

# Nachhaltige Mobilitätskonzepte für ländliche Tourismusregionen

## Anregungen für die Mecklenburgische Seenplatte

Dr. Bernhard Harrer  
Vorstand

dwif e. V.  
Sonnenstraße 27  
80331 München  
Tel: 089 237 028 90  
b.harrer@dwif.de; www.dwif.de



# Grundlagenuntersuchung

## Studie zu nachhaltigen Mobilitätskonzepten für Touristen im öffentlichen Verkehr mit Fokus auf Regionen im Bereich von Großschutzgebieten

Projektförderung



Bellevuestraße 3, 10785 Berlin, Tel.: 069 / 265 6663

Projektbearbeitung



Sonnenstr. 27, 80331 München, Tel.: 089 / 2370 2890

Ergebnisbericht

Kostenloser Download unter:

<http://www.dwif.de/downloads/category/grundlagenstudien.html>



# Ausgangssituation und Vorgehen





**Zentrale Stellschraube** für  
**Klimaschutz im Tourismus ist**  
**Verkehrsverlagerung** bei An- und  
Rückreise sowie während Aufenthalt  
vor Ort!

$\frac{3}{4}$  der CO<sub>2</sub>-Emissionen im  
Tourismus verkehrsinduziert  
Quelle: UNEP/UMWTO

# Die Eckdaten und das Potenzial



Über **90%** der Deutschen machen Reisen

Deutschlandtourismus stark **vom Individualverkehr geprägt**

Modal Split **bei An-/Rückreise** in ländliche Regionen im Inland:

- **Tagesreisen:** 9 % Öffentliche Verkehrsmittel
- **Übernachtungsreisen:** 11 % Bahn/Bus



Potenzial für Verhaltensänderungen im Tourismus und Multiplikatorwirkung für Alltag ist groß!



Basis: Nachfragegerechte Attraktivierung der ÖV-Nutzung

# Vorgehen beim Aufbau von Mobilitätskonzepten

## Notwendige Arbeitsschritte

- 1 Ausgangssituation ermitteln und Handlungsbedarf ableiten
- 2 Akteure und Kooperationspartner einbinden
- 3 Funktionen und Aufgabenbereiche zuordnen
- 4 Vernetzung und funktionierende Strukturen schaffen
- 5 Verkehrsangebote entwickeln
- 6 Finanzierung sichern
- 7 Abläufe für die Umsetzung planen
- 8 Vermarktung steuern
- 9 Erfolgskontrollen durchführen

### Lesetipp: Handbuch „Nahverkehr und Tourismus im Land Brandenburg“

Das Handbuch will in erster Linie informieren und bei der praktischen Umsetzung von Mobilitätskonzepten unterstützen.

Es richtet sich sowohl an öffentliche Einrichtungen wie Gemeinden und Landkreise als auch an Touristiker und Verkehrsdienstleister. Aufgezeigt werden die Anforderungen an passgenaue Nahverkehrsangebote im Tourismus, notwendige Planungs- und Umsetzungsschritte sowie zahlreiche Beispiele für Mobilitätskonzepte aus Brandenburg und anderen Regionen.

Das Handbuch „Nahverkehr und Tourismus im Land Brandenburg“ gibt es als kostenlosen Download unter [www.vbb.de](http://www.vbb.de)

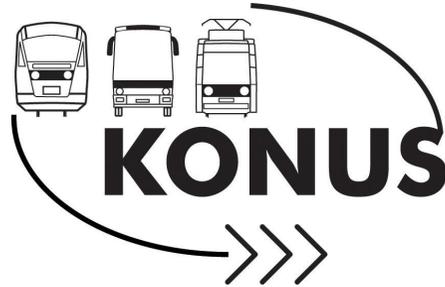




# KONUS als Beispiel

# Wie funktioniert KONUS?

## Beispiel KONUS Schwarzwald



## Die STG ist Mittler, Organisator und Finanzverwalter im Projekt KONUS

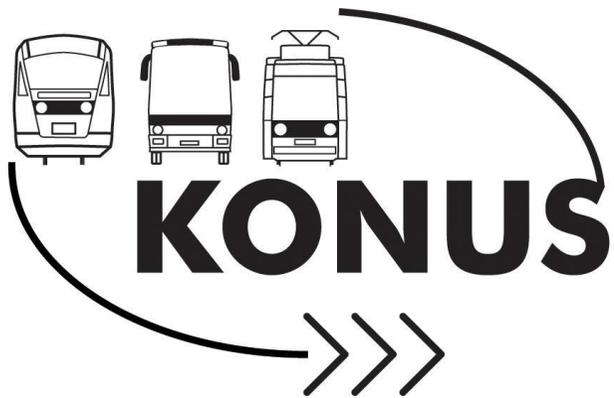
- 36 Cent netto pro meldepflichtige Übernachtung laut dem Meldegesetz Baden-Württemberg pro teilnehmender Gemeinde
- 35 Cent an Verkehrsverbund in welchem die Gemeinde liegt
- 1 Cent für Marketingmittel an STG (Flyer, Werbung, Abwicklung etc.)



