

# Visionspapier „Mobilität 2040 auf Fischland-Darß-Zingst“

## Gestalten wir gemeinsam die Wege von morgen für Fischland-Darß-Zingst

Im Rahmen des 4. Tourismustages Fischland-Darß-Zingst im Strandhotel Fischland in Dierhagen leitete Dr. Alexander Schuler (BTE Tourismus- und Regionalberatung) einen Workshop zum Thema „Mobilität 2040 – Gestalten wir gemeinsam die Wege von morgen für Fischland-Darß-Zingst“. Rund 40 touristische Akteure der Region diskutierten dabei, wie sich Mobilität im Jahr 2040 gestalten lässt: Wie bewegen sich Gäste und Einheimische künftig? Welche Angebote bestehen? Und welche Herausforderungen konnten gelöst werden? Aus den Ergebnissen des Workshops hat der Tourismusverband Fischland-Darß-Zingst (TV FDZ) folgendes Visionspapier erstellt, um die gesammelten Ideen und Ansätze in die zukünftige Arbeit einzubeziehen und weiterzuentwickeln.

Für die Entwicklung eines Visionspapiers ist zunächst eine Einschätzung der aktuellen Situation erforderlich. Derzeit stellt sich die touristische und infrastrukturelle Ausgangslage wie folgt dar: Die Anreise auf die Halbinsel ist generell nur aus zwei Richtungen möglich. Etwa 87 % der Gäste reisen mit dem PKW an, während lediglich 6 % die Bahn nutzen. Mit dem Auto ist die Halbinsel aus Richtung Rostock über die B105 und anschließend die L21 erreichbar; aus östlicher Richtung erfolgt die Zufahrt über die Meiningenbrücke. Auch der öffentliche Nahverkehr ermöglicht eine Anreise: Die Bahnhöfe in Ribnitz-Damgarten und Barth dienen als Ausgangspunkte. Von dort verbindet die Buslinie 210 die Orte auf der gesamten Halbinsel miteinander. Vor Ort steht zudem ein ausgebautes Radwegenetz für den Fahrradverkehr zur Verfügung. Zwischen den Gemeinden verkehren außerdem Reedereischiffe auf den Boddengewässern, die eine zusätzliche, attraktive Mobilitätsoption bieten. Trotz dieser Vielfalt bestehen deutliche Mobilitäts Herausforderungen wie z. B. unzureichende Anbindungen an den Nah- und Fernverkehr oder der begrenzte Raum für infrastrukturelle Erweiterungen wie Radwege, Parkflächen oder Straßen.

Diese Einschränkungen resultieren maßgeblich aus der besonderen Lage innerhalb des Nationalparks Vorpommersche Boddenlandschaft, der rund 60 % der Fläche von Fischland-Darß-Zingst umfasst. Der Nationalpark prägt die Halbinsel entscheidend und macht sie zu dem, was sie ist – zugleich begrenzt er jedoch die Möglichkeiten, notwendige infrastrukturelle Maßnahmen umzusetzen.

# Beschreibung der Kernergebnisse des Workshops

Für die erste Leitfrage des Workshops „Wie sieht die Mobilität auf Fischland-Darß-Zingst im Jahr 2040 aus?“ wurden Themen wie die Bewegung der Gäste und Einheimischen, die Angebote und die Probleme der Zukunft diskutiert. In einem ausführlichen Austausch konnten die Teilnehmenden anschließend viele Ideen und Gedanken zu verschiedenen Themen sammeln.



Quelle: KI-generiert

Ein Schwerpunkt lag auf der Gestaltung der An- und Abreise. Angestrebt wird ein System, das umweltfreundliche und intelligente Verkehrslösungen vereint und den Individualverkehr deutlich reduziert. Eine Idee ist der Ausbau der Ladeinfrastruktur und der Einsatz von E-Mobilität, unterstützt durch digitale Mitfahrangebote und vernetzte Mobilitätsketten. Reisende sollen also von ihrem Startpunkt bis zum Ziel auf der Halbinsel durchgehend und

komfortabel unterwegs sein können. Das langfristige Ziel einer weitgehend autofreien Region bildet dabei einen zentralen Gedanken. Park-and-Ride-Systeme an den Ortseingängen, emissionsfreie Shuttle-Verbindungen sowie Testphasen autonomer Mobilitätsformen ergänzen dieses Zukunftsbild. Eine stärkere Vernetzung mit den umliegenden Fernbahnhöfen Stralsund, Rostock und Velgast wurde dabei als Grundlage einer nachhaltigen Anbindung gewünscht.

