

Mobil sein ist ein
Grundbedürfnis
Ihrer Gäste... und Ihrer
Einwohner.

Auch am Urlaubsort wird der öffentliche Verkehr an der Ostsee seltener genutzt

Vor Ort genutzte Verkehrsmittel (Haupturlaubsreisen ab 5 Tage Dauer)

	SH-Ostsee	Deutschland
Eigener PKW	81%	64%
Fahrrad, E-Bike	18%	22%
ÖPNV	11%	22%
Shuttle-Service, Transferbus	0%	1%

Ø Anzahl der genutzten Verkehrsmittel

1,3

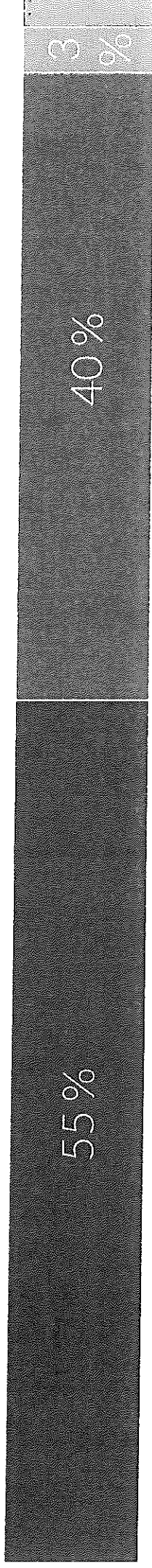
1,5

Quelle: NIT Mobilitätsstudie SH 2016 2016 auf Basis der Reiseanalyse, Mehrfachnennungen möglich

Folie 4

„Kostenloser Nahverkehr“ – Zahlungsbereitschaft vorhanden

Für einen AUFPREIS VON 0,50 € PRO ÜBERNACHTUNG und Person können Sie ALLE ÖFFENTLICHEN VERKEHRSMITTEL nutzen.



■ wäre genau das richtige für mich

■ kann ich mir gut vorstellen zu nutzen

■ deckt meine Bedürfnisse eher nicht ab

■ habe ich kein Interesse daran

} Interesse = 95 %

Mobilität als wichtige Aufgabe im Destinationsmanagement

Modellprojekt an der Ostseeküste in SH

Ziel:

Umsetzung ab der Saison 2021!

Modellberechnung induzierter Verkehr durch ÜN-Gäste und entgangene Einnahmen für Verkehrsträger

Gesamt (Werte absolut)
(ohne Tagesreisen vom Wohnort in den 3 Städten KI, FL, HL
und inkl. HH und Sylt)
Übernachtungen:
11,87 Mio.

Modellrechnung „Unbeschwert unterwegs“
für Übernachtungsgäste an der Ostsee

Kategorisierung der Gemeinden
nach „gutem Fahrtenangebot“ und
„weniger gutem Fahrtenangebot“
und Berechnung von zwei
Umlageschlüsseln.

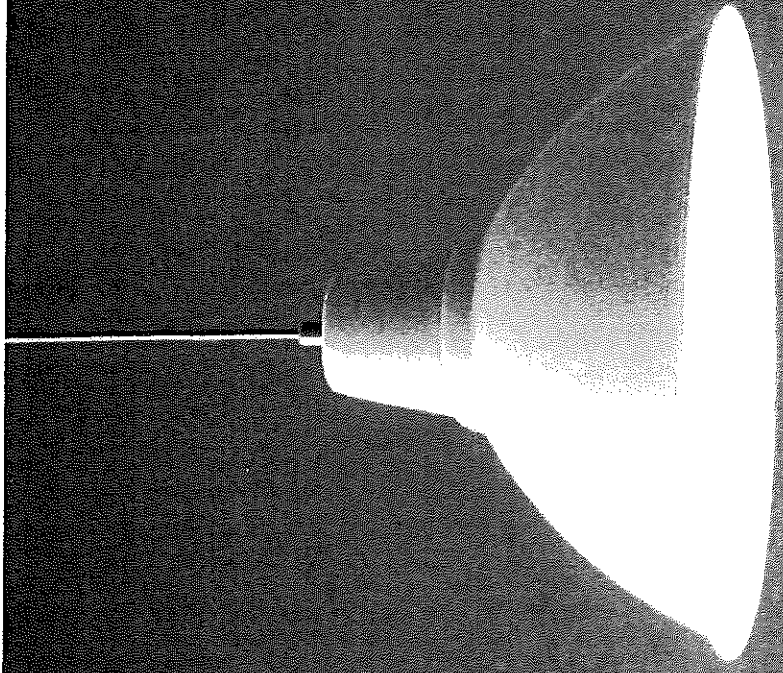
ENTGANGENE EINNAHMEN: 4,54 MIO. EUR

(inkl. 10 % Risikoaufschlag für eine potenziell häufigere Nutzung sowie 9 % Umsatzsteuer-Mehraufwand und 2 Cents Verwaltungs-/Marketingaufwand)

