

# 7 Ziele

## für sicheren und guten Radverkehr in MV

Initiativ-Papier der AGFK MV (Kurzfassung, Stand: 13. November 2018)

Radverkehr ist ein Zukunftsthema für Mecklenburg-Vorpommern. Denn Menschen, die Rad fahren, sind gesünder und fitter. Sie stärken nicht nur das lokale Gewerbe, sondern sind für den Tourismus wichtig: Jeder zweite Tourist ist bei uns mit dem Fahrrad unterwegs.

Die AGFK MV möchte, dass die Menschen in MV entspannt und sicher auf dem Rad von A nach B kommen. Das gilt für Touristen und Pendler genauso wie für Kinder und andere Menschen, die im Alltag oder in der Freizeit auf das Fahrrad als sicheres Verkehrsmittel angewiesen sind.

Das vorliegende Initiativ-Papier ist das Ergebnis eines umfangreichen Abstimmungsprozesses unter den

beteiligten AGFK MV-Kommunen und -Beiräten. Es ist der gemeinsam erarbeitete Diskussionsvorschlag zum Thema Radverkehr, um diesen in MV auf allen Ebenen zu stärken und angemessen voranzubringen.

Die AGFK MV-Mitglieder gehen selbst voran und gründen im Jahr 2019 mit Unterstützung des Energie- und Infrastrukturministeriums die AGFK MV als eingetragenen Verein. Mit unseren Zielen wollen wir das Land, die Kreise und weitere Kommunen dafür gewinnen, den Rad- und Fußverkehr gemeinsam auszubauen – mit jeweils abgestimmten Maßnahmenplänen und dem dafür erforderlichen Personal und Budget bis 2021.

Wir meinen mit den „Sieben Zielen für einen sicheren und guten Radverkehr in MV“ das Folgende:

### 1 Radverkehr in den Städten und Gemeinden weiter entwickeln:

Mindestens die AGFK-MV-Städte und -Gemeinden haben einen der Einwohnerzahl angemessenen Radverkehrsplan bis 2021 erarbeitet oder beauftragt und bis 2030 lückenlose, zusammenhängende und sichere Netze aus Fahrradrouten für den Alltags- und Freizeitverkehr realisiert.

### 2 Personal und Finanzen bereitstellen, Strukturen schaffen, klare Ziele formulieren:

Das Land schafft im Jahr 2019 mit einem eigenständigen Referat die personellen, finanziellen und strukturellen Voraussetzungen, um die Förderung von Rad- und Fußverkehr wirksam voranzutreiben. In einer Radverkehrsstrategie werden bis 2021 klare, terminierte und überprüfbare Ziele definiert.

### 3 RadNETZ MV gemeinsam entwickeln und realisieren:

Das Land hat bis zum Jahr 2020 ein abgestimmtes Zielkonzept und bis 2021 ein mit den Kommunen und Landkreisen abgestimmtes Umsetzungskonzept für ein zusammenhängendes, lückenloses und sicheres „Ziel-RadNETZ MV 2030“ vorgelegt, dessen Realisierung 2030 abgeschlossen ist.

### 4 Radfernwege zeitgemäß modernisieren und erhalten:

Das Land hat bis 2025 die vorhandene Infrastruktur der Radfernwege für Radtouristen zeitgemäß modernisiert und erhält diese dauerhaft in hoher Qualität.

### 5 Fördermittelvergabe neu ausrichten:

Ab 2020 stehen bedarfsgerechte Fördermittelbudgets für den Neubau, die Modernisierung und die Instandhaltung von Radverkehrsanlagen unter der Einhaltung technischer Regelwerke zur Verfügung.

### 6 Mit professioneller Öffentlichkeitsarbeit mehr Lust aufs Radfahren machen:

Das Land investiert ab 2020 pro Einwohner und Jahr 50 Cent in professionelle Öffentlichkeits- und Verkehrssicherheitsarbeit, um nachweislich mehr Menschen auch im Alltag aufs Rad zu locken und um wieder zu den Spitzenreitern im Radtourismus zu gehören.

### 7 Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV stärken:

Landkreise, Kommunen und Verkehrsunternehmen erarbeiten bis 2021 ein Zielkonzept für die Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichem Verkehr, so dass bis 2025 an allen Tram- und Bahn-Haltestellen sowie an wichtigen Überland-Bushaltestellen im Land ausreichend sichere Abstellanlagen gebaut sind.

