

Technische Universität Berlin  
Zentrum Technik und Gesellschaft  
Forschungsprojekt  
„Kontrasträume und Raumpartnerschaften“

---

**Der Weg ist das Ziel...**

**Radfernwanderwege als nachhaltige Verknüpfung  
kontrastreicher Regionen**

Workshop am 4. November 2002

Ort: Kreisverwaltung Anklam

Workshopdokumentation

**Kontrast-Raum-Partnerschaft**

## Inhaltsverzeichnis

1. Vorwort .....	4
2. Fernradwegeplanung aus der Sicht der Tourismuswirtschaft: Werden die Potenziale des Radtourismus erkannt? Peter Wendt, Wirtschaftsministerium Mecklenburg-Vorpommern – Referat Touristische Infrastruktur .....	5
3. Fernradwanderweg Berlin - Usedom: Planung und Umsetzung im LK Barnim und in der länderübergreifenden Kooperation" Ursula Berger, Landkreis Barnim .....	7
4. Bahn & Bike: Möglichkeiten und Probleme bei der Mitnahme von Fahrrädern im Regionalverkehr der Bahn Kai Dahme, Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg.....	8
5. Radfernwanderweg Berlin - Usedom aus der Perspektive des Umwelt- und Naturschutzes Dirk Weichbrodt, Landesamt für Forsten und Großschutzgebiete Mecklenburg-Vorpommern - Naturpark Insel Usedom .....	9
6. Diskussionsrunde .....	10
7. Arbeitsgruppenphase .....	12
Arbeitsgruppe 1a: „Image der Region und Zielgruppenansprache“ .....	12
Arbeitsgruppe 2a: „Fahrradtourismus und Naturschutz“ .....	14
Arbeitsgruppe 3a: „Intermodalität - Schnittstellen mit anderen Verkehrsträgern“ .....	17
8. Radwegebauprogramm im Landkreis Uecker-Randow Winfried Zimmermann, Landkreis Uecker-Randow, Fachbereich Bau, Planung, Kataster .....	19
9. Kriterien für fahrradfreundlichen Tourismus aus der Sicht der Radfahrerlobby Axel Blomberg, ADFC Brandenburg .....	20

10. Konflikte bei der Umsetzung des Radwegebaus Marianne Schulz, Landesradwegemeisterin Mecklenburg-Vorpommern .....	21
11. Diskussionsrunde .....	22
12. Arbeitsgruppenphase .....	23
Arbeitsgruppe 1b: „Kooperation der Anbieter im Tourismus“ .....	23
Arbeitsgruppe 2b: „Länderübergreifende Kooperation“ .....	24
Arbeitsgruppe 3b: „Förderung der Nebensaison“ .....	25
13. Abschlussdiskussion .....	26
14. Fazit .....	26
Teilnehmerliste .....	27
Referentenliste .....	33
Projektmitarbeiter/-innen .....	34

## 1. Vorwort

Für Radfahrer ist auch der Weg das Ziel. Was für den Autofahrer der Transitraum ist, der schnell überwunden werden muss, um das ersehnte Ziel zu erreichen, ist für den Radfahrer ein bereistes Gebiet, das entdeckt und erkundet werden will.

Radfernwanderwege werden von Touristikern und Regionalpolitikern zunehmend als Beitrag zur Schaffung vitaler ländlicher Räume gesehen. Der Bekanntheits- und Attraktivitätsgrad der bereisten Gebiete steigt durch gut ausgestattete Radwege. Was jedoch gehört zu einem insgesamt attraktiven Angebot für Radfahrer außer dem Weg selbst? Wie werden Radfahrer zu Stammgästen? Asphaltierte Pisten sind dem Naturschutz ein Dorn im Auge – gibt es alternative Lösungen?

Der Workshop wurde veranstaltet vom Forschungsprojekt *"Raumpartnerschaften und Kontrasträume"*. Das aus sechs Disziplinen bestehende Forscherteam untersucht, wie Partnerschaften und Netzwerke zwischen Räumen aufgebaut werden können, die sich stark voneinander unterscheiden. Wie kann Freizeitverkehr durch Vernetzung von Quell- und Zielraum des Tourismus attraktiver und gleichzeitig nachhaltiger gestaltet werden? Die wachsenden Umweltbelastungen und der Wunsch der Anwohner nach einer touristischen Erschließung öffnen neue Handlungsfelder. Am Beispiel des Korridors Berlin-Usedom werden Möglichkeiten der Kooperation sich ergänzender, unterschiedlicher Räume im Hinblick auf eine ökologisch, ökonomisch und sozio-kulturell sinnvolle Gestaltung von Freizeitverkehr und Tourismus betrachtet. Ziel des Workshops war ein Austausch zwischen Praktikern einerseits und zwischen Wissenschaft und Praxis andererseits, insbesondere in Bezug auf folgende Fragen:

- Welche Kooperationspartner werden zur Realisierung des Fernradwanderwegs Berlin-Usedom gebraucht? Worin bestehen die unterschiedlichen Perspektiven der an der Planung und Umsetzung des Fernradweges Beteiligten und wie können Interessengegensätze überwunden werden?
- Welche Anforderungen muss ein Fernradwanderweg erfüllen, um einerseits ein touristischer Erfolg zu sein und andererseits dem Leitbild der nachhaltigen Entwicklung zu entsprechen?
- Wie sollten die Schnittstellen zwischen Bahn und Fahrrad gestaltet sein und worin liegen die Probleme der Umsetzung in diesem Bereich?

Der Schwerpunkt des Workshops lag auf zielgerichteten Diskussionen, angeregt durch kurze Impuls-Referate. Mit dem Workshop wurde ein Erfahrungsaustausch eines breiten Spektrums von Experten sowie die Entwicklung innovativer Lösungsansätze angestrebt.

## **2. Fernradwegeplanung aus der Sicht der Tourismuswirtschaft: Werden die Potenziale des Radtourismus erkannt?**

**Peter Wendt, Wirtschaftsministerium Mecklenburg-Vorpommern – Referat Touristische Infrastruktur**

Ausgehend von der Eingangsfrage „werden die touristischen und ökonomischen Potenziale der Radfernwanderwege im Land Mecklenburg-Vorpommern erkannt?“ schilderte Herr Wendt die Entwicklung seit der Wiedervereinigung aus der Sicht der Landesregierung.

Seit 1991 wurden von der Landesregierung 105 Mio. Euro in die Entwicklung des Fernradwanderwegenetzes investiert. Ca. 2.000 km von (überwiegend) Fernradwanderwegen konnten so gefördert werden. In den ersten vier Jahren nach der Wiedervereinigung wurde ein Konzept mit insgesamt 13 Fernradwanderwegen entwickelt, nach Möglichkeit nicht an stark befahrenen Bundes- oder Landstraßen, was sich jedoch nicht immer umsetzen ließ. Problematisch erwies sich ferner die Struktur der Investitionsförderung, denn das Land übernimmt zwar in der Regel 90% der Investitionssumme, die restlichen 10% müssen aber von der lokalen Ebene aufgebracht werden, sodass hier aufgrund der Misere der öffentlichen Haushalte oder anderer Interessen kaum Förderanträge eingereicht wurden. Das Land ist dann dazu übergegangen in Einzelfällen sogar 100% zu fördern, was die Nachfrage nach Fördermitteln zwar erhöht hat, aber aus der Sicht der Landesregierung ist auch dieser Zustand noch nicht befriedigend. Über die Förderung der Landesregierung hinaus ist auch eine Förderung durch das BMWi möglich, allerdings wird diese ausschließlich für Fernradwanderwege gewährt, kreisliche oder kommunale Belange an Radwegen können so nicht gefördert werden. Die Initiierung von Wirtschaftskraft steht hier für das BMWi stärker im Vordergrund. Als Erfolg der Landesregierung betrachtete Herr Wendt die Tatsache, dass im bundesweiten Fernradwanderwegenetz bereits zwei Fernradwanderwege des Landes Mecklenburg-Vorpommern enthalten sind und entsprechend vom BMWi gefördert werden. Man liegt hiermit über dem bundesweiten Schnitt.

Problematisch erweist sich aus der Sicht des Landes ferner die Diskussion um die Oberflächenbeschaffenheit dieser Radwege. Das Land vertritt die Ansicht, dass aufgrund der geringen Unterhaltskosten eine Asphaltierung anderen Oberflächenbelägen vorzuziehen ist. Der Eingriff in die Natur aufgrund der Versiegelung ist vernachlässigbar gering im Vergleich zum potenziellen Nutzen durch ökologisch nachhaltigeren Fahrradtourismus. Die (meisten) Landkreise als ausführende Organe der Planung, des Baus und vor allem des Unterhalts sind hier mittlerweile der gleichen Meinung und wollen ebenfalls die Asphaltierung. Positiv hervorzuheben sind aus der Sicht der Landesregierung die Landkreise Waren und Uecker-Randow. Es hat also auf den meisten Ebenen der Verwaltung tatsächlich ein Politikwechsel in dieser umstrittenen Frage stattgefunden.

Bei der Entwicklung eines Fernradwanderwegenetzes handelt es sich nicht um einen reinen Selbstzweck - die Landesregierung verspricht sich vielmehr touristische und ökonomische Entwicklungsmöglichkeiten durch den zunehmenden Radtourismus. Vorbild ist hier der Donauradweg

in Süddeutschland, wo viele 3- oder 4-Sterne Hotels allein durch den Radtourismus ausgelastet sind. Ziel sei es auch in diesem Marktsegment die Anteile zu erweitern, so Herr Wendt.

