

Ministerium für Energie, Infrastruktur und
Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern
Referat 200 - Verkehrspolitik
19048 Schwerin
landesverkehrsplan@em.mv-regierung.de

Röbel, 30.03.2016

INTEGRIERTER LANDESVERKEHRSPPLAN Mecklenburg - Vorpommern (ILVP M-V) Stellungnahme Tourismusverband Mecklenburgische Seenplatte e.V. (TV MSE)

Sehr geehrte Damen und Herren,

S.1/3

öffentliche Verkehre auch an der touristischen Nachfrage auszurichten, kann zur Aufrechterhaltung und Finanzierbarkeit von Mobilitätsdienstleistungen im sogenannten ländlichen Raum beitragen und damit Touristen und Einwohnern dienlich sein. In der Praxis erfordert dies ein zu optimierendes Zusammenspiel der am öffentlichen Personennahverkehr beteiligten Unternehmen, den verantwortlichen Behörden und der Tourismusbranche. Explizit an dieser Schnittstelle engagiert sich der TV MSE maßgeblich.

Unsere Tourismusorganisation bezweckt generell die erfolgreiche touristische Entwicklung der Destination Mecklenburgische Seenplatte und seiner Teilregionen Müritz plus, Mecklenburgische Schweiz, Mecklenburgische Kleinseenplatte im Zusammenwirken öffentlicher Institutionen und der Privatwirtschaft als Impulsgeber und Koordinator, allen voran als touristische Vermarktungsorganisation. Das Verbandsgebiet umfasst dabei in Mecklenburg-Vorpommern den gesamten Landkreis Mecklenburgische Seenplatte, Bereiche der Landkreise Rostock (Binnenland) und Ludwigslust-Parchim (Plau am See) sowie nördliche Gebiete des Landkreises Oberhavel (Fürstenberg, Rheinsberg) in Brandenburg.

Anregungen und Hinweise unserer Stellungnahme setzen wir im Folgenden in Bezug zu vorhandenen Inhalten (Seitenzahl und Thema).

S.129ff „Verbundtarife“ & S.212ff „Mobilität und Tourismus“

Mit seinen ca. 30.000 km² gehört der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) flächenmäßig zu den größten Verkehrsverbänden in Europa. Fahrgäste, die mit Bus und Bahn in Berlin und Brandenburg unterwegs sind, erleben einen einheitlichen, kundenorientierten Nahverkehr mit aufeinander abgestimmten Fahrplänen, vielfältigen Verkehrsanbindungen, einem Tarif und einer umfassenden Fahrgastinformation. Der VBB leistet einen wichtigen Beitrag zur Mobilität u.a. der Berliner Bevölkerung und zur Stärkung der u.a. durch den Tourismus realisierten Wirtschaftskraft in der Region Brandenburg. Vor der Landesgrenze zu Mecklenburg-Vorpommern erfolgen vor diesem Hintergrund jährlich Tagesgästepausen in Milliardenhöhe.

Durch eine Ausweitung des VBB auf die Streckenabschnitte Fürstenberg (Havel) – Neustrelitz – Waren (Müritz) sowie Fürstenberg (Havel) – Neustrelitz – Neubrandenburg einschließlich der Querverbindungen Neustrelitz-Mirow (Kleinseenbahn) sowie Neustrelitz- Feldberg (SEV) könnten in der Tourismusregion Mecklenburgische-Seenplatte - laut Schätzung des TV MSE - Gästerausgaben pro Jahr im mittleren zweistelligen Millionenwert realisiert, sowie die nachgelagerte Mobilität des ländlichen Raum gestärkt werden. (Achsen Neustrelitz –Mirow/ Neustrelitz-Feldberg/ Neustrelitz-Waren/ Neustrelitz-Neubrandenburg).

Im Auftrag des Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern sollte eine Studie/Hochrechnung schnellstmöglich notwendige Durchtarifizierungs- und Harmonisierungsverluste zur Ausweitung des VBB und die durch eine Tarifausweitung zu realisierende touristische Wertschöpfung gegenüberstellen und daraus eine Entscheidung ableiten.

Im ersten Schritt sollten dann zeitnah und neben dem Erhalt des Brandenburg-Berlin-Tickets (DB Regio), zunächst das VBB-Abo 65plus und die Tageskarte VBB-Gesamtnetz ihre Gültigkeit ab dem letzten Bahnhof auf die o.g. Streckenabschnitte erlangen. Beispielhaft sei in diesem Zusammenhang die Ausweitung/ Anerkennung des VBB-Abo 65plus – Tarifs für das Eventwochenende „48 Stunden Mecklenburgische Seenplatte“ am 5./6. Juni 2015 bis nach Neustrelitz erwähnt. Insgesamt 2.000 Abo-Kunden aus Berlin nutzten das Angebot. Tagesgastausgaben von 32,50 Euro pro Person, demnach ca. 650.000 Euro für u.a. Eventticket, Gastronomie, Einzelhandel wurden an nur einem Wochenende in der Region realisiert (Befragung VBB, TV MSE).