# 7

# Ziele

## für sicheren und guten Radverkehr in MV

Initiativ-Papier der AGFK MV im Detail erläutert (Stand: 13. November 2018)

Radverkehr ist ein Zukunftsthema für Mecklenburg-Vorpommern. Denn Menschen, die Rad fahren, sind gesünder und fitter. Sie stärken nicht nur das lokale Gewerbe, sondern sind für den Tourismus wichtig: Jeder zweite Tourist ist bei uns mit dem Fahrrad unterwegs.

Die AGFK MV möchte, dass die Menschen in MV entspannt und sicher auf dem Rad von A nach B kommen. Das gilt für Touristen und Pendler genauso wie für Kinder und andere Menschen, die im Alltag oder in der Freizeit auf das Fahrrad als sicheres Verkehrsmittel angewiesen sind.

Das vorliegende Initiativ-Papier ist das Ergebnis eines umfangreichen Abstimmungsprozesses unter den

beteiligten AGFK MV-Kommunen und -Beiräten. Es ist der gemeinsam erarbeitete Diskussionsvorschlag zum Thema Radverkehr, um diesen in MV auf allen Ebenen zu stärken und angemessen voranzubringen.

Die AGFK MV-Mitglieder gehen selbst voran und gründen im Jahr 2019 mit Unterstützung des Energie- und Infrastrukturministeriums die AGFK MV als eingetragenen Verein. Mit unseren Zielen wollen wir das Land, die Kreise und weitere Kommunen dafür gewinnen, den Rad- und Fußverkehr gemeinsam auszubauen – mit jeweils abgestimmten Maßnahmenplänen und dem dafür erforderlichen Personal und Budget bis 2021.

Wir meinen mit den „Sieben Zielen für einen sicheren und guten Radverkehr in MV“ das Folgende:

### 1 Radverkehr in den Städten und Gemeinden weiter entwickeln:

Mindestens die AGFK-MV-Städte und -Gemeinden haben einen der Einwohnerzahl angemessenen Radverkehrsplan bis 2021 erarbeitet oder beauftragt und bis 2030 lückenlose, zusammenhängende und sichere Netze aus Fahrradrouten für den Alltags- und Freizeitverkehr realisiert.

- Ein Aufnahme-Kriterium für den Vereinsbeitritt in die AGFK MV ist ein der Einwohnerzahl angemessenes und beschlossenes fahrrad- und fußgängerfreundliches Verkehrskonzept, für dessen Umsetzung angemessene Ressourcen sichergestellt werden sollten. Spätestens in den ersten drei Jahren nach Vereinsbeitritt ist ein Auftrag für ein solches Konzept zu erteilen. Als AGFK MV werden wir dafür werben, dass das Land den Kommunen angemessene Fördermittel für die Erarbeitung eines solchen Konzeptes zur Verfügung stellt.
- Des Weiteren wird die AGFK MV die Kommunen bei den Inhalten und Herausforderungen für ein solches Konzept und dessen spätere Umsetzung unterstützen. Ein wesentlicher Bestandteil wird dabei die Erarbeitung von einem „lückenlosen, zusammenhängenden und sicheren Zielnetz 2030“ sein. Denn nur wenn sich Menschen sicher genug fühlen, werden sie das Fahrrad auch nutzen. Nicht nur für die heutigen Radfahrer, vor allem für Kinder, Jugendliche oder ängstliche Menschen sind gute Radwege das entscheidende und einladende Argument für die Fahrt mit dem Rad.
- Zu guter Infrastruktur zählen deshalb sichere und komfortabel zu nutzende Fahrradrouten, aber auch konfliktfreie Einmündungen und Kreuzungen und sicheres Fahrradparken. Darüber hinaus sind Serviceangebote für Touristen wichtig, wie beispielsweise Ladestationen für E-Bikes, die Beschilderung von attraktiven Radrouten und Informationen über fahrradfreundliche Unterkünfte.

### 2 Personal und Finanzen bereitstellen, Strukturen schaffen, klare Ziele formulieren:

Das Land schafft im Jahr 2019 mit einem eigenständigen Referat die personellen, finanziellen und strukturellen Voraussetzungen, um die Förderung von Rad- und Fußverkehr wirksam voranzutreiben. In einer Radverkehrsstrategie werden bis 2021 klare, terminierte und überprüfbare Ziele definiert.