Umlagebeträge ÜN: 0,42 bis 0,52 €

Quelle: dwif 2019:







Seite 8



FAQ RUND UM DAS MODELLPROJEKT

Bild: pierre-chatelet-innocent@unsplash

7 Gründe für eine Teilnahme am Modellprojekt „Unbeschwert Unterwegs“

-  Reduzierung des MIV zwischen und in den Urlaubsdestinationen
-  Entlastung der innerörtlichen Parkplätze
-  Verbesserung der Aufenthaltsqualität für die Gäste
-  Verbesserung der Lebensqualität für Einwohner: Reduzierung der Schadstoffemissionen, Entlastung von touristisch induziertem Verkehr
-  Klimanotstand, Maßnahmen zur CO₂-Senkung
-  Steigerung der Kurabgabebereitschaft durch höhere Akzeptanz
-  Positive Imageeffekte für die Orte und die gesamte Region

FAQs

Wie lange ist der Projektzeitraum?

Das Modellprojekt ist auf eine 3-jährige Laufzeit ausgelegt. Danach kann die Verstärkung an der Ostsee und die Ausweitung auf ganz Schleswig-Holstein erfolgen.

Wie funktioniert das mit der Umlage?

Umlagefinanzierte Mobilitätsangebote für Touristen (gilt nur für Übernachtungsgäste; Tagesgäste bzw. Tageskurarteneinhaber sind ausgeschlossen) sind wie im Schwarzwald, im Harz oder im Bayerischen Wald sind charakterisiert durch eine einheitliche Umlage je Übernachtung (ein sogenanntes Solidarmodell) und unabhängig von den Saisonszeiten oder anderen individuellen Gegebenheiten. Die Umlagehöhe je Übernachtung liegt in den bestehenden Systemen bei 40 bis 50 Cents.

Finanziert wird sie in der Regel über eine Erhöhung der Kurabgabe. Die Übernachtungsgäste zahlen also direkt für die ihnen offerierte Leistung, unabhängig von ihrer Nutzung (gleiches Prinzip wie bei Kurkonzerten etc.). Öffentliche Mittel müssen hier nicht aufgewendet werden. Für eine Finanzierung von Mobilitätsangeboten über die Kurabgabe hat die Landesregierung in Schleswig-Holstein vor dem Hintergrund des vorliegenden Modellprojektes vor einigen Jahren den Weg frei gemacht. Lediglich Orte/Städte, in denen es keine Kurabgabe gibt, müssen bei einer Teilnahme kommunale Mittel aufwenden.

In der Modellregion Ostsee ist für die Modellphase jedoch geplant, nach Kommunen mit „gutem Fahrtenangebot“ und „weniger gutem Fahrtenangebot“ zwei Umlageschlüssel zu berechnen (Abgrenzung über Fahrtenpaare).

FAQs

Werden Anbindungen, Taktfrequenzen, Linienführung der Orte etc. durch das Modellprojekt verbessert?

Zum Start der Modellphase werden keine neuen Anbindungen, erhöhte Taktfrequenzen o.ä. geschaffen. Wie in allen vergleichbaren Regionen (z.B. Konus im Schwarzwald oder GUT1 im Bayerischen Wald), sind dies mittelfristige Maßnahmen im Zuge der Verstetigung des Modellprojektes. Stehen die tatsächlichen Einnahmen und Ausgaben sowie das Nutzungsverhalten im Rahmen einer begleitenden Marktforschung zur Verfügung wäre dies der zweite Schritt. Zudem werden während der Modellphase über die Marktforschung, Gespräche vor Ort und einen Erfahrungsaustausch mit anderen Regionen, die ein derartiges System bereits länger im Einsatz haben, Bedarfe für die Entwicklung des ÖPNV in Erfahrung gebracht, um sie in künftige Planungen einfließen lassen zu können.

Welche Rolle spielen Zusatzangebote in der Mobilität, jenseits des klassischen ÖPNV?