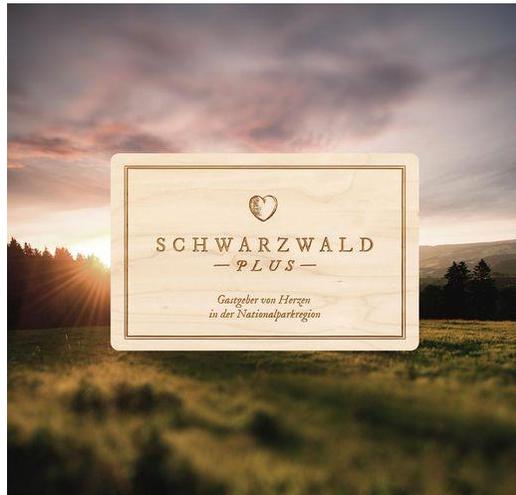
Organisation  
und Finanzierung

verschiedene  
Finanzierungsquellen  
schlanke Organisationsstruktur

# Schwarzwald: Vielfältige Angebote – Sinnvolle Ergänzungen



RIT-Schwarzwald-Ticket für die  
Hin- und Rückreise in den  
Schwarzwald



# Vielfältige Erfolgsfaktoren

Mehrwert für  
Übernachtungsgäste

Wettbewerbsvorteile

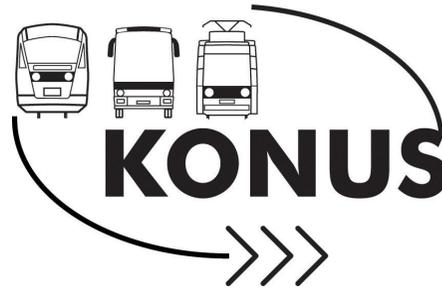
Permanente Ausdehnung des  
Gültigkeitsbereiches

