



Mobilität für Menschen.

**Mobilität**

**für Menschen**

**Verkehrswende als Grundlage für einen  
Nachhaltigen Tourismus**

**Fahrtziel** *natur*



ÖTE-Fachkonferenz Nationale Tourismusstrategie  
online, 15.03.2023

# Verkehrswende als Grundlage für einen Nachhaltigen Tourismus

- 1. 20 Jahre Fahrtziel Natur**
- 2. Hemmnisse für nachhaltige Mobilitätsangebote im Tourismus reduzieren**  
Finanzierung und Organisation
- 3. Organisation des ÖPNV vor Ort**  
Finanzierung / Fahrgastnachfrage
- 4. Fazit**

# Verkehrswende als Grundlage für einen Nachhaltigen Tourismus

1. 20 Jahre Fahrtziel Natur
2. **Hemmnisse für nachhaltige Mobilitätsangebote im Tourismus reduzieren**  
Finanzierung und Organisation
3. **Organisation des ÖPNV vor Ort**  
Finanzierung / Fahrgastnachfrage
4. **Fazit**

# 1. 20 Jahre Fahrtziel Natur

---

## Vor über 20 Jahren hat Fahrtziel Natur den Anfang gemacht, die Verkehrswende im Tourismus einzuleiten:

- Es braucht einen sehr langen Atem, in den Regionen attraktive ÖPNV-Angebote für Touristen zu etablieren.
- Erfolge in den Fahrtziel Natur-Gebieten sind die
  - kostenlose Mobilität auf Gästekarte und
  - verbesserte Busverkehre für Touristen.
- In ihrer Freizeit sind die Menschen bereit, einmal andere Verkehrsmittel auszuprobieren.
- Nicht nur in den Fahrtziel Natur-Gebieten - wir benötigen eine flächendeckende Mobilitätswende, insbesondere im Tourismus.

## Warum machen wir das?

**Fahrtziel** *natur*

# 1. 20 Jahre Fahrtziel Natur

## 75% des CO<sub>2</sub>-Ausstosses im Tourismus sind „verkehrsinduziert“.

- Nachhaltige Mobilität sichert langfristig **schützenswerte Naturlandschaften** und erhält die biologische Vielfalt
- Ausbau des öffentlichen Verkehrs (ÖPNV) und die Verbesserung der touristischen Angebote erhöhen **regionale Wertschöpfung** und schaffen qualifizierte Arbeitsplätze
- Vor Ort werden **bessere Mobilitätskonzepte** entwickelt, die von Einheimischen, Urlaubern und von ortsansässigen Tourismus- und Mobilitätsanbietern anerkannt und geschätzt werden.
- **Ganzheitliche Konzepte**, wie z.B. Gästekarten: **einfache, kostenlose Mobilität vor Ort**

## Wie kann das funktionieren?



# Verkehrswende als Grundlage für einen Nachhaltigen Tourismus

## 1. 20 Jahre Fahrtziel Natur

## 2. Hemmnisse für nachhaltige Mobilitätsangebote im Tourismus reduzieren

Finanzierung und Organisation

## 3. Organisation des ÖPNV vor Ort

Finanzierung / Fahrgastnachfrage

## 4. Fazit

## 2. Hemmnisse für nachhaltige Mobilitätsangebote im Tourismus reduzieren

---

### Strategische Hemmnisse für nachhaltige Mobilitätsangebote im Tourismus:

- Strukturelle und politische Rahmenbedingungen
- Finanzierung des touristischen öffentlichen Personenverkehrs
- Mobilität, Digitalisierung und Datennutzung
- Erfassung von touristischer Mobilität und von Mobilitätsbedürfnissen Reisender

### UBA DOKUMENTATIONEN 05/2018

#### „Nachhaltige Reisemobilität“

Dokumentation des Fachdialogs am 15.10.2018

Interlink GmbH, Berlin

Im Auftrag des Umweltbundesamtes

[www.umweltbundesamt.de/publikationen/nachhaltige-reisemobilitaet](http://www.umweltbundesamt.de/publikationen/nachhaltige-reisemobilitaet)

## 2. Hemmnisse für nachhaltige Mobilitätsangebote im Tourismus reduzieren

---

### 2.1. Strukturelle und politische Rahmenbedingungen:

- Komplexe Strukturen bremsen überregionales und interdisziplinäres Handeln aus
- Nachhaltigkeits- und Mobilitätsmanagement fehlt

#### Handlungsempfehlungen und Lösungsansätze

- Nachhaltigkeits- und Mobilitätsmanagement unterstützen, insbesondere Kommunikationsmaßnahmen vorantreiben
- Lobbyarbeit für das Querschnittsthema ›Mobilität im Tourismus‹ verbessern



## 2. Hemmnisse für nachhaltige Mobilitätsangebote im Tourismus reduzieren

### 2.2. Finanzierung des touristischen öffentlichen Personenverkehrs:

- Eine integrierte Finanzierung der Mobilität für touristische Destinationen fehlt

Handlungsempfehlungen und Lösungsansätze

- Kooperationsbereitschaft zeigen
- Qualifizierung von Touristikern fördern.



Thüringer Wald

FZN

## 2. Hemmnisse für nachhaltige Mobilitätsangebote im Tourismus reduzieren

### 2.3. Mobilität, Digitalisierung und Datennutzung:

- Fehlendes Angebot kann auch nicht vermarktet werden.