Gäste erwarten durch ihre Reiseerfahrungen und ihren Alltag – z.B. in Großstädten – eine lückenlose Mobilitätskette vor Ort. Die ÖPNV-Angebote sollten schon heute und erst recht im Zuge des Modellprojektes durch Zusatzangebote (z.B. E-Bikes, E-Roller Segways, Car-Sharing, autonome Shuttles etc.) ergänzt werden. Diese Zusatzangebote kommen auch der Bevölkerung vor Ort zu Gute. Diese Möglichkeiten gilt es noch aktiver zu kommunizieren. Dies ist Aufgabe der Orte bzw. LTOs.

FAQs

Gibt es bereits konkrete Überlegungen zur technischen Umsetzung?

Die Ostseecard ist bereits heute eine werthaltige Karte. Dennoch müssen weitere Anforderungen erfüllt werden, um landesweit als Fahrkarte in Bussen und Bahnen eingesetzt werden zu können. Derzeit erfolgt ein enger Austausch zwischen der OSTSEE-TOURISMUS-SERVICE GmbH und der NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH, um Details zur technischen Lösung zu klären. Besonders wichtig für die Verkehrsunternehmen ist das Thema Fälschungssicherheit. Mit Blick auf die Ostseecard selbst, die Partnerkommunen und Leistungsträger gilt es zudem, eine günstige Lösung mit guten Handling-Möglichkeiten für alle Beteiligten zu finden.

Gibt es eine Unterstützung durch das Land?

Das Land hat die Entwicklung des Modellprojektes angestoßen und finanziert. Zudem hat das Land bereits zugesichert, sich auch in der Modellphase finanziell zu beteiligen. Ein entsprechender Antrag wird im Zuge des weiteren Projektverlaufs im Namen der Modellkommunen erstellt. Eine Unterstützung bei der Technikausstattung und ein Risikoausgleich sind mögliche Felder.

FAQs

Was passiert, wenn Orte aussteigen?

Alle teilnehmenden Orte unterzeichnen im Zuge der finalen Berechnung des Umlagebetrages einen LOI. Nimmt ein Ort am Modellprojekt teil, ist dies für die Laufzeit des Modellprojektes bindend, genauso wie die Zweckbindung der Mittel.

Daher wird im Herbst 2019 eine grundsätzliche Teilnahmebestätigung aller interessierten Orte benötigt, um die Berechnungen abzuschließen und in die finalen Verhandlungen mit den Verkehrsunternehmen einzusteigen.

Grundsätzlich kann sich, aufgrund des Solidarmodells in der Finanzierung, die Umlagehöhe beim Ein- oder Ausstieg von Orten verändern, in die eine oder andere Richtung.

Gibt es eine Deckelung der Umlagekosten?

Die Erfahrungen aus vergleichbaren Regionen zeigen, dass Anpassungen der Umlagehöhe je Übernachtungen in einem Rhythmus von 3-5 Jahren erfolgen.

Die Umlagen entwickeln sich entsprechend der realen Preise und ggf. der Nutzung über Marktforschungs- Erkenntnisse. Über den Ansatz „je ÜN“ ist die Entwicklung der touristischen Nachfrage in den Orten bereits dynamisch angelegt. Hier muss keine Anpassung erfolgen.

In die Berechnung der Umlage wurde zudem bereits ein Sicherheitspuffer in Höhe von 10% eingebaut. Sollte dieser nicht genutzt werden, könnten die freien Mittel künftig auch für eine Verbesserung der Anbindungen oder erhöhte Taktfrequenzen genutzt werden.

Um eine entsprechende Sicherheit für die Orte zu schaffen, könnte das Land in der Modellphase für etwaige Mehrkosten garantieren (in Diskussion).

FAQs

Wie überzeugt man die innerörtlichen Entscheidungsträger?

Erfolgsfaktor Nr. 1 in vergleichbaren Regionen ist die Überzeugung der Akteure (Politik und Touristiker) in den Orten selbst. Sie müssen „Unbeschwert unterwegs“ wollen. Überall dort, wo es eine Kurabgabe gibt, belastet die Finanzierung den kommunalen Haushalt nicht, wenn die Höhe der Kurabgabe entsprechend angepasst wird.

Der Nutzen ist klar umrissen und wirkt auf die Einwohner und die Übernachtungsgäste (siehe auch Nutzen des Modellprojektes).

Wie begegnet man dem Argument der Abwanderung von Kaufkraft durch die ÜN-Gäste?

Gäste wollen nicht an ihrem Urlaubsort „gehalten“ werden, sondern sich entsprechend ihrer Interessen und den Angeboten vor Ort frei in der Destination bewegen. Im Zuge des Modellprojektes ist zu erwarten, dass die Urlauber langfristig mobiler werden. Wertschöpfungseinbußen sind aus den Erfahrungen in vergleichbaren Regionen allerdings nicht zu erwarten.