Hoher Bekanntheitsgrad

Übertragung auf andere  
Regionen

schlanke Organisationsstruktur

Branchenübergreifende  
Kooperation



Einfaches kostengünstiges  
System für den Nutzer

Positive Imageeffekte

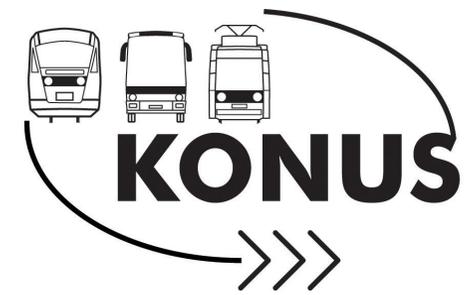
Beitrag zum Klimaschutz

verschiedene  
Finanzierungsquellen

Vorreiterrolle in großflächiger  
Urlaubsregion

Geringe Zuschussabhängigkeit

# Optimierungsmöglichkeiten bei



1 Flächendeckende Ausweitung im Schwarzwald

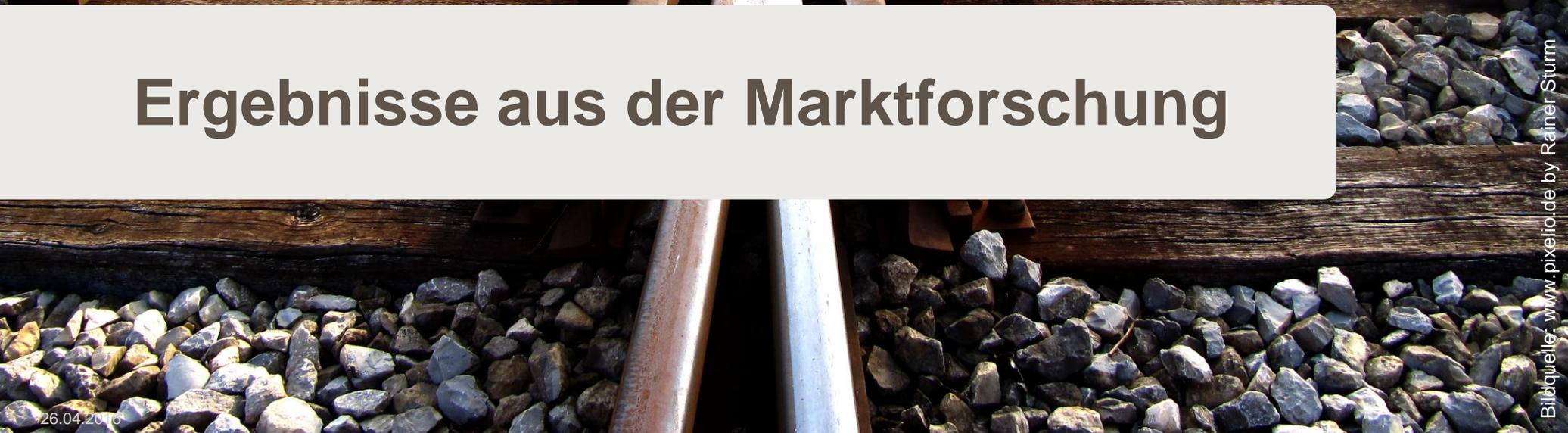
2 Intensivierung der Erfolgsmessung

3 Modellentwicklung für Einheimische/Zweitwohnsitzler

4 Finanzierungsmodell für Kommunen ohne Kurtaxe



# Ergebnisse aus der Marktforschung



# Aktuelle Primärerhebung

im Rahmen der Grundlagenstudie:  
Nachhaltige Mobilitätskonzepte für ländliche Tourismusregionen

Bundesweite onlinebasierte Einwohnerbefragung



Zeitraum: Sommer 2015



3.300 Panelteilnehmer über 14 Jahre in Deutschland



bevölkerungsrepräsentativ angelegt



Gewichtungskriterien: Soziodemografie +  
regionale Verteilung



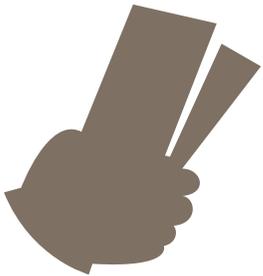
# Top-Bedürfnisse der Gäste hinsichtlich einer ÖPNV-Nutzung auf Reisen



- ✓ einfache Planung
- ✓ Bequemlichkeit



- ✓ ÖPNV-Haltestelle in der Nähe
- ✓ wenig Umstiege
- ✓ abgestimmte Anschlussverbindungen
- ✓ Taktung unter 2 Stunden



- ✓ verständlicher Tarif
- ✓ gutes Preis-Leistungs-Verhältnis
- ✓ einfacher Fahrkartenverkauf
- ✓ günstige Tickets oder „kostenlose“ Mobilität

# Wichtigste Informationsquellen über die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel auf Reisen

... für die An- und Abreise



... für die Mobilität vor Ort



## Fokus: Onlinequellen

Verkehrsträger

Beherbergungs-  
betriebe

## Onlinequellen + persönliche Auskünfte

Tourismusorganisationen  
als wichtige Anlaufstelle

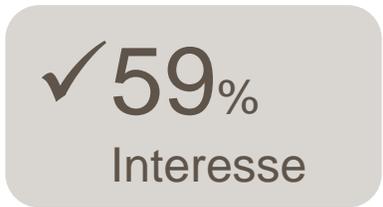
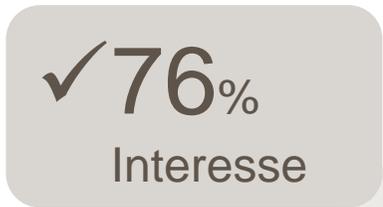
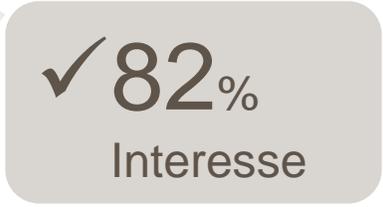
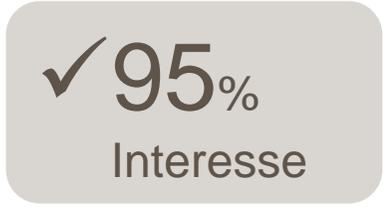
Digitale Reiseauskunft  
der Verkehrsträger

# Interesse an verschiedenen Mobilitätsangeboten



Kostenlose Mobilität gegen Aufpreis von 0,50 € pro Übernachtung

Tagesticket zur beliebigen Nutzung für einen akzeptablen Preis



Kostenlose Mobilität + weitere Leistungen gegen Aufpreis von 5 € pro Übernachtung

Kaufkarte mit ÖPNV und weiteren Leistungen für 35 € (Gültigkeit: 3 Tage)

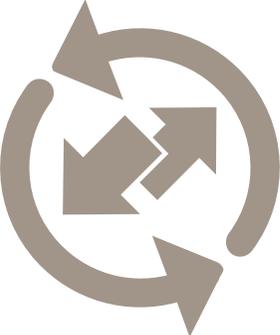


Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln in hohem Maße abhängig von ÖPNV-Angebot vor Ort



Deutlicher Wunsch nach einer „**Mobilitätsgarantie**“ vor Ort.

Mehr als **80%** der Befragten



würde eine ÖPNV-Anreise in Betracht ziehen, wenn die Möglichkeit besteht, sich auch im Zielgebiet weiter bequem mit Bus und Bahn fortbewegen zu können.



