	nein	x	z.T.	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	296	
Torgelow - Friedland	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	348	
Jarmen - Altentreptow	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	257	
Marlow - Rostock	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	208	
Marlow - Rostock	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	209	
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	ÖB	178	
Loitz - Greifswald	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	246	
Anklam - Gützkow	z.T.	nein	nein	nein	z.T.	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	270	
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	320	
nein	z.T.	nein	Glowe	nein	z.T.	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	102	
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	360	
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	335	
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	339	
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	x	nein	nein	38	

Anzahl der Nennungen der ro Fkt	lfd. Nr.		Streckenabschnitt			Länge in m (Digitalisierung)	Verkehrsmengenerhebung 2010					Festlegung im Regionalen Raumentwicklungsprogramm Vorpommern			
			Nr. der Straße	von	bis		Kfz gesamt	Kfz gesamt (Saison)	Schwerverkehr	Radverkehr	Radfahrerpotential	Nahbereich welchen Zentralen Ortes	Lage im Stadt-Umland-Raum	Lage im Tourismusraum	regional bedeutsame Radroute nach RREP
1	183	L	23	Abzweig touristischer Radweg nach Starkow	Abzweig touristischer Radweg nach Langenh	379	2.057	2.681	133	17	36	Ribnitz-Damgarten	nein	nein	nein
1	184	L	23	Abzweig touristischer Radweg nach Langenh	Kreuzung L22 bei Ravenhorst	3.246	2.057	2.681	133	17	23	Ribnitz-Damgarten	nein	z.T. TER	nein
1	319	L	28	Abzweig L283	Staatsgrenze	2.868	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	12	Eggesin	nein	nein	x
1	289	L	31	Abzweig B110 bei Neetzow	Steinmocker	3.156	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	14	Anklam	nein	nein	nein
1	295	L	31	Kreuzung B197 Sarnow	vorhandener Radweg Löwitz	7.954	830	784	58	5	54	Anklam + Ducherow	nein	z.T. TER	nein
1	297	L	311	Abzweig L31 Löwitz	Grenze Planungsregion	2.457	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	54	Ducherow	nein	TER	nein
1	359	L	312	Heinrichswalde Abzweig L311	Abzweig K4 Gehren Ausbau	3.714	389	397	21	7	102	Strasburg	nein	TER	nein
1	338	L	322	Damerow Abzweig L323	vorhandener Radweg Fahrenwalde	5.784	1.599	368	182	4	6	Pasewalk	nein	z.T. TER	nein
0	182	L	23	Kreuzung B105 Löbnitz	Abzweig touristischer Radweg nach Starkow	3.265	2.057	2.681	133	17	23	Barth + Ribnitz-Damgarten + Franzburg / Richtenberg	nein	nein	nein
0	185	L	23	Kreuzung L22 bei Ravenhorst	vorhandener Radweg von Eixen	7.137	667	846	41	2	16	Bad Sülze	nein	nein	nein
0	328	L	283	Glasow Abzweig K20 Sonnenberg	Kreuzung B113 bei Krackow	4.286	721	822	56	13	38	Löcknitz	nein	nein	nein
0	336	L	322	Nieden, Abzweig touristischer Radweg	Kreuzung B109 bei Nieden	1.168	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	19	Pasewalk	nein	nein	nein
0	337	L	322	Kreuzung B109 bei Nieden	Damerow Abzweig L323	2.334	1.599	368	182	4	19	Pasewalk	nein	nein	nein
0	341	L	323	Damerow Abzweig L322	Grenze Planungsregion	981	o. A.	o.A.	o. A.	o. A.	5	Pasewalk	nein	nein	nein

Verbindung zwischen Zentralen Orten	Entfernung zum Zentralen Ort		Siedlungsschwerpunkt <10 km entfernt	Siedlungsschwerpunkt <4 km entfernt	innerhalb einer 10-km-Distanz	innerhalb einer 4-km-Distanz	Bedeutung für den Alltagsverkehr					Bedeutung für den Tourismus		Ifd. Nr.
	innerhalb der 10-km-Distanz zum ZO	innerhalb der 4-km-Distanz zum ZO					Arbeitspendler	Schulweg	Einkaufsweg	Weg zum Arzt	Weg zum Bahnhof	Radfernweg des Landes M-V	Radrundweg des Landes M-V	
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	FD	183
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	184
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	319
nein	nein	nein	Krien	nein	Krien	nein	nein	nein	nein	x	nein	nein	nein	289
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	295
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	297
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	359
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	338
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	182
nein	z.T.	nein	nein	nein	z.T.	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	185
nein	nein	nein	z.T. Penkun	nein	z.T. Penkun	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	328
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	336
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	337
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	341

Raumordnerischer Radverkehrsplan für die Planungsregion Vorpommern

Streckenabschnitte nach der Anzahl ihrer raumordnerischen Funktionen

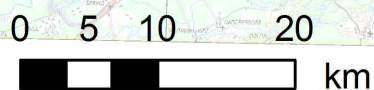


Legende

- Zentraler Ort
- Siedlungsschwerpunkt

Anzahl der Nennungen

- 11
- 10
- 9
- 8
- 7
- 6
- 5
- 4
- 3
- 2
- 1
- 0
- bestehender Radweg



Raumordnerischer Radverkehrsplan für die Planungsregion Vorpommern

Priorisierung des Handlungsbedarfs aus Sicht der Raumordnung und Verkehrssicherheit