Positivbeispiel:



Allgäuer Hochalpen

## 2. Hemmnisse für nachhaltige Mobilitätsangebote im Tourismus reduzieren

### 2.3. Mobilität, Digitalisierung und Datennutzung



Ueckermark

FZN

## 2. Hemmnisse für nachhaltige Mobilitätsangebote im Tourismus reduzieren

---

### 2.4. Erfassung von touristischer Mobilität und Mobilitätsbedürfnissen

#### Reisender:

- Touristische Mobilitätsdaten werden in allgemeinen Mobilitätserhebungen nicht ausreichend berücksichtigt

#### Handlungsempfehlungen und Lösungsansätze

- Umfassendere Erfassung touristischer Mobilität erforderlich (sowohl An- und Abreise als auch Mobilität vor Ort)
- Koordination auf Bundesebene in Fragen der nachhaltigen touristischen Mobilität (Förderprojekte besser koordinieren und Daten zur touristischen Mobilität einheitlich erfassen)

# Verkehrswende als Grundlage für einen Nachhaltigen Tourismus

## 1. 20 Jahre Fahrtziel Natur

## 2. Hemmnisse für nachhaltige Mobilitätsangebote im Tourismus reduzieren

Finanzierung und Organisation

## 3. Organisation des ÖPNV vor Ort

Finanzierung / Fahrgastnachfrage

## 4. Fazit

# 3. Organisation des ÖPNV vor Ort

## Linienbusangebot in der Fläche

### Herausforderung Verkehrswende:

Häufig geringe Siedlungsdichte im Umfeld von Schutzgebieten.

### Warum dennoch ein Busangebot (anstatt On-Demand-Verkehren)?

- keine Buchungs- oder Anrufpflicht
- **Flexibilität** durch verlässliches Angebot
- Fahrzeuge aus dem Schülerverkehr vorhanden
- Anbindung Busnetz an den Deutschland-Takt



Bushaltestelle Bahnhof Rennsteig

# 3. Organisation des ÖPNV vor Ort

## Abstimmung von Bus- und Bahnangebot



ITF-Knoten Wernshausen

VCD/ M. Kurzeck

# 3. Organisation des ÖPNV vor Ort

## Abstimmung von Bus- und Bahnangebot

---

### Einführung von Taktverkehren

#### allgemein:

- viel Busverkehr vorhanden (Schulbusse) – auch bei wenig Besiedelung
- neu strukturieren
- Nahverkehrsplan (NVP) als Grundlage
- Einheimische und Touristen in Einem denken
- gut geplanter **Taktverkehr mit integriertem Schülerverkehr** lässt sich kostengünstig produzieren

### Wie kann das im Umfeld von Schutzgebieten funktionieren?



# 3. Organisation des ÖPNV vor Ort

## Optimierung Busverkehr aus vorhandenen Ressourcen

### Organisation von Taktverkehren

- **Ressourcen** aus dem Schülerverkehr nutzen:
  - Fahrzeuge vorhanden
  - Fahrer und Finanzierung weitgehend vorhanden
- **Nachfrage** im Tourismus passend „zwischen“ den Schülerspitzen
- **Hauptlinien** mit ausreichender Bedeutung identifizieren

### Einführung von Taktverkehren

- durchgängiger Grundtakt auf Hauptlinien
- Anpassung an **Deutschland-Takt**

-> **Vorteile für Gäste und Einheimische**



ITF-Knoten Rottenbach

VCD/ M. Kurzeck

# 3. Organisation des ÖPNV vor Ort

## Zukunft der Gästekarte

### Gästekarte vs. Deutschlandticket

- Nutzen nicht alle das Deutschlandticket?
- Mobilität auf Gästekarte noch notwendig?

Monats  
karten

9-Euro-Ticket

84 Mio. Einwohner

kein 9-Euro-Ticket

### Aus unserer Sicht wird das nicht passieren:

- 84 Millionen Menschen in Deutschland
- 10 Millionen reguläre Monatskartennutzer im ÖPNV (~12 %)
- 27 Millionen 9-Euro-Tickets (monatlich)
  - Schon das 9-Euro-Ticket haben 57 Millionen Menschen *nicht* gekauft
- 80 % der Gäste besitzen weiterhin *kein Deutschlandticket*
- **Gästekarten bleiben attraktiv** –  
auch durch zahlreiche **touristische Zusatzangebote**,  
die im Deutschlandticket nicht enthalten sind

# Verkehrswende als Grundlage für einen Nachhaltigen Tourismus

- 1. 20 Jahre Fahrtziel Natur**
- 2. Hemmnisse für nachhaltige Mobilitätsangebote im Tourismus reduzieren**  
Finanzierung und Organisation
- 3. Organisation des ÖPNV vor Ort**  
Finanzierung / Fahrgastnachfrage
- 4. Fazit**

## 4. Fazit

### Verkehrswende: Grundlage für nachhaltigen Tourismus

---

75% des CO<sub>2</sub>-Ausstosses im Tourismus sind „verkehrsinduziert“

- **umfassendere Erfassung touristischer Mobilität erforderlich**
- **Bundesweite Koordination für Touristische Mobilität von Politik fordern**
  
- **zum Ausbau des ÖPNV vor Ort motivieren**
  - Ressourcen aus dem Schülerverkehr nutzen
  - durchgängiger **Studentakt** als Grundangebot auf Hauptlinien
- **Studentakt für alle Orte ab 1.000 Einwohner**
- **Vorteile für Gäste und Einheimische**
  - flexible Nutzung durch verlässliches Angebot
  - beliebte Gegenleistung für die Kosten der Gästekarte

**Danke**

für Ihre Aufmerksamkeit!



**Matthias Kurzeck**

Bundvorsitzender

Wallstraße 58 - D-10179 Berlin

Fon +49 (0) 30 / 28 03 51-0

Matthias.Kurzeck@vcd.org