# Erfolgsfaktor Organisationsstruktur

# Herausforderung: Vielzahl möglicher Partner bei nachhaltigen Mobilitätskonzepten einbinden



# Bedarf an Koordinierung und Netzwerkbildung

## Koordinierungsstelle (Verantwortung für Umsetzung von Konzepten)

Kümmerer ist wichtig!  
Denn: Aufgabe ist nicht nebenbei zu bewerkstelligen

Aber: Personalbedarf rechtfertigt meist nicht die  
Gründung einer eigenen Organisation

Sinnvoll: Honorierung über Erlöse aus dem  
Mobilitätskonzept

Wichtig: Aufbau eines Netzwerks mit Partnern aus  
anderen Organisationen; klare Aufgabenverteilung

Möglich: Auslagerung spezieller Tätigkeiten an externe  
Dienstleister (z. B. Technik, Ausschüttungsberechnung,  
juristische Begleitung)

# Bedarf an Koordinierung und Netzwerk

**Koordinierungsstelle**  
(Verantwortung für Umsetzung von Konzepten)

Kümmerer ist wichtig!  
Denn: Aufgabe ist nicht nebenbei zu bewerkstelligen

Aber: Personalbedarf rechtfertigt meist nicht die  
Gründung einer eigenen Organisation

Sinnvoll: Honorierung über Erlöse aus dem  
Mobilitätskonzept

Wichtig: Aufbau eines Netzwerks mit Partnern aus  
anderen Organisationen; klare Aufgabenverteilung

Möglich: Auslagerung spezieller Tätigkeiten an  
externe Dienstleister (z. B. Technik,  
Ausschüttungsberechnung, juristische Begleitung)

Empfehlung: Integration in  
bestehende leistungsfähige  
Organisation

- ✓ z.B. bei lokaler/regionaler  
Tourismusorganisation
- ✓ Effizient und kostengünstig
- ✓ Langfristig stabile Basis
- ✓ Kompetentes Personal
- ✓ Kontakte zu wichtigen  
Kooperationspartnern
- ✓ Synergien (z.B. Marketing,  
Buchhaltung)

# Bedarf an Koordinierung und Netzwerk

**Koordinierungsstelle**  
(Verantwortung für Umsetzung von Konzepten)

Kümmerer ist wichtig!  
Denn: Aufgabe ist nicht nebenbei zu bewerkstelligen

Aber: Personalbedarf rechtfertigt meist nicht die  
Gründung einer eigenen Organisation

Sinnvoll: Honorierung über Erlöse aus dem  
Mobilitätskonzept

**Wichtig: Aufbau eines Netzwerks mit Partnern aus  
anderen Organisationen; klare Aufgabenverteilung**

Möglich: Auslagerung spezieller Tätigkeiten an  
externe Dienstleister (z. B. Technik,  
Ausschüttungsberechnung, juristische Begleitung)

**Begleitende Arbeitskreise**

- Einbindung und Vernetzung einer Vielzahl kooperierender Akteure
- Integration von Fachexperten
- Transparenz: Beteiligung bei wichtigen Entscheidungen

# Handlungsleitfaden zum Aufbau funktionierender Organisationsstrukturen

1 ✓

Detaillierte Analyse der Ist-Situation

2 ✓

Kontaktaufnahme, Sensibilisierung und Einbindung aller relevanten Akteure im Vorfeld der Entscheidung zur Realisierung eines Mobilitätskonzeptes

3 ✓

Bildung eines Arbeitskreises, mit kompetenten Vertretern aller Akteursgruppen (regelmäßige Treffen zu Fortschritt, Handlungsbedarf, Beschlüssen etc.)

4 ✓

Diskussion der Eckdaten zum geplanten Vorhaben (z. B. Art regionalspezifischer Maßnahme, Finanzierungsmöglichkeiten) als Entscheidungsgrundlage

5 ✓

Synergien durch mögliche Integration in bestehende Organisation ausloten! (z. B. Übernahme der Aufgaben durch lokale/regionale Tourismusorganisationen etc.)

6 ✓

Entscheidungsfindung und Schaffung der notwendigen Strukturen (z. B. „Kümmerer“, innerbetriebliche Zuständigkeiten, Kooperationspartner)

7 ✓

Klare Festlegung der Aufgaben in der Arbeitsgruppe zur Umsetzungsplanung.