- Andere Bundesländer, wie z.B. Baden-Württemberg, Hessen, Sachsen-Anhalt, Brandenburg oder Berlin investieren mit hoher Priorität in den Aufbau von Personal und Strukturen, um den Rad- und auch den Fußverkehr wirksam zu fördern. Ein eigenes Referat für Rad- und Fußverkehr im für Verkehr zuständigen Ministerium hat sich bewährt, um die vielschichtigen Themen der Nahmobilität wirksamer zu lösen. Hier werden koordinierende Aufgaben zwischen verschiedenen Ministerien übernommen, Themen mit landesweiter Bedeutung vorangetrieben und die Kommunen in der Erfüllung ihrer vielfältigen Aufgaben wirksam unterstützt (s. Anhang für weiterführende Links).
- Auf der Grundlage des im Jahr 2018 gerade beschlossenen integrierten Landesverkehrsplanes (iLVP) schlagen wir vor, durch das neu geschaffene Referat und in Kooperation mit den relevanten Akteuren im Land, eine Radverkehrsstrategie des Landes Mecklenburg-Vorpommern zu entwickeln und vom Kabinett bis spätestens 2021 beschließen zu lassen. Eine solche Strategie

sollte angemessene, terminierte und überprüfbare Ziele für einen starken Radverkehr in MV enthalten. Des Weiteren schlagen wir vor, die entwickelte Radverkehrsstrategie im Anschluss insbesondere um das Thema Fußverkehr zu erweitern (s. Anhang für weiterführende Links).

- Wir setzen uns dafür ein, dass das Land auch in Zukunft die Arbeit der AGFK MV nachhaltig nach dem Vorbild anderer Bundesländer unterstützt. Denn die Städte, Gemeinden, Ämter und Landkreise sind diejenigen, die viele Maßnahmen vor Ort umsetzen werden. Die AGFK MV wird sie dabei bestmöglich unterstützen. Kommunale Arbeitsgemeinschaften für Rad- und Fußverkehr gibt es mittlerweile in fast allen deutschen Bundesländern. Sie fördern den Austausch erfolgreicher Praxisbeispiele und ermöglichen fachlich hochwertige und moderne Weiterbildung. Das Land Mecklenburg-Vorpommern wird von der bereits lange erfolgreichen Arbeit anderer Arbeitsgemeinschaften profitieren - denn bereits bewährte Projekte aus anderen Bundesländern dürfen unkompliziert und finanziell überschaubar auch von den anderen AGFKs genutzt werden. Finanziert werden alle Arbeitsgemeinschaften aus kommunalen Mitgliedsbeiträgen sowie einer nachhaltigen Unterstützung des jeweiligen Landes. Diese bewährte Praxis soll auch in Mecklenburg-Vorpommern etabliert werden. (s. Anhang für weiterführende Links)

### **3 RadNETZ MV gemeinsam entwickeln und realisieren:**

Das Land hat bis zum Jahr 2020 ein abgestimmtes Zielkonzept und bis 2021 ein mit den Kommunen und Landkreisen abgestimmtes Umsetzungskonzept für ein zusammenhängendes, lückenloses und sicheres „Ziel-RadNETZ MV 2030“ vorgelegt, dessen Realisierung 2030 abgeschlossen ist.

