

Barlachstadt Güstrow

Ausbaumaßnahme Radweg

Abschnitt Schöninseler Weg bis Pfahlweg

– Projektbeschreibung–



Projektbeschreibung

Die Barlachstadt Güstrow beabsichtigt die vorhandenen Radwege entlang des Insees nutzungsgerecht aufzuwerten und nachhaltig zu gestalten. Der beantragte Ausbauabschnitt verfügt über eine Länge von 720 m. Beidseitig grenzt der Weg an Landschaftsräume. Eine Nutzung durch Fußgänger ist auch aufgrund der Länge des Weges stark untergeordnet. Verkehrsrechtlich handelt es sich um einen Radweg.

Das Ziel der Maßnahme ist eine Aufwertung der bestehenden Wegeverbindung für den Radverkehr zwischen dem Naherholungsgebiet westlicher Insee und der Barlachstadt sowie den Umlandgemeinden. Über die Wegeverbindung ist das Naherholungsgebiet mit Gastronomie, Bootshäusern und den Wassersportvereinen erschlossen. Die Wegeverbindung mit dem ersten Teilabschnitt gehört somit zum Alltagsradwegenetz der Barlachstadt.

Die Wege werden neben dem Alltags- auch durch touristischen Verkehr genutzt. Der vorliegende Abschnitt ist der erste Teil des durchgehenden Weges zwischen dem Barlachweg im Osten mit Anschluss an drei Radfernwege – darunter die Deutschlandroute D 11 Ostsee-Bayern – und dem Schöninseler Weg im Westen mit Anschluss an den straßenbegleitenden, übergemeindlichen Radweg der L 17 Goldberger Straße nach Gutow.

Anschlüsse gibt es im Verlauf der gesamten Wegeverbindung zum Wohngebiet Bauhof über den Grünen Weg, zur Südstadt über den Pfahlweg und zum Wohngebiet Goldberger Viertel mit Anschluss an den Radweg Fischerweg. Über den Barlachweg und die Plauer Chaussee sind zudem die westlich gelegenen Ortsteile Primerburg und Klueß sowie die Nachbargemeinde Mühl Rosin angebunden.

Der insgesamt sehr schadhafte Zustand des bislang weitgehend unbefestigten Weges erfordert eine grundlegende Erneuerung. Besonders tiefer gelegene, stauwasserbeeinflusste Wegeabschnitte sind während feuchter Witterungsperioden stark durchnässt und nur mit erheblichen Einschränkungen per Rad zu nutzen.

Neben der geplanten Befestigung als Radweg mit einer Breite von 2,50 m wird lediglich der Teilabschnitt zwischen altem Pumpenhaus und Pfahlweg für die geringfügige saisonale Nutzung durch landwirtschaftlichen Verkehr als Spurbahnweg mit einer Breite von 3,00 m befestigt, wovon der mittlere Meter der Spurbahn mit Rasensteinpflaster befestigt wird, so dass für die Radfahrer die sich beidseitig anschließenden Flächen aus Verbundsteinpflaster mit einer Breite von jeweils ca. 1 m zur Verfügung stehen.

Ausgangszustand

Ausgehend vom Schöninseler Weg (Stat. 0+000) bis zur Aufbindung des „Grünen Weges“ aus Richtung Bauhof (Stat. 1+330) verläuft der Weg entlang des Ufers des Insees größtenteils durch dichten Baum- und Gehölzbestand, der landseitig mit einem ca. 10 m breiten Streifen die landwirtschaftlichen Flächen vom Uferstreifen des Sees mit dem Weg abschirmt.

Zwischen Grünem Weg und Bauhofer Bucht (Stat. 1+480) grenzen linksseitig (östlich) Äcker und rechtsseitig eine Streuobstwiese mit sehr lockerem Baumbestand an den Weg.

Von Station 1+480 bis 1+570 säumt den linken Wegesrand eine Baumreihe aus Erlen. Ihr schließt sich fast durchgängig bis Station 2+060 ein ca. 10 m breiter Streifen einer Wildhecke an, die in den vergangenen Jahren durch die Barlachstadt Güstrow als Ausgleich für Straßenbaumaßnahmen gepflanzt wurde.

Auf den letzten ca. 670 m bis zum Pfahlweg (Stat. 2+060 bis 2+730) grenzen linksseitig bzw. nördlich wieder Ackerflächen direkt bis an den Weg. Gegenüberliegend von Stat. 2+230 bis 2+735 befindet sich zwischen dem Weg und dem uferbegleitenden Gehölzstreifen eine landwirtschaftlich ungenutzte Wiese mit sukzessionsbedingtem Aufwuchs von Sträuchern und Bäumen.

