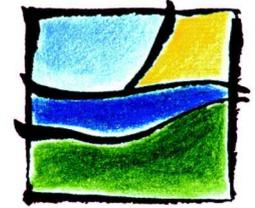


Mecklenburg
Vorpommern



Radverkehrskonferenz

des
Ministeriums für Verkehr, Bau und Landesentwicklung
Mecklenburg-Vorpommern

am 21. September 2009, Schweriner Schloss, Festsaal

DOKUMENTATION

Zusammenstellung
Bernd Sievers
Referent Radverkehr
Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung
Mecklenburg-Vorpommern
Schlossstraße 6-8, 19053 Schwerin

**Radverkehrskonferenz
des Ministeriums für Verkehr, Bau und Landesentwicklung
am 21. September 2009, ab 12 Uhr
Ort: Schweriner Schloss**

Ablauf

- 11:30 – 12:00 Uhr Eintreffen der Gäste
- 12:00 – 12:10 Uhr **Herr Thilo Schelling**
Stellv. Staatssekretär und Abteilungsleiter Verkehr Straßenbau im Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern
Begrüßung und Einführung in die Konferenz
- 12:10 – 12:25 Uhr **Herr Thilo Schelling** (in Vertretung von Minister Volker Schlotmann)
„Kooperation und Flexibilität - eine neue Radverkehrspolitik“
- 12:25 – 12:40 Uhr **Herr Bernd Sievers**
Referent Radverkehr im Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern
„Qualität braucht Kommunikation - Vorstellung des Kooperationsmodells Radverkehr in Mecklenburg-Vorpommern“
- 12:40 – 12:50 Uhr **Prof. Udo Onnen-Weber**
Hochschule Wismar / Denkfabrik Fahrradverkehre MV
„Arbeitsfelder und Dynamik eines Netzwerkes Radverkehr in Mecklenburg-Vorpommern“
- 12:50 – 13:30 Uhr **Herr Thilo Schelling** (in Vertretung von Minister Volker Schlotmann)
Aufruf zur Gründung des kommunalen Netzwerkes Radverkehr „MV bike“

Gründungsakt durch kommunale Vertreter aus Landkreisen, kreisfreien Städten, amtsfreien Gemeinden und Ämtern in Mecklenburg-Vorpommern
- 13:30 – 14:00 Uhr **Kaffeepause**
- 14:00 – 14:30 Uhr **Herr Ministerialrat Guido Zielke**
Referatsleiter Stadtentwicklung und Verkehr, Radverkehr im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
„Nationaler Radverkehrsplan 2012 – Ziele, Zwischenstand und nichtinvestive Unterstützung der Radverkehrspolitik der Länder durch den Bund“
- 14:30 – 15:00 Uhr **Herr Dipl.-Ing. Kai Adler**
Baustoff- und Umweltlabor GmbH
Vorstellung der Studie „Überprüfung der Vergleichbarkeit von bodenmechanischen Eigenschaften natürlicher Böden mit Radwegekonstruktionen in naturnahen Bereichen“ (Versiegelungsstudie)
- 15:00 – 15:30 Uhr **Herr Jörg Hagedorn**
Landkreis Ostvorpommern (angefragt)
Vorstellung des Projekts „USEDOM-RAD Fahrradverleih als System im Verbund mit Bahn und Bus“
- 15:30 – 15:40 Uhr **Prof. Udo Onnen-Weber**
Hochschule Wismar / Denkfabrik Fahrradverkehre MV
„Resümee und Ausblick“
- ca. 16:00 Uhr Ende der Veranstaltung

12:00 – 12:10 Uhr

Herr Thilo Schelling

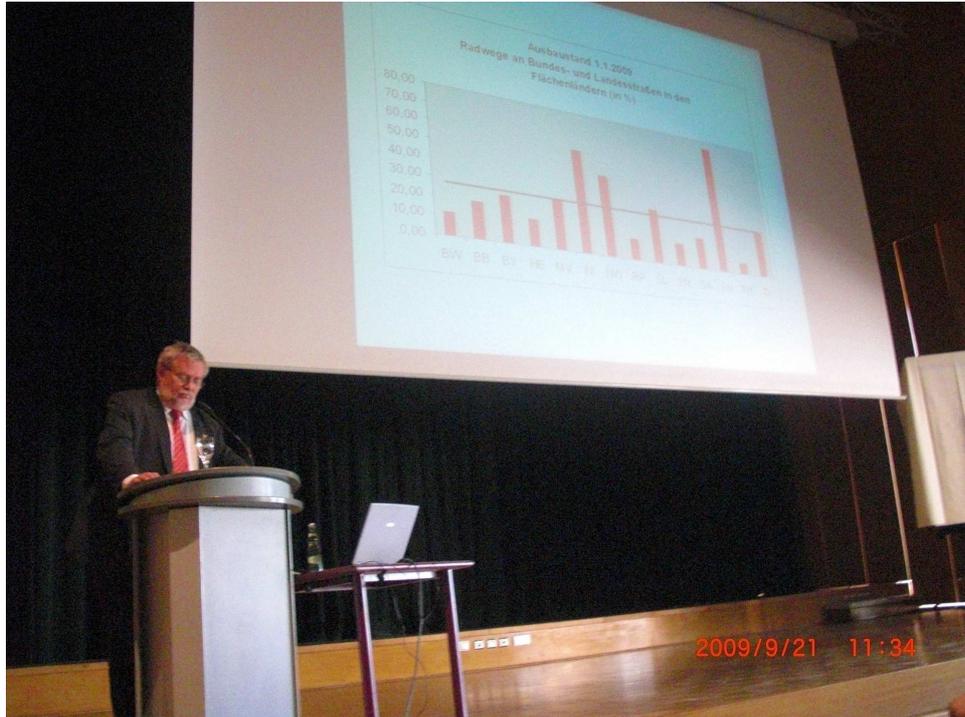
Stellv. Staatssekretär und Abteilungsleiter Verkehr Straßenbau im Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern

Begrüßung und Einführung in die Konferenz

12:10 – 12:25 Uhr

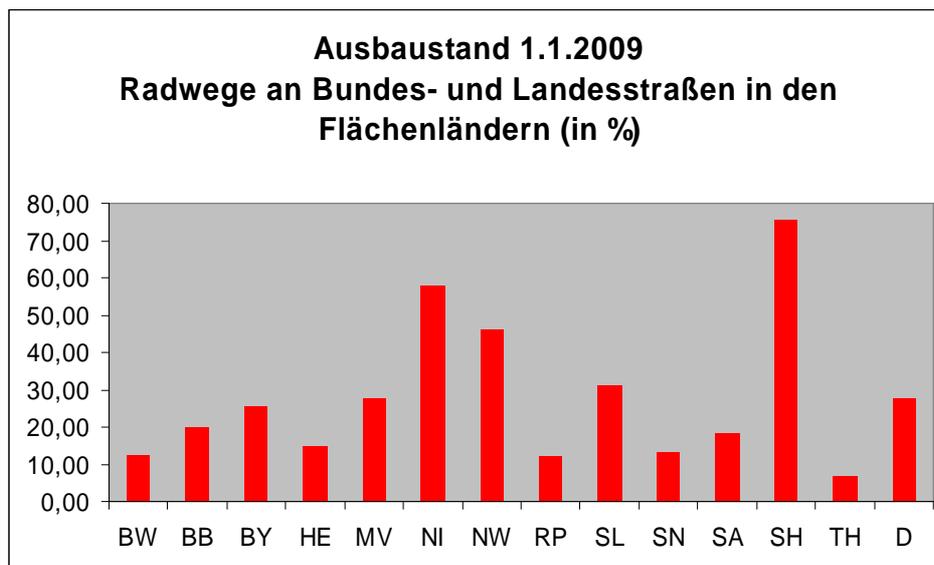
Herr Thilo Schelling (in Vertretung von Minister Volker Schlotmann)

„Kooperation und Flexibilität - eine neue Radverkehrspolitik“



Meine Damen und Herren,

Mecklenburg-Vorpommern ist ein Radland. Wir liegen auf den vorderen Plätzen in der touristischen Zustimmung und im Alltagsverkehr. Das in den neuen Bundesländern umfangreichste Radwegenetz an Bundes- und Landesstraßen leistet dazu einen Beitrag.



Aktuell sind 758 km Radwege an Bundesstraßen (38 %) und 714 km an Landesstraßen (22 %) gebaut. Damit liegen wir auch bundesweit in einer guten Position. Die Straßenbauämter werden mittelfristig auch weiterhin jährlich im Durchschnitt 9-10 Mio. € für Radwege ausgeben.

Radwege sind wichtig, doch sie sind letztlich nur Mittel zur Förderung des Radverkehrs. Radverkehr und Radmobilität bedürfen mehr als die Bereitstellung von Infrastruktur. Radfahrer im Alltag und im Urlaub erwarten

- mehr System im Radverkehr
- optimale Bedingungen für Nahmobilität, Nahversorgung und Naherholung
- attraktive und sichere Bewegungsräume für Radfahrer
- Fahrrad als integralen Bestandteil des Gesamtverkehrssystems.

Radverkehr braucht Qualität. Radverkehr als komplexes Gesamtsystem aus

- Infrastruktur,
- Service
- und Kommunikation

bietet diese Qualität. Für Qualität braucht man mehr als Geld. Man braucht Erfahrung, Information und den fachlichen Austausch.

Die für den Radverkehr in Mecklenburg-Vorpommern auf allen Ebenen tätigen politischen Strukturen und Verbände leisten bis zum heutigen Tag nicht den dafür notwendigen Beitrag. Die Kommunikation und die Kooperationsfähigkeit sind verbesserungsbedürftig. Es fehlt immer wieder an Flexibilität. Oft scheitern sinnvolle Lösungen an der mangelnden Bereitschaft zum Kompromiss.

Die Landesregierung hat mit der Einrichtung der Interministeriellen Arbeitsgruppe Radverkehr zum Jahresbeginn seine interne Struktur verbessert. Mit neuen Grundsätzen für den Radwegbau an Bundes- und Landesstraßen können wir uns mehr in lokale Netze integrieren und auch Radwege auf nahen Wegen bauen. Wir sind aufgestellt, um mit Ihnen als Partner zusammen zu arbeiten. Wir sind dazu bereit.

Für diese Zusammenarbeit machen wir Ihnen heute einen Vorschlag. Dieser Vorschlag ist sehr weitgehend. Er ist neu. Er ist der Beginn eines Prozesses und wird von allen Beteiligten Flexibilität verlangen. Ich bin sicher, wir werden in diesem Prozess alle hinzu lernen. Wir werden uns verbessern. Wir werden die Voraussetzungen erwerben, den Radfahrern in unserem Land die Qualität zu geben, die sie als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer von uns erwarten können.

Ihr zahlreiches Erscheinen spricht dafür, dass in unserem Land ein erheblicher Bedarf für diesen Weg besteht. Auch die respektable Gruppe, die sich bereit erklärt hat, hier und heute ein kommunales Netzwerk für den Radverkehr zu gründen, zeigt, dass wir uns diesen Prozess zutrauen.