- Lückenlose, zusammenhängende und sichere Radwegenetze in und zwischen den Gemeinden ermöglichen erst die freie Wahl beim Verkehrsmittel. Für Kinder und Jugendliche ist das Fahrrad oft das einzige Verkehrsmittel, das sie unabhängig und mobil macht. Berufstätige, die heute mit E-Bikes auch längere Distanzen pendeln, sind auf eine lückenlose, sichere Infrastruktur angewiesen, um ohne Stress zur Arbeit zu kommen. Und Touristen möchten im ganzen Land entspannte Touren auf sicheren Routen unternehmen können, das stärkt auch das Binnenland in seiner touristischen Bedeutung.
- Wir schlagen vor, auf der Grundlage des beschlossenen integrierten Landesverkehrsplanes (iLVP) ein Zielnetz zu entwickeln und abzustimmen und vom Kabinett bis spätestens 2020 beschließen zu lassen. Grundlage für das RadNETZ MV sind die Netze der Regionalen Planungsverbände und das regional bedeutsame Straßennetz (Verbindungsfunktionsstufen II und III nach Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)). Das Radnetz soll bis 2030 als Mindeststandard Verbindungen zwischen größeren Gemeinden und zu den touristischen Anziehungspunkten gewährleisten. Dabei sind die teilweise schwierigen Bedingungen der Landkreise und Gemeinden zu berücksichtigen, wenn ein Zielnetz definiert wird. Langfristig soll das RadNETZ MV sichere Verbindungen mit dem Rad zwischen allen Orten in MV gewährleisten. (s. Anhang für weiterführende Links)
- Entscheidend ist die wirksame Realisierung des Zielnetzes. Deshalb soll das Land bei diesem Thema eine koordinierende, moderierende, aber vor allem vorantreibende Rolle übernehmen und überprüfbare Zwischenziele definieren. Um die Realisierung für alle Verwaltungsebenen und die Öffentlichkeit nachvollziehbar zu gestalten, ist in einem für MV einheitlichen Standard in regelmäßigen Abständen der Fortschritt der Baumaßnahmen auf einer digitalen Plattform zu veröffentlichen.
- Die Bürger unseres Landes sollten – zeitlich begrenzt – mittels Online-Dialogen eigene Routen vorschlagen können. Dadurch wird lokales Wissen aus der Bevölkerung nutzbar gemacht und die Akzeptanz für mögliche Umbaumaßnahmen erhöht.
- Neben der Realisierung des Netzes ist auch der dauerhaften Erhaltung eine höhere Priorität einzuräumen. Deshalb wird für das RadNETZ MV die Einführung einer regelmäßigen Zustandserfassung vorgeschlagen.

### **4 Radfernwege zeitgemäß modernisieren und erhalten:**

Das Land hat bis 2025 die vorhandene Infrastruktur der Radfernwege für Radtouristen zeitgemäß modernisiert und erhält diese dauerhaft in hoher Qualität.

- Durch moderne Pedelecs und E-Bikes, aber auch durch die Zunahme von Kinder-Anhängern, gibt es neue Zielgruppen für den Radtourismus und veränderte Qualitätsanforderungen an Infrastruktur und Service. Gleichzeitig bekommt der Radtourismus spürbar höhere Bedeutung, was zu einer verstärkten Konkurrenz der Radreise-Regionen um die zahlungskräftige Kundschaft führt.
- Das Land übernimmt künftig, analog zu den Bundes- und Landesstraßen, die Verantwortung bzw. Baulastträgerschaft für die Modernisierung und Erhaltung der neun touristischen Radfernwege.
- Das gesamte Radfernwegenetz soll sicher und mit durchgängig hoher Qualität bei einheitlicher Beschilderung auf Basis der FGSV-Richtlinien (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.) befahren werden können. Als Referenz-Qualität soll das Niveau mind. von Drei-Sterne-Wegen nach ADFC-Klassifizierung herangezogen werden.
- Um dies dauerhaft sicherzustellen, wird vorgeschlagen – wie in anderen Bundesländern bereits üblich – eine regelmäßige Zustandserfassung der Radfernwege einzuführen. Hierdurch können die Erhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen systematisch geplant und veranlasst werden.

## **5 Fördermittelvergabe neu ausrichten:**

Ab 2020 stehen bedarfsgerechte Fördermittelbudgets für den Neubau, die Modernisierung und die Instandhaltung von Radverkehrsanlagen unter der Einhaltung technischer Regelwerke zur Verfügung.

- Das Land unterstützt die Kommunen und Landkreise bei der Investition in die Radverkehrsinfrastruktur – einschließlich einer einheitlichen Wegweisung sowie der Einrichtung von Schutzhütten und Informationstafeln – durch hohe und bedarfsgerechte Fördermittelbudgets. Die Vergabe von Fördermitteln soll an die Einhaltung von klaren Qualitätsstandards sowie an die Einhaltung technischer Regelwerke geknüpft werden.
- Gleichzeitig soll eine schnellere Bearbeitung der Fördermittelanträge sichergestellt werden. Sollte dies nicht kurzfristig zu erreichen sein, ist ein vorzeitiger Maßnahmebeginn regelmäßig zu ermöglichen. Unterhaltungs- bzw. Sanierungsmaßnahmen zur Verbesserung des bisherigen Zustandes von bestehenden Radwegen sind durch eine entsprechende Neuausrichtung der Fördermittelrichtlinien zu ermöglichen. Ziel ist es, dass zukünftig die Qualität von Radinfrastruktur dauerhaft in einem guten Zustand gehalten wird, so wie bei den Straßen auch.
- Mittel- bis langfristig schlagen wir vor, dass der Bau und die Instandhaltung von allen Radverkehrsanlagen als pflichtige Aufgabe der Gemeinden gesetzlich festgeschrieben wird.