8 ✓

Ggf. Beauftragung externer Berater/Dienstleister für spezifische Aufgaben

9 ✓

Konkrete Verträge mit Langzeitoption (Geschäftsbeziehung auf solider Basis)



# Erfolgsfaktor Finanzierung



## Grundlage und Empfehlung



Die ÖPNV-Grundversorgung im ländlichen Raum ist **wichtige Aufgabe der öffentlichen Hand.**



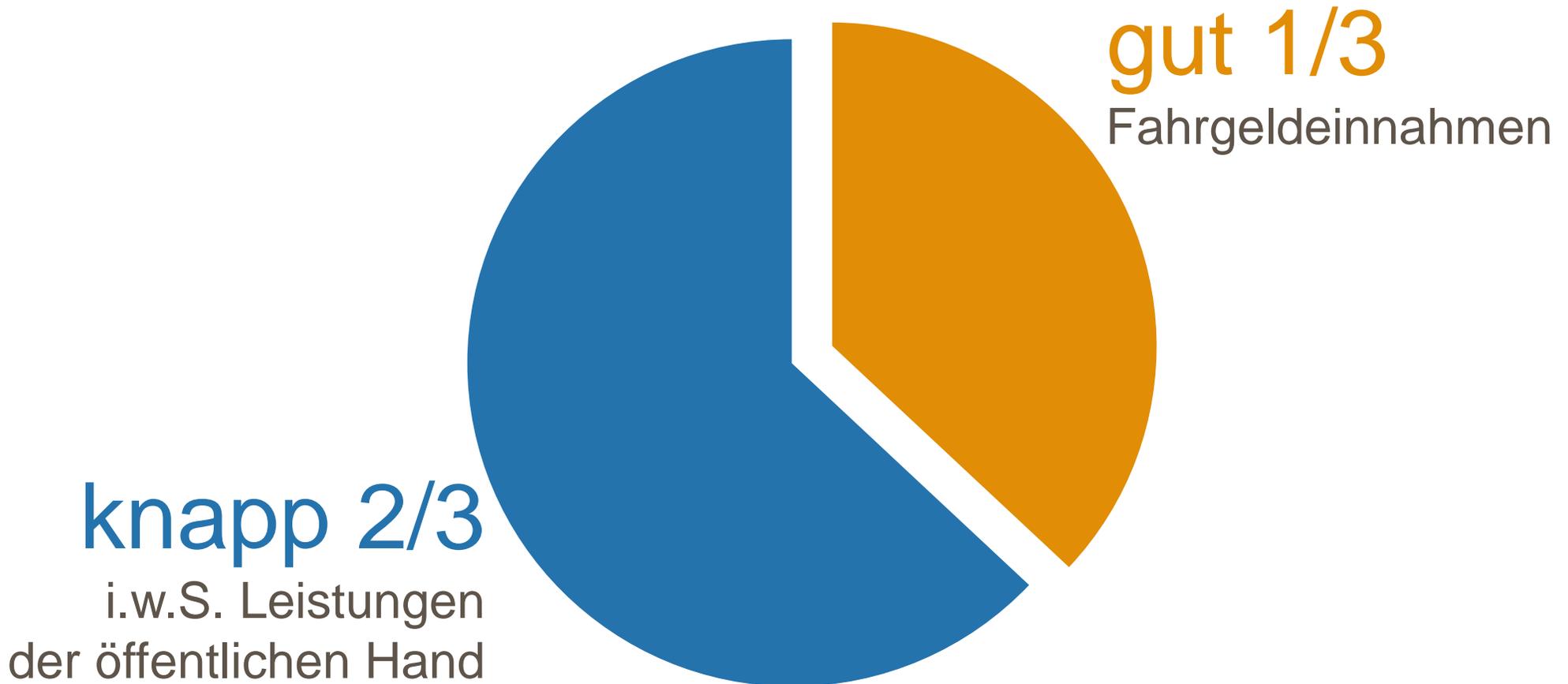
Gerade in ländlichen Regionen bietet der **Tourismus** gute Chancen, das vorhandene Verkehrsangebot besser auszulasten und dadurch u. a. eine **höhere Kosteneffizienz** zu erreichen.



Finanzielle **Lasten** auf mehrere Schultern **verteilen** und touristische Mobilitäts-konzepte stärker über **Kooperationen** finanzieren!

# Der ÖPNV wird mehrheitlich aus öffentlichen Mitteln finanziert

Ungefähre Verteilung der Einnahmequellen für den ÖPNV in Deutschland



# Tourismus erschließt weitere Finanzierungsquellen

Tourismus im ländlichen Raum bietet Chancen zur besseren Auslastung 



-  Ergänzende touristische Bedarfsverkehre sollten auf vorhandenem ÖPNV-Netz aufbauen
-  Stabilisierung/Erweiterung des ÖPNV-Angebotes dadurch möglich
-  Vorteil auch für Einheimische, da diese - i. d. R. für alle nutzbaren - Mischverkehre das Angebot erweitern.



## Wichtig ist aber:

Eingehen auf **touristische Bedürfnisse** (z. B. Taktverdichtung, Streckenerweiterung, ergänzende Leistungen, Abstimmung mit anderen Mobilitätsdienstleistern)

# Arbeitsschritte zur Klärung des Finanzierungsbedarfes

1 ✓

Klärung, welche Verkehrsangebote im Rahmen des gemeinwirtschaftlichen Interesses in einer Region vorgehalten werden.

2 ✓

Analyse, welche Verkehrsangebote darauf aufbauend – unter Nutzung der vorhandenen Ressourcen (z. B. Fahrer, Fahrzeuge) – kostengünstig zusätzlich angeboten werden können (z. B. Taktverkehr, Linienbegradigung).