Die Frage, ob für den Radweg Berlin-Usedom die Möglichkeit einer Förderung besteht, beantwortete Herr Wendt eher skeptisch. Man müsste diesen Radweg in das Landeskonzept der 13 Fernradwanderwege mit aufnehmen, dazu müsste dieses Konzept jedoch neu beraten werden, was natürlich Zeit braucht und politisch unsicher sein kann. Eine zweite Möglichkeit wäre die Integration bereits vorhandener Teilstrecken des Landeskonzeptes in den Radweg Berlin-Usedom, so dass zumindest für Teile eine (schnellere) Förderung durch das Land möglich wäre. Inwiefern dieser Lösungsweg mit der bisherigen Trassenplanung vereinbar ist, müsse sich noch zeigen. Vorteilhaft sei hier die Tatsache, dass in Mecklenburg-Vorpommern anders als in Brandenburg die Planungen noch nicht sehr weit vorangeschritten sind.

(Protokoll: Sascha Lehmann)

### 3. Fernradwanderweg Berlin - Usedom:

#### Planung und Umsetzung im LK Barnim und in der länderübergreifenden Kooperation"

Ursula Berger, Landkreis Barnim

Frau Berger schilderte die Planung und Umsetzung des Fernradwanderweges Berlin-Usedom aus der Sicht der kreislichen Ebene in Brandenburg. Wichtig war hier vor allem der politische Beschluss des Landes Brandenburg, die Federführung für die Planungen an die betroffenen Landkreise zu vergeben. In ihrem Vortrag teilte Frau Berger die Entwicklung in 5 Phasen ein, die die Planung und Umsetzung seit 1996 durchlaufen hat.

In der ersten Phase, der *Vorbereitungsphase (1996/1997)*, wurde die Tourismusförderung als neue Aufgabe der Landkreise in Brandenburg institutionell gefordert. Der Tourismus sollte stärker auch als Teil der allgemeinen Wirtschaftsförderung wahrgenommen werden. Die Kreise hatten somit ein eigenes Interesse an der Tourismusförderung und übten entsprechenden Druck auf die Landesregierung aus.

In der *Beschlussphase (1997)* wurden die institutionellen Rahmenbedingungen für die Planung des Radfernwanderweges Berlin-Usedom geschaffen. Zum einen ging die Tourismusförderung auch institutionell durch einen Kabinettsbeschluss der Landesregierung auf die Landkreise über. Ferner gab es Kreistagsbeschlüsse zum Integrierten Wirtschafts- und Entwicklungskonzept (IWEK) und zum Konzept der touristischen Schwerpunktmaßnahmen des LK Barnim.

Die eigentliche Planung des Fernradwanderweges begann mit der *Konzeptionsphase (Jan 1998 - Mai 1999)* und war in die Planung des sog. „Vier-Wege-Netzes“ (Rad-, Reit-, Wasser- und Wanderwege) integriert. Prinzipiell ging es hierbei um die Schaffung einer auf- und miteinander (den regionalen Akteuren) abgestimmten, regional und überregional bedeutsamen und umsetzungsorientierten Vier-Wege-Netz-Konzeption als Zielnetz mit Maßnahmekatalog unter Beachtung von Schnittstellen mit anderen Maßnahmen, anderen Akteuren und Entscheidungsträgern. Das Prinzip der Konsensfindung zwischen den beteiligten Akteuren war ein zentrales Element, da sonst kaum mit einer erfolgreichen Umsetzung zu rechnen gewesen wäre.

Mit dem Kreistagsbeschluss vom 1.9.1999 endet die *nochmalige Beschlussphase* (diesmal auf Kreisebene), wobei hierbei zwei Ziele im Vordergrund standen. Zum einen das formale Ziel, wonach die Planungen als Arbeits- und Handlungsgrundlage für Kreisverwaltung und andere beteiligte Akteure dienen sollen. Auf der anderen Seite stand natürlich das inhaltliche Ziel der Entwicklung eines ökonomisch und ökologisch erfolgreichen Tourismus in der Barnim-Region im Mittelpunkt.

Seither läuft die fünfte Phase, die *Umsetzungsphase*, wobei die Entwicklung des Radweges Berlin-Usedom einen besonderen Stellenwert innerhalb des Vier-Wege-Konzeptes genießt. Fördermittel können eingeworben werden um verschiedenste Maßnahmen auf unterschiedlichen Ebenen der Radwegkonzeption durchzuführen, wobei immer auch die formalen und inhaltlichen Anforderungen des Kreistagsbeschlusses berücksichtigt werden müssen. Die lokale Wirtschaft beginnt jetzt langsam das Potenzial der Vier-Wege-Konzeption zu entdecken und für sich zu nutzen. Zukünftig soll und muss die länderübergreifende Kooperation mit den betroffenen Landkreisen in Mecklenburg-Vorpommern vorangetrieben werden, was bisher noch nicht optimal funktioniert hat.

(Protokoll: Sascha Lehmann)

#### 4. Bahn & Bike:

##### **Möglichkeiten und Probleme bei der Mitnahme von Fahrrädern im Regionalverkehr der Bahn**

**Kai Dahme, Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg**

Herr Dahme vom VBB stellte zunächst den derzeitigen Stand der Fahrradmitnahmemöglichkeiten in der Bahn dar. Er wies darauf hin, dass die Strecke Usedom – Berlin derzeit die höchste Kapazität an Fahrradstellplätzen im Vergleich mit dem gesamten Bundesgebiet aufweist - mit 68 Stellplätzen. Ziel der Bahn ist zum einen eine Verbesserung der Fahrradmitnahmemöglichkeiten nicht zuletzt auch, um zusätzliche Fahrgastpotentiale zu erschließen. Denn die Bahn strebt insgesamt eine Verbesserung des Umweltverbundes (Bahn, ÖPNV, Fahrrad- und Fußgängerverkehr) sowie eine Erhöhung der Erreichbarkeit von Bahnhöfen an.

Probleme bereiten der Bahn folgende Faktoren:

- Die stark schwankende Nachfrage mit Spitzen am Schönwetterwochenenden und in Fereinzeiten
- Begrenzte Kapazitäten in den Zügen (eine Verlängerung der Züge ist z.T. wegen zu kurzer Bahnsteige nicht möglich)
- Der hohe Zeitaufwand, den das Ein- und Aussteigen von Radfahrern bedarf und der die Zugverbindungen verlangsamt
- Die Belästigung für andere Reisende durch abgestellte Räder
- Sicherheitsprobleme bei Überfüllung
- Fernverkehr im Regionalverkehr

Zur Zeit werden folgende Lösungsansätze verfolgt:

- Anpassung von Wagenmaterial und Zuglänge
- Einsatz spezieller Fahrradzüge
- Ausbau und Vernetzung von Ausleihstationen an den Zielorten
- Verbesserung von Abstellmöglichkeiten am Bahnhof

Als Fazit konstatierte Herr Dahme, dass es auch in absehbarer Zukunft insbesondere in Spitzenzeiten zu Stauungen bei der Fahrradmitnahme kommen wird.

(Protokoll: Carolin Schröder)

## **5. Radfernwanderweg Berlin - Usedom**

### **aus der Perspektive des Umwelt- und Naturschutzes**

**Dirk Weichbrodt, Landesamt für Forsten und Großschutzgebiete Mecklenburg-Vorpommern - Naturpark Insel Usedom**

Herr Weichbrodt schickt die Anmerkung voran, dass Radtourismus kein großes Konfliktthema für den Naturschutz ist, denn Gäste, die das Fahrrad nutzen, verhalten sich meist umweltbewusst. Insgesamt steigt jedoch der Bedarf an Naturtourismus und –erleben und damit auch der Bedarf an qualitativ hochwertigen, bedarfsgerechten Radwegen. Insbesondere bei Neubau von Radwegen können sich Konflikte mit den Interessen des Naturschutzes ergeben.

Die hier betrachtete Beispielregion ist die am dünnsten besiedelte von Deutschland - große, unzersiedelte Flächen sind von hoher Wertigkeit für den Naturschutz; dies zeigt sich auch an der sehr hohen Dichte an Schutzgebieten. Gleichzeitig sind diese Gebiete häufig als Vorrangbereiche für die touristische Entwicklung ausgewiesen. Dabei wird deutlich, dass eine enge Verbindung zwischen Tourismus/Erholung und Natur(schutz) gesehen wird. Hinzu kommt, dass die Entwicklung des Tourismus häufig als einzige Chance für die Region gesehen wird.

Generell ist davon auszugehen, dass alle Radwege ausgleichspflichtig sind, da sie im Sinne des Naturschutzgesetzes als Eingriff in die natürliche Landschaft gelten. Wie im Straßenverkehr zieht auch im Radverkehr jeder neue Weg auch neuen Verkehr nach sich. Eine Beeinträchtigung des Naturraums durch Radwegbau kann aber nicht generell gesehen werden: kritisch wird die Planung von Radwegen insbesondere dann betrachtet, wenn sie durch zusammenhängende Flächen führen sollen. Im Einzelfall kann ein anhaltender Radfahrer störender auf die Natur wirken als ein vorbeifahrendes Auto.

Aus Sicht des Naturschutzes können mit dem Ausbau des Radtourismus folgende Ziele erreicht werden:

- Umweltfreundliche Verkehrsmittel werden gefördert
- Es kann einer zunehmenden Naturentfremdung entgegengewirkt werden
- Im Bereich der Umweltbildung können Erlebnisse geboten werden (zum Beispiel Blumberger Mühle)

Herr Weichbrodt zieht daraus folgendes Fazit: Je früher die Fachbehörden einbezogen werden, um so besser lassen sich Konflikte minimieren. Zusätzlich ist eine Besucherlenkung (vorbei an den sensiblen ökologischen Bereichen) sinnvoll.