## **6 Mit professioneller Öffentlichkeitsarbeit mehr Lust aufs Radfahren machen:**

Das Land investiert ab 2020 pro Einwohner und Jahr 50 Cent in professionelle Öffentlichkeits- und Verkehrssicherheitsarbeit, um nachweislich mehr Menschen auch im Alltag aufs Rad zu locken und um wieder zu den Spitzenreitern im Radtourismus zu gehören.

- Kinder und Jugendliche fahren heute deutlich weniger Fahrrad als in der Vergangenheit, gleichzeitig nehmen bei ihnen Übergewicht und mangelnde motorische Fähigkeiten stark zu. Neben einer aktivierenden und einladenden Infrastruktur, auf der auch Kinder und Jugendliche sicher fahren können, ist die Mobilitätsbildung von Kindern und Jugendlichen ein zentrales Thema der Verkehrssicherheitsarbeit. Gleichzeitig sollten wirksame Verkehrssicherheitskampagnen für mehr Regeltreue werben und riskantes Verhalten adressieren. Wir schlagen vor, dass das Land MV in Zukunft Mittel in Verkehrssicherheits- und Öffentlichkeitsarbeit investiert, die z. B. von AGFK MV, dem ADFC MV oder der Landesverkehrswacht o. a. ausgeführt werden können. (s. Anhang für weiterführende Links)
- Gemeinsames Ziel aller beteiligten Akteure in MV kann außerdem nur sein, wieder zu den Spitzenreitern im Rad-Tourismus zu gehören: Der entstandene Rückstand im Rad-Tourismus zu anderen Urlaubsregionen schadet dem Tourismus-Standort MV. Jedes fünfte neu verkaufte Fahrrad ist zudem mittlerweile ein Pedelec oder E-Bike. Dies hat in den vergangenen Jahren zu erhöhten Qualitätsansprüchen und Service-Anforderungen im Rad-Tourismus geführt. Ein jährliches Monitoring der Gäste-Zufriedenheit sowie eine regelmäßige Evaluation der Infrastruktur (s. Punkt 4) unterstützt das Qualitätsmanagement von Marketing und Infrastruktur.
- Nach dem Vorbild von AGFKs anderer Bundesländer, wird die AGFK MV bis spätestens 2021 ein eigenes Zertifizierungs-Konzept für „Fahrradfreundliche Kommunen, Ämter und Landkreise“ entwickeln, um damit den (touristischen) Wettbewerb der Städte um mehr Fahrradfreundlichkeit zu honorieren.

## **7 Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV stärken:**

Landkreise, Kommunen und Verkehrsunternehmen erarbeiten bis 2021 ein Zielkonzept für die Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichem Verkehr, so dass bis 2025 an allen Tram- und Bahn-Haltestellen sowie an wichtigen Überland-Bushaltestellen im Land ausreichend sichere Abstellanlagen gebaut sind.

- Die erste und letzte Meile mit dem Rad, längere Wege kombiniert mit Bahn oder Tram: So können Straßen vom Stau entlastet werden. Haltestellen von Tram, Bahn und Überlandbussen, mit sicheren (bestenfalls überdachten) Radabstellanlagen ausgestattet, sind die Basis einer solchen Strategie.
- Für die größeren Kommunen sind Fahrradstationen so zu planen, dass die heutige Nachfrage und wünschenswerte Zuwächse bewältigt werden können.
- Sind Bahn, Bus und Tram regelmäßig nicht ausgelastet, sollte die Fahrradmitnahme in oder an Bussen sowie in den Trams und Zügen verbessert und preiswerte Fahrradmitnahmemöglichkeiten geschaffen werden.

## Quellen für den Fakten-Check:

### Referate, Strategien und Aktivitäten für Rad- und Fußverkehr in anderen Bundesländern (Auswahl):

- **Brandenburg:** Radverkehrsstrategie 2030 des Landes:  
<https://mil.brandenburg.de/sixcms/detail.php/bb1.c.544418.de>
- **Baden-Württemberg:** eigenes Referat für Rad- und Fußverkehr:  
<https://www.fahrradland-bw.de/radverkehr-in-bw/akteure-und-gremien/radverkehrsfoerderung-bw/>
- **Hessen:** Strategie des Landes zur Förderung der Nahmobilität:  
<https://www.mobileshessen2020.de/hessenstrategie2035>
- **Berlin:** Mobilitätsgesetz des Landes Berlin (einmalig in Deutschland) zur Förderung des Umweltverbundes:  
<https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/mobilitaetsgesetz/>