Bei der Mobilität innerhalb der Region stand der Ausbau der Darßbahn als Stärkung des öffentlichen Verkehrs im Mittelpunkt. Sie soll Gäste sowie Einheimische zu ihrem Ziel bringen können, ohne dabei Orte auszulassen oder zeitlich gebunden zu sein. Ausgebaut wurde die Idee mit dem innovativen Konzept einer durchgehend fahrenden Bahn, die flexible Zustiegsmöglichkeiten an allen Orten der Strecke bietet. Ergänzt werden könnte dieses

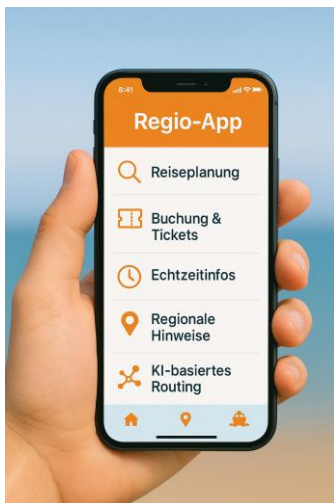


Quelle: KI-generiert

System durch vielfältige alternative Verkehrsmittel wie Gondeln über dem Bodden, Solarfähren, Klein- und Wasserstoffbusse sowie autonome Shuttle-Systeme. Um den Fahrradtourismus zu unterstützen und gleichzeitig die Radwege für Einheimische zu entlasten, könnten Fahrradschnellwege entstehen, die von z.B. Arbeitnehmern für einen schnellen

Weg zum Arbeitsplatz genutzt werden können. Radtouristen könnten dann die üblichen Wege für gemütliche Fahrten nutzen, ohne dass sich die beiden Interessensgruppen dabei gegenseitig stören.

Die Zufriedenstellung von Einheimischen und Gästen bildete ein weiteres Kernelement. Diskutiert wurden unter anderem kostenfreie oder vergünstigte ÖPNV-Angebote für Einheimische, finanziert über z.B. Kurabgaben, sowie die Abdeckung des öffentlichen Nahverkehrs über spezielle, kostenlose Fahrkarten für Bewohner der Halbinsel. Ergänzende Rufbusse, Früh- und Spätverbindungen für Beschäftigte und eine enge Kooperation zwischen kommunalen, regionalen und privaten Trägern sollen hier die Nutzbarkeit des öffentlichen Verkehrs für alle Zielgruppen sicherstellen.



Quelle: KI-generiert

Ein wesentlicher Bestandteil der Mobilitätsvision war ebenso die Digitalisierung im Bereich Information und Kommunikation. Eine zentrale Regio-App wurde dabei als digitale Plattform geplant, die Reiseplanung, Buchung, Tickets, Echtzeitinformationen und regionale Hinweise in einem System bündelt. Ergänzende digitale Informationspunkte vor Ort sollen einer besseren Orientierung und Transparenz dienen. Durch den Einsatz von künstlicher Intelligenz könnten Verkehrsströme künftig gesteuert und Routen individuell optimiert werden.

Das Thema Nachhaltigkeit und Umwelt zog sich als verbindendes Leitmotiv durch alle Bereiche. Fischland-Darß-Zingst sollte laut der Teilnehmenden langfristig als CO<sub>2</sub>-neutrale Destination etabliert werden. Dafür wurden Maßnahmen wie der Ausbau erneuerbarer Energien, der verstärkte Einsatz von Elektro-, Solar- und Wasserstofftechnologien sowie die Entwicklung emissionsfreier Verkehrsträger besprochen. Verkehrsberuhigte Ortskerne und emissionsarme Zonen sollen die Lebensqualität erhöhen. Auch logistische Prozesse, wie die regionale Versorgung und Warenlieferung, wurden in die Mobilitätsüberlegungen integriert.

Eine weitere Bedeutung hatte die Barrierefreiheit. Alle Mobilitätsangebote sollen so gestaltet werden, dass sie für alle Bevölkerungsgruppen zugänglich sind und bleiben. Digitale Informationssysteme sollen auch hier zum Einsatz kommen und dabei barrierearm gestaltet sein. Zusätzliche technische Hilfsmittel wie ausleihbare Rollstuhl-Zuggeräte könnten zukünftig eingeschränkten Personen außerdem helfen. Barrierefreiheit wurde dabei nicht nur als infrastrukturelles, sondern als soziales und kulturelles Qualitätsmerkmal verstanden.

## SWOT-Analyse der Visionen

Auf Grundlage der Workshopergebnisse sollten die Stärken und Schwächen der Visionen sowie die daraus resultierenden Chancen und Risiken für die Mobilität auf Fischland-Darß-Zingst in 15 Jahren identifiziert werden.

