



dwif
WEGWEISEND IM TOURISMUS

OSTSEECARD: UNBESCHWERT UNTERWEGS – MODELLPROJEKT ZUM ÖFFENTLICHEN NAHVERKEHR FÜR ÜBERNACHTUNGSGÄSTE

Aktueller Stand, 20. Februar 2021

Alle Bestandteile dieses Dokuments sind urheberrechtlich geschützt. © 2021 dwif
Dieses Dokument ist Teil der Präsentation und ohne die mündliche Erläuterung unvollständig.

1

Mobil sein ist ein
Grundbedürfnis
für Einwohner und Gäste.

2

Mobilität als wichtige Aufgabe im Destinationsmanagement

Folie 3

3

Ausgangssituation und Aufgabenstellung

Gästeperspektive: Kostenlose Nutzung des Nahverkehrs für Touristen als Idee

Finanzierung soll über ein Solidarmodell erfolgen (ähnlich wie beim Modell „KONUS“ im Schwarzwald);
Finanzierung über einen Teilbetrag der Kurabgabe

Modellregion Ostsee Schleswig-Holstein, anschließend Ausweitung des Projektes auf das ganze Land

Grundlage: Schleswig-Holstein-Tarif für Bahn und Bus

Quelle: dwif 2020

Folie 4

dwif
WEGWEISEND IM TOURISMUS

4

Modellprojekt an der Ostseeküste in SH

Ziel:
**Umsetzung
ab Januar 2022**
(Laufzeit Modellprojekt: 3 Jahre)

5

FAQs: Welche Vorteile/Nutzen bringt eine Umsetzung des Projektes?

-  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 Kurabgabenerlöse durch höhere Akzeptanz
-  Positive Imageeffekte für die Orte und die gesamte Region

Quelle: dwif 2021
Folie 6

dwif
WEGWEISEND IM TOURISMUS

6

FAQs

Wie lange ist der Projektzeitraum?

Das Modellprojekt ist auf eine 3-jährige Laufzeit ausgelegt. Danach kann die Verstetigung 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. Tageskurarteninhaber 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 Saisonzeiten 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. Die errechnete Umlagehöhe von 45 Cents brutto je Übernachtung für das Modellprojekt Unbeschwert Unterwegs ist für die gesamte Phase des Modellprojektes festgelegt. Sie wird jeweils auf die realen Übernachtungszahlen 2022, 2023 und 2024 angesetzt.

Quelle: dwif 2021

Folie 7

dwif
WEGWEISEND IM TOURISMUS

7

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 auszubauen und noch aktiver zu kommunizieren. Dies ist Aufgabe der Orte bzw. LTOs.

Quelle: dwif 2021

Folie 8

dwif
WEGWEISEND IM TOURISMUS

8

FAQs

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.

Quelle: dwif 2021

Folie 9

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 Marktforschungserkenntnisse. 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, übernimmt das Land Schleswig-Holstein für die Modellphase eine Sicherungsbürgschaft in Höhe von 1 Mio. Euro, die bei belegbaren höheren Umsatzausfällen als in der Modellrechnung greifen würde. Der Aufwand für die Orte ist dementsprechend in der Modellphase bei 45 Cents je Übernachtung gedeckelt.

dwif
WEGWEISEND IM TOURISMUS

9

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.

Quelle: dwif 2021

Folie 10

Wird zwischen privaten Übernachtungsgästen und Geschäftsreisenden und zwischen Betriebstypen differenziert?

Grundsätzlich können alle Übernachtungsgäste in den Modellgemeinden eine Ostseecard inkl. ÖPNV-Ticket erhalten, egal, ob sie privat oder geschäftlich unterwegs sind. In Orten ohne Kurabgabe werden die 45 Cents ohnehin auf alle Übernachtungen angelegt. In Orten mit Kurabgabe müssen die Modellkommunen dafür sorgen, dass bei einer Integration der Businessgäste die 45 Cents (bzw. die Kurabgabe) auch in dieser Gruppe gezahlt werden, ggf. in Satzungen berücksichtigen und dies über entsprechende Statistiken festhalten und dem Projektträger zur Verfügung stellen.