3 ✓

Abstimmung, inwieweit weitere Bedarfe im Sinne der Nahverkehrsplanung als sog. „bestellte“ Verkehre aufgenommen werden können.

4 ✓

Ermittlung des über diese Verkehrsleistungen hinausgehenden (touristischen) Bedarfs und Versuch, eine gemeinsame Finanzierung auf die Beine zu stellen.

# Möglichkeiten zur Finanzierung tourismus-spezifischer Mobilitätsangebote (Auswahl)

## 1 Nachfrageseitige Finanzierungsmöglichkeiten

Haushalts-/steuerfinanzierter Nulltarif

Beitragsfinanzierung über die Kurtaxe nach dem Solidarprinzip

Umlagefinanzierung über Beherbergungsbetriebe

Kaufkarten für Touristen und Einheimische

Tarifangebote der Verkehrsträger

## 2 Angebotsseitige Finanzierungsmöglichkeiten

Tourismusabgabe im Rahmen der Kommunalabgabengesetze

Freiwillige Vereinbarungen

## 3 Fördergelder, Zuwendungen von Gebietskörperschaften, Forschungsprojekte

# Handlungsleitfaden zum Aufbau eines Mobilitätskonzeptes und Findung eines Finanzierungsmodells

1 ✓

Bildung Projekt begleitender Arbeitskreise mit wichtigen Entscheidungsträgern, Meinungsbildner, Politikern, Fachexperten (z. B. Touristiker, Verkehrsplaner).

2 ✓

Ist-Analyse der Finanzierungs- und Fördersituation sowie Bewertung von Qualität und Quantität des Verkehrsangebotes

3 ✓

Diskussion der Entwicklungsziele (z. B. Modal-Split) und Festlegung des Verkehrsangebotes (z. B. Integraler Taktfahrplan, kostenloser ÖPNV, Radverleih)

4 ✓

Kooperationspartner müssen sich abstimmen und zusammenfinden. Umsetzungsbereitschaft ausloten. Frühzeitige Sensibilisierung der Öffentlichkeit.

5 ✓

Feinplanung des ÖPNV-Konzeptes (z. B. Liniennetz, Taktung, Anschlüsse) mit gewünschten Zusatzangeboten (Ausarbeitung konkreter Maßnahmen)

6 ✓

Vor- und Nachteile der Finanzierungsoptionen abwägen. Kostenkalkulation und Gegenüberstellung der potenziellen Einnahmequellen.

7 ✓

Bei vorhandener Finanzierungsbereitschaft Erstellung einer konkreten Machbarkeitsstudie zur Prüfung der Umsetzbarkeit (= Basis für Detailplanung)

8 ✓

Umsetzungs- sowie Vermarktungsstrategien konkretisieren. Spezifische Fragestellungen in Projektgruppen mit Experten durchführen

9 ✓

Einigung über Vertragsinhalte. Beschlussfassung. Verträge unterzeichnen. Permanente Erfolgskontrolle zur Anpassung an Entwicklung.



# Kurtaxe und Kommunalabgabengesetz

# Detailbetrachtung der Kurtaxe

## Grundlage: Gesetzestexte mit Erhebungsmodalitäten auf Länderebene

### Kurtaxe:

- Kommunale Zwangsabgabe, die Gäste bezahlen.
- Gegenleistung für kostenlose oder ermäßigte Nutzung von Einrichtungen und Veranstaltungen
- Umsetzung ursprünglich für prädikatisierte Orte vorgesehen

### Kurbeitragspflichtige Personen

- Für Tages- und Übernachtungsgäste möglich
- ortsfremde Personen
- mit vorübergehendem Erholungs-/Kuraufenthalt

### Kurtaxerhebung

- Meldepflicht für Betriebe, die dann Kurtaxe erheben und abführen
- In Gemeindeteilen unterschiedlich hohe Kurtaxe möglich
- Beitragsbefreiung für einzelne Gruppen kann per Satzung individuell geregelt werden

# Inhaltliche Bewertung der Gesetzestexte zur Verwendung der Kurtaxe

Die Kurtaxe ist i. d. R. zur Finanzierung folgender Bereiche vorgesehen:

- Einrichtungen (z. B. Kur(mittel)häuser, Heilquellen, Kurparkanlagen, Kurorchester, Trink-/Lesehallen, Wanderwege, Schwimmbäder, Sportanlagen)
- Veranstaltungen (z. B. Konzerte, Theateraufführungen, Vorträge, Wanderprogramme, Führungen)

In Bezug auf Mobilitätskonzepte ist folgendes wichtig:

- Legitimation / Rechtsverbindlichkeit durch Aufnahme eines Passus in das KAG
- Detailformulierungen sind den länderspezifischen Gegebenheiten anzupassen und mit den Landtagsabgeordneten etc. zu diskutieren

# Klare Empfehlung!

## 1 Legitimation zur Verwendung der Kurtaxe für Mobilitätskonzepte durch Integration eines...

... spezifischen Passus „...für Nachhaltige Mobilitätskonzepte...“

oder noch besser

... allgemeinen Passus „...zur Förderung tourismusspezifischer Aufgaben...“

...in das KAG!