Tabelle 1: SWOT-Analyse

Stärken	Schwächen
<p><b>Klare ökologische Zielrichtung:</b> Fokus auf CO2-Neutralität, Nachhaltigkeit und Lebensqualität</p> <p><b>Soziale Verantwortung:</b> Barrierefreiheit, günstige oder kostenlose ÖPNV-Angebote für Einheimische</p> <p><b>Innovative Mobilitätsideen:</b> Darßbahn, Solar-Fähren, Wasserstoffbusse, autonome Shuttle-Systeme</p> <p><b>Digitale Vernetzung:</b> Regio-App, KI-gestützte Verkehrssteuerung, Echtzeitinformation</p> <p><b>Ganzheitliches Konzept:</b> Integration von Tourismus, Alltag, Umwelt und Logistik</p>	<p><b>Hoher Investitionsbedarf:</b> Infrastruktur, Digitalisierung, Energieversorgung, Fahrzeuge</p> <p><b>Komplexe Koordination:</b> Viele Akteure, Zuständigkeiten und Finanzierungsträger</p> <p><b>Platzbedarf und Eingriffe in Natur:</b> Ausbau von Bahn, Fahrradschnellwegen und Ladeinfrastruktur kann ökologisch sensibel sein</p> <p><b>Abhängigkeit von Technologie:</b> Digitalisierung, KI und autonome Systeme sind fehleranfällig und wartungsintensiv</p> <p><b>Saisonale Schwankungen:</b> Tourismusabhängigkeit kann zu Über- oder Unterauslastung führen</p> <p><b>Akzeptanzprobleme:</b> Reduzierung des Individualverkehrs kann bei Einheimischen &amp; Gästen Widerstand hervorrufen</p>
Chancen	Risiken
<p><b>Touristische Profilierung:</b> Positionierung als „Modellregion nachhaltiger Mobilität“ kann neue Gästegruppen anziehen</p> <p><b>Politischer Rückenwind:</b> EU-, Bundes- und Landesförderungen für nachhaltige Mobilität</p>	<p><b>Politische Veränderungen:</b> Wechsel in Prioritäten oder Förderpolitik</p> <p><b>Wirtschaftliche Unsicherheiten:</b> Rückgänge im Tourismus, sinkende Fördermittel oder Haushaltsengpässe</p>

<p><b>Steigendes Umweltbewusstsein:</b> Gäste und Einheimische fordern nachhaltige Konzepte zunehmend</p> <p><b>Technologische Fortschritte:</b> E-Mobilität, KI, autonomes Fahren, erneuerbare Energien</p> <p><b>Demografischer Wandel:</b> Nachfrage nach barrierefreien und komfortablen Mobilitätslösungen wächst</p> <p><b>Digitalisierung der Gesellschaft:</b> Nutzerfreundliche App-Systeme werden zunehmend akzeptiert</p>	<p><b>Technologieverversagen oder Datenschutzprobleme:</b> Fehlfunktionen digitaler Systeme könnten Vertrauen schädigen</p> <p><b>Abwanderung von Fachkräften:</b> Fehlen des Personal für Betrieb, Wartung, Planung</p> <p><b>Klimafolgen:</b> Extreme Wetterlagen oder klimatisch bedingte Veränderungen der Umwelt könnten Infrastruktur beeinträchtigen (z. B. Bahntrassen, Fähren)</p> <p><b>Konkurrenz durch Individualverkehr:</b> Wenn nachhaltige Angebote nicht attraktiv genug sind, bleiben viele beim Auto</p>
--	---

# Stakeholder-Analyse

Die strategischen Erkenntnisse aus der SWOT-Analyse wurden im Nachgang des Workshops mit relevanten Akteuren verknüpft, die maßgeblich Einfluss auf die Umsetzung und den Erfolg der Maßnahmen haben. Eine Stakeholder-Matrix unterstützt dabei sichtbar zu machen, welche Akteure von den Mobilitätskonzepten betroffen sind und aktiv daran mitwirken. Der TV FDZ hat dafür zunächst die Stakeholder wie touristische Akteure, Vertreter der Politik und Verwaltung, die einheimische Bevölkerung, aber auch branchenfremde Akteure identifiziert und nach ihren Tätigkeitsfeldern und Bereichen geclustert (siehe Tabelle 2).