(Protokoll: Carolin Schröder)

## 6. Diskussionsrunde

Herr Dienel eröffnete die Diskussion mit der Frage, ob und an welcher Stelle das Auditorium Bedarf an mehr Bewegung und Flexibilität der von den Referenten dargestellten Positionen festgestellt habe. Herr Blomberg (ADFC-Brandenburg) regte eine Nutzung von angepassten Oberflächenmaterialien für die asphaltierten Radwege an (Kiesel). Hier gebe es - so Herr Wendt (Wirtschaftsministerium Mecklenburg-Vorpommern) - auch finanzierbare Lösungen. Ebenso sollte eine einheitliche Beschilderung des ganzen Radwegs vorgenommen werden. Herr Weichbrodt konstatierte, dass die Kosten eines Fernradwegs nicht nur aus den reinen Baukosten bestehen, sondern darüber hinaus auch Unterhalts- und Gestaltungskosten des Radweges zu kalkulieren sind.

In der weiteren Diskussion bildeten sich die Schwerpunkte Kooperation, Entwicklung einer gemeinsamen Beschilderung, Herausgabe einer Karte und Eröffnung des Radweges zum richtigen Zeitpunkt heraus.

So wurde von mehreren Teilnehmern bestätigt, dass insbesondere die Kooperation über die Landesgrenzen hinweg noch erhebliche Defizite aufweist – in der Diskussion wurden erhebliche Informationsdefizite festgestellt. Frau Berger (Landkreis Barnim) betonte dabei, dass das Management des Radweges Berlin-Usedom durch nur einen Landkreis schwierig ist. Eine große Anzahl der Teilnehmenden stimmte darin überein, dass der Workshop Anlass zu einer künftig verstärkten länderübergreifenden Kooperation gebe. Entscheidend sei aber sicherzustellen, dass sich die Gemeinden für die Pflege des Radweges zuständig fühlen. Die Zuständigkeit für den Unterhalt des Weges liegt bei den Gemeinden, die Zuständigkeit für die Vermarktung bei den Tourismusverbänden (Berger). Trotz allem, so Herr Heise (Pomerania) liegt das Anwendungskonzept vor und es gehe nun vornehmlich um eine Umsetzungsstrategie.

Die Teilnehmenden unterschieden sich in ihrer Position zu der Frage, ob man auf den Neubau von Strecken nicht verzichten oder ausschließlich bereits vorhandene Wege nutzen sollte, ggf. unter in Kaufnahme von Umwegen. Dies wird sicher eine Frage sein, die in der nächsten Zeit insbesondere bei der Diskussion der konkreten Streckenführung Gegenstand der Diskussion sein wird.

Wichtig erschien den Teilnehmenden in der Diskussion die Erarbeitung einer gemeinsamen Karte im Zuge der Vermarktung und eine gemeinsame einheitliche Beschilderung des Radweges. Beide Aspekte bedürfen sicherlich weitergehender Diskussion und Abstimmung. Zur Beschilderung gehört nach Ansicht der Teilnehmer auch die Ausschilderung der Pensionen, Hotels und Gaststätten am Weg, die prinzipiell, sofern nicht gefährdend und überdimensioniert, selbst angebracht werden können. Die Bewerbung der Weges und der Pensionen, Hotels und Gaststätten am Weg sollte sich nicht nur an den marktüblichen Preisen für Inserate sondern auch an den geringen finanziellen Möglichkeiten für Eigenwerbung vieler Betriebe orientieren.

Ausführlich wurde diskutiert, dass für eine offizielle Eröffnung des Radweges der richtige Zeitpunkt gefunden werden muss, an dem ausreichende Streckenabschnitte fertiggestellt sind. Es sei von hoher Bedeutung, dass kein Imageschaden durch Qualitätsmängel auftreten und dennoch die Betriebe frühzeitig die Präsenz des Radweges nutzen können. Auf keinen Fall sollte ein Radweg beworben werden, der in weiten Strecken noch nicht fertiggestellt ist, wie die Erfahrungen aus dem Fernradweg

Berlin-Kopenhagen zeigen (Hunger, ADFC-Berlin). Dort wurde „noch mal auf die Bremse getreten“ um eine zu negative Wirkung zu vermeiden (Nagel, Mecklenburger Radtouren).

Ergebnis der Diskussion war der Beschluss, eine gemeinsame Sitzung mit Vertreter/innen aller betroffenen Landkreise, Berlins sowie der Pomerania e.V. einzuberufen, moderiert durch das Forschungsprojekt. Auch die zuständigen Ministerien sollten einbezogen – zumindest jedoch informiert werden.

## 7. Arbeitsgruppenphase

### Arbeitsgruppe 1a: „Image der Region und Zielgruppenansprache“

*Moderation: Gunter Heinickel*

„Was soll den Radreisenden über die Region vermittelt werden?“

„Wie soll die Zielgruppenansprache erfolgen?“

Im Rahmen der Arbeitsgruppe wurde zu den beiden oben genannten Fragestellungen gearbeitet.

Bezüglich des Images wurden die folgenden Themen und Diskussionspunkte genannt:

- Die Qualitäten und in Folge davon auch die zu schaffenden Images der an den Radweg angrenzenden Regionen sind unterschiedlich. Darum ist es schwer ein homogenes Image zu schaffen. Ein solches Image wäre bestenfalls für den Radweg selbst zu schaffen, nicht aber für die angrenzenden Regionen
- Das Image der Zielregionen Usedom bzw. Berlin ist relativ klar, unklar ist das Image der Zwischenregionen
- Es gibt Zielkonflikte zwischen den einzelnen Regionen (Usedom, Barnim, Uckermark)
- Die Trassenführung ist willkürlich und nicht zwischen den verschiedenen Regionen und Kreisen ausgehandelt
- Usedom als Sonneninsel steht im Vordergrund
- Es sollte eine Karte mit touristischen Inhalten entwickelt werden
- Geschichte und Architektur
- Wellness
- Ende der Welt
- Flughafen, Seehafen
- Sport
- Leichtes Radlergebiet
- Kein Schlechtwetterprogramm
- Keine Angebote für Jugendliche

Die Diskussion beschäftigte sich mit der Frage der Heterogenität der an den Radweg angrenzenden Landstriche und der Schwierigkeit ein gemeinsames Leitbild bzw. Image zu kreieren. Ein solches Image müsse vielmehr der Vielfalt der unterschiedlichen Landschaften gerecht werden. Besonders wichtig wäre es dabei ein Image der „Zwischenräume“, d.h. der Regionen zwischen Berlin und Usedom zu gestalten. Diese Regionen wären noch relativ gesichtslos und es gelte vor allem auch sie zu beschreiben und entsprechend zu vermarkten.

Zur Zielgruppe und zur Zielgruppenansprache wurde folgendes genannt:

- Es sollten sowohl Leute angesprochen werden für die das Ziel, also z.B. Usedom im Vordergrund steht als auch solche, denen es vorwiegend ums Unterwegssein geht.
- Menschen, die in Berlin in Häuserblöcken leben

- Wassersportler
- Leute ab 40 Jahre
- Leute mit Übernachtungsinteresse
- Leute mit Interesse an den Menschen der Region
- Radfahrer
- Familien
- Gesundheitstouristen
- Menschen mit mittlerem bis höherem Einkommen.

(Protokoll: Bettina Graf)

**Arbeitsgruppe 2a: „Fahrradtourismus und Naturschutz“**

*Moderation: Dörte Ohlhorst*

„Worauf ist zu achten, damit Radtourismus und Naturschutz vereinbar sind?“

Mitglieder der Arbeitsgruppe: Herr Hunger, Herr Blomberg, Herr Fliegel, Herr Wendt, Herr Weichbrodt, Frau Hübner, Herr Wolf, Frau Schmidt, Herr Zimmermann, Frau Berger, Herr Krause.

Herr Blomberg griff die Diskussion um die Beschaffenheit der Wegeoberfläche auf. Die Asphaltdecke auf Radwegen sei eine Frage des Körnungsgemischs; so sei bspw. auf dem Oderdeich eine Mitnutzung durch Skater möglich. Herr Wendt merkte an, dass es drei Probleme bei Asphaltdecken gebe: ein ästhetisches (Farbe) Problem, das Problem der Zerschneidung von Lebensräumen und das Problem der Dichte (Belagsproblem). Bei der Konzeption von Radwegen komme es immer wieder zu Konflikten zwischen Wirtschafts- und Umweltamt.

Herr Weichbrodt warf die Frage ein, ob die Kosten beim Bau oder die Kosten bei der Unterhaltung wichtiger seien. Herr Wendt wies darauf hin, dass eine Doppelnutzung von Radwegen in Deutschland nicht möglich sei, da die gemeinsame Nutzung durch Rad und Auto als Problem gesehen wird. Asphaltierte Wege würden in der Regel (auch unerlaubt) mißbraucht bzw. von Autos genutzt. Auch die Beschilderung „Anlieger frei“ stelle keine Lösung dar. Herr Blomberg entgegnete, dass eine vereinzelt Nutzung durch Autos durchaus nützlich sei: sie halten die Wege frei von Ästen und Laub – hierzu bestand jedoch keine Einigkeit innerhalb der Teilnehmerschaft der Arbeitsgruppe.

Herr Hunger war der Auffassung, dass in dünn besiedelten Gebieten eine Mehrfachnutzung der Wege durchaus möglich sei.

