

Integrierter Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern

4. Werkstattgespräch am 11. Juni 2013 in Stralsund: Mobilität und Tourismus - Neue Wege gehen?

Zusammenfassung der Ergebnisse¹

A. Grundsätzliches

1. Mobilität und Tourismus ist ein wichtiges Thema für Mecklenburg-Vorpommern. Dies wird schon daran deutlich, dass 1,6 Mio. Einwohner 11 Mio. Gästen im Jahr gegenüberstehen. In bestimmten dünn besiedelten Regionen bedeutet dies aber auch, dass das „Grundvolumen“, auf dem ein touristisch attraktiver ÖPNV aufbauen kann, begrenzt ist.
2. Aus Sicht der Tourismusbranche sind die Verkehrskonzepte insbesondere in den Tourismusgebieten zu stark von verkehrstechnischem Denken geprägt und gehen am touristischen Markt vorbei. Erforderlich ist eine viel stärkere Ausrichtung auf die Bedürfnisse des Tourismus. Die Verkehrsunternehmen betonen, dass die Belange des Schüler-, Pendler- und sonstigen Alltagsverkehrs der einheimischen Bevölkerung nicht vernachlässigt werden dürfen. Einigkeit besteht darin, dass die verschiedenen Gruppen von Verkehrsteilnehmern nicht gegeneinander ausgespielt werden dürfen.
3. Gute Beispiele im Land zeigen, dass Fahrgäste gewonnen werden können, wenn das Angebot stimmt (Usedomer Bäder Bahn, RostockCard). Wichtig sind gut vernetzte und aufeinander abgestimmte Angebote (z.B. Bahn – Fahrrad). Bahn und Bus sind keine Konkurrenten, sondern sollen ihren jeweiligen Stärken entsprechend eingesetzt werden.

¹ Es war nicht Ziel des Werkstattgesprächs, in einem formalisierten Abstimmungsprozess ein Thesenpapier zu entwickeln. Es ist deshalb möglich, dass nicht jedes einzelne der hier nachträglich formulierten Diskussionsergebnisse die uneingeschränkte Zustimmung aller Teilnehmenden findet. Mit Blick auf eine bessere Lesbarkeit wurde durchgehend auf die Verwendung des Konjunktivs verzichtet.

4. Die Tourismuslandschaft im Land weist starke regionale Unterschiede auf. Deshalb müssen alle touristischen Mobilitätsangebote auf die jeweiligen Verhältnisse vor Ort abgestimmt sein.

5. Die Touristiker vermissen Analysen der tatsächlichen Bewegungsströme in den Tourismusregionen, ohne die passfähige Mobilitätsangebote für Touristen nicht möglich sind.

6. Die vom Integrierten Landesverkehrsplan in den Blick genommene intermodale Mobilität eignet sich besonders gut, um als ein Baustein in touristische Nachhaltigkeits- und Klimaschutzkonzepte aufgenommen zu werden.

7. Erhebliche Potentiale für den Umweltverbund (insbes. Bahn/Bus/Fahrrad) werden bei den Tagesausflügen von Einheimischen zu touristisch interessanten Zielen im Land gesehen (vgl. entsprechende Angebote in Brandenburg).

B. Praktische Umsetzung

I. Attraktive Mobilitätsangebote des Öffentlichen Verkehrs für Touristen (Beispiele)

8. Beispiele in Deutschland und im europäischen Ausland zeigen, dass finanziell attraktive Angebote des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) für alle Seiten Gewinn bringen können (z.B. kostenfreie ÖV-Nutzung in der Ferienregion Schwarzwald mit der Konus-Gästekarte - <http://www.schwarzwald-tourismus.info/Service/konus>).

9. In Südost-Rügen (Sellin, Baabe und Göhren) ist bis Ende 2013 versuchsweise eine kostenfreie Nutzung der Busse mit der Kurkarte möglich. Die Finanzierung erfolgt über die Kurabgabe. In Boltenhagen gibt es mit der Kurkarte vergünstigte ÖPNV-Fahrscheine; ein großes Tourismusunternehmen bietet seinen Gästen sogar die kostenlose Nutzung an.

II. Service/Kommunikation/Information

10. Ein Problem stellen Fahrplanwechsel zu einem aus Sicht der Touristiker ungünstigen Zeitpunkt dar (statt Sommer besser Frühjahr/Herbst). Mit Blick auf die Belange insbesondere der Schülerbeförderung sehen die Aufgabenträger allerdings nur geringe Möglichkeiten, hier einen anderen Rhythmus zu finden. Zudem sind die Angebote des Öffentlichen Verkehrs für die zwei bis vier Jahre im Voraus planende Touristikbranche nicht ausreichend verlässlich und berechenbar. Diese ist nur dann bereit, die Angebote zu vermarkten, wenn sie „garantiert“ sind

11. Der Öffentliche Verkehr ist insbesondere für seltene oder Nichtnutzer stark „erklärungsbedürftig“; dies stellt eine erhebliche Hürde dar. Der ÖV muss also besser erklärt und präsentiert werden, und gleichzeitig muss er „einfacher“ werden (Tarife, Fahrpläne).

12. Befragungen in anderen Regionen Deutschlands haben ergeben, dass selbst ÖV-affine Gäste zu wenig über die lokalen Angebote des Öffentlichen Verkehrs wissen und diese unterschätzen. Jede Reise beginnt „auf dem heimischen Sofa“. Dort wird über das Hauptverkehrsmittel für den Urlaub entschieden. Deshalb müssen potentielle Gäste bereits beim ersten Kontakt (Internetseite - Telefonkontakt mit der Gemeinde/Unterkunft) über die entsprechenden Angebote des Öffentlichen Verkehrs „stolpern“². Denn sie geben sonst schnell auf und entscheiden sich für das eigene Auto.