Tabelle 2: Liste relevanter Stakeholder

Kommunen & Ämter	Kreis / Landesbehörden
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Amt Darß/Fischland</li> <li>• Amt Barth</li> <li>• Amt Ribnitz-Damgarten</li> <li>• Selbstverwaltete Gemeinden (Graag-Müritzt, Zingst, Stadt Barth, Stadt Ribnitz-Damgarten)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Landkreisverwaltung Vorpommern-Rügen</li> <li>• Wirtschaftsministerium M-V</li> <li>• Umweltministerium M-V</li> <li>• Landesamt für Straßenbau und Verkehr M-V</li> </ul>
Mobilitätsanbieter	Tourismus & Wirtschaft
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen (VVR)</li> <li>• Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern (VMV)</li> <li>• Deutsche Bahn</li> <li>• ODEG</li> <li>• Usedomer Bäderbahn</li> <li>• Reedereien</li> <li>• Taxiunternehmen</li> <li>• Wegebahnen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tourismusverband Fischland-Darß-Zingst e.V.</li> <li>• MV Tourismus GmbH</li> <li>• DEHOGA Mecklenburg-Vorpommern</li> <li>• IHK zu Rostock</li> <li>• Regionale Tourismuswirtschaft (Tourismusbetriebe und Freizeitanbieter, Fahrradverleihe und Fahrradservicebetriebe, Hotel- und Gastbetriebe)</li> <li>• Logistik</li> </ul>
Naturschutz / Raumplanung	Nutzergruppen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nationalpark Vorpommersche Boddenlandschaft</li> <li>• BUND Mecklenburg-Vorpommern</li> <li>• NABU Mecklenburg-Vorpommern</li> <li>• Regionaler Planungsverband Vorpommern</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gäste</li> <li>• Pendler</li> <li>• Reiseveranstalter</li> <li>• Einheimische</li> </ul>

## Stakeholder-Matrix

Die Stakeholder-Matrix ist ein strategisches Werkzeug, das hilft, alle relevanten Akteure nach ihrem **Einfluss** und **Interesse** auf einer Skala von 1 (gering) bis 4 (hoch) zu kategorisieren. Diese Bewertung zeigt, wie stark ein Stakeholder Entscheidungen beeinflussen kann und wie groß sein Interesse am Projekt ist. Aus der Kombination dieser Werte ergeben sich vier Quadranten: Akteure mit hohem Einfluss und großem Interesse (3–4 / 3–4) sind zentrale Partner, die aktiv eingebunden werden sollten. Stakeholder mit hohem Einfluss, aber geringem Interesse (3–4 / 1–2) sollten gezielt informiert werden, um ihr Engagement zu fördern. Akteure mit geringem Einfluss, aber großem Interesse (1–2 / 3–4) gilt es regelmäßig einzubeziehen und zu informieren. Schließlich umfasst der Quadrant geringer Einfluss, geringes Interesse (1–2 / 1–2) Stakeholder, die lediglich beobachtet werden müssen. Diese Einteilung, sowie die farbliche Unterscheidung, die für die jeweiligen Stakeholder-Gruppe in Tabelle 2 vermerkt ist, ermöglicht eine strukturierte Übersicht über die Position und Bedeutung der einzelnen Stakeholder im Projektkontext (s. Abb 4).

Im Bereich **viel Einfluss, geringes Interesse** stehen Akteure wie der Regionale Planungsverband Vorpommern, die Deutsche Bahn und die Einheimischen. Sie verfügen aufgrund planerischer Vorgaben, Infrastrukturverantwortung oder gesellschaftlicher Bedeutung über Einfluss, zeigen jedoch geringeres Interesse, da das Projekt nicht zu ihren Kernaufgaben gehört.

Im Feld **viel Einfluss, großes Interesse** finden sich öffentliche Institutionen und Behörden, darunter das Landesamt für Straßen und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern, Umwelt- und Wirtschaftsministerium sowie der Landkreis Vorpommern-Rügen. Sie sind für Genehmigungen, Finanzierung und übergeordnete Planung zuständig und daher direkt interessiert. Auch Kommunen, Ämter, der Nationalpark, der Verkehrsbetrieb VVR sowie die Gäste gehören in diesen Bereich, da sie zentral in Umsetzung, Abstimmung oder Nutzung betroffen sind.

Die Gruppe **wenig Einfluss, geringes Interesse** umfasst Organisationen mit nur in direktem Bezug zum Projekt: DEHOGA, IHK, Reiseveranstalter, Logistikunternehmen sowie Naturschutzverbände wie NABU und BUND. Sie können einzelne Berührungspunkte haben, spielen aber insgesamt eine untergeordnete Rolle.

Unter **wenig Einfluss, großes Interesse** fallen Akteure, die von den Projektergebnissen profitieren oder betroffen sind, ohne selbst wesentliche Entscheidungen zu treffen: Pendler, regionale Verkehrsunternehmen (UBB, ODEG, VMV), touristische Organisationen (z. B. MV Tourismus GmbH), die regionale Tourismuswirtschaft, Reedereien, weitere Mobilitätsanbieter und der Tourismusverband Fischland-Darß-Zingst.



Abbildung 4: Stakeholder-Matrix