Frau Ohlhorst stellte die Frage an die Teilnehmenden, wie die Nutzung von Radwegen durch Autos begrenzt werden könne. Herr Weichbrodt gab zur Antwort, dass die Akzeptanz von Radwegen in der Bevölkerung grundsätzlich im Vorfeld der Festsetzung von der Planung geprüft werden sollte. Teilweise widerspräche auch die traditionelle Nutzung von Wegeverbindungen einer Ausweisung als Radweg (Wege, die über lange Zeit als Verbindung zwischen Orten genutzt wurden, bleiben im Gedächtnis der lokalen Bevölkerung).

Herr Hunger vertrat die Ansicht, dass Radverkehr gelenkt werden muß und stellte die Frage in den Raum, was an einer Asphaltdecke auf Radwegen unökologisch sei - Salzstreuung, Herbizid-Spritzung und Reifenabrieb fallen weg. Herr Weichbrodt griff die Frage auf und entgegnete, dass Asphaltdecken hauptsächlich ein mentales Problem vieler Naturschützer seien. Generell müsse ein Radweg dort geführt werden, wo er am wenigsten Flächen zerstört und zerschneidet.

Auch die Lösungsvariante Fahrradstraßen wurde diskutiert. Sie werden derzeit eigens für die touristische Nutzung eingerichtet. Hier sei es wichtig (so Herr Wendt), dass die Bedenken bzgl. Gefahren durch Mischnutzung genommen wird. Auf Radwegen rechnen Nutzer auch nicht mit Autoverkehr. Die Eingriffsregelung definiert nur den Bau von Radwegen als Eingriff. Alle möglichen weiteren Störungen werden nicht erfasst. Herr Krause vertrat die Ansicht, dass alle Radwege mischgenutzt werden sollten. Allerdings (so Herr Wendt) wird den Naturschutzbehörden ein Versagen attestiert, wenn der Weg mischgenutzt wird. Als Lösung schlägt es abgesperrte Radwege

(durch Schranken etc.) vor. Durch Absperrung von Radwegen (Weichbrodt) werden bestimmte Gebiete beruhigt; dies entspräche auch der Idee, zusammenhängende Lebensräume zu erhalten.

Herr Krause wies darauf hin, dass die Nutzungsdichte von Mischwegen davon abhängig ist, welche Straßen für die Streckenführung ausgewählt wurden.

Die Diskussion wendete sich nochmals der Oberflächenbeschaffenheit von Radwegen zu. Herr Hunger gab zu bedenken, dass ein Asphaltbelag ein ästhetisches Problem sei. Herr Wendt nannte die Diskussion um den Asphalt ein „Bauchproblem“. Nach Ansicht von Frau Berger Bau kann Asphaltdecken kein sachliches Gegenargument von seiten des Naturschutzes entgegengebracht werden. Kernzonen von Schutzgebieten sollten bei der Ausweisung von Radwegen auf jeden Fall vermieden werden.

Schutzanpflanzungen – so Herr Blomberg - sind (auch) aus ästhetischen Gründen sinnvoll (Diversifizierung des Landschaftsbildes). Zusätzlich entstehe ein Windschatten für Radfahrer. Anpflanzungen sind jedoch selten möglich (Krause), da die Flächen meist erst angekauft werden müssen.

Frau Berger mahnte an, dass von beiden Seiten Kompromisslösungen gesucht werden müssen und wies darauf hin, dass es solche auch gebe: im ländlichen Raum kann ein Radweg schmaler als 2.5 m sein. Von Fall zu Fall könnte geprüft werden, wie der Aufbau erfolgt. Auch die Bündelung von Wegen wäre eine Möglichkeit, eine Neuausweisung von Wegen zu vermeiden. Außerdem besteht auch bei nicht-asphaltierten Wegen das Problem der hohen Verdichtung des Untergrundes. Herr Blomberg ergänzte, dass eine Lenkung von Radtouristen sollte durch Schilder erfolgen solle. Herr Fliegel gab zu bedenken, dass unversiegelte Wege einen höheren ästhetischen Wert haben als asphaltierte. Eine Verlängerung der Radsaison sei jedoch mit unversiegelten Belägen nicht möglich (Berger). Eine Unterschreitung der Vorgaben für den Unterbau kann gefährlich sein (Wendt), später ist auch hier der Unterhalt sehr teuer.

Frau Ohlhorst stellt die Frage in den Raum, ob es eine Möglichkeit gebe, den Radweg Berlin-Usedom in MV auf bereits vorhandenen Wegen zu führen? Die Bündelung von Wegen – so Herr Wendt – sei eine Frage der Dimension: wie viel Umweg verträgt ein Radwanderer? Fernradwege sind die Autobahnen des Radfahrens (Berger), daher sollten sie schnelle, gerade Verbindungen bieten.

#### *Entwicklung von Vorschlägen mittels Metaplantchnik:*

Schutzmaßnahmen: Wege bündeln, Schutzanpflanzungen, möglichst nur auf vorhandenen Wegen, Kernzonen der Schutzgebiete meiden, Radfahrer an empfindlichen Stellen vorbeilenken, neuer Wegebau ist problematisch, Weg soll zusammenhängende Naturflächen nicht zerschneiden, Alleen an Radwege, Sorgsamer Umgang mit der Landschaft, Beschilderung, Beschilderung: Fahrradstraße, Fremdnutzer ausschließen, Sperren aufstellen, Fahrradstraßen ausweisen.

Dauerhaft haltbare Befestigung: Erkundungswege sind keine Fernradwege, neue Technologien im Wegebau (unter Asphalt), bei Betonbefestigung ist Herbizideinsatz notwendig, hellen Split einwalzen, Oberfläche soll glatt sein, Farbe der Wege: nicht schwarz, Asphalt fördert Saisonverlängerung, Ästhetische Probleme/Befestigung: kultureller Wert des Feldwegs,

Kooperation und Beteiligung: Gemeinden einbeziehen, Kompromisslösungen von beiden Seiten, Akzeptanzprobleme der Anlieger

Wegeführung: keine zu großen Umwege, Problem; Laub und Äste auf Radwegen, Touristen über Natur informieren, Naturschutzbehörde / Biosphärenreservat, Finanzierung ist bei Mehrfachnutzung einfacher, Doppelnutzung Rad und Landwirtschaft,

(Protokoll: Carolin Schröder)

### **Arbeitsgruppe 3a: „Intermodalität - Schnittstellen mit anderen Verkehrsträgern“**

*Moderation: Boris Kluge*

„Wie sollten Schnittstellen des Radverkehrs mit anderen Verkehrsträgern gestaltet sein?“

So lautete die Eingangsfrage für die Mitglieder der Arbeitsgruppe. Darauf aufbauend sollten mit Hilfe der Metaplantchnik die verschiedenen Aspekte entwickelt und diskutiert werden. Es wurden fünf Ebenen der Diskussion identifiziert, die abschließend mittels Punktvergabe der Wichtigkeit nach klassifiziert werden sollten. Die Ergebnisse sind im folgenden dargestellt:

#### *1. Informationen (8 Punkte)*

Zur Überraschung der AG wurde dieser Punkt als der wichtigste identifiziert, obwohl dieser Schwerpunkt in der Diskussion nicht deutlich wurde. In erster Linie spielten hier Fragen wie Informationen über das Angebot und über die Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern eine Rolle. Auch die Schaffung von Informationsangeboten aus einer Hand wurde als wichtig eingestuft.

#### *2. Verknüpfungsmöglichkeiten (6 Punkte)*

Hier wurden Anforderungen an Verknüpfungsmöglichkeiten formuliert. In erster Linie ging es um die Verknüpfung zwischen Bahn & Rad, aber auch die Entwicklung von Anrufbussystemen in Verbindung mit Radtourismus wurden genannt. Auch sollte die Zahl der Verknüpfungsmöglichkeiten deutlich erhöht und die Abstellmöglichkeiten für Räder an den Bahnhöfen gerade in punkto Sicherheit verbessert werden (siehe auch „Technik & Hardware“). Generell sollten mehr integrierte Angebote geschaffen werden (z.B. Bahntickets und Ausleihe von Rädern aus einer Hand etc.). Auch die Anschlusssicherheit und die Zuverlässigkeit des ÖPNV waren wichtige Punkte in der Diskussion.

#### *3. Service (5 Punkte)*

Eine Verbesserung der Serviceleistungen für die Nutzer ist auch im Radfernverkehr anzustreben. Bspw. wenn es um die Lösung von kurzfristigen Problemen geht, die auf Unzulänglichkeiten im Verkehrsablauf des ÖPNV zurückzuführen sind. Freundlichkeit und Engagement für den Kunden sind die zwei entscheidenden Begriffe innerhalb der AG-Diskussion gewesen. Auch sollte es möglich sein, bspw. entlehene Fahrräder an anderen Bahnhöfen wieder abzugeben, auch wenn sie dort nicht entliehen worden sind.

#### *4. Technik & Hardware (4 Punkte)*

In erster Linie wird eine Erhöhung der Kapazität der Fahrradmitnahme im ÖPNV gefordert (mehr Züge und mehr Abstellplätze in den Zügen, Niederflurfahrradwagons!). Auch Busse sollten – wo es möglich ist - für die Fahrradmitnahme ausgerüstet werden. Ein zweiter wichtiger Punkt ist die technische Ausstattung der Verknüpfungsstellen, also meist der Bahnhöfe, wo einerseits Ausleihmöglichkeiten geschaffen, andererseits aber auch die Abstellkapazitäten erhöht werden müssen. Darüber hinaus wurde auch die Errichtung von mehr Park & Ride-Plätzen gefordert. Weitere Forderungen waren die Möglichkeit der Fahrradmitnahme im ICE und eine Reservierungsmöglichkeit im Regionalverkehr auch für Einzelpersonen oder Kleingruppen (bisher nur für Großgruppen möglich).