Von dieser Konferenz soll ein klares Signal ausgehen: Radmobilität ist ein Teil unseres Landes und ein Beitrag für zukunftsfähige Kommunen in Mecklenburg-Vorpommern.

Vielen Dank.

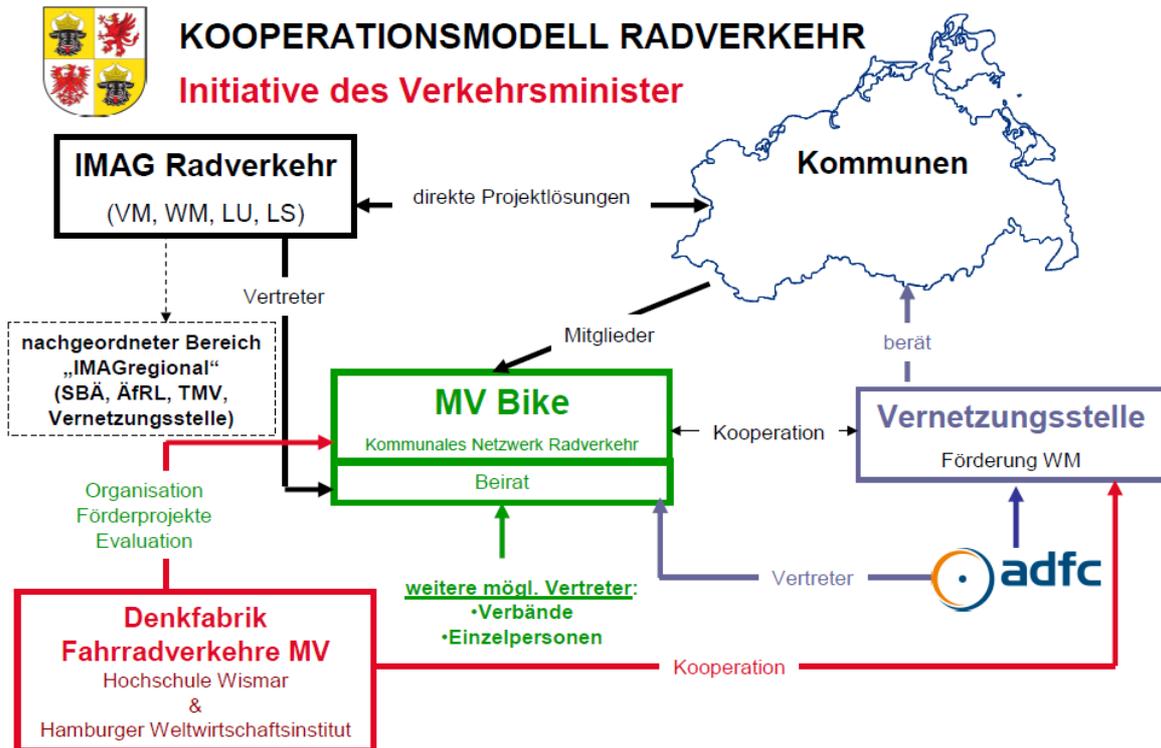
12:25 – 12:40 Uhr

Herr Bernd Sievers

Referent Radverkehr im Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern

„Qualität braucht Kommunikation - Vorstellung des Kooperationsmodells Radverkehr in Mecklenburg-Vorpommern“

Herr Sievers stellte in seinem Vortrag die Initiative des Verkehrsministers zum Kooperationsmodell Radverkehr in Mecklenburg-Vorpommern vor.



Meine Damen und Herren,
die Landesregierung stimmt ihre Radverkehrspolitik seit dem 01.01.2009 unter Federführung des Verkehrsministeriums in der IMAG Radverkehr (VM, WM und LU sowie das Landesamt für Straßenbau und Verkehr / unter Beibehaltung der Ressortzuständigkeiten) ab. Mit einem Projekt auf Rügen (Jasmund) wurden bereits konstruktive Erfahrungen gemacht. Um dieses abgestimmte Vorgehen zu verbessern und besser in die Regionen zu tragen, macht die Landesregierung das Angebot, nach dem Prinzip der Raumentwicklung in einer „IMAGregional“ mit den Kommunen die Bedarfe an Radverkehrsinfrastruktur zu erarbeiten und umzusetzen. Vorrangig soll dies immer die Nutzung vorhandener Wege (Radwege an Straßen, kommunale Straße und Wege, ländliche Wege, Wirtschaftswege) durch Ausschilderung sein. Aufgrund der Netzverantwortung der Straßenbauämter sind dies aber auch Lückenschlüsse durch Radwegesbau oder touristische Radwegesförderungen durch das Wirtschaftsministerium oder Förderungen des ländlichen Wegebbaus durch das Landwirtschaftsministerium. In diesen „IMAGregional“ werden landesseitig unter Federführung der Ämter für Raumordnung und Landesplanung die Straßenbauämter, der Tourismusverband MV und die Vernetzungsstelle des ADFC mitwirken. Wir werden nicht immer die Ideallösungen finden, doch dem Machbaren sollten wir uns verpflichtet fühlen. Das Angebot dieser „IMAGregional“ betrifft ausschließlich die Infrastruktur und richtet sich an alle Kommunen und Regionen.

Eine weitere Initiative betrifft die Gründung eines kommunalen Netzwerkes Radverkehr, das wir MV bike getauft haben. Anders als das Vorbild der AGFS in Nordrhein-Westfalen ist dies kein qualitativer Klub mit messbaren Infrastrukturverbesserungen, sondern ein tatsächliches Netzwerk, ein kommunikativer Prozess. Informationen werden ausgetauscht, Probleme und Projekte gemeinsam angegangen. Dies lässt sich an einem banalen Beispiel erläutern: In einer Veranstaltung des ADFC in Waren (Müritz) hörte ich einen Vortrag der Regionalschule Klütz zur Einrichtung einer Fahrradwerkstatt. Interessant. Zwei Wochen später war ich Beobachter eines BMVBS-geförderten Projektes zur Radverkehrssicherheit für Schüler. An der Regionalschule in Teterow sollte eine Testfahrt durchgeführt werden. Die Lehrer erzählten mir von den Absichten zur Einrichtung einer Fahrradwerkstatt an der Schule - sie wussten nur nicht wie. Interessant. Im Ergebnis erzählte der Referent aus Schwerin den Teterowern, was er in Waren von den Klützern erfahren hatte und riet ihnen, doch dort mal anzurufen. Ich denke, so was kann man auch organisieren, statt es dem Zufall zu überlassen.

MV bike soll ein kommunales Netzwerk sein und bleiben. Doch das Land will sich nicht heraus halten. Wir sind bereit, in einem Beirat mitzuwirken. In diesen Beirat sollten Sie nach unserer Vorstellung auch den ADFC und andere einbinden.

Wir schlagen Ihnen darüber hinaus vor, sich der wissenschaftlichen Kompetenzen in unserem Land zu bedienen. Was die Universität Trier für den süddeutschen Raum ist, kann die Hochschule Wismar für uns im Norden werden. Eine Denkfabrik Fahrradverkehre MV - getragen von einem Joint Venture der Hochschule und dem Hamburger Weltwirtschaftsinstitut - kann nicht nur die Forschung organisieren und durch Evaluierung den Prozess ständig optimieren. Hochschulen haben den charmanten Vorteil, aus den nichtinvestiven Mitteln zur Förderung des Nationalen Radverkehrsplans zu 100 % gefördert zu werden. Und: letztlich kann dort in Synergie mit diesen Qualitäten auch eine Geschäftsstelle für MV bike angesiedelt werden - doch dies muss das Netzwerk dann selbst entscheiden. Wir empfehlen dies nur.

Nicht zuletzt funktioniert Kooperation immer dann nachhaltig, wenn alle Player die Vernetzung verinnerlichen. Niemand kann alles. Viele können mehr.

Soweit zu meiner trockenen Beamtenfolie. Herr Prof. Onnen-Weber hat nun die Aufgabe, Ihnen - schon mal aus der Sicht einer Denkfabrik Fahrradverkehre - die Potentiale und Arbeitsfelder einer solchen Kooperation aufzuzeigen.

Vielen Dank.

12:40 – 12:50 Uhr

Prof. Udo Onnen-Weber

Hochschule Wismar / Denkfabrik Fahrradverkehre MV

„Arbeitsfelder und Dynamik eines Netzwerkes Radverkehr in Mecklenburg-Vorpommern“

Meine Damen und Herren,

ich habe im Vorfeld zu dieser Konferenz gedacht, ich würde Ihr Stöhnen hören: Mein Gott, wir haben kein Geld für unsere Kita, die Feuerwehr braucht ein neues Feuerwehrauto, die Bäume an der Dorfstraße müssen zurückgeschnitten werden. Und die hier kommen mit Fahrrad! Diesem Luxusthema.

Aber die Tatsache, dass Sie alle hier sind, zeigt, dass Sie erkennen, dass Fahrrad vielleicht ja doch ein politisches Basisthema sein kann. Darüber will ich ein paar Sätze sagen.

Wundern Sie sich nicht, dass ich die Standards nicht anspreche:

- Fahrradwegpolitik,
- Fahrradwegfinanzierung,
- Fahrradwegtechnik,
- Ökologie des Fahrradverkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr etc.

Das tun die anderen Redner. Ich will Ihren Blick einfach mal auf andere Facetten richten.

Ich nehme einmal Herrn Neick, der heute auch hier ist, als Beispiel: Er vertritt das Amt Klützer Winkel im Landkreis Nordwestmecklenburg zwischen Boltenhagen und Wismar. Ihm laufen - wie allen von Ihnen - die jungen Erwachsenen (vor allem die jungen Frauen) weg, es gibt immer weniger Kinder, der Landkreis muss einen Schülerbus nach dem anderen streichen. Der ÖPNV kann nicht mehr sichergestellt werden. Das ist heute schon dramatisch - in Zukunft wird das existentiell werden.

Ich denke, Herr Neick weiß, dass Mecklenburg-Vorpommern vor ganz anderen Herausforderungen steht, als wir sie heute erleben:

- der Demografiefaktor
- der Brain-Drain Faktor
- der EU-Fördergebiets I Faktor (Auslaufen 2013)
- den Solidaripakt II Faktor (2019 ist der Aufbau Ost beendet).

Über kurz oder lang wird sich die Politik aus der Finanzierung von Grundbedarfen so weit zurückziehen, dass es richtig schmerzt. Und dann sind neue Ideen auch für den Sektor Mobilität gefordert, dann wird das gute alte (oder neue) Fahrrad ein ganz, ganz wichtiges Verkehrsmittel in Mecklenburg-Vorpommern.

Zurück zu Herrn Neick: durch sein Amt verläuft die Landesstraße 1 von Klütz nach Wismar, die immerhin noch 12 x am Tag von einem Bus befahren wird. Die Menschen wohnen aber gar nicht an dieser L 1, sondern in Dörfern, die an Stichstraßen zwischen 1 km und 5 km von der L 1 entfernt liegen. Diese Orte werden nur ein bis zweimal täglich per Bus (meistens auch nur in der Schulzeit) versorgt. Heute schon, wo's uns eigentlich noch gut geht! Wenn ich mich bei Ihnen umschaue: solch eine Situation haben viele von Ihnen.