13. Dringend empfohlen wird ein einheitlicher Internetauftritt für alle Angebote des Öffentlichen Verkehrs, den dann die Tourismusbetriebe und -orte auf ihren Internetseiten verlinken können. Es besteht Bedarf und Bereitschaft, in einem gemeinsamen Prozess von Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern, Landestourismusverband, Eisenbahnunternehmen und regionalen Verkehrsunternehmen zu prüfen, wie die Fahrplanauskunft der VMV verbessert werden und die Belange von Touristen stärker mitberücksichtigen kann.

² Eine nach dem Werkstattgespräch durchgeführte Stichprobe ergab: Öffentliche Mobilität spielt auf den einschlägigen touristenorientierten Internetseiten im Land bestenfalls eine untergeordnete Rolle. Sogar im Werkstattgespräch genannte gute Beispiele sind selbst bei gezieltem Suchen nicht zu finden.

14. Wünschenswert ist es, neben den traditionellen Verkehrsträgern Bus und Bahn den Internetzugriff auf lokale Mobilitätsangebote wie Schiffsverkehr, Fahrrad- und Kanuvermieter und Shuttleservices in die Informationen aufzunehmen. Der Landestourismusverband entwickelt derzeit eine sog. Datendrehscheibe, in die Informationen zu sämtlichen touristischen Angeboten eingepflegt werden sollen; dazu können auch die genannten Mobilitätsangebote gehören³.

15. Um die im Sommer überlastete Infrastruktur zu entlasten und den Verkehr auf einen größeren Zeitraum zu verteilen, soll nach dem Willen der Wirtschaftsminister für die Sommerferien wieder ein 90-Tage-Korridor eingeführt werden. Dadurch würden die An- und Abreisewellen gestreckt und die Verkehrsinfrastruktur innerhalb der Zielgebiete entlastet.

16. Um Mobilitätsangebote an Touristen heranzubringen, ist zielgerichtetes Marketing nötig.

III. Anreise - Tagesausflüge

17. Die Bereitschaft von Touristen, das Auto am Urlaubsort stehen zu lassen und den (attraktiven) ÖPNV zu nutzen, wird als ausgeprägter eingeschätzt als diejenige, bereits ohne eigenes Auto anzureisen.

18. Für die Anreise wichtig sind „Von-Tür-zu-Tür“-Angebote entlang der gesamten Reisekette, am besten vom Vermieter kommuniziert.

19. Kritisiert werden zu langsame, mit mehrfachem Umsteigen verbundene und zu seltene Fernverbindungen der Eisenbahn (positives Gegenbeispiel: Verbindung nach Rügen). Es wird auf deutlich sinkende Anteile der Bahn bei der Anreise verwiesen. Gute Anbindungen an den Fernverkehr wirken sich unmittelbar in höheren Fahrgastzahlen aus (z.B. Binz: 19 % der Gäste kommen mit der Bahn; Landesdurchschnitt 5,9 %). Fernbusse könnten eine attraktive Alternative/Ergänzung sein.

³ Ansprechpartner ist Carsten Pescht, Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern, Platz der Freundschaft 1, 18059 Rostock, Tel. +49 381 4030-621, Fax -555, c.pescht@auf-nach-mv.de

IV. Finanzierung

20. Die Finanzierung des ÖPNV liegt zunächst in der Verantwortung der Aufgabenträger. Die Touristiker betonen, dass der Tourismus nicht Hauptfinanzier des ÖPNV sein kann. Die ohnehin schon hohen Kurabgaben können nicht zur Finanzierung aller öffentlichen Belange herhalten; ein finanzieller Beitrag für den Öffentlichen Verkehr muss in angemessenen Verhältnis stehen.

21. Aus Sicht der Tourismuswirtschaft erscheint anstelle lokaler Einzellösungen eine Tourismusabgabe nach dem Vorbild Österreichs erwägenswert, mit der alle vom Tourismus profitierenden Unternehmen einen Beitrag zur Finanzierung tourismusrelevanter öffentlicher Aufgaben leisten. Eine Arbeitsgruppe des Landestourismusverbandes M-V arbeitet an einem entsprechenden Konzept.

Teilnehmende:

Katrin Appel, Referatsleiterin Eisenbahn und ÖPNV, Energieministerium M-V

Jörgen Boße, Usedomer Bäderbahn (verhindert, aber schriftliche Stellungnahme)

Jörn Fenske, Kurdirektor Ostseebad Göhren (als Vertreter des Bäderverbandes)

Bernd Fischer, Geschäftsführer Tourismusverband M-V

Kai Gardeja, Geschäftsführer Tourismuszentrale Rügen GmbH

Wolfgang Günther, Leiter nachhaltiger Tourismus, NIT - Institut für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa, Kiel

Gerd Lange, Referatsleiter Tourismus im Wirtschaftsministerium M-V

Stefan Lösel, Landkreis Nordwestmecklenburg

Britta Meyer-Iltner und Heike Brechler, Bürgerinitiative „Pro Schiene Mecklenburgische Seenplatte“

Frank Pastow, Landkreis Rostock

Christian Petersen, Hotel Speicher am Ziegelsee, Schwerin

Rolf Rümper, Rügener Personennahverkehrs GmbH

Dr. Carola Schmidt, Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern

Dr. Reinhard Wulfhorst, Referatsleiter Verkehrspolitik, Energieministerium M-V