5. *Ausleihe (von Velos)**(3 Punkte)*

Einige Forderungen sind bereits in den vorhergehenden Ausführungen deutlich geworden. Wichtig war für die Teilnehmenden der AG darüber hinaus eine möglichst flexible und auch kurzfristige Handhabung der Fahrradausleihe (nach Möglichkeit telefonisch oder über das Internet). Eine Rückgabe sollte nicht unbedingt an der Ausleihstation erfolgen müssen, sondern an mehreren Stationen möglich sein, die sowohl an den verschiedenen Bahnhöfen liegen sollten, aber auch in der bereisten Region verteilt.

(Protokoll: Sascha Lehmann)

## **8. Radwegebauprogramm im Landkreis Uecker-Randow**

**Winfried Zimmermann, Landkreis Uecker-Randow, Fachbereich Bau, Planung, Kataster**

Herr Zimmermann schilderte die Entwicklung des „Radwegebauprogramms im Landkreis Uecker-Randow“. Der Landkreis Uecker-Randow hatte nach 1990 als einer der ersten ein Wegebauprogramm für Fahrradwege (1994), welches bis 1998 realisiert wurde.

Diese ursprünglich insgesamt 80 km lange Wegenetz (das zuerst mit kostenintensiven sog. „wassergedeckten“ Belägen ausgestattet wurde) belastet den Kreis noch aktuell sehr stark finanziell, vor allem aufgrund der teilweise aufwendigen Fahrradbrückenbauten, sowie in Unterhaltung und Reparaturen.

Große Teile des Radwegebaus wurden über den sogenannten „Landwegbau“ realisiert (35 km), wobei zwei Probleme gleichzeitig gelöst werden konnten: zum einen die Finanzierung sowie die technische Problematik, die nötig macht, dass parallel zu unausgebauten Landwegen noch ein Radweg realisiert wird. Das Landwegebauprogramm erlaubt es auch die Wege dauernd zu unterhalten, das sonst niemand (weder Kreis, noch Kommunen) rechtlich zuständig ist.

Von den aktuell 400 km Radwegen sind 200 km Radfernwege. 1997 wurden die Wege an die Kommunen übergeben. Nach einem Jahr zeigte sich, dass 24% aller Nebenanlagen (Raststätten, Aussichtsanlagen, Spielplätze etc.) zerstört worden waren (Vandalismus). Aus dieser und ähnlichen Erfahrungen mit dem Gesamtzustand der Radwege zog der Kreis die Konsequenz, dass unter der Kuratel der Gemeinden ein einheitlicher Wegestandard nicht zu halten ist. Deshalb stellte der Kreis eigene Maschinen und Mittel aus EU-Töpfen zur Verfügung („kleiner Bauhof“), um das Wegenetz zu unterhalten. Aus dieser Konstellation entwickelte sich eine gemeinsame Verantwortung von Kreis und Kommunen.

Seit etwa einem Jahr hält der Kreis Uecker-Randow Kontakt zu Frau Berger des Kreises Barnim und hat seitdem eine Route für den Fernweg (teilweise straßengenähert) entwickelt.

Herr Zimmermann befürwortete zur Frage der weiteren Planungen und des Vorgehens ausdrücklich den von Herrn Heise gemachten Vorschlag, alle Kreise an einen Tisch zu holen, um die weiteren Aktivitäten zu koordinieren.

(Protokoll: Gunter Heinicke)

## 9. Kriterien für fahrradfreundlichen Tourismus aus der Sicht der Radfahrerlobby

**Axel Blomberg, ADFC Brandenburg**

Herr Blomberg referierte über Planungs- und Ausstattungsanforderungen beim Radwegbau aus der Sicht der Fahrradfahrer. Seine Eingangsthese lautete: Der Fahrradtourismus ist das stärkste Wachstumssegment im Tourismus. Bei Befragungen werden als mit Abstand stärkste Erlebnisprioritäten für den Fahrradtourismus 1. „Spaß am Radfahren“ (Bewegung) und 2. „Natur erleben“ geäußert, denen die anderen Motive deutlich nachgelagert sind.

Festzuhalten ist, dass nur 10% aller Radwege Radfernwege sind.

Für diese definiert der ADFC folgende Kriterienanforderungen als entscheidend für den Erfolg:

- Die Radfernwege müssen einen eindeutigen Namen haben
- Sie bedürfen eines eindeutigen Konzeptes als Rundweg, Netz oder Strecke (inkl. 2 Übernachtungen).
- Sie müssen eine durchgängige Befahrbarkeit aufweisen
- Ihre empfohlene Mindestbreite beträgt 2m
- Sie müssen Allwettertauglich sein
- Sie müssen eine einheitliche, durchgängige Wegebeschilderung aufweisen
- Sie benötigen eine naturnahe Routenführung
- Touristische Infrastruktur entlang der Route ist notwendig
- Eine Anbindung an den ÖPNV ist wichtig
- Sie bedürfen der regelmäßigen Wartung

Für den diskutierten Untersuchungsraum (Radfernweg Berlin – Usedom) in Nordostdeutschland gibt es folgendes an spezifischen Punkten zu bemerken:

Grundsätzlich besitzt der Nord-Ost-Raum mit seinem kontinentalen Klima (relativ trocken) eine gute Voraussetzung für den Radtourismus. Für ein Beschilderungssystem für das Wegenetz kann die Schweiz ein Vorbild sein. Doch ist die kreisübergreifende Wegeplanung noch defizitär (z.B. Fernweg Berlin-Kopenhagen). Eine Gefährdung des Radfahrens durch Poller auf den Wegen ist zu vermeiden. Im übrigen könne festgestellt werden, dass der Radtourismus kein „Billigtourismus“ sei: die Radtouristen suchen mittel- bis hochpreisige Übernachtungsmöglichkeiten (Pension/Hotel) und seien an einer guten Gastronomie interessiert.

Die Übernachtungsmöglichkeiten müssten sich aber dem Radtourismus in Ausstattung und Übernachtungsmodalitäten (flexibel, relativ kurze Aufenthaltszeiten von ein bis zwei Übernachtungen) anpassen: sichere Unterstellmöglichkeiten der Räder, Trockenmöglichkeit für Kleider seien bereitzustellen. Als ein Modell eines angepassten Übernachtungsmodells könne das expandierende Bett & Bike-System genannt werden.

(Protokoll: Gunter Heinicke)

## 10. Konflikte bei der Umsetzung des Radwegebaus

### Marianne Schulz, Landesradwegemeisterin Mecklenburg-Vorpommern

Ziel des Vortrags ist es, die Konflikte bei der Realisierung von Fernradwegen von Beginn der Planung bis zur Vermarktung aufzuzeigen.

Eine üblicher Konflikt betrifft die Wegeführung, da die Kommunen wollen, dass der Radweg direkt durch ihren Ort führt, was aber den touristischen Interessen und dem Reiz des Fahrerlebens der Reisenden oft entgegensteht.

Außerdem seien die 10-20% Extra-Beteiligung der Kommunen am Radfernwegenetz für diese oft nicht aufzubringen. Das Land seinerseits könne nur „predigen“, doch eine Beteiligung und die Art der Ausführung nicht vorschreiben und bleibe auf den good-will der Kommunen angewiesen.

Ein weiteres Problem entstehe oft durch den erfolgten Ausbau der Radwege: die Qualität der Asphaltierung lasse diese oft zur „Rennstrecke“ für motorisierte Zweiradfahrer werden.

Ein wesentliches Ziel der Radfernwege sei die Lenkung des Tourismus in Regionen, die sonst nicht im Mittelpunkt der Aufmerksamkeit stünden und so eine Aufwertung erfahren sollen. Doch mangle es gerade dort oft an entsprechender Infrastruktur die für Radfahrer wichtig sei, z.B. Einkaufsmöglichkeiten in den aufgesuchten Dörfern.

Umgekehrt sei das besondere Übernachtungsverhalten von Fahrradtouristen (i.d.R. eine Nacht) ein Problem für die Akzeptanz des Fahrradtourismus und die Bereitstellung entsprechender Kapazitäten gerade in touristisch hoch attraktiven Räumen: auf Usedom sind von 200 Übernachtungsbetrieben gerade 5 als „Fahrradfreundlich“ in der von Land herausgegebenen Radwanderwegbroschüre (mit Hinweisen auf Bett & Bike) aufgeführt.

Generell sollte überlegt werden, ob der Radweg Berlin-Usedom nicht einen anderen Namen erhalten sollte, da sonst gerade die Zwischenregionen als Hauptbestandteile des Fernradweges nicht berücksichtigt und nicht im Bewusstsein seien.

Ein weiteres Konfliktpotential bei der Anlage von Radwegen sei die Frage der Wegebündelung: inwieweit können und sollen Radfahrer, Fußwege/Promenaden und Reitwege mit einander kombiniert werden? Ein allgemeines Problem bestünde außerdem noch bei der Vermarktung des Radwegenetzes: es bestehe immer noch ein Informationsproblem z.B. in den Reisebüros betreffend der Radwege.

(Protokoll: Gunter Heinicke)

## 11. Diskussionsrunde

Die Diskussion der drei Kurzreferate eröffnete Herr Dienel mit der Frage an Herrn Wendt, warum sich nicht das Land ein Radwegenetz leiste? Die Vorteile und Wünschbarkeit dieser Art des Tourismus lägen doch auf der Hand. Herr Wendt antwortete darauf, dass das zentrale Problem die Baulastträgerschaft sei: wer pflegt die Wege? Läge die Verantwortung beim Land, würden die Kommunen dazu verleitet sich aus der Verantwortung zu ziehen und ein Anspruchsdenken zu entwickeln.