Wenn man, sagt sich Herr Neick, nun einen kostengünstigen und einfachen Zubringer aus den Dörfern an die Straße einrichten könnte, dann hätte man doch die ÖPNV-Versorgung auch für die ungewisse Zukunft einigermaßen sichergestellt. Und da kommt das Fahrrad ins Spiel.

- Man richte an den Bushaltestellen ausreichend große und bequeme Wartehäuschen für Mensch und Fahrrad ein.
- Man baue entweder ein absolut sicheres und bequemes Fahrradabstellsystem an den Haltestellen
- oder investiere gar in Busse, die in ausreichender Anzahl und vor allem bequem und zügig aufgeladen Fahrräder mitnehmen können
- und vor allem: man informiere, motiviere, mobilisiere die betroffenen Menschen, dass sie das neue Angebot nutzen, dass sie aktiv mit der Lösung umgehen und diesen Zubringer freudig nutzen (ich glaube, dass ist das Wichtigste).



Das will finanziert werden, sicher. Aber noch haben wir die EU-Förderung. Noch können wir da ran. Und mit etwas Kreativität kommen wir noch weiter: Haben Sie eigentlich mal darüber nachgedacht, wie sich die Finanzierung verändern würde, wenn solche Teile des Fahrradverkehrs wie oben beschrieben zum Sektor der Öffentlichen Personennahverkehre zugeschlagen würden?

Wenn die heute neu zu gründende Initiative MV bike einen Modellversuch zu diesem Thema initiieren würde, hätten wir wichtige neue Erkenntnisse zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum.

Anderes Beispiel: Herr Graupmann ist Bürgermeister von Dargun, der Kleinstadt am Kummerower See. Zu den Feriengebieten Müritzer Seen, Stralsund und Usedom ist es 1 Autostunde. Der Zubringer Autobahn ist 20 km entfernt. Man kann also sagen: am Ende der Welt. Touristen kommen soweit ins Hinterland nur selten und Dargun allein ist zu klein für eine gezielte Tagesreise. Aber Dargun ist schön, ein Besuch des Städtchens lohnt sich.

Nun wissen wir, dass Touristen gerne Fahrrad fahren. Aber nur bis zu 30 km im statistischen Durchschnitt. Sie kommen also nie nach Dargun. Herr Graupmann sagt sich: Wenn es ein System aus Fahrrad und Bus gäbe, dass die Touristen bequem und anspruchsvoll ins Hinterland bringt, dann kann ich vielleicht meine Gastronomen überzeugen, zu investieren und dann haben wir besseren Service und dann kommen noch mehr Touristen.

Also, Herr Graupmann, zwei Dinge dazu: Sie müssten sicherstellen, dass es fertige Routen von den Küstenbadeorten nach Dargun gibt, die aus einer Kombination von Fahrrad und Bus incl.

Fahrradmitnahme bestehen. Die Touristen fahren einige km nach Dargun selbst mit dem Fahrrad, die Reststrecke legen sie bequem im Bus zurück. Das muss natürlich organisiert und verlässlich sein.

Und zum Zweiten brauchen Sie ein innovatives Fahrradverleihsystem in Dargun. Lassen Sie die Touristen doch ruhig mit dem Auto (oder noch besser, dem Bus) zu Ihnen kommen. Bieten Sie ihnen dann aber an, nicht nur eine Besichtigung in ½ Stunde Fußweg durch die Innenstadt zu machen (dafür kommt keiner!), sagen Sie den Leuten: mietet ein Fahrrad, schaut euch die Landschaft an, fahrt einmal um den Kummerower See oder ½ mal, wir holen euch irgendwo wieder ab.

Und halten Sie Rennräder, Kinderräder, Seniorenräder, Fahrradanhänger - also eine ganze breite Angebotspalette - bereit. Und wenn Sie dann noch ausgearbeitete Touren mit serviceorientierten Gaststätten etc. bereithalten: Sie werden sehen, die Touristen kommen. Und sie werden gut dafür bezahlen, wenn´s gut gemacht ist.

Auch das ist ein Fall für MV bike, auch das will per Modellversuch ausprobiert werden, einen Teil davon wird uns Herr Hagedorn von der Insel Usedom später erzählen.

Klützer Winkel und Dargun sind willkürlich und zufällig von mir herausgesucht. Die Situation ist für viele Orte und Regionen in Mecklenburg-Vorpommern ähnlich und vergleichbar.

Meine Damen und Herren, Sie sind Praktiker des Politikgeschäfts und wollen für die Zukunft Handlungsorientierung haben. Ich bin erfreut, dass das Thema Mobilität als zukunftsweisende Thematik so viel Resonanz erfährt.

Das Verkehrsministerium hebt mit Ihnen zusammen heute MV bike aus der Taufe. Ich bin mir sicher, dass dies ein wichtiger und wesentlicher Teil einer Initiative „Mobilität im ländlichen Raum 2020“ ist (darüber sage ich in meinem Schlusswort noch etwas). Glückwunsch.

Die Hochschule Wismar und das Hamburgische Weltwirtschaftsinstitut wollen sich mit der Denkfabrik Fahrradverkehre M-V bei MV bike engagieren. Wir verstehen uns als Networker. Deshalb wollen wir mit den Ministerien, den Kommunen und Landkreisen, der Vernetzungsstelle des ADFC und den interessierten Verbänden und Vereinen ein Forschungs- und Entwicklungsnetzwerk aufbauen, das bis 2020 möglichst viele Mobilitätsansätze umsetzt, die das Fahrrad im Fokus haben.

- Wir wollen gemeinsam Vorschläge erarbeiten zur Nutzung des Fahrrads als integriertes Verkehrsmittel,
- wir wollen gemeinsam Visionen für Fahrradverkehre und niedrigschwellige Mobilität vorstellen,
- wir wollen dazu Modellversuche anregen und auch durchführen,
- wir wollen das öffentliche Bewusstsein für Fahrradverkehre stärken und wir wollen mitwirken bei Marketing und Werbung für MV bike und seine Projekte.
- Und wir unterstützen, indem wir anbieten, die Geschäftsstelle von MV bike bei uns anzugliedern.

Mecklenburg-Vorpommern hat als weiträumiges Flächenland seine speziellen Probleme mit der Gewährleistung von Mobilität für die Bevölkerung.

Wenn wir es schaffen, gut durchdachte Problemlösungen zu entwickeln, haben wir die Chance, bei niedrigschwelligen Verkehrssystemen bundesweit vorne zu stehen.

12:50 – 13:30 Uhr

Herr Thilo Schelling

(in Vertretung von Minister Volker Schlotmann)

Aufruf zur Gründung des kommunalen Netzwerkes Radverkehr „MV bike“

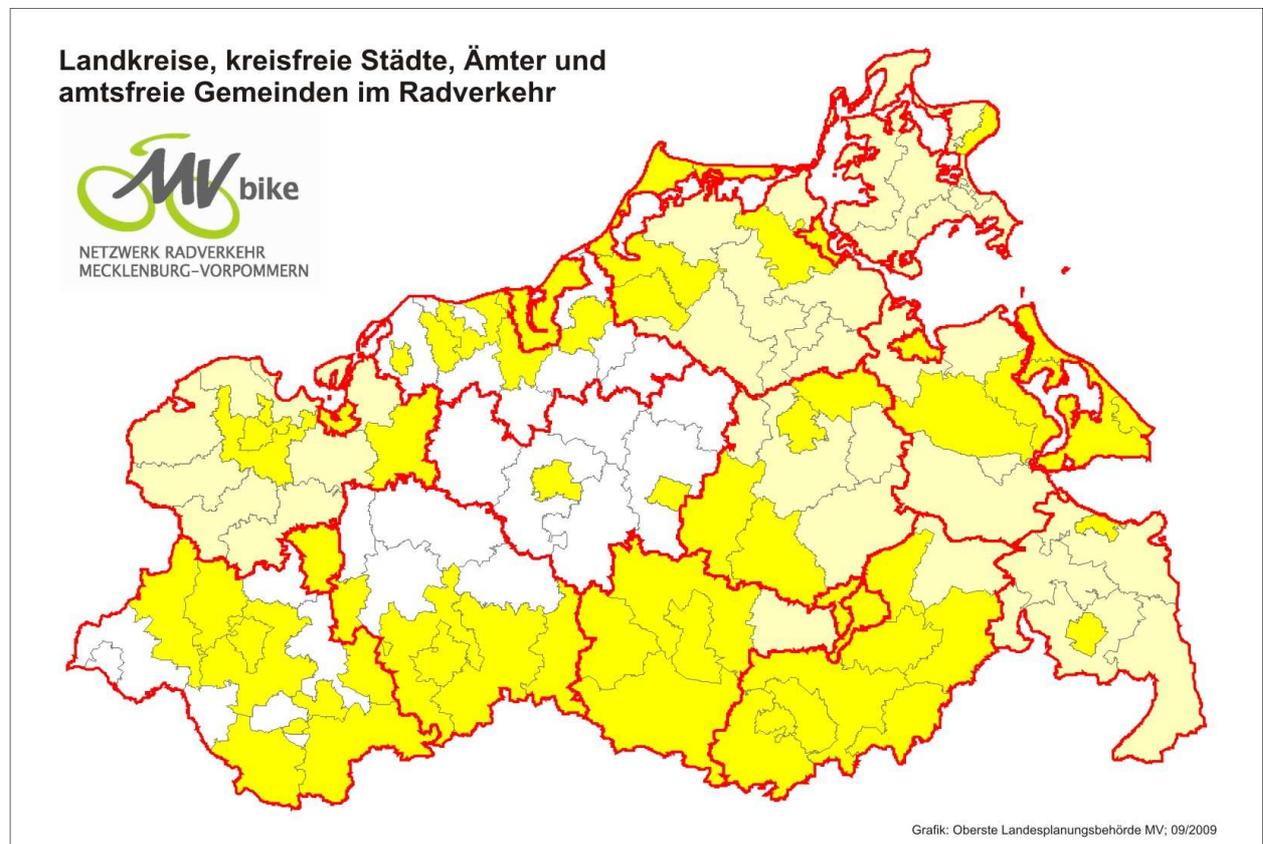
Dem Aufruf des Ministers folgend gründeten kommunale 58 Vertreter aus Landkreisen, kreisfreien Städten, Ämtern und amtsfreien Städten und Gemeinden in Mecklenburg-Vorpommern „MV bike – Kommunales Netzwerk Radverkehr“:



Die Vertreter aus Landkreisen, kreisfreien Städten, Ämtern und amtsfreien Städten und Gemeinden folgten unter dem Bild einer Landeskarte mit den Gründerkommunen dem Aufruf und unterschrieben die aufgeständerte Gründungsurkunde und vollzogen mit ihrer Unterschrift den Gründungsakt.



In der geografischen Verteilung des Landes ist MV bike flächendeckend präsent:



Die dunkelgelben Flächen geben die kreisfreien Städte, Ämter und amtsfreien Städte und Gemeinden wieder. Die hellgelben Flächen kennzeichnen die Landkreise im Netzwerk.