Sollen in Städten ohne Kurabgabe auch Gäste in Betrieben < 10 Betten eine Ostseecard inkl. ÖPNV-Ticket erhalten, so hat die Modellkommunen eine geeignete Erhebungsmethode einzuführen. Ansonsten werden ausschließlich die Übernachtungsgäste in gewerblichen Beherbergungsbetrieben berücksichtigt. Für Gäste in anderen Betrieben gäbe es somit keine Ostseecard inkl. ÖPNV.

dwif
WEGWEISEND IM TOURISMUS

10

FAQs

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

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

Hintergrund: Jahreskurkarteninhaber 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 (entspräche einem Wert von 300,- € pro Monat). Schließlich besteht die Möglichkeit, diese (Fahr)Karte dann auch über ein Jahr hinweg z.B. zum Pendeln einzusetzen, was insbesondere für Schleswig-Holsteiner*innen mit Zweitwohnsitz oder Dauercampingstellplatz in einem der Modellorte ausgenutzt werden könnte. 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 KONUS oder beim ThüringenTicket gegen einen Einbezug der Jahreskurkarteninhaber entschieden.

Wichtig: Eine Lösung für die Jahreskurkarten ist kein Bestandteil des Modellprojekts „unbeschwert unterwegs“, sondern von jedem/r Ort/Gemeinde selbst zu regeln.

Grundsätzlich sind zwei Lösungsansätze denkbar:

1. Aktuell erhalten alle Kurkarteninhaber*innen in verschiedenen Orten ein regionales Ticket für 1,- € p. P./einfache Fahrt. Dieses Angebot kann für Jahreskurkarten bestehen bleiben.
2. Jahreskurkarteninhaber*innen fahren ebenfalls kostenlos in der lokalen Region.

Eine kostenlose Nutzung für die Jahreskurkarteninhaber*innen wäre wünschenswert und soll für 2023 geprüft werden, nachdem man das Jahr 2022 statistisch auswerten kann. Zudem wäre es für den Entscheidungsprozess hilfreich, belastbare Daten zum Volumen und den Aktivitäts-/Nutzungsintensitäten der Gruppe der Jahreskurkarteninhaber*innen zu generieren.

Bis dahin wird die Möglichkeit der 1,- € - Variante empfohlen (Klärung zwischen den einzelnen Kommunen und den Busunternehmen).

Folie 11

Quelle: dwif 2021

dwif
WEGWEISEND IM TOURISMUS

11

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. Lediglich in Gemeinden/Städten ohne Kurabgabe t die Finanzierung über die kommunalen Haushalte.

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

Wie trägt die Produktionskosten der Ostseecard?

Wie bislang übernimmt die teilnehmende Kommune die Produktionskosten der Karte inkl. Handlingfee. Diese liegt bei einigen Cents je Karte. Bei einer Erhöhung der Kurabgabe z.B. um 50 Cents könnte dieser Aufwand mit abgedeckt werden. Weitere Details sind bei der OTS zu erfragen.

Welche Argumente sprechen für eine Erhöhung der Kurabgabe?

Nicht nur der eigene Ort sollte im Fokus stehen, sondern auch die umliegenden Orte, so dass man mit Park+Ride auch viele Gäste motivieren kann große Strecken nicht mit dem eigenen Pkw zu fahren. Die Ostseecard inkl. ÖPNV hat für die Gäste einen enormen Mehrwert, da sie während ihres Aufenthaltes in ganz Schleswig-Holstein den ÖPNV für Ausflüge und bis nach Hamburg nutzen können. Die Erhöhung wird direkt vom Gast getragen, der Nutzer zahlt und nicht die Kommune.