S.2/3

S.142ff. „Schienenpersonenfernverkehr“ und „Studentakt und Spätverbindungen im SPNV“

Die Aufsplittung der im Ein- Stunden- Takt verkehrenden RegionalExpress-Linie RE 5 ab Neustrelitz Hbf. in die Äste nach Rostock bzw. Stralsund ergibt einen Zwei- Stunden- Takt des RegionalExpress auf den jeweiligen Strecken. Mit der Abbestellung der SPNV-Leistungen der R3 Hagenow – Parchim – Waren (Müritz) – Neustrelitz zum Fahrplanwechsel 2014 ist somit die Müritz-Region nur noch alle zwei Stunden erreichbar. Die Fernverkehrsangebote der DB AG in Richtung Rostock kompensieren diese Ausdünnung nur marginal.

Für eine attraktive umweltgerechte Verkehrsanbindung der Tourismusregion Mecklenburgische Seenplatte an die Metropolenregion Berlin erscheint aus Sicht des Tourismusverbandes MSE die Wiedereinrichtung eines Ein- Stunden- Takt des SPNV zumindest bis Waren (Müritz) unumgänglich.

Die Bahn, die auf der Relation Berlin – Müritz-Region bereits hinsichtlich der Reisezeit einen Vergleich mit dem PKW nicht scheuen braucht, könnte damit v.a. im Freizeit-, Urlaubs- und Ausflugsverkehr weitere Kunden gewinnen. Eine Durchbindung der derzeit nur zwischen der Inselstadt Malchow und Waren (Müritz) verkehrenden RegionalBahn RB15 bis Neustrelitz mit Fahrplananschluss an den Taktknoten ist dabei zu prüfen.

S.146f „Integriertes Netz der landesbedeutsamen ÖPNV-Verbindungen“

Im SPNV-Netz Mecklenburg-Vorpommern klafft seit der zum Fahrplanwechsel 2014 erfolgten Abbestellung des SPNV auf der Mecklenburgischen Südbahn zwischen Parchim und der Inselstadt Malchow eine empfindliche Lücke, die der eingerichtete SEV nur zum Teil kompensieren kann. Der TV MSE regt an, diese Verbindung in die Betrachtung zur Installation eines „Integrierten Netzes der landesbedeutsamen ÖPNV-Verbindungen“ einzubeziehen – ein

etwaiger Systementscheid Bahn oder Bus ist davon unbenommen. Als landesbedeutsame ÖPNV-Verbindung würde eine dauerhafte, landkreisübergreifende Verbindung mit hohem Qualitätsstandard eingerichtet, die eine attraktive Erreichbarkeit bedeutender touristischer Ziele und Regionen entlang der Route ermöglicht.

S.152 ff „Fahrplankonferenzen“ und „ÖPV attraktiver machen – Service und Kommunikation verbessern“

Aus Sicht des TV MSE ist eine stärkere Beachtung touristischer Belange bei der Angebotsgestaltung des ÖPV, beim Service und vor allem bei der Kommunikation unumgänglich, um die Nutzung umweltgerechter Mobilitätsalternativen im Sinne der Zielstellung des Integrierten Landesverkehrsplanes signifikant zu erhöhen. Neue Wege der Finanzierung dieser erweiterten Marketingbemühungen – die in der Regel über das traditionelle Wirken der Verkehrsunternehmen weit hinausgehen – sind zu prüfen. Der TV MSE regt grundsätzlich ein Prozedere der Beteiligung an (Seit 01.03.2016 ist in der LEADER-Region Mecklenburgische Seenplatte-Müritz ein Mobilitätsmanager tätig), um eine dauerhafte, konstruktive und vertrauensvolle Zusammenarbeit von Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und weiteren Mobilitätsanbietern sowie Tourismusorganisationen und touristischen Leistungsträgern zu ermöglichen.

S.3/3

S.212ff „Mobilität und Tourismus“

„Verschiedene Beispiele aus der Praxis (z. B. KONUS, HATIX) zu nachhaltigen Mobilitätskonzepten in Ferienregionen zeigen, dass die Kurtaxe, welche vom Gast zu bezahlen ist, unter anderem zur Mitfinanzierung spezifischer Verkehrsangebote für den touristischen Nutzer herangezogen wird. Die Kurtaxe kann damit Einfluss auf die Entwicklung von Mobilitätsangeboten nehmen und einen Beitrag zur Verkehrsverlagerung leisten“ (dwif e.V.: Studie zu nachhaltigen Mobilitätskonzepten für Touristen im Öffentlichen Verkehr mit Fokus auf Regionen im Bereich von Großschutzgebieten. Juni 2015). Rechtliche Grundlage für die Kommunen zur Einführung bzw. zur Zweckbindung der Kurtaxe bildet das Kommunalabgabengesetz - KAG M-V § 11 in der Bekanntmachung der Neufassung vom 12. April 2005. Eine klare gesetzliche Grundlage zur Verwendung der Kurtaxe für eine „kostenlose“ bzw. „kostengünstige“ Benutzung des ÖPNV durch Touristen ist hier nicht explizit geregelt. Vor diesem Hintergrund regt der TV MSE an, dass sich der ILVP M-V mit dem Themenkomplex „Kurtaxe“ befasst und dem Gesetzgeber empfiehlt, mit einer Novellierung des KAG-MV, die rechtlichen Grundlagen für die Kommunen zur Nutzung der Kurtaxe für tourismusspezifische Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs zu schaffen.

Mit freundlichen Grüßen



Bert Balke
Geschäftsführer