Naturnah dem Uferverlauf des Insees mit zahlreichen Windungen folgend dient der Weg vor allem der Naherholung Güstrows sowie touristischen Zwecken. Er ist ein beliebter Radweg. Entlang des Weges befinden sich mehrere kleine, idyllisch gelegene Badestellen, die sich seit Jahrzehnten bei den Einwohnern der Güstrower Stadtteile Südstadt und Bauhof großer Beliebtheit erfreuen.

Bei dem Weg selbst handelt es sich um einen ca. 2,0 bis 3,5 m breiten, überwiegend unbefestigten Feldweg. In lichtdurchfluteten, weitgehend KFZ-freien Teilabschnitten ist die Wegeoberfläche rasenbegrünt mit zwei zum Teil tief ausgefahrenen Radspuren.

In den stark beschatteten Abschnitten fehlt die Grasnarbe. Durch den Eintrag von organischem Material der wegebegleitenden Bäume und Sträucher ist die Oberfläche hier mit einer Humusschicht überzogen. Die saisonal wassergesättigten bindigen und organischen Böden weichen auf und verlieren ihre Tragfähigkeit. In diesem Zustand sind die Wege nur sehr eingeschränkt mit dem Rad befahrbar (siehe nachfolgende Fotos). Punktuell wurde der Weg in der Vergangenheit mit Schotter und Ziegelsplitt stabilisiert.



Abbildung 1: Aufnahme vom 30.04.2018, ca. Stat. 1+060



Abbildung 2: Aufnahme vom 13.07.2017, ca. Stat. 1+130



Abbildung 3: Aufnahme vom 30.04.2018, ca. Stat. 1+565; rechts: überstaute Ackerseite



Abbildung 4: Aufnahme vom 08.03.2017, ca. Stat. 2+450 m; seitliches Ausweichen von der Wegetrasse

Im Abschnitt zwischen Pfahlweg und ehemaligem Pumpenhaus (saisonaler Landwirtschaftsverkehr) ist der Weg stark ausgefahren. Insbesondere an den lokalen Tiefpunkten mit länger anhaltender Staunässe bilden sich tiefe Fahrspuren, die zum seitlichen Ausweichen der Fahrzeuge außerhalb der Wegetrasse führen (siehe Abbildung 4). Auf den Kuppen trocknet der sandige Boden oberflächlich aus, verliert an Standfestigkeit und erschwert den Fahrradfahrern die Nutzung des Weges.

Radverkehrskonzept, Potential zur Förderung des Radverkehrs

Das Alltagsradwegenetz dient der regelmäßigen Nutzung durch das Verkehrsmittel Rad. Mit der Attraktivität des Radwegenetzes ist die Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel unmittelbar verknüpft. So ist der Umstieg von anderen Verkehrsmitteln auf das Fahrrad nur zu erreichen, wenn es ein attraktives in sich geschlossenes Netz für Radfahrer gibt, welches alle Stadtteile untereinander verbindet. Sicherheitsaspekte spielen dabei eine bedeutende Rolle. Der Ausbau des vorhandenen Radwegs als erster Abschnitt zwischen dem Schöninseler Weg und dem Barlachweg zu kann maßgeblich dazu beitragen.

Derzeit sind die Wege zwischen dem Barlachweg und dem Schöninseler Weg jahreszeitlich als Bestandteil des alltäglichen Radwegenetzes nur eingeschränkt für Radfahrer nutzbar. Die bestehenden, baulich unzureichenden Oberflächen der Erschließungswege am westlichen Insee bedürfen einer konsequenten Neugestaltung, um eine ganzjährige Nutzbarkeit zu gewährleisten. Der geplante Ausbau soll die Erreichbarkeit des Naherholungsgebietes westlicher Insee für Radfahrer verbessern.

Über den vorliegend ersten Teilabschnitt sind die sich südwestlich anschließende Nachbargemeinde Gutow über den Schöninseler Weg und der der Stadtteil Bauhof über den grünen Weg radläufig an das Naherholungsgebiet mit Angel-, Segel- und Kanusportvereinen, einer Gaststätte und mehreren natürlichen Badestellen angebunden.

Eine ganzjährig durchgehende, sichere Nutzbarkeit stellt die Grundlage dar, Nutzer zum Umstieg vom Pkw aufs Rad zu bewegen. Unter anderem ältere Menschen, welchen durch das ständig wachsende Angebot an Pedelecs die grundsätzliche Teilhabe am Radverkehr langfristig möglich ist, werden die bestehenden Wege zum Erreichen des westlichen Inlensees erst mit der geplanten Oberflächenbefestigung nutzen.