- nach dem Gründungsakt gab es eine Kaffeepause –
es folgte der Vortragsteil der Konferenz

14:00 – 14:30 Uhr

Herr Ministerialrat Guido Zielke

Referatsleiter Stadtentwicklung und Verkehr, Radverkehr im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

„Nationaler Radverkehrsplan 2012 - Ziele, Zwischenstand und nichtinvestive Unterstützung der Radverkehrspolitik der Länder durch den Bund“

Meine Damen und Herren,

ich freue mich sehr, dass ich heute auf dieser Konferenz ein paar Worte zur Radverkehrsförderung des Bundes im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans sprechen kann.

Die Bundesregierung leistet seit der Veröffentlichung des Nationalen Radverkehrsplans im Jahr 2002 einen maßgeblichen Beitrag zur Förderung des Radverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland. Fahrradverkehr ist für uns ein wichtiger und integraler Bestandteil der nationalen Verkehrspolitik geworden. Der Bund hat als Moderator und Koordinator eine aktive Rolle bei der Radverkehrsförderung übernommen. Wir haben im Nationalen Radverkehrsplan 2002-2012 Leitlinien, Ziele und Handlungsempfehlungen gegeben - als Impulse für Länder und Gemeinden. Auf diesen Handlungsebenen findet die praktische Arbeit der Radverkehrsförderung statt. Hier zeigt sich, ob es gelingt, mehr Bürgerinnen und Bürger zum Radfahren zu motivieren.

Dies spiegelt sich auch in der Kontinuität unserer Haushaltsansätze wieder. Im Haushalt des Bundesverkehrsministeriums (BMVBS) stehen auch in 2009 rund 100 Mio. € für den Radverkehr zur Verfügung. Im Einzelnen: Im Straßenbauhaushalt stehen jährlich 90 Mio. € für den Bau von Radwegen an Bundesstraßen zur Verfügung. Die Kommunen können für die Ertüchtigung von Betriebswegen an Bundeswasserstraßen für den Fahrradverkehr 3,993 Mio. € abrufen. Für Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans stehen 3 Mio. € bereit, die auch im investiven Bereich, z. B. für Modellvorhaben bei der Stadtentwicklung, eingesetzt werden können. Die Zahl der Projektanträge hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen - ein Indiz dafür, dass der Nationale Radverkehrsplan inzwischen breite Kreise der im Bereich der Radverkehrspolitik Aktiven erreicht hat.

Wir haben im Internet das Fahrradportal www.nationaler-radverkehrsplan.de eingerichtet. Dieses Fahrradportal ist eine Arbeitsplattform für alle, die sich mit dem Radverkehr beschäftigen. Es bietet Informationen über Planungs- und Rechtsvorschriften sowie Fachliteratur und gute Beispiele der Radverkehrsförderung aus der Praxis. Es ermöglicht außerdem den Zugriff auf die Ergebnisse unserer Forschungsvorhaben zum Radverkehr.

Neben Kontinuität lassen sich auch Innovationen bei der Verwendung unserer Haushaltsmittel vermelden: Um eine erfolgreiche Radverkehrsförderung auf kommunaler Ebene zu unterstützen, baut das Deutsche Institut für Urbanistik mit Förderung des BMVBS unter Einbeziehung der kommunalen Spitzenverbände seit Herbst 2007 eine Fahrradakademie auf. Zielgruppe sind in erster Linie die Beschäftigten von Kommunalverwaltungen. Die Fahrradakademie bietet ihnen neben einem attraktiven Seminarprogramm auch ein Diskussionsforum zum Austausch mit Kollegen und Experten. Dank der Förderung des BMVBS kann diese Weiterbildung zu Konditionen angeboten werden, die auch für die strapazierten kommunalen Budgets tragbar sind. Die Nachfrage nach Seminaren der Fahrradakademie hat unsere Erwartungen weit übertroffen. Dies gilt auch für die ebenfalls durch das BMVBS geförderten jährlichen Fahrradkommunalkonferenzen des gleichen Trägers, mit denen die bundesweite Vernetzung und Zusammenarbeit der Kommunen verbessert wird. Die dritte Veranstaltung in dieser Reihe findet am 18. und 19. November in Potsdam statt. Sein Sie alle herzlich eingeladen. Nähere Informationen finden Sie auf unserem Fahrradportal www.nationaler-radverkehrsplan.de.

„Unsere Städte sind unsere Zukunft“ wie Bundesminister Tiefensee anlässlich des 2. Bundeskongresses zur Nationalen Stadtentwicklungspolitik in München dieses Jahr betont hat. Wesentliche Ziele der Nationalen Stadtentwicklungspolitik sind: Die Wettbewerbsfähigkeit der Städte sicher zu stellen, die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse in allen Landesteilen aufrecht zu erhalten und durch ökologische Stadterneuerung einen Beitrag zur Energie- und Klimapolitik zu leisten. Dem Fahrrad und dem Radverkehr kommt dabei eine immer wichtigere Rolle zu. Nicht ohne Grund ist das für die Radverkehrsförderung zuständige Referat Radverkehr im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung auch mit dem Thema Stadtentwicklung und Verkehr befasst.

Die Verkehrsprobleme in den Städten sind uns allen hinlänglich bekannt: Die Städte leiden zunehmend unter Lärm, Luftverschmutzung, Unfallgefahr und Staus. Der Verkehr gerät immer mehr in Gefahr, zum begrenzenden Faktor in den deutschen Städten zu werden. Die Verkehrsinfrastruktur nimmt zum Teil hohe Flächenanteile in Anspruch - insbesondere ein Problem für Städte mit ohnehin knappen Flächenressourcen -, es werden hohe Verkehrsemissionen erzeugt (Belastung mit Feinstaub und CO₂, Schadstoffen, Verkehrslärm).

Verkehrskonzentrationen sind insbesondere dort zu beobachten, wo die Bevölkerung das Verkehrsmittel Auto für die Fahrt zum Arbeitsplatz, zum Einkaufen und zu Freizeiteinrichtungen - auch im Umland der Städte - nutzt. Die Folge ist ein hoher Flächenverbrauch für Verkehrserschließungs- und Parkplatzanlagen. Diese Flächen stehen dann nicht mehr für andere Nutzungen zur Verfügung, z.B. für Erholung, Kinderspiel oder Kommunikation. Umweltfreundliche Fortbewegungsarten wie Radfahren oder zu Fuß gehen werden erschwert.

Es geht darum, die Funktions- und Zukunftsfähigkeit von Städten und die Mobilität ihrer Bewohnerinnen und Bewohner zu sichern, und gleichzeitig die Qualitäten der Stadt als Lebens- und Wohnstandort zu berücksichtigen.

Das ist natürlich Aufgabe der Städte und Gemeinden. Der Bund unterstützt sie dabei vor allem durch die Städtebauförderung und heute durch den „Nachfolger“ des Gemeindefinanzierungsgesetzes. Der Bund nutzt in diesem Zusammenhang seine Möglichkeiten zur Gestaltung der Rahmenbedingungen im Bereich der Stadtentwicklung und des Verkehrs. Als Kriterien sind vor allem zu nennen:

- Verkehrsvermeidung oder Abwicklung über kurze Wege nach dem Leitbild „Stadt der kurzen Wege“,
- Stärkung des Rad- und Fußverkehrs,
- Sicherstellung eines kundenfreundlichen und effizienten ÖPNV,
- Vernetzung insbesondere der umweltfreundlichen Verkehrsträger und
- Reduzierung des Umgebungslärms.

Welche Handlungsansätze verfolgt der Bund zur Erreichung der genannten Ziele?

Stichwort „Stadt der kurzen Wege“

Die „Leipzig-Charta“, die während der deutschen EU-Ratspräsidentschaft verabschiedet wurde, orientiert sich am Leitbild der kompakten, nutzungsgemischten, urbanen und ökologischen Stadt und knüpft damit an die Tradition der europäischen Stadt an. Auch die Nationale Stadtentwicklungspolitik der Bundesregierung verfolgt dieses Leitbild. Es geht darum, die Funktionsmischung von Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Freizeit/Naherholung (wieder) herzustellen. Aufenthalts- und Bewegungsflächen im öffentlichen Raum müssen verbessert werden, um attraktive, sichere und barrierefreie Wegebeziehungen zwischen den verschiedenen Funktionsbereichen des städtischen Lebens zu schaffen. Faktoren wie Siedlungsdichte, eine gute Erreichbarkeit von Angeboten der Nahversorgung und Naherholung, eine attraktive und barrierefreie Gestaltung des Wohnumfelds sowie Abbau von Trennwirkungen durch Verkehrsbauwerke und -trassen schaffen Verkehr sparende Siedlungsstrukturen.

Eine gute räumliche Zuordnung städtischer Funktionen und Nutzungsvielfalt ist eine Chance für Urbanität, die auch dazu beiträgt, Verkehrsbelastungen durch den motorisierten Individualverkehr zu verhindern. In Amsterdam z.B. führen die Bewohnerinnen und Bewohner der Innenstadt

und der innenstadtnahen Viertel 70 bis 80 Prozent der Besorgungswege zu Fuß oder per Fahrrad durch.



Eine konsequente Verkehr sparende Stadtentwicklungspolitik wird heute nicht mehr als Standortnachteil, sondern als Profilierungsmerkmal in der Konkurrenz der Städte angesehen.

Eine städtebauliche Innenentwicklung, die eine Reduzierung der Neuinanspruchnahme von Verkehrsflächen und die Stärkung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum anstrebt, wird durch den Ausbau von Radverkehrsnetzen unterstützt. Der Fahrradverkehr beansprucht deutlich weniger Fläche im Straßenraum als andere Verkehrsmittel - so können acht Fahrräder auf der Fläche eines Pkw-Parkplatzes untergebracht werden. Auch der fließende Radverkehr benötigt im Vergleich deutlich weniger Verkehrsfläche als der Kfz-Verkehr.

Eine gute städtische Infrastruktur für Fahrräder, die die Stadtteile erschließt und verbindet, verbessert nicht nur die Mobilitätschancen von nicht motorisierten Bevölkerungsgruppen und deren Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Sie schützt auch vor den negativen Auswirkungen des Autoverkehrs, was insbesondere für benachteiligte Stadtquartiere von Belang ist.

Gerade innerstädtische Wohngebiete, die für den Rad- und Fußverkehr gut erschlossen sind und eine hohe Wohn- und Aufenthaltsqualität aufweisen, werden in den letzten Jahren verstärkt von jungen Familien nachgefragt, da hier die Voraussetzungen für eine eigenständige und sichere Mobilität von Kindern vorhanden sind. Insgesamt trägt eine hohe Fahrradnutzung zu einer Steigerung der Wohn- und Lebensqualität in Städten bei.

Dies alles unterstreicht die Bedeutung, die eine verstärkte Nutzung des Fahrrads im Nahverkehr für die nachhaltige städtebauliche Entwicklung und für die Stärkung funktionsfähiger Stadtzentren und -quartiere hat.

Stichwort „Förderung Stadt- und umweltverträgliche Verkehrsträger / NRVP“

Der Nationale Radverkehrsplan der Bundesregierung betont, dass sich bei einer gezielten Förderung des Radverkehrs als „System“, d.h. bei gleichmäßiger Berücksichtigung der Komponenten Service und Öffentlichkeitsarbeit neben der bisher vor allem geförderten Infrastruktur, deutlich höhere Anteile des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen in Deutschland erreichen lassen. Angestrebt wird eine Verlagerung von 30 % der innerstädtischen Kfz-Fahrten im Kurzstreckenbereich bis 6 km. Dabei lassen sich nach Schätzungen des Umweltbundesamtes pro Jahr rund 7,5 Mio. t CO₂ - Einsparungen erzielen. Hiermit wird deutlich, dass der Radverkehr bei einem im Vergleich zum motorisierten Verkehr geringen Mitteleinsatz eine hohe Wirkung

hinsichtlich der Entlastung der Städte von CO₂ und weiteren Schadstoffen, aber auch von Lärm und Flächenverbrauch erzielen kann.

Von seinem über viele Jahre hinweg angenommenen Mobilitätsverhalten lässt sich der Mensch als „Gewohnheitstier“ nicht ohne weiteres abbringen. Veränderungen - auch im Bewusstsein der Menschen - bedürfen daher besonderer Anreize. Darum fördert das BMVBS im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans auch Projekte, mit denen das Fahrrad noch stärker ins Bewusstsein einer breiten Öffentlichkeit gerückt und als umweltfreundliches und gesundheitsförderndes Fahrzeug im Alltag der Menschen etabliert wird. Ein Projektbeispiel dafür ist die bundesweite Aktion von AOK und ADFC „Mit dem Fahrrad zur Arbeit“, die Berufstätige aufruft, den täglichen Arbeitsweg mit dem Fahrrad zurück zu legen, und die seit Jahren steigende Teilnehmerzahlen registriert. Ein weiteres Beispiel ist die Fahrradjugendkampagne „FahrRad!“ des Verkehrsclubs Deutschland (VCD), die Jugendliche dazu anspricht, das Fahrrad auf dem Weg zur Schule und in der Freizeit häufiger zu nutzen und dadurch auch CO₂ zu sparen.

Auch hier im Land Mecklenburg Vorpommern fördern wir Projekte: im letzten Jahr die modellhaften Ideenskizze zur Einrichtung einer Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden am Beispiel Mecklenburg Vorpommerns. Das Ergebnis können sie heute erleben.

Zum anderen wird der nach mir sprechende Referent ein weiteres vom Bund gefördertes Projekt - die Versiegelungsstudie von Radwegen in naturnahen Bereichen - vorstellen. Auch hier werden Sie gleich gute Ergebnisse vorgestellt bekommen.

Zu einem stadtverträglichen Verkehr gehören auch ein starker Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), die Vernetzung umweltfreundlicher Verkehrsträger und die Lärmvermeidung und -minderung. Bei der Vernetzung umweltfreundlicher Verkehrsträger hat auch der Landkreis Ostvorpommern im bundesweiten Modellversuch des Bundesverkehrsministeriums „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme“ - Neue Mobilität in Städten vom Bundesminister Wolfgang Tiefensee am 10. August 2009 in Berlin eine Urkunde verbunden mit einer Förderung für das Projekt „UsedomRad - Fahrradverleih als System im Verbund mit Bahn und Bus“ verliehen bekommen. Gerade der Verknüpfung zwischen öffentlichem Verkehr und dem Rad kann in ländlichen Regionen ein Stück Zukunft gehören. Das Projekt wird von meinem Referat gern gefördert und ich freue mich in den kommenden drei Jahren auf gute Ergebnisse!

Sie sehen an diesen Beispielen, dass die Zusammenarbeit der Radverkehrsförderer im Land und im Bund gut funktioniert.

Wir haben mit unserem Bund/Länder-Arbeitskreis Fahrradverkehr und dem Beirat Radverkehr gute und effektive Formen der Zusammenarbeit mit den Ländern, den kommunalen Spitzenverbänden, dem ADFC, Forschung und Wissenschaft sowie Fahrradindustrie und Fahrradhandel gefunden. Ähnliche Kooperationsformen bestehen im Bundeswirtschaftsministerium mit den Tourismusverantwortlichen der Länder. Das Land Mecklenburg-Vorpommern arbeitet in diesen Gremien erfolgreich mit und kann seine Erfahrungen einbringen. Lassen Sie uns diese Gremien nutzen, um den Radverkehr weiter voran zu bringen.

Es bleibt dabei, das Fahrradfahren ist die umweltgerechte Mobilitätsform schlechthin - das Fahrrad ist das einzige „Zero Emission Vehicle“, das im Stadtverkehr, in dem die Hälfte aller Wege kürzer als 6 km ist, vielfältig einsetzbar ist. Radverkehrsmaßnahmen erzielen - das sei hier wiederholt - bei einem vergleichsweise geringen Mitteleinsatz eine hohe Wirkung hinsichtlich der Entlastung der Städte von CO₂ und weiteren Schadstoffen, von Lärm und Flächenverbrauch. Vor diesem Hintergrund ist die Radverkehrsförderung auch ein fester Bestandteil der Klimaschutzpolitik der Bundesregierung.

Auch auf europäischer Ebene hat sich die Erkenntnis, dass das Fahrrad seinen Platz in der Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik haben muss, inzwischen durchgesetzt. Das aktuelle „Grünbuch Stadtverkehr“ der EU-Kommission, behandelt den Fahrradverkehr erstmalig als integralen Bestandteil des städtischen Mobilitätsangebots und fordert EU-weit seine stärkere Berücksichtigung.

Nach der gerade vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung veröffentlichten Studie „Mobilität in Deutschland 2008“ bei der insgesamt 45.000 Haushalte bundesweit be-

fragt wurden, gibt es eine klare Erkenntnis: Die Deutschen nutzen immer häufiger öffentliche Verkehrsmittel oder nehmen das Fahrrad. Bei der Anzahl der Wege gibt es gegenüber dem Jahr 2002 ein Plus von 14 % bei den öffentlichen Verkehrsmitteln und einen Zuwachs von 17 % beim Fahrrad. Im untersuchten Jahr 2008 wurden 10 % aller täglichen Wege (= 28 Mio. pro Tag) beziehungsweise 90 Mio. km mit dem Fahrrad gestrampelt. Im Vergleichsjahr 2002 waren es noch 9 % und 85 Mio. km. Das heißt im Klartext: Täglich 5 Mio. km mehr auf dem Fahrrad!

Das Statistische Bundesamt hat in einer Veröffentlichung zur künftigen Entwicklung des Personenverkehrs ein Wachstum des Fahrradverkehrs um ca. 6 % bis zum Jahr 2015 prognostiziert.

Lassen Sie uns gemeinsam auch im Land Mecklenburg Vorpommern daran arbeiten, dass diese Prognose von der Wirklichkeit noch übertroffen wird!

Natürlich bleibt noch viel zu tun:

Radverkehrsförderung als Teil der integrierten Verkehrspolitik in Deutschland braucht Kontinuität. Das Fahrradfahren ist DIE umweltfreundliche und Ressourcen schonende Mobilität schlechthin. Diese Form der Mobilität wird in Zukunft eine stetig größer werdende Rolle spielen. Hierfür spricht nicht nur, dass das Bedürfnis nach einem gesunden Lebensstil in unserer Gesellschaft steigen wird und nichts so sehr der Gesundheit zugute kommt wie Bewegung im Alltag. Hierfür sprechen auch die Debatten über CO₂- und Feinstaubbelastung und die Entwicklung der Kraftstoffpreise. Gerade auch im ländlichen Raum ermöglicht das Fahrrad den Bevölkerungsgruppen, die nicht über ein Auto verfügen und denen kein adäquates ÖPNV-Angebot zur Verfügung steht, Mobilität.

Auf die wachsende Bedeutung des Radverkehrs müssen wir - das heißt alle staatlichen Ebenen - rechtzeitig reagieren, und zwar mit einer bedarfsgerechten fahrradfreundlichen Infrastruktur, das gilt für den Alltagsverkehr und den Fahrradtourismus.

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit!

14:30 – 15:30 Uhr

Herr Dipl.-Ing. Adler - Baustoff- und Umweltlabor GmbH

Vorstellung der Studie „Überprüfung der Vergleichbarkeit von bodenmechanischen Eigenschaften natürlicher Böden mit Radwegekonstruktionen in naturnahen Bereichen“ (Versiegelungsstudie)

- **Landschaften unter Schutz**

Naturparks	9.100.000 ha	25,5 % der dt. Landfläche
LSG	9.900.000 ha	28,0 % der dt. Landfläche
NSG	1.240.345 ha	3,5 % der dt. Landfläche
Nationalparke	194.209 ha	0,54 % der dt. Landfläche
Biosphärenreservate	1.206.951 ha	3,4 % der dt. Landfläche
Natura 2000	3.313.083 ha	9,3 % der dt. Landfläche

- Eingriffe in Boden, Wasser, Klima/Luft, Flora und Fauna durch eine Versiegelung sind zu kompensieren. Grundlage für die Berechnung des Ausgleiches ist der „Leitfaden zur Erstellung und Prüfung der Landschaftspflegerischen Begleitpläne im Straßenbau in Mecklenburg-Vorpommern 2002“ (Fröhlich/Sporbeck). Bisherige Annahmen: negative Beeinflussung des Radwegebbaus auf die Bodenparameter Bodenverdichtung und Wasserhaushalt.

- **Aufgabenstellung**

Analyse der Wasser- und Bodenverhältnisse unterschiedlicher Bodenarten abhängig von unterschiedlichen Belagarten der Radwege.

- **Untersuchungsstandorte**



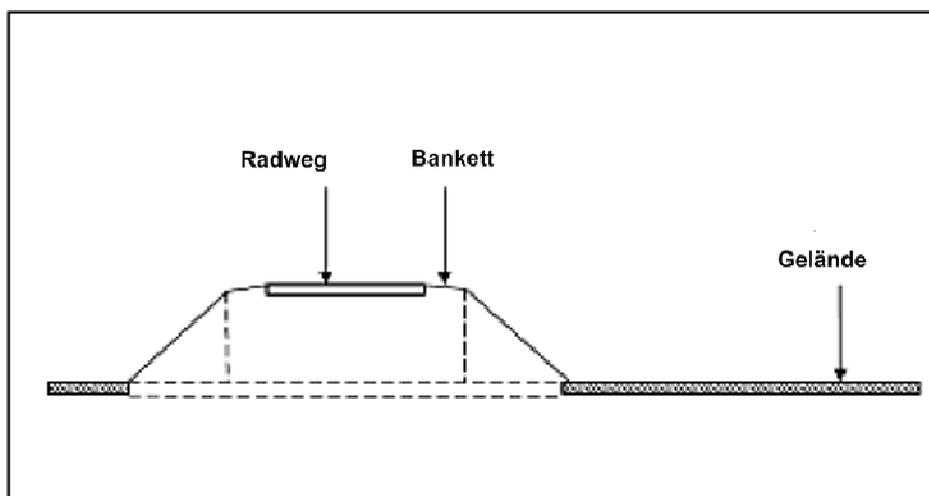
Hauptbodenart

Sand
 stark schluffiger Sand, Schluff, lehmiger Sand
 (bindiger Standort)
 Mergel / Geschiebemergel
 Kreide / Kalk
 Moor

Standort

Radweg an der B 191 bei Dömitz
 Radweg im nordwestlichen Randbereich des Schweriner Sees
 Radweg an der B 113 Bereich Penkun
 Radweg an der B 96 Bereich Sassnitz
 Radweg an der L 21 Bereich Darß/Fischland

- **Erkundungsschema**



▪ **Untersuchungsumfang**

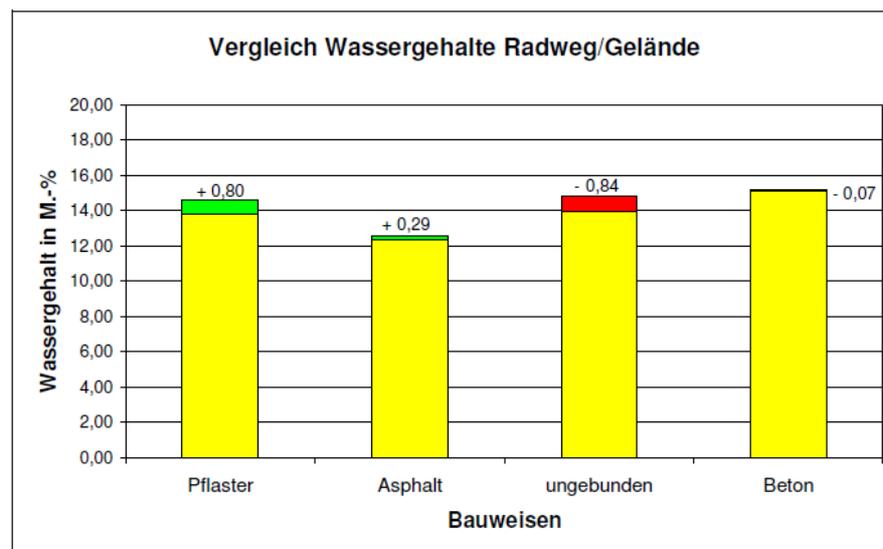
1. Geologische Erkundung durch Rammkernsondierungen bis zu einer Tiefe von 3,0 m unter Geländeoberkante
2. Ermittlung der Lagerungsdichte mit der Leichten Rammsonde
3. Probenahme von ungestörten Proben (mit Stechzylindern) bis 1,0 m Tiefe
4. Ermittlung der Korngrößenverteilung \diamond zur genauen Bestimmung der Bodenart
5. Bestimmung der natürlichen Wassergehalte
6. Bestimmung der Kalkgehalte
7. Bestimmung der organischen Anteile
8. Ermittlung der Proctordichte \diamond Bestimmung des Verdichtungsgrades bis ca. 1,0 m Tiefe

Jeder Standort wurde im Winter und Sommer erkundet. Die Abstände zwischen den Bohrstellen der trockenen und feuchten Jahreszeit lagen ungefähr 50 cm aus einander. Im Bereich der Bankette und im Gelände wurde jeweils ein Schurf bis 1 m Tiefe angelegt, zur Entnahme von Verdichtungsproben.

- Radweg in Asphaltbauweise
- Radweg in Pflasterbauweise
- Radweg mit ungebundener Deckschicht
- Radweg in Betonbauweise

Die untersuchten Radwege waren in der Regel 5 Jahre oder älter.

▪ **Ergebnisse Wassergehalte**



 Zunahme des w_n zum Gelände in M.-%
 Reduzierung des w_n zum Gelände in M.-%

Über alle Messwerte ist der Vergleich der Wassergehalte zwischen dem Boden unter den Radwegen und dem Boden im Gelände nur für die ungebundene Bauweise negativ.

▪ **Zusammenfassung der Ergebnisse**

Eine Negativ-Veränderung der Wassergehalte des Bodens ist für die gebundenen Deckschichten Asphalt, Beton und nach den Ergebnissen dieser Studie auch Pflaster auf allen Bodenarten nicht nachweisbar.

Unter den gebundenen Deckschichten ist die Verdichtung vergleichbar mit der Verdichtung im Gelände.

Die ungebundene Bauweise ermöglicht eine Nachverdichtung durch den Radverkehr, so dass sich ein Verdichtungshorizont ausbildet, der wasserundurchlässig ist.

Verkehrsmittelwahl auf Usedom

	Fuß	Rad	ÖV	MIV
Urlauber bei der Anreise D	0,0%	0,0%	9,6%	90,4%
Urlauber bei der Anreise PL	0,0%	0,0%	15,0%	85,0%
Tagesgäste bei der Anreise D	0,0%	1,1%	6,6%	92,3%
Tagesgäste bei der Anreise PL	0,0%	1,8%	24,8%	73,4%
Gäste während des Aufenthaltes D	17,7%	35,4%	16,5%	30,4%
Gäste während des Aufenthaltes PL	0,0%	11,5%	11,5%	76,9%
Einwohner zur Arbeit D	14,0%	16,0%	6,0%	64,0%
Einwohner zur Arbeit PL	20,0%	15,0%	20,0%	45,0%
Einwohner sonst D	28,9%	11,4%	5,7%	53,9%
Einwohner sonst PL	30,0%	20,0%	15,0%	35,0%
Gesamt	20,5%	14,4%	13,6%	51,5%

Tabelle 6: Modal Split der Verhaltenshomogenen Gruppen in der Analyse

Folie 3 - 22.09.2009

Usedom verfügt über eine der größten Tourismusedichten in Deutschland (Verhältnis zwischen Bevölkerung und Gästeübernachtungen). Durch die Konzentration auf das Sommerhalbjahr und vor allem auf die Ferienmonate schwankt die Nachfrage nach Dienstleistungen wie dem ÖPNV und auch dem Verleih von Fahrrädern erheblich. Dies stellt die Anbieter vor Herausforderungen, wie sie in Städten in dem Umfang nicht bekannt sind.

Fahrradverleiher und UBB im Modellgebiet heute



Folie 4 - 22.09.2009

Die Usedomer Bäderbahn bildet das Rückgrad des ÖPNV auf der Insel Usedom von Swinemünde bis zum Anschluss an das Fernstreckennetz der DB AG bei Züssow. In der Hauptsaison stößt die UBB bereits an ihre Leistungsgrenze. Die Mitnahme sperriger Fahrräder ist aus Sicht der UBB möglichst zu reduzieren und entsprechend teuer.

Es gibt etwa 55 private Fahrradverleiher mit über 10.000 Fahrrädern in der Modellregion. Diese haben bisher maximal in Einzelfällen zusammengearbeitet. Eine Vernetzung gibt es nicht.

Fahrrad und Bahn in der Praxis

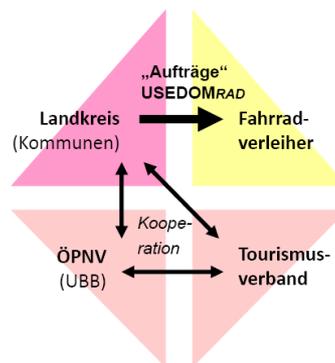


Folie 5 - 22.09.2009

Das Fahrrad spielt bereits heute eine wichtige Rolle bei der Bewältigung der Transportnachfrage. Es gibt viele „Inselösungen“, interessante Ansätze und Erfahrungen beim Transport von und mit dem Fahrrad. Ein einheitliches, vernetztes, inselweites Angebot zur vielfältigen Fahrradnutzung gibt es aber noch nicht.

Kooperation

- Viele Akteure auf der Insel wirken beim Projekt zusammen:
 - Landkreis und Gemeinden / Ämter
 - Tourismusverband
 - ÖPNV (UBB und Busunternehmen)
 - neue Interessengemeinschaft der Verleiher
- Gemeinsame Bewerbung um Modellvorhaben
- Kooperation von Tourismus und Verkehr bei der USEDOM-CARD
- Idee einer gemeinsamen Vertriebsgesellschaft



Landkreis Ostvorpommern, Radverkehrskonferenz 21.9.2009 in Sch

Folie 6 - 22.09.2009

Innerhalb von 2 Monaten haben sich die Projektpartner zusammengefunden, ein Konzept für ein innovatives Fahrradverleihsystem erarbeitet und dieses als Wettbewerbsbeitrag zu dem vom BMVBS ausgeschriebenen Modellversuch „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme“ eingereicht.

Die Fahrradverleiher haben eine „Interessengemeinschaft der Fahrradverleiher auf der Insel Usedom“ gegründet.

Bewährt hat sich das Zusammenwirken von schnell verfügbarem Spezialwissen eines fachkundigen Ingenieurbüros und den Kenntnissen und Erfahrungen der lokal agierenden Projektpartner. Hier konnte der Landkreis als Leadpartner auf die Unterstützung durch das Land vertrauen.

Das gesamte Verfahren (entleihen/abgeben) soll über eine mobile Einheit (eigenes oder geliehenes Handy) möglich sein. Dabei wird dem Servicegedanken einer Urlaubsregion Rechnung getragen. Die mobile Einheit wird weitere für den Radfahrer interessante Informationen bieten (Radwegkarte, ÖPNV Standorte, Verleihstationen, Informationen über Ausflugsziele usw.). Eine zu entwickelnde „Software Usedom Rad“ soll nicht nur dem Nutzer (entleihen, abgeben, informieren) sondern auch dem Anbieter (anbieten, registrieren, abrechnen) dienen und alle relevanten Vorgänge im System erfassen und auswerten.

Es ist zu prüfen, wie weit das Radverleihsystem in die in diesem Jahr eingeführte „Usedom Card“ eingebunden werden kann.

Für die Vermarktung des „Usedom Rades“ ist eine Marketingplattform aufzubauen. Eine Vertriebsgesellschaft soll die geschäftlichen und finanziellen Beziehungen der Projektpartner regeln. Für den Service (z.B. Reparatur, Fahrradrücktransport usw.) wird eine Servicegesellschaft die Verantwortung übernehmen.

Schema des räumlichen Stationskonzepts mit ÖPNV / Fähren



Innerhalb von 2 Monaten haben sich die Projektpartner zusammengefunden, ein Konzept für ein innovatives Fahrradverleihsystem erarbeitet und dieses als Wettbewerbsbeitrag zu dem vom BMVBS ausgeschriebenen Modellversuch „Innovative öffentliche Fahrradverleihsysteme“ eingereicht.

Die Fahrradverleiher haben eine „Interessengemeinschaft der Fahrradverleiher auf der Insel Usedom“ gegründet.

Bewährt hat sich das Zusammenwirken von schnell verfügbarem Spezialwissen eines fachkundigen Ingenieurbüros und den Kenntnissen und Erfahrungen der lokal agierenden Projektpartner. Hier konnte der Landkreis als Leadpartner auf die Unterstützung durch das Land vertrauen.

Das gesamte Verfahren (entleihen/abgeben) soll über eine mobile Einheit (eigenes oder geliehenes Handy) möglich sein. Dabei wird dem Servicegedanken einer Urlaubsregion Rechnung getragen. Die mobile Einheit wird weitere für den Radfahrer interessante Informationen bieten (Radwegkarte, ÖPNV Standorte, Verleihstationen, Informationen über Ausflugsziele usw.). Eine zu entwickelnde „Software Usedom Rad“ soll nicht nur dem Nutzer (entleihen, abgeben, informieren) sondern auch dem Anbieter (anbieten, registrieren, abrechnen) dienen und alle relevanten Vorgänge im System erfassen und auswerten.

Es ist zu prüfen, wie weit das Radverleihsystem in die in diesem Jahr eingeführte „Usedom Card“ eingebunden werden kann.

Für die Vermarktung des „Usedom Rades“ ist eine Marketingplattform aufzubauen. Eine Vertriebsgesellschaft soll die geschäftlichen und finanziellen Beziehungen der Projektpartner regeln. Für den Service (z.B. Reparatur, Fahrradrücktransport usw.) wird eine Servicegesellschaft die Verantwortung übernehmen.

Wettbewerb um die Modellvorhaben des BMVBS

- 44 teilnehmende Städte und Regionen
- 7+1 Modellvorhaben in der Förderung
- Jury zur Usedomer Bewerbung:
 - die Vernetzung bestehender Privatverleiher mit bereits vielen vorhandenen Rädern unter gemeinsamer Marke
 - neue Qualität, Einwegfahrten möglich
 - Ansprache von Touristen sowie Einheimischen
 - Idee für ein GPS-Navigations-Angebot für (eigene oder ausleihbare) Handys
 - der ÖPNV-Bezug: das Verleihsystem soll Überlastung in der UBB reduzieren.



Landkreis Ostvorpommern, Radverkehrskonferenz 21.9.2009 in Schwerin

Folie 8 - 22.09.2009

Nach der Preisverleihung wurde ein Förderantrag erarbeitet und am 24. August 2009 eingereicht. Gegenwärtig werden Fragen der Bewilligungsbehörde beantwortet bevor der Zuwendungsbescheid über rund 900.000,00 € ausgefertigt werden kann. Danach beginnt der Aufbau der Systemkomponenten. Für das Jahr 2010 ist zunächst die Erprobung einzelner Bestandteile in einem kleineren Gebiet vorgesehen. Ab dem Jahre 2013 soll das System aufgebaut sein und ohne Unterstützung fortgeführt werden.

Teilprojekte mit Federführung

- TP1 Prozesse, insb. Etablierung einer Vertriebsgesellschaft**
 >> Landkreis bis zur handlungsfähigen Vertriebsgesellschaft
 (>> Verleiher bis zur handlungsfähigen Servicegesellschaft – mit Projektunterstützung)
- TP2 Herstellung einer integrierten Plattform für Organisation und Logistik**
 >> Vertriebsgesellschaft, technische Ausstattung
- TP3 Herstellung und Nutzung der USEDOM-RAD-Marketingplattform**
 >> TVIU (UTG), alternativ Vertriebsgesellschaft
- TP4 Ausbau des Netzes der Verleih- und Rückgabestationen**
 >> UBB für Verleihstationen an ihren Bahnhöfen, sonst Gemeinden im Busnetz
 >> Übergangslösung für Versuch 2010 mit dauerhaft ausleihbaren Stationsrädern
- TP5 Aufbau einer Leihrad-Flotte nach dem Standard USEDOM-RAD**
 >> Servicegesellschaft / event. einzelne Verleiher, Koop. mit Vertriebsgesellschaft
- TP6 Mobile Komponente USEDOM-RAD mobil**
 >> TVIU mit privaten Partnern, alternativ Vertriebsgesellschaft
- TP7 später zu entwickeln: Interne Evaluation**
 >> nach vorgaben des BMVBS / BBSR: Landkreis beauftragt (Uni-)Institute / Büros
 Landkreis Ostvorpommern, Radverkehrskonferenz 21.9.2009 in Schwerin

Folie 9 - 22.09.2009

Nach der Preisverleihung wurde ein Förderantrag erarbeitet und am 24. August 2009 eingereicht. Gegenwärtig werden Fragen der Bewilligungsbehörde beantwortet bevor der Zuwendungsbescheid über rund 900.000,00 € ausgefertigt werden kann. Danach beginnt der Aufbau

der Systemkomponenten. Für das Jahr 2010 ist zunächst die Erprobung einzelner Bestandteile in einem kleineren Gebiet vorgesehen. Ab dem Jahre 2013 soll das System aufgebaut sein und ohne Unterstützung fortgeführt werden.

15:30 – 15:40 Uhr

Prof. Udo Onnen-Weber

Hochschule Wismar / Denkfabrik Fahrradverkehre MV
„Resümee und Ausblick“

Meine Damen und Herren,

Wir haben einen erfolgreichen Tag hinter uns. Aber auch einen, der Ansprüche hinterlässt. Das Netzwerk MV bike, die Vereinigung von 58 Gemeinden, Landkreisen und Ämtern zukünftig verknüpft mit diversen Vereinen und Verbänden zum Zwecke der Vernetzung, des Informationsaustausches und der Problemlösungsentwicklung beim Thema Fahrradverkehre, gibt es nun. Und nun gilt es, etwas daraus zu machen.

Wir haben auch deshalb einen erfolgreichen Tag hinter uns, weil wir in Vorträgen und Gesprächen eine breite Palette der Aspekte abgedeckt haben, die sich um das Thema Fahrradverkehr herumranken. Wir sind alle schlauer geworden.

Herr Zielke hat uns vom Nationalen Radverkehrsplan und den Fördermöglichkeiten berichtet, Herr Adler hat uns deutlich gemacht, wie wichtig wissenschaftliche Untersuchungen sind, um Vorbehalte zu verifizieren oder auch zu falsifizieren. Herr Hagedorn hat uns - zu Recht voller Stolz - vom zu erwartenden Förderbescheid des Bundesministeriums für Verkehr berichtet, das ein ambitioniertes Fahrradverleihsystem unterstützt.

Minister Schlotmann hat uns mit MV bike eine zukunftsweisende Initiative geschenkt. Lassen Sie uns etwas draus machen.

Wie kann´s weitergehen?

Das Erste muss sein, dass eine Geschäftsstelle eingerichtet wird, die zunächst einmal sammelt, was im Land an Konzepten und Ideen zu Fahrradverkehren schon vorhanden ist, was in Planung ist, welche Visionen da sind und vor allem - wo schon etwas getan wird. Wir sollten auch schauen, ob und was in anderen Ländern zu diesem Thema bereits an erfolgreichen und erfolglosen Lösungsansätzen gibt und gegeben hat.

Wir sind gerne bereit, diese Geschäftsstelle an der Hochschule Wismar einzurichten. Wir werden sehr zeitnah die Gründer einladen, um im konkreten Gespräch MV bike die notwendigen Strukturen und Entscheidungen zur Selbstorganisation zu geben.

Darauf aufbauend sollte das Netzwerk eine Reihe von Themen erarbeiten, die es vorrangig durch in Form von Modellprojekten oder auch flächendeckend einführen möchte.

Ich meine, wir sollen die Zeit, die uns bis 2014 bzw. bis 2020 bleibt, engagiert in Anspruch nehmen und versuchen, so viele Fördertöpfe wie möglich zu nutzen, um das Thema Fahrradverkehre aufzubereiten und zu realisierbaren Projekten werden zu lassen. Die Denkfabrik Fahrradverkehre M-V wird dabei initiativ vorschlagend tätig werden. Ziel muss sein, im Jahre 2010 erste Arbeitsprojekte anzustoßen und konkret mit der Erfolgsstory von MV bike zu beginnen.

Networking ist - wenn es denn erfolgreich sein soll - ein aufwendiger und ständig von Aktiv- und Passivphasen geprägter Interaktionsprozess. Es muss genau die richtige Quirligkeit in Gang gesetzt werden, um die Teilnehmer nicht zu über- oder unterfordern und das Thema dennoch aktiv am Leben zu halten. Ich bin der festen Überzeugung, dass eine systematische Evaluation

des Gründungs- und Etablierungsprozesses Sinn macht. Diese Begleitung kann sicherstellen, dass unsere Initiative lebendig bleibt, dass die Aktivitäten ständig nachvollzogen und nachjustiert werden, dass also der Erfolg ständig sichtbar und damit auch das Engagement aktiv bleiben.

Herr Sievers hat zu Beginn des Tages einen solchen Evaluationsprozess angesprochen. Wir werden dies mit der Interministeriellen Arbeitsgruppe weiterentwickeln.

Meine Damen und Herren,
eines unserer Probleme wird die Gewährleistung und Aufrechterhaltung von Mobilität für die Bevölkerung im weiträumigen ländlichen Raum von Mecklenburg-Vorpommern werden. Ich habe schon ausgeführt, dass das Fahrrad da einen sinnvollen Problemlösungsbeitrag leistet.

Das Fahrrad allein kann das aber nicht sicherstellen.

Ich denke deshalb, dass wir auch über den Tellerrand von MV bike hinaus schauen und auch andere innovative Beispiele der Bürgermobilität aufzeigen und diskutieren müssen. Mir schwebt dabei eine Konzentration auf die sogenannten niedrighwelligen Verkehre vor, also auf Lösungen die - wie man so schön sagt - von unten kommen, mehr oder weniger aus der Eigeninitiative der Bürger stammen und relativ kostenneutral sind. Damit werden etablierte Alternativen zum ÖPNV wie der Bürgerbus oder „Bus-Tage“ angesprochen, es werden aber auch neue, radikalere Ansätze wie die Rote Punkt Aktion, Telearbeitsplätze, der aus der Türkei bekannte Dolmus (also Ein-Mann-ein Bus-Unternehmen, die zwar regelmäßige Routen fahren, aber bei Bedarf jederzeit anhalten) usw. usw. angesprochen. Es darf dabei keine Tabus geben und kein Scheuen vor neuen Visionen. Es mag sein, dass einige Ideen nicht funktionieren, aber ein solches Verwerfen von Ideen ist kein Versagen, sondern der konsequente Weg auf der Suche nach der bestmöglichen Lösung.

Ich mache Herrn Minister Schlotmann den Vorschlag, eine Initiative „Mobilität in MV 2020“ ins Leben zu rufen und damit Vorsorge für die Mobilität der Zukunft in unseren ländlichen Regionen zu betreiben.

MV Bike wird darin einen Wesentlichen, wenn nicht sogar den zentralen Platz einnehmen.

Wir bereiten gerade einen Kongress Anfang nächsten Jahres an der Hochschule Wismar vor, der diese Problematik thematisieren soll. Sein Titel wird lauten: „Niedrighwelliger Verkehr in MV: Innovative Lösungen für die Sicherung der Mobilität in ländlichen Regionen“. Wir würden uns freuen, Sie alle dann wieder begrüßen zu dürfen.

Die Denkfabrik Fahrradverkehre MV, das sind im Wesentlichen Frau Dr. Silvia Stiller vom Hamburgischen Weltwirtschaftsinstitut HWWI und Prof. Dr Manfred Ahn und ich von der Hochschule Wismar. Wir freuen uns auf die Auseinandersetzungen mit Ihnen und die darauf aufbauende Arbeit. Wir wünschen MV bike den Erfolg, den unser Bundesland Mecklenburg-Vorpommern verdient hat.

Auch für das Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung bedanke ich mich bei Ihnen für die engagierte Beteiligung an der Gründungsveranstaltung von MV bike. Und ich beglücke uns alle zu der rundum gelungenen und erfolgreichen Veranstaltung.

Die Radverkehrskonferenz endete gegen 16:00 Uhr.

Teilnehmerliste Radverkehrskonferenz 21.09.2009

nicht alle TN haben sich eingetragen

Institution	Name
Am Peenestrom, Amt	Herr Uwe Jassmann
Anklam-Land, Amt	Herr Halmar Quast
Anklam-Land, Amt	Herr Norbert Mielke
Bad Doberan, Landkreis	Frau Doreen Möller
Bad Doberan, Landkreis	Frau Brigitte Rathmann
Banzkow, Amt	Frau Carmen Krooß
Barth, Amt	Herr Bürgermeister Dr. Stefan Kerth
Bützow, Stadt	Frau Ulrike Gabrowski
Carbäk, Amt	Herr Jens Quaas
Carbäk, Amt	Herr Dr. Ernst Schmidt
Crivitz, Stadt	Herr Bürgermeister Ulrich Güßmann
Crivitz, Stadt	Herr Jürgen Heine
Darß/Fischland, Amt	Herr Lutz Hennig
Demmin, Landkreis	Frau Petra Senger
Demmin, Landkreis	Herr Janko Klapczynski
Demmin, Hansestadt	Herr Dietmar Schmidt
Dömitz-Malliß, Amt	Frau Iris Weber
Dömitz-Malliß, Amt	Herr Gerd Bade
Dorf Mecklenburg-Bad Kleinen, Amt	Herr Eckhard Rohde
Dorf Mecklenburg-Bad Kleinen, Amt	Frau Silke Plieth
Feldberger Seenlandschaft, Gemeinde	Frau Katrin Zemlin
Franzburg-Richtenberg, Amt	Herr Peter Fürst
Friedland, Stadt	Herr W. Huhn
Goldberg-Mildenitz, Amt	Frau Martina Kruse
Graal-Müritz, Gemeinde	Herr Bürgermeister Frank Giese
Grabow, Amt	Herr Bürgermeister Ulrich Schult
Greifswald, Hansestadt	Herr Gerd Imhorst
Greifswald, Hansestadt	Herr Reinhard Arenskrieger
Grevesmühlen-Land, Amt	Herr Lars Prahler
Güstrow, Barlachstadt	Herr Bürgermeister Arne Schuldt
Güstrow, Barlachstadt	Frau Anett Zimmermann
Güstrow-Land, Amt	Herr Klaus Krüger
Güstrow, Landkreis	Herr Burkhard Krause
Hagenow, Stadt	Herr Rüdiger Becken
Hagenow-Land, Amt	Herr Matzmohr
Klützer Winkel, Amt	Herr Dietrich Neick
Kröpelin, Stadt	Herr Bürgermeister Hubertus Wunschik
Lützw-Lübstorf, Amt	Frau Iris Brincker
Ludwigslust, Landkreis	Herr Gundolf Landsberg
Ludwigslust, Landkreis	Herr Dietmar Giersberg
Ludwigslust, Landkreis	Herr Detlef Boye
Ludwigslust, Stadt	Frau Bürgermeisterin Petra Billerbeck
Ludwigslust, Stadt	Herr Holger Böwe
Malchin am Kummerower See, Amt	Herr Bernd Kleist
Malchow, Amt	Frau Renee Schäfer
Marlow, Stadt	Herr Bürgermeister Norbert Schöler
Mecklenburgische Kleinseenplatte, Amt	Herr Manfred Schröder
Mecklenburgische Schweiz, Amt	Herr Jens Behn
Mecklenburgische Schweiz, Amt	Herr Gerald Klick
Mecklenburg-Strelitz, Landkreis	Frau Bärbel Liske
Mecklenburg-Strelitz, Landkreis	Herr Ulf-Peter Tannert
Müritz, Landkreis	Herr Axel Müller
Neubrandenburg, Stadt	Herr Stefan Resch

Neubukow, Stadt
Neuburg, Amt
Neuburg, Amt
Neukloster-Warin, Amt
Neukloster-Warin, Amt
Neustadt-Glewe, Amt
Neustrelitz Land, Amt
Niepars, Amt
Nordvorpommern, Landkreis
Nordwestmecklenburg, Landkreis
Nordwestmecklenburg, Landkreis
Ostufer Schweriner See, Amt
Ostvorpommern, Landkreis
Ostvorpommern, Landkreis
Parchim, Stadt
Parchim, Landkreis
Parchimer Umland, Amt
Pasewalk, Stadt
Plau am See, Amt
Rehna, Amt
Rehna, Amt
Ribnitz-Damgarten, Amt
Röbel-Müritzt, Amt
Rostock, Hansestadt
Rostocker Heide, Amt
Rügen, Landkreis
Rügen, Landkreis
Sanitz, Gemeinde
Sanitz, Gemeinde
Sassnitz, Stadt
Schönberger Land, Amt
Schönberger Land, Amt
Schwaan, Amt und Stadt
Schwerin, Landeshauptstadt
Schwerin, Landeshauptstadt
Schwerin, Landeshauptstadt
Seenlandschaft Waren, Amt
Seenlandschaft Waren, Amt
Stargarder Land, Amt
Stavenhagen, Amt
Stavenhagen, Amt
Stralendorf, Amt
Stralendorf, Amt
Stralsund, Hansestadt
Stralsund, Hansestadt
Tessin, Amt
Teterow, Stadt
Treptower Tollensewinkel, Amt
Ueckermünde, Stadt
Uecker-Randow, Landkreis
Usedom-Nord, Amt
Usedom-Süd, Amt
Usedom-Süd, Amt
Waren, Stadt
Warnow West, Amt

Herr Bürgermeister Roland Dethloff
Herr Harald Nehls
Herr Dr. Thomas Grille
Herr Bürgermeister Frank Meier
Frau Elke Fischer
Herr Volker Weinaug
Herr Arnold Krüger
Herr Peter Forchhammer
Herr Matthias Horn
Herr Heiko Boje
Frau Franziska Sack
Herr Frank Bierbrauer-Murken
Herr Jörg Hagedorn
Frau Regina Fuchs
Herr Bürgermeister Bernd Rolly
Frau Ilka Rohr
Herr Wolfgang Hinz
Herr Werner Grandt
Herr Ralf Waßmann
Herr Reiner Hecht
Herr Wolfgang Jörß
Frau Monika Hänsel
Herr Bürgermeister Norbert Reier
Herr Hans-Martin Buschhart
Herr Andreas Spiewack
Frau Kathrin Meyer
Herr Bürgermeister Heinz-Fritz Müller
Herr Holger Matthäus
Herr Klaus-Peter Muderack
Frau Landrätin Kerstin Kassner
Frau Dr. Brigitte Thom
Herr Bürgermeister Joachim Hünecke
Herr Peter Hölper
Herrn Uwe Dalski
Herr Frank Lehmann
Herr Folke Behrens
Herr Bernd Schwebcke
Herr Dr. Wolfram Friedersdorff
Herr Dr. Bernd-Rolf Smerdka
Herr Reinhard Mattenklott
Frau Ortraud Buckel
Frau Matthei
Herr Bürgermeister Tilo Lorenz
Frau Fritz
Herr Johannes Krömer
Frau Heike Froese
Frau Nadja Thede
Herr Ernst Sternberg
Herrn Stephan Bogusch
Herr Bernd Zapel
Herr Uwe Hohenegger
Herr Henning Schramm
Herr Steffen Augstein
Herr Burkhard Preißler
Herr Dirk Schwarze
Herr Martin Meenke
Herr Karl-Heinz Schröder
Frau Reggina Köpp
Frau Hildegard Schulz

West-Rügen, Amt
West-Rügen, Amt
Wismar, Hansestadt
Wittenburg, Stadt
Wittenburg, Amt
Woldegk, Amt
Zarrentin, Amt
Zarrentin, Amt
Zingst, Gemeinde Ostseeheilbad
Züssow, Amt
Züssow, Amt

Frau Jutta Donig
Frau Jutta Oller
Herr Peter Rittemann
Herr Otto
Herr Hartwig Kolthof
Herr Hans-Ullrich Hoffmann
Herr Dirk Schiewer
Herr Marko Schilling
Herr Ingo Reichelt
Herr Eckhardt Stöwhas
Frau Bärbel Sydow

weitere Teilnehmer

Institution	Name
ADFC Landesverband MV	Herr Thomas Möller
ADFC Landesverband MV	Herr Wolfram Mai
ADFC Landesverband MV	Herr Bernd Ploigt
ADFC Landesverband MV	Herr Steffen Burkhardt
ADFC Landesverband MV	Herr Peter Alinski
ADFC Regionalgruppe Wismar	Frau Marie-Anne Schlaberg
ADFC Regionalgruppe Usedom	Herr Heinz-Georg Arbeit
ADFC Regionalgruppe Usedom	Herr Gerold Dobs
ADFC Stralsund	Frau Ulrike Schuldt
ADFC Vernetzungsstelle	Herr Gregor Mandt
ADFC Vernetzungsstelle	Frau Heidrun Lohse
AfRL Westmecklenburg	Frau Dr. Gabriele Hoffmann
AfRL Westmecklenburg	Frau Steffi Reimann
AfRL Vorpommern	Dr. Lydia Neugebauer
AfRL Mecklenburg. Seenplatte	Herr Gerhard Lüdke
AfRL Mittl. Mecklenbg./Rostock	Frau Barbara Jatzlauk
AfRL Mittl. Mecklenbg./Rostock	Herr Matthias Plehn
Landesamt f. Straßenbau Verkehr MV	Herr Manfred Rathert
Landesamt f. Straßenbau Verkehr MV	Frau Sabine Störtebecker
Landesamt f. Straßenbau Verkehr MV	Frau Jana Sommerfeld
Straßenbauamt Neustrelitz	Herr Jens Krage
Straßenbauamt Neustrelitz	Frau Bettina Köhn
Straßenbauamt Schwerin	Herr Dietmar Greßmann
Straßenbauamt Schwerin	Herr Wilfried Schubert
Straßenbauamt Stralsund	Herr Ralf Sendrowski
Straßenbauamt Stralsund	Herr Martin Dimarczek
Landkreistag MV	Frau Helga Lagemann
TU Berlin - Zentrum Technik u. Gesellschaft	Frau Silke Schmidtman
Tourismuszentrale Hansestadt Stralsund	Frau Birgit Wacks
Nationalparkzentrum Königsstuhl	Herrn Ulf Steiner
Wirtschaftsministerium	Frau Heike Roock
Wirtschaftsministerium	Herr Peter Wendt
Urbanus	Herr Peter Krausse
Urbanus	Herr Stefan Luft
BDC Dorsch consult Stralsund	Herr Jörn Kolbe
Verkehrsministerium MV	Herr Karl Schmude
Tourismusinformation Banzkow	Frau Stefanie Krippenberg