## 2 Allgemeine Öffnung der Kurtaxe für...

... engagierte Orte (auch ohne Prädikat), für die der Tourismus von wirtschaftlicher und sozialer Bedeutung ist, bei gegebener Zweckbindung der eingenommenen Finanzmittel.



# Nachfrageseitige Finanzierungsmöglichkeit: Beitragsfinanzierung über die Kurtaxe nach dem Solidarprinzip

- 
- ✓ solidarische Erhebung (unabhängig von ÖPNV-Nutzung)
  - ✓ gesicherte Grundfinanzierung
  - ✓ günstiges Preis-/ Leistungsverhältnis und hohe Attraktivität
  - ✓ hohe Werbewirksamkeit und Breitenwirkung

- 
- ✓ Einschränkungen bei der Kurtaxerhebung
  - ✓ (noch) begrenzte Zweckbindung der Kurtaxe
  - ✓ keine Berücksichtigung von Tagesgästen und Einheimischen

Eignung

Für Gemeinden bzw. Zusammenschlüsse von Gemeinden mit Kurtaxe

Fokus

Übernachtungsgäste

Beispiele

KONUS, HATIX

# Handlungsleitfaden zur Änderung des Kommunalabgabengesetzes (KAG)

1 ✓

Prüfung der Legitimierung geplanter Maßnahmen durch das KAG.

2 ✓

Wenn Änderung des KAG sinnvoll, Gesetzesinitiative auf den Weg bringen.

3 ✓

Kontakt mit Landtagsabgeordneten, um Gesetzesvorlagen einzubringen.

4 ✓

Kommt es zu Gesetzesvorlage, kommt Gesetzesinitiative auf die Tagesordnung einer Landtagssitzung und wird in „Lesung“ vorgestellt.

5 ✓

Wenn keine Ablehnung, weitere Bearbeitung durch einen Ausschuss.

6 ✓

Integration weiterer Ausschüsse ist möglich. Nach Abschluss der Beratungen wird eine Beschlussempfehlung formuliert.

7 ✓

In weiteren Lesungen Aussprache und ggf. Änderungsvorschläge.

8 ✓

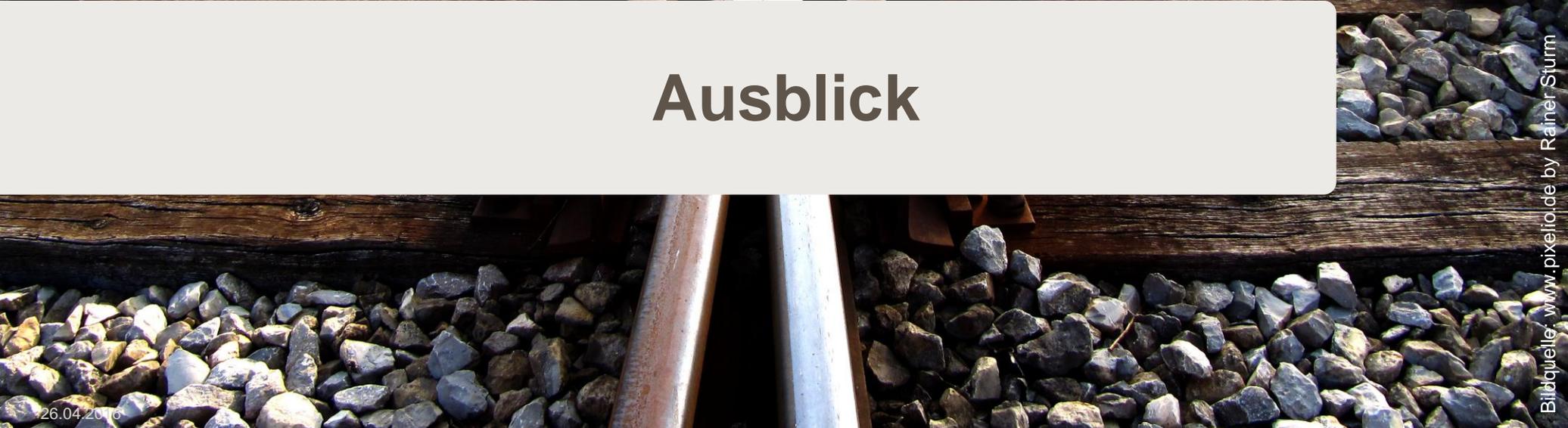
Gesetz ist beschlossen, wenn notwendige Mehrheit erreicht.