Zudem wird sich das Ausflugsverhalten der ÜN-Gäste aller Voraussicht nach nicht grundlegend ändern. Allerdings macht das Modellprojekt die Mobilität vor Ort bequemer und nachhaltiger.

FAQs

Werden ÜN-Gäste durch das Modellprojekt nicht besser gestellt als Bürger*innen?

Genauso wie Bürger*innen für die Nutzung des ÖPNV zahlen, tun ÜN-Gäste dies im Rahmen des Modellprojektes auch, egal ob sie den ÖPNV nutzen oder nicht. Die Umlage finanziert sich in voller Höhe direkt aus der Kurabgabe. Somit tragen die ÜN-Gäste die volle finanzielle Last.

Werden über diese Beiträge künftig Verbindungen und/oder Taktungen optimiert, profitiert die Bevölkerung zudem direkt aus den Beiträgen der Gäste.

Muss man mit der ganzen Region starten oder reicht auch ein Teilraum?

Grundsätzlich kann ein solches Modellprojekt auch mit wenigen Orten starten. Im Falle der Region Ostsee-Holstein bietet sich aber die einmalige Chance, über die OstseeCard ein einheitliches Angebot für die Gäste zu schaffen.

Eine breite Beteiligung erhöht zudem die Marketingeffekte, vereinfacht die Gästekommunikation und senkt die Verwaltungskosten (einheitliches System ohne Sonderlösungen).

FAQs

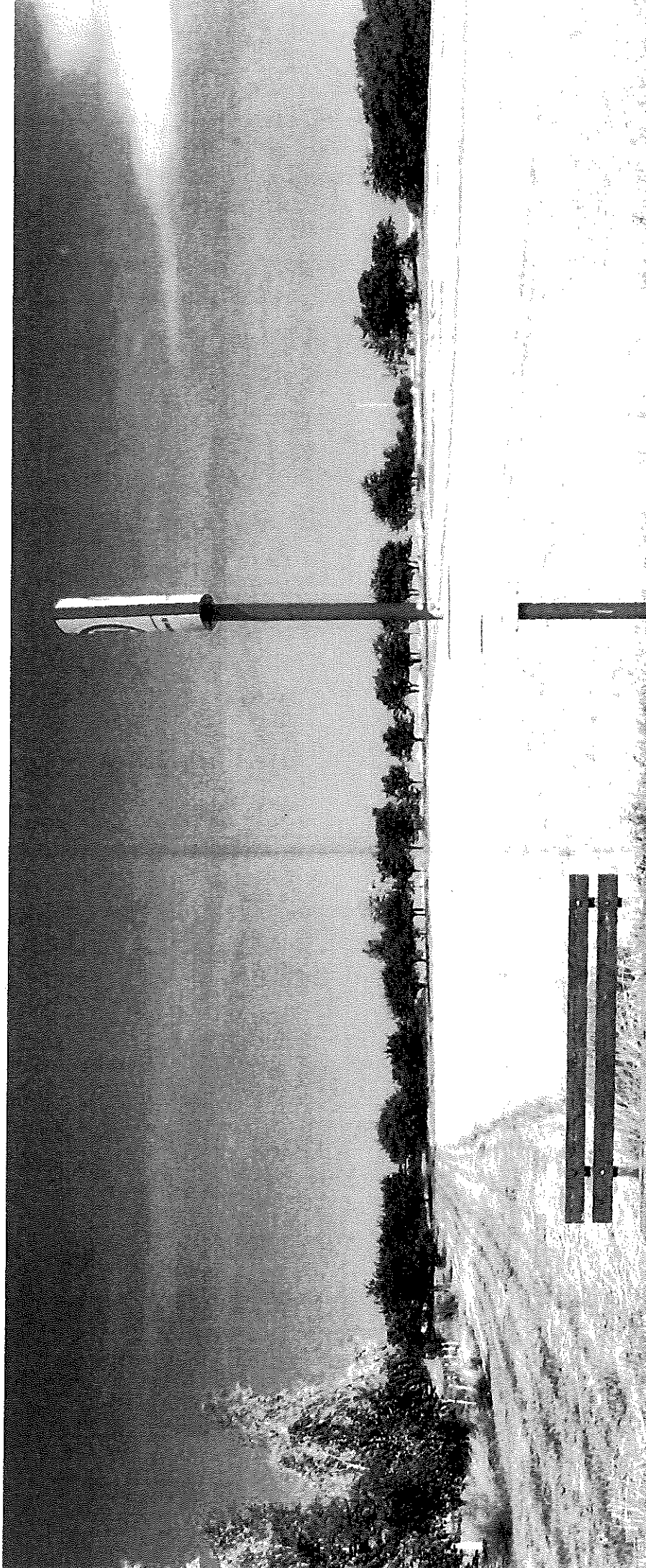
Können von der Kurabgabe befreite Personen die Ostseecard und damit den ÖPNV ebenfalls nutzen?

