

PROZIV
Warschauer Straße 59a
10243 Berlin
guenzel@proziv.de

Röbel, 30.06.2016

Fortschreibung des Nahverkehrsplanes des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte von 2016 - 2020
Stellungnahme Tourismusverband Mecklenburgische Seenplatte e.V. (TV MSE)

Sehr geehrter Herr Günzel,
sehr geehrte Damen und Herren,

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.

Eine Zugehörigkeit zum Verkehrsverbund Berlin Brandenburg prüfen

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 Zugehörigkeit des Landkreises MSE, folglich die 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 - Gästepausen 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).

Müritznationalparkticket, derzeitige touristische Routen (u.a. Fähre Aalbude) ausbauen, vernetzen und integriert managen

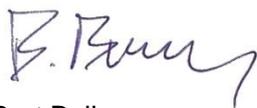
Müritznationalparkticket und derzeitige touristische Routen sind zu erhalten, saisonal auszubauen und aus der derzeitig bestehenden Fragmentierung in ein schlüssiges und integriertes System touristischer Routen an und auf dem Wasser in der Mecklenburgischen Seenplatte unter Einbeziehung der Streckenabschnitte von Kleinseenbahn, Südbahn sowie dem Busnetz MVVG/PVM zu überführen und unternehmerisch aus einer Hand zu managen (u.a. ein Ticket aus einer Hand). Vor diesem Hintergrund ist eine einstündige, auf die An- bzw. Abreise von Gästen und Einwohnern über die DB-Bahnhöfe der Mecklenburgischen Seenplatte getaktete regionale Anschlussmobilität bis hin zur „letzten Meile“ -insbesondere in der Ferienzeit und an den Wochenende- Grundlage für den Erfolg.

Finanzierung touristischer Mobilität durch kommunale Abgaben politisch bewegen

„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 Kreistag des Landkreises MSE mit dem Themenkomplex „Kurtaxe“ befasst und der Landkreise MSE 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.

S.2/3

Mit freundlichen Grüßen



Bert Balke
Geschäftsführer