9 ✓

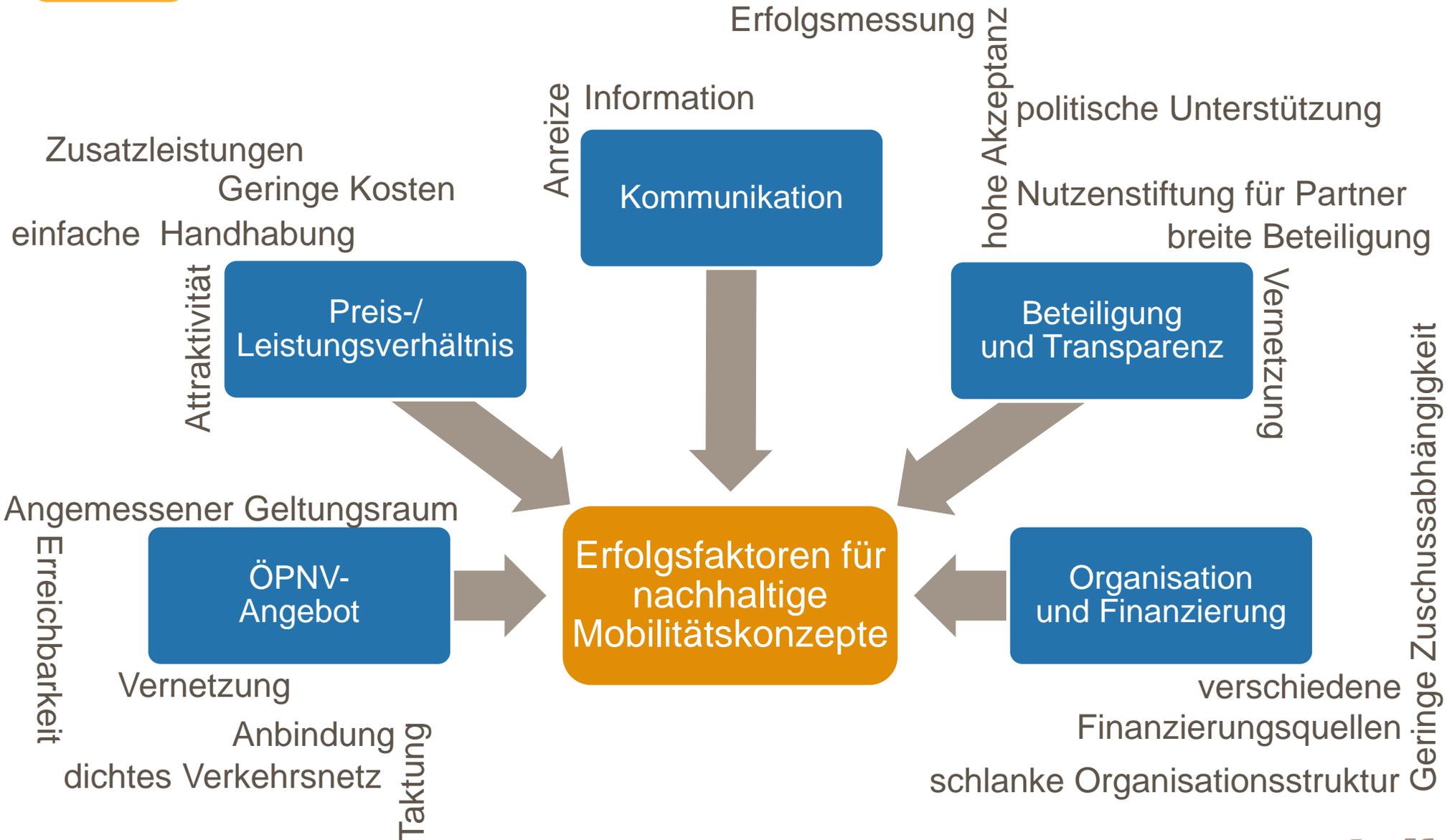
Gesetzesänderung wird durch Bekanntmachung veröffentlicht.



# Ausblick



# Erfolgsfaktoren auf einen Blick:



# Hohe Erwartungshaltung

## Ziele:



**Nachhaltige Mobilitätskonzepte als Basis für aktiven Klimaschutz!**

**Unterstützung einer zielgerichteten Tourismusedwicklung (Wettbewerbsvorteile)!**

**Stabilisierung bzw. Ausbau der ÖPNV-Angebote (Verbesserung der Lebens-/Aufenthaltsqualität)!**

## Aufgaben:



**Permanente Erfolgskontrolle zur nachfragegerechten Optimierung der ÖV-Angebote!**

**Integriertes Mobilitätsmarketing als Zukunftsvision!**

Danke

Dr. Bernhard Harrer, dwif e.V.  
Sonnenstraße 27, 80331 München  
Tel.: 089/2370289-0, b.harrer@dwif.de, www.dwif.de