Von der Kurabgabe befreite Personen wie Kinder oder Menschen mit Behinderung dürfen den ÖPNV im Rahmen der Ostseecard ebenfalls nutzen.

Wie erfolgt der Umgang mit Jahreskurkarten (Dauercamper, Zweitwohnungsbesitzer)?

Jahreskarteninhaber kommen im Rahmen des Modellprojekts „Unbeschwert Unterwegs“ nicht in den Genuss der freien Nutzung des ÖPNV im Rahmen der Ostseecard.

Hintergrund: Jahreskarteninhaber wären bei der tariflichen Berechnung des Umlagebetrages mit der vollen Geltungsdauer der Saison und einer landesweiten Gültigkeit einzupreisen, auch wenn sie diese Möglichkeit nicht nutzen. Schließlich besteht die Möglichkeit, diese (Fahr)Karte dann auch über ein Jahr hinweg z.B. zum Pendeln einzusetzen. Eine so lange Geltungsdauer könnte zudem höhere Sicherheitsanforderungen seitens der Verkehrsunternehmen an die Karte mit sich bringen. Daher hat man sich z.B. auch im Schwarzwald bei der Konuscard gegen einen Einbezug der Jahreskarteninhaber entschieden.



DIE NÄCHSTEN SCHRITTE

To-Do's bei Verkehrsunternehmen, OstseeCard GmbH, Projektverantwortlichen, Land

1 Klärung rechtlicher Fragen (Haftung etc.)

(bis Herbst 2019)

2 Austausch zu den technischen Anforderungen (Herbst 2019),
Beschluss zur vertrieblichen Umsetzung (Frühjahr 2020)

3 Infoveranstaltung Verkehrsunternehmen, Beschlussfassung
Gesellschafterversammlung Verkehrsunternehmen (Frühjahr 2020)

4 Anpassung OstseeCard, technische Ausstattung etc.
(ab Sommer 2020)

Umsetzung ab 2021

To-Do's für die interessierten Partnerkommunen

1

Unterzeichnung LOI durch die Kommunen
(bis Oktober 2019)

2

Überprüfung der Modellrechnung durch das dwif
(bis November 2019)

3

Erhöhung der Kurabgabe einleiten oder notwendige
Haushaltsmittel einstellen (Sommer/Herbst 2020)

4

Kooperationsvereinbarung eingehen
(Herbst 2020)

Umsetzung ab 2021

Quelle: dwif 2019:

JE ÖFTER GÄSTE IN
ANDEREN
DESTINATIONEN
DERARTIGE SERVICE
ERLEBEN, DESTO EHER
FORDERN SIE ES AUCH
IN IHRER DESTINATION
EIN!

SEIEN SIE DABEI,
GESTALTEN SIE DIE
ZUKUNFT DES
TOURISMUS UND DER
MOBILITÄT MIT!

1

2

3

4

5

6

Ihre Ansprechpartner

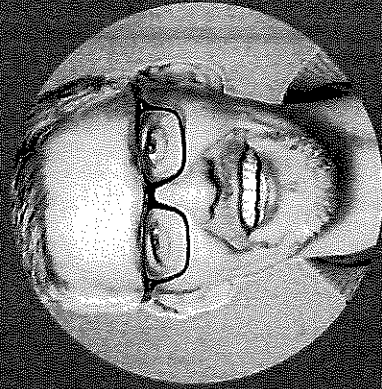


LARS BENGSCH

Geschäftsführer

l.bensch@dwif.de

+49(0)89 / 237 028 9-11



KARSTEN
HEINSOHN

Leiter Tourismusbarometer &
-monitoring

k.heinsohn@dwif.de

+49(0)30 / 757 94 9-30

dwif

WEGWEISEND IM TOURISMUS

Büro Berlin | Büro München
Marienstraße 19-20 | Sonnenstraße 27
10117 Berlin | 80331 München

www.dwif.de

URHEBERSCHUTZ

Alle Rechte vorbehalten © 2019 dwif
Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung
außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes und des Vertrags zwischen
auftraggebender und auftragnehmer, der Institution/Organisation ist ohne Zustimmung
des dwif unzulässig und strafbar.