Auf die weiteren Ausführungen Herrn Wendts, dass ein Kostenfaktor die regelmäßige Begehung (Inspektion) der Radwege darstelle, schlug Herr Blomberg vor dem Erfahrungshintergrund anderer Radwegenetze vor, die Touristen aktiv als „Schadensmelder“ und „natürliche“ Inspektoren einzusetzen.

Herr Günzel merkte allgemein zum Komplex Fahrradtourismus an, dass für die Vermarktung von den meist kleinen und mittleren Betrieben für Werbeanzeigen horrenden Beträge gefordert würden (Broschüren), so dass sich für diese die Werbung gar nicht lohne - in einem durch kleine und mittlere Unternehmen geprägten touristischen Sektor sei dies ein kapitaler Fehler.

Herr Dienel nahm diese Kritik auf und fragte nach, ob die vom Land getragenen Marketingkosten mit den eigentlichen Baukosten des Fahrradwegenetzes in einer angemessenen Relation stünden, d.h., ob das Land zwar viel Geld für die Infrastruktur ausbebe, dies aber auf Kosten einer angemessenen Vermarktung ginge. Herr Günzel stimmte dieser Frage zu: der Aufwand der Werbung sei außerdem zum Teil überzogen – Hochglanzbroschüren seien überflüssig und die Angebote sollten stärker aus der Nutzerperspektive entwickelt werden (an Frau Schulz, Herrn Wendt).

Herr Wolf mahnte konkrete Schritte für die weitere Umsetzung an: Marketing sei erst sinnvoll zu entwerfen, wenn die Strecke feststehe. Wie aber geht es weiter? Wolf schlug vor, aus jedem Landkreis eine Person zu entsenden und vielleicht unter Moderation des Projektes „Raumpartnerschaften“ (ZTG) die Trassenführung, die Gestaltung der Vermarktung und den Namen des Projektes zu diskutieren und festzulegen. Herr Dienel griff diese Anregung auf und erklärte grundsätzlich die Bereitschaft des Projektes diese Koordinationsaufgaben zu übernehmen (zu einem baldigen Zeitpunkt). Abschließend richtete er noch die aus eigener fahrradtouristischer Erfahrung gewonnene Frage, ob und wie die Attraktivität der Bett&Bike –(Übernachtungs-)Angebote erhöht, bzw. überprüft und abgesichert werden könnte. Ihm komme es vor, als bestünden die Bett&Bike Übernachtungseinrichtungen aus relativ wenig attraktiven, weil modern und funktional eingerichteten Betrieben („mangelnde Charakterstärke“). Herr Blomberg stimmte zu, dass auf diesem Sektor Defizite grundsätzlich möglich seien: doch gebe es dafür die Erklärung, dass gerade für Bett&Bike größere und modernere Häuser gemeldet seien, die besser auf die neuen Anforderungen des Fahrradtourismus reagieren könnten.

(Protokoll: Gunter Heinickel)

## 12. Arbeitsgruppenphase

### Arbeitsgruppe 1b: „Kooperation der Anbieter im Tourismus“

*Moderation: Bettina Graf*

In der Arbeitsgruppe ging es um die Frage wie die Kooperation auf der Anbieterseite im Tourismus der durch die Teilnehmer/innen auf dem Workshop vertretenen Regionen verbessert werden kann. Dafür wurden den Teilnehmer/innen der Arbeitsgruppe zwei Fragen zur Beantwortung gestellt:

- Was kann ich in meiner Funktion zur Verbesserung der Kooperation beitragen? (interne Handlungsmöglichkeiten)
- Was müsste extern verbessert werden, was ich nicht persönlich beeinflussen kann? (äußere Rahmenbedingungen)

Auf den Antwortkarten zeichneten sich deutlich als erste Priorität (auf Seiten der äußeren Rahmenbedingungen) Wünsche nach einer stärkeren äußeren Koordination ab: eine zentrale Koordinierungsstelle, eine länderübergreifende Plattform als Institution zur gegenseitigen Information. Dementsprechend folgte die zweite Priorität auf Seiten der eigenen Handlungsmöglichkeiten zu derselben Problematik (Förderverein, Bündelung v. Maßnahmen) – wurde also Koordinierungsbedarf von außen gesehen, so doch auch die eigenen Potentiale um dieses Defizit zu beheben.

Dem Punkt „Koordination“ folgte dicht das Anliegen eines „verbesserten Marketings“, das verständlicherweise überwiegend dem Feld der internen Handlungsmöglichkeiten zugeordnet wurde (auch hier wurde wiederum der Information großen Stellenwert eingeräumt – an Leistungsträger – aber auch Koordinierungsbedarf zwischen den Tourismusverbänden), jedoch auch auf der Seite der äußeren Rahmenbedingungen hoch eingeschätzt wurde (Einbezug des Ministeriums zur Motivation über die Landkreise für ein besseres Marketing vor Ort).

An dritter Stelle der Prioritäten folgte auf Seiten der eigenen Handlungsmöglichkeiten der Vorschlag „besserer Informationen nach außen“ (Flugblätter zusammen mit anderen Anbietern anbieten). Erst an vierter Stelle folgte dann der Wunsch an die externen Bedingungen nach „verbreiterten Partizipationsmöglichkeiten durch Enthierarchisierung“ und eine „stärkere Förderung des lokalen Engagements“.

An letzter Stelle erfolgte dann erst der Vorschlag der „Kooperation“ (gemeinsame Angebote entwickeln bzw. verknüpfen) auf Anbieterseite.

(Protokoll: Gunter Heinicke)

**Arbeitsgruppe 2b: „Länderübergreifende Kooperation“***Moderation: Dörte Ohlhorst*

Mitglieder der Arbeitsgruppe: Herr Krause, Herr Hauswald, Frau Berger, Herr Diemel, Herr Wolf, Herr Seyfarth

In der Arbeitsgruppe wurde über die bereits im Workshop aufgebrachte Frage nach einer Zusammenkunft bei der Pomerania mit allen beteiligten Landkreisen diskutiert. Welche Themen sollten besprochen werden, wer soll teilnehmen bzw. wer nicht, wann soll das Treffen stattfinden? So lauteten die Fragen an die Arbeitsgruppe. Mittels Kartenabfrage sollten die Prioritäten geklärt werden.

*Welche Themen sollen besprochen werden?*

- Trassenführung (Darstellung der exakten Trasse, Erarbeitung einer ersten Tourenkarte mit Beschreibung, einheitliche Beschilderung, Klärung der Verantwortlichkeiten):  
7 Punkte
- Logo: 5 Punkte
- Vermarktung (Festlegung des Beginns der Vermarktung, Klärung der Verantwortlichkeiten):  
2 Punkte
- Finanzierung (Anschubfinanzierung) 1 Punkt
- Berücksichtigung des technischen Know-Hows 1 Punkt
- Regionale Entwicklungskonzepte 1 Punkt

*Wann soll das Treffen stattfinden?*

möglichst vor Weihnachten (Frau Ohlhorst stimmt den Wunschtermin 4.12. mit Herrn Heise / Pomerania ab).

*Wo soll das Treffen stattfinden?*

In Prenzlau (Herr Krause ist Ansprechpartner für einen Tagungsort). Als Arbeitstitel wurde vorgeschlagen: „Raumpartnerschaft Ringelnatter“

*Wer soll teilnehmen?*

Bis zu zwei Vertretern (Verkehr/Wirtschaft/Tourismus) aus den vier Landkreisen (Ostvorpommern, Uecker-Randow, Uckermark, Barnim), Vertreter aus Berlin wären wünschenswert. Die Ministerien der Länder werden informiert.

(Protokoll: Carolin Schröder)

### **Arbeitsgruppe 3b: "Förderung der Nebensaison"**

*Moderation: Boris Kluge*

„Welche Anforderungen müssen für die stärkere Nutzung der Nebensaison durch Radwanderer erfüllt sein?“ So lautete die Eingangsfrage für die Mitglieder der Arbeitsgruppe. Darauf aufbauend sollten mit Hilfe der Metaplantchnik die verschiedensten Aspekte entwickelt und diskutiert werden. Es wurden zwei Ebenen der Diskussion identifiziert. Grundsätzlich war man sich darüber einig, dass ein Nachfragepotenzial für Winterradtourismus besteht und dass man dies auch fördern sollte.

#### *1. Infrastruktur im Winter*

Hier wurden Punkte genannt wie die Einrichtung von Reparaturwerkstätten, die Räder extra winterfest machen (als Event herausstellen!) oder ein ausgebautes Radwegenetz, das auch im Winter befahrbar ist. Ferner sollte auf die gerade auch im Winter vorhandene landschaftliche Attraktivität hingewiesen werden (Marketing für die Nebensaison!). Die touristischen Anbieter vor Ort müssten sich auch auf die Wintersaison vorbereiten und hier Angebote wie Sauna und Wellness zur Verfügung stellen. Aber auch die Gastronomie ist gefordert, bspw. durch das Angebot an wärmenden Getränken etc.

#### *2. Marketing*

Marketingaktivitäten könnten sich auch auf den Winter ausdehnen, wo mit speziellen Angeboten verstärkt geworben werden kann (s.o.). Auch sollten bestimmte „Herbst- und Winter-Angebotspakete“ geschnürt werden. Besonders wichtig ist darüber hinaus die Abschaffung des „An- und Abradelns“, wie auf anderen Radfernwegen bereits praktiziert, da so die Nachfrage für die Wintersaison komplett abgewürgt wird (Bsp. Berlin-Kopenhagen Radweg).