Neben der Förderung einer gesundheitsfördernden Fortbewegung kommt die absehbare Verlagerung von Anteilen des Kfz- hin zum Radverkehr auch Aspekten des Umweltschutzes zugute. Eine Beschränkung der Wege als Radwege und Fahrradstraßen stärkt direkt den Radverkehr und begünstigt damit eine Steigerung der Radverkehrsanteile im Individualverkehr.

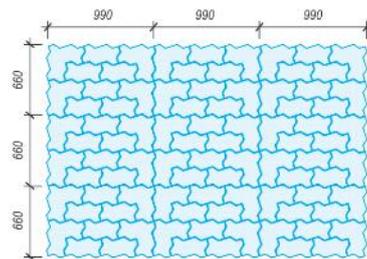
Ein Vorteil der so befestigten Wege stellt die Möglichkeit dar, diese bei Bedarf wirtschaftlich und schnell maschinell reinigen zu können. So kann die Nutzbarkeit ganzjährig durchgehend ermöglicht werden.

Planung

Die Planung sieht den anforderungsgerechten, landschaftsverträglichen Ausbau des ersten Abschnitts der Wege am westlichen Inlensee als Radweg in vorhandener Trasse vor. Die wegebegleitende Baum- und Gehölzvegetation bleibt erhalten. Hierdurch werden die Eingriffe in Natur und Landschaft minimiert. Für eine weitgehend witterungsunabhängige Nutzung ist ein Pflaster-Verbundsteinsystem für Wirtschaftswege geplant, welches keiner Borde zur seitlichen Einfassung bedarf.

Typ 4

Vollflächen aus UNNI-2N Großformat-Verbundsteinen für häufige hohe Beanspruchungen, z.B. Kreuzungen oder Hofflächen.



Typ 5

Die Kombination von UNNI-2N Großformat-Verbundsteinen mit Rasenstein-Mittelstreifen. Ein idealer Kompromiss bei unterschiedlichen Anforderungen.

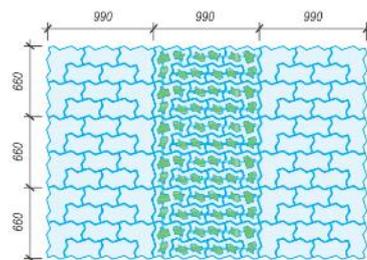


Abbildung 5: Verlegemöglichkeiten ökologisches Wirtschaftswegepflaster UNNI-2N (Quelle: Kronimus AG Betonsteinwerke)

Für die Flächenversiegelung durch den Wegebau sowie zu kompensierende negative Einflüsse auf Fauna und Flora sind Ausgleichsmaßnahmen entsprechend der Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung vorgesehen. So werden die bereits erfolgten, wegebegleitenden Hecken-Pflanzungen nördlich des Weges in Form einer Wildhecke sowie eines Saumstreifens aus grasarmen Kräutern fortgesetzt. Als Abgrenzung zur Ackerfläche sind im Abstand von 25 m Eichenspaltpfähle vorgesehen.

Durch die geplanten Kompensationsmaßnahmen entsteht von der Bauhofer Bucht bis zum Pfahlweg eine wegebegleitende Hecken- und Krautsaumstruktur. Sie dient u.a. der Förderung von Nützlingen, der Verringerung der Bodenabwehung und damit auch der Reduzierung von Nährstoffeinträgen in den angrenzenden Inselsee.

Ausblick

Viele Radfahrer nutzen im Alltagsverkehr ihr Rad nicht nur bei schönem Wetter, sondern täglich. Dieser Anteil soll mit einem attraktiven Alltagsradwegenetz in den kommenden Jahren als Alternative zum Pkw und ÖPNV noch gesteigert werden. Als künftiger Bestandteil kann der Weg zwischen dem Schöninseler Weg und dem Barlachweg als Erschließung für das Naherholungsgebiet westlicher Inselsee dazu beitragen.

Mit der Aufwertung des gesamten Erschließungsweges am westlichen Inselsee werden sowohl touristische und alltägliche Belange für den Radverkehr berücksichtigt. Die verbesserte Nutzbarkeit der Wege als Verbindung der überörtlichen Radwege an Plauer Chaussee und der Goldberger Straße L 17 wird die Attraktivität und Erlebbarkeit des Naherholungsgebietes steigern und damit die vorhandene Infrastruktur stärken.

Güstrow, den 12.01.2024