### AGFKs in anderen Bundesländern (Auswahl):

- **Brandenburg:** [www.agfk-brandenburg.de](http://www.agfk-brandenburg.de)
- **Baden-Württemberg:** [www.agfk-bw.de](http://www.agfk-bw.de)
- **Bayern:** [www.agfk-bayern.de](http://www.agfk-bayern.de)
- **Nordrhein-Westfalen:** [www.agfs-nrw.de](http://www.agfs-nrw.de)
- **Thüringen:** [www.agfk-thueringen.de](http://www.agfk-thueringen.de)
- **Sachsen-Anhalt:** AGFK Sachsen-Anhalt startet ab 2019 mit 150.000 EUR Förderung pro Jahr, S. 2 - 3, Parlamentarische Anfrage (PDF):  
<https://www.landtag.sachsen-anhalt.de/fileadmin/files/drs/wp7/drs/d2899dak.pdf>

**RadNETZ Baden-Württemberg:** <https://www.fahrradland-bw.de/radverkehr-in-bw/radnetz/>

**Bicycle Account Copenhagen: Erscheint alle zwei Jahre und enthält die regelmäßige Überprüfung der klar definierten, terminierten und überprüfbaren Ziele für Radverkehr der Stadt Kopenhagen:**

<http://www.cycling-embassy.dk/2017/07/04/copenhagen-city-cyclists-facts-figures-2017/>

**“Kinder können schlechter Fahrrad fahren” - ZEIT ONLINE, 6. August 2018 (Studie Verkehrswacht):**

<https://www.zeit.de/mobilitaet/2018-08/fahrradpruefung-fahrrad-kinder-nordrhein-westfalen>

### Über die AGFK MV und das Initiativ-Papier:

AGFK MV, das steht für die neue „Arbeitsgemeinschaft für fahrrad- und fußgängerfreundliche Kommunen in Mecklenburg-Vorpommern“. Die AGFK MV ist 2017 als Initiativkreis aus sieben Kommunen gestartet, mittlerweile sind die fünf größten Kommunen des Landes dabei, ein Drittel der Bevölkerung von MV wohnt in einer AGFK MV-Kommune. Mit einer Landesförderung bis Ende 2019 werden derzeit feste Strukturen aufgebaut und die ersten Projekte entwickelt. Das Ziel für 2019 ist die Gründung eines eingetragenen Vereins, nach dem Vorbild der bereits etablierten AGFKs in den anderen Bundesländern. Eines der wichtigsten Anliegen der AGFK MV ist, auf allen politischen Ebenen dafür zu werben, den Radverkehr in MV gemeinsam voranzubringen. ([www.agfk-mv.de](http://www.agfk-mv.de))

An der Erarbeitung und Abstimmung des „Initiativ-Papiers“ haben Vertreter und Vertreterinnen der folgenden AGFK MV-Kommunen und Beirats-Institutionen aktiv mitgewirkt:

### AGFK MV-Kommunen

- Hanse- und Universitätsstadt Rostock
- Landeshauptstadt Schwerin
- Stadt Neubrandenburg
- Hansestadt Stralsund
- Universitäts- und Hansestadt Greifswald
- Stadt Neustrelitz
- Hansestadt Anklam
- Gemeinde Perlin

### AGFK MV-Beiräte

- Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern e.V.
- ADFC Landesverband Mecklenburg-Vorpommern e.V.
- Städte- und Gemeindetag Mecklenburg-Vorpommern
- Landesenergie- und Klimaschutzagentur, LEKA MV GmbH
- Initiative Schöner Radeln
- Landes-Verkehrswacht Mecklenburg-Vorpommern e.V.
- Bund für Umwelt und Naturschutz, BUND

## Impressum

Tim Birkholz  
Projektkoordinator AGFK MV

### Arbeitsgemeinschaft für fahrrad- und fußgängerfreundliche Kommunen MV (AGFK MV)

c/o Hanse- und Universitätsstadt Rostock  
Senator für Bau und Umwelt  
Stabsstelle Mobilitätsmanagement  
Holbeinplatz 14, 18069 Rostock  
Tel. 0381 381-7355  
[mail@agfk-mv.de](mailto:mail@agfk-mv.de)  
[www.agfk-mv.de](http://www.agfk-mv.de)