(Protokoll: Sascha Lehmann)

### 13. Abschlussdiskussion

Moderation: Dr. Hans-Liudger Dinel

Herr Dinel betonte nochmals die hohe Bedeutung der interregionalen Zusammenarbeit und die motivierende Wirkung, die diesbezüglich von der Tagung ausgegangen sei. Die Tagung sei ein Erfolg gewesen, besonders positiv sei die Gründung der Arbeitsgruppe zu sehen, die sich weiter treffen wird. Frau Berger sagte, die Veranstaltung habe sich sehr gelohnt und man wolle gemeinsam den nun eingeschlagenen Weg weitergehen.

Herr Dinel ergänzte, dass drei echte Ergebnisse auf dem Workshop erzielt worden sind: erstens wurde ein grundsätzliches Informationsdefizit (das von verschiedener Seite beklagt worden war) bezüglich des Radfernweges Berlin-Usedom behoben. Zweitens wurden verschiedene Aktivitäten initiiert bzw. angeschoben, welche den Fahrradtourismus generell betreffen – Anbieterfrage, Ausstattung, Nachfrageanforderungen. Die regionale Zusammenarbeit wurde entscheidend gefördert und angeregt und speziell zum Fernradweg Berlin-Usedom wurden konkrete Ziele definiert. Bezogen auf diesen letzten Punkt wurde auch die Umsetzung durch konkrete Arbeitsschritte präzisiert (Vorschlag von Herrn Wolf): so sollen Anschlusstreffen mit Vertretern der betreffenden Kreise die Trassenführung und die endgültige Namensgebung des Radfernweges festlegen.

Schließlich schloss Herr Dinel seine Zusammenfassung mit dem Vorschlag, in 12 bis 18 Monaten einen weiteren Workshop in größerer Runde einzuberufen um die bis dahin erzielten Ergebnisse zu evaluieren.

(Protokoll: Bettina Graf/ Gunter Heinicke)

### 14. Fazit und Dank

Die enorm hohe Nachfrage nach einer Teilnahme an dem Workshop „Der Weg ist das Ziel“ freute uns als Projektteam sehr und bestätigte den Bedarf an einer länderübergreifenden Diskussion der Fernradwegeplanung im nord-ostdeutschen Raum. Zu unserem großen Bedauern mussten wir aus Gründen der begrenzten Raumkapazität (der Sitzungssaal ist für 50 Personen ausgelegt) sogar einem Teil der am Workshop Interessierten eine Absage erteilen.

Der Workshop konnte in angenehmer Atmosphäre und in einem diskussionsfähigen Teilnehmerkreis durchgeführt und kann angesichts seiner zahlreichen Ergebnisse als erfolgreich bewertet werden. Ziel der Veranstalter war es, die Vernetzung und Kommunikation der eingeladenen Praxisexperten voranzutreiben. Diese Gelegenheit wurde im Plenum, in den Arbeitsgruppen sowie in Gesprächen am Rande des Workshops vielfältig wahrgenommen. Hervorzuheben ist jedoch die institutionelle Innovation, die der Workshop hervorgebracht hat: Es wurde eine länderübergreifende Arbeitsgruppe - unter Beteiligung der Pomerania e.V. und moderiert durch das Projekt „Raumpartnerschaften“ - ins Leben gerufen, um die Koordination, Umsetzung und das Marketing des geplanten Fernradwegs voranzutreiben und die festgestellten Informationsdefizite auszugleichen.

Die wissenschaftlichen Mitarbeiter/innen des Projektes wurden durch das Erfahrungswissen der Praxisexperten bereichert und durch die positive Resonanz auf den Workshop belohnt. Wir bedanken uns ausdrücklich für die informativen Referate, die engagierten Diskussionsbeiträge der Workshopteilnehmer/innen sowie bei Frau Landrätin Dr. Syrbe für die Schirmherrschaft des Workshops sowie die Bereitstellung der Räume und der technischen Ausstattung.

**Verteiler (Teilnehmer/innen und Interessierte)**

	<b>Titel</b>	<b>Name</b>	<b>Vorname</b>	<b>Institution</b>	<b>Adresse</b>	<b>PLZ</b>	<b>e-mail</b>
1		Abraham		Amt Panketal SG Wirtschaftsförderung / Tourismus	Postfach 1113	16336 Zepernick	
2		Appelhagen	Jürgen	Touristikinformation und Fremdenverkehrsverein "Stettiner Haff" e.V.	Ueckerstr. 96	17373 Ueckermünde	info@ueckermuende.de
3		Barsewitz	Uwe	Hotel- und Gaststättenverband Mecklenburg-Vorpommern e.V.	Grüne Straße 12	19055 Schwerin	dehoga-mv@t-online.de
4		Becker	Birka	Stadt Ueckermünde - Tourismusmanagerin -	Am Rathaus 3	17373 Ueckermünde	tourismus@ueckermuende .de
5		Beiler	Gaby	DB Regio AG NordOst	Babelsberger Str. 18	14473 Potsdam	gaby.beiler@bahn.de
6		Bethge	Hans-Horst	IASP HU-Berlin	Invalidenstr. 42	10115 Berlin	hans- horst.bethge@agrار.hu- berlin.de
7		Beuge	Jörg	Tiefbauamt Pankow -Planungsgruppe Planung und Entwurf-	Darßer Str. 203	13088 Berlin	
8		Blümel	Ulrich	Wirtschaftsförderungsgesellschaft Oberhavel mbH	Annahover Str. 1a	16767 Germendorf	sekr@wfo-mbh.de

9		Boße	Jürgen	Usedomer Bäderbahn GmbH	Am Bahnhof 1	17424 Heringsdorf	
10		Bracher	Tilman	Difu - Deutsches Institut für Urbanistik	Straße des 17. Juni 112	10623 Berlin	
11		Brenke	Bernd	Schloss Schmuggerow		17398 Schmuggerow	
12		Döbler	Arend-Paul	Verkehrsgesellschaft Uecker-Randow mbH	Torgelower Str. 18	17309 Pasewalk	
13		Falkenhagen		Interkommunale AG Tourismus	Dorfstr. 119	16247 Friedrichswalde	Schorfheide- IAT@Barnim.de
14		Fleck	Kathleen	Amt Ueckermünde Land - Bauamt -	Goethestr. 12	17373 Ueckermünde	
15		Fritzsche	Dörte	Grün Berlin Park & Garten GmbH	Sangerhauser Weg 1	12349 Berlin	
16	Dipl.- Ing.	Glesel	Katrin	ETC Transport Consultants GmbH	Am Karlsbad 11	10785 Berlin	katrin.glesel@etc- consult.de
17		Glimm	Nicole	Mecklenburger Radtour	Zunftstr. 4	18437 Stralsund	mecklenburger-radtour@t- online.de
18		Grell	Ingrid	Dachgeberin Villa Reisefreunde	Postfach 1133; Spantekower Landstr. 20	17389 Anklam	
19		Gühlke	Burkhard	Hotel Vorpommern	Friedländer Landstr. 20c	17389 Anklam	hotel-vorpommern@t- online.de
20		Günzel	Erhard	Ferienanlage Kron Bellin	Dorfstr. 86	17373 Ueckermünde	Kronbellin@aol.com

21		Gutsche	Dietmar	Zweckverband Seebäder Insel Usedom	Dünenstr. 45	17419 Ahlbeck	info.Kaiserbäder@t-online.de
22		Hanke	Annette	Tourismugemeinschaft Barnimer Land e.V.	Bergerstr. 97	16225 Eberswalde	tourismugemeinschaft@barnim.de
23		Hauswald	Joachim	Landkreis Ostvorpommern - Wirtschaftsamt - Tourismusreferent			landkreis-ostvorpommern@t-online.de
24		Heinz	Gabriele	Biosphärenreservat „Schorfheide - Chorin“	Hoher Steinweg 5-6	16278 Angermünde	
25		Heinz	Gabriele	LAGS Brandenburg	Am Stadtsee 1-4	16225 Eberswalde	Gabriele.Heinz@LAGS.Brandenburg.de
26		Heise	Peter	Kommunalgemeinschaft Europaregion POMMERANIA e.V.	Ernst-Thälmann-Str. 4	17321 Löcknitz	info@pomerania.net
27	Dr.	Hornburg	Wilfried	Hansestadt Anklam	Markt 3	17389 Anklam	Dr.Hornburg@anklam.de
28		Hornke		Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH	Annahofer Straße 1a	16767 Germendorf	
29		Hübner	Renate	Stiftung Odermündung - Regionalverband für dauerhafte Entwicklung e.V.	Demminer Str. 6	17389 Anklam	som-anklam@t-online.de
30		Hunger	Alexander	ADFC-Berlin e.V.	Lottumstr. 21	10119 Berlin	alex@adfc-berlin.de
31		Kalke	Sabine	Planungs- und Architekturbüro Döllinger	Louis-Braille-Str. 1	16321 Bernau	sabine.kalke@doellinger-architekten.de

32		Koch	Benno	ADFC Berlin	Brunnenstr. 28	10119 Berlin	benno@adfc-berlin.de
33		Kolhase	Birgit	Stadt Pasewalk - Bauamt -	Haußmannstr. 85	17309 Pasewalk	stadt.pasewalk@t-online.de
34		Kommnick	Elke	Stadtinformation Pasewalk	Am Markt 2	17309 Pasewalk	Stadtinfo-Pasewalk@t-online.de
35		Kötteritzsch	Sigurd	Stadt Torgelow - Bauamt -	Bahnhofstr. 2	17358 Torgelow	Stadt.Torgelow@t-online.de
36		Krause	Reinhard	Landkreis Uckermark - Amt für Wirtschaftsförderung und Kreisentwicklung	PF 1265	17282 Prenzlau	wirtschaftsamt@uckermar k.de
37		Krohn	Antje	Amt Ueckermünde Land - Bauamt -	Goethestr. 12	17373 Ueckermünde	
38	Prof.	Kunter	Erich	Tourismusverein Berlin Köpenick- Treptow e.V.	Alt-Köpenick 34	12555 Berlin	touristinfo.berlin- koepenick@t-online.de
39		Leutloff	Jörg	Bezirksamt Reinickendorf - Fachbereichsleiter Tourismus -	Eichborndamm 215-239	13437 Berlin	joergleutloff@gmx.de
40		Merkle	Hans- Jürgen	Gemeindeverwaltung Heringsdorf		17424 Seebad Heringsdorf	seebad.heeringsdorf@t- online.de
41	Dr.	Milschewsky	Margrit	W.O.W. Kommunalberatung und Projektbegleitung GmbH	Louis-Braille-Str. 1	16321 Bernau	w.o.w.-Bernau@t- online.de
42		Nagel	Olaf	Mecklenburger Radtour	Zunftstr. 4	18437 Stralsund	mecklenburger-radtour@t- online.de
43		Pätrow	Undine	Fremdenverkehrsverein „Mönkebude am Stettiner Haff“ e.V.	Am Kamp 13	17375 Mönkebude	info@moenkebude.de

44		Philipp	Heinrich	ADAC Berlin-Brandenburg e.V.	Bundesallee 29-30	10717 Berlin	Heinrich.Philipp@bbr.adac.de
45		Podbregar	Markus	FAV	Am Borsigturm 48	13507 Berlin	
46		Reinecke	Joachim	Mecklenburger Fahrrad u. Bootstoutristik	Schweriner Str. 47	19412 Brühl	
47		Reul	Frithjof	IVP TU-Berlin; SG4	Salzufer 17-19	10587 Berlin	frithjof.Reul@ivp.tu-berlin.de
48		Richter	Thomas	TÜV Akademie Rheinland GmbH	Am Grauen Stein	51101 Köln	info@freizeitverkehr.de
49		Schmidt	Cordula	Kommunalgemeinschaft Europaregion POMMERANIA e.V.	Ernst-Thälmann-Str. 4	17321 Löcknitz	info@pomerania.net
50		Schmitz	Klemens	Kreisverwaltung Landkreis Uckermark Landrat	Postfach 1265	17282 Prenzlau	kreistag@uckermark.de
51	Dr.	Schneewolf	Rainer	KommunalData	Czeminskistr. 5	10829 Berlin	schneewolf@kommunaldata.de
52		Schwarz		Bezirksamt Reinickendorf - Fachbereich Tourismus -	Eichborndamm 215-239	13437 Berlin	
53		Seyfarth	Rüdiger	Landkreis Ostvorpommern - Hoch- und Tiefbauamt -	Demminer Str. 71-74	17389 Anklam	Hoch-Tiefbauamt@LK-OVP.net
54		Solms	Jürgen	Umweltbundesamt	Bismarckplatz 1	14191 Berlin	juergen.solms@uba.de
55		Sommer		Stadt Prenzlau - Amt für Wirtschaftsförderung, Tourismus und Liegenschaften -	Uckerpromenade 81	17291 Prenzlau	

56		Stahl	Jürgen	Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg	Müllroser Chaussee 50, Haus 6	15236 Frankfurt/ Oder	
57		Sturmat	Petra	Förderkreis Waldschule Eberswalde e.V.	Brunnestr. 25	16225 Eberswalde	waldschule@barnim.de
58		Succow Hoffmann	Kathrin	Blumberger Mühle NABU-Informationszentrum im Biosphärenreservat Schorfheide-Chorin	Postfach 1139	16272 Angermünde	
59		Succow- Hoffmann	Kathrin	Blumberger Mühle - NABU- Informationszentrum im Biosphärenreservat Schorfheide-Chorin		16272 Angermünde	fremdenverkehrsamt@Ber nau-bei-Berlin.de
60		Syrbe		Landkreis Ostvorpommern - Landrätin -	Demminer Str. 71-74	17389 Anklam	
61		Tiepelmann	Udo	Amt Wandlitz - Amtsdirektor -	Prenzlauer Chaussee 157	16348 Wandlitz	
62		Ulbricht	Monika	Stadt Bernau bei Berlin - Fremdenverkehrsamt -	Bürgermeisterstr. 4	16321 Bernau	hp-use@web.de
63		Wilcke	Kristina	Stadtverwaltung Fürstenwalde - Fachbereich Stadtentwicklung -	Am Markt 4-6	15517 Fürstenwalde	sufa@fuerstenwalde- spree.de
64		Wojciechowski	Jörg	CJD Insel Usedom - Zinnowitz	Makarenkostr. 34	17438 Wolgast	joerg.wojciechowski@cjd. de
65		Wolf	Winfried	Landkreis Barnim	Heegermühler Str. 75	16225 Eberswalde	

**Referentenliste**

<b>Titel</b>	<b>Name</b>	<b>Vorname</b>	<b>Institution</b>	<b>Adresse</b>	<b>PLZ</b>	<b>e-mail</b>
	Berger	Ursula	Landkreis Barnim - Projektteam -	Heegermühler Str. 75	16225 Eberswalde	projektteam@barnim.de
	Blomberg	Axel	ADFC Brandenburg	Charlottenstraße 31	14467 Potsdam	Axel.blomberg@berlin.de
	Dahme	Kai	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg	Hardenbergplatz 2	10623 Berlin	dahme@vbb-online.de
	Schulz	Marianne	Landesradwegmeisterin Mecklenburg-Vorpommern	Platz der Freundschaft 1	18059 Rostock	m.schulz@tmv.de
	Weichbrodt	Dirk	Landesamt für Forsten und Großschutzgebiete M-V - Naturpark Insel Usedom -	Göthenweg 1	17419 Korswandt	Np.use@web.de
	Wendt	Peter	Wirtschaftsministerium Mecklenburg-Vorpommern	Johannes-Stelling-Str. 14	19048 Schwerin	Peter.Wendt@WM-MV.regierung.de
	Zimmermann	Winfried	Landkreis Uecker-Randow – Fachbereich Bau, Planung, Kataster -	An der Kürassier-Kaserne 9	17309 Pasewalk	W.ZIMMERMANN@lkuer.de

**Projektmitarbeiter/-innen**

<b>Titel</b>	<b>Name</b>	<b>Vorname</b>	<b>Institution</b>	<b>Adresse</b>	<b>PLZ</b>
	<b>Bresgott</b>	<b>Hans</b>	<b>Zentrum Technik und Gesellschaft, TU Berlin</b>	<b>Hardenbergstr. 4-5</b>	<b>10623 Berlin</b>
<b>Dr.</b>	<b>Dienel</b>	<b>Hans-Luidger</b>	<b>Zentrum Technik und Gesellschaft, TU Berlin</b>	<b>Hardenbergstr. 4-5</b>	<b>10623 Berlin</b>
<b>Dr.</b>	<b>Graf</b>	<b>Bettina</b>	<b>Institut für Sozialwissenschaften, TU Berlin</b>	<b>Hardenbergstr. 4-5</b>	<b>10623 Berlin</b>
<b>Prof.</b>	<b>Harloff</b>	<b>Jochen</b>	<b>Institut für Sozialwissenschaften, TU Berlin</b>	<b>Hardenbergstr. 4-5</b>	<b>10623 Berlin</b>
	<b>Heinickel</b>	<b>Gunter</b>	<b>Zentrum Technik und Gesellschaft, TU Berlin</b>	<b>Hardenbergstr. 4-5</b>	<b>10623 Berlin</b>
<b>Prof.</b>	<b>Heinze</b>	<b>G. Wolfgang</b>	<b>Institut für Straßen- und Schienenverkehr, TU-Berlin</b>	<b>Salzufer 17-19</b>	<b>10587 Berlin</b>
<b>Dr.</b>	<b>Hinding</b>	<b>Barbara</b>	<b>Institut für Sozialwissenschaften, TU Berlin</b>	<b>Hardenbergstr. 4-5</b>	<b>10623 Berlin</b>
	<b>Kluge</b>	<b>Boris</b>	<b>Institut für Straßen- und Schienenverkehr, TU-Berlin</b>	<b>Salzufer 17-19</b>	<b>10587 Berlin</b>
	<b>Lehmann</b>	<b>Sascha</b>	<b>Zentrum Technik und Gesellschaft, TU Berlin</b>	<b>Hardenbergstr. 4-5</b>	<b>10623 Berlin</b>
	<b>Ohlhorst</b>	<b>Dörte</b>	<b>Zentrum Technik und Gesellschaft, TU Berlin</b>	<b>Hardenbergstr. 4-5</b>	<b>10623 Berlin</b>

	<b>Schröder</b>	<b>Carolin</b>	<b>Zentrum Technik und Gesellschaft, TU Berlin</b>	<b>Hardenbergstr. 4-5</b>	<b>10623 Berlin</b>
	<b>Steickhardt</b>	<b>Mirko</b>	<b>Institut für Sozialwissenschaften, TU Berlin</b>	<b>Hardenbergstr. 4-5</b>	<b>10623 Berlin</b>
	<b>Vogel</b>	<b>Jens</b>	<b>Institut für Straßen- und Schienenverkehr, TU-Berlin</b>	<b>Salzufer 17-19</b>	<b>10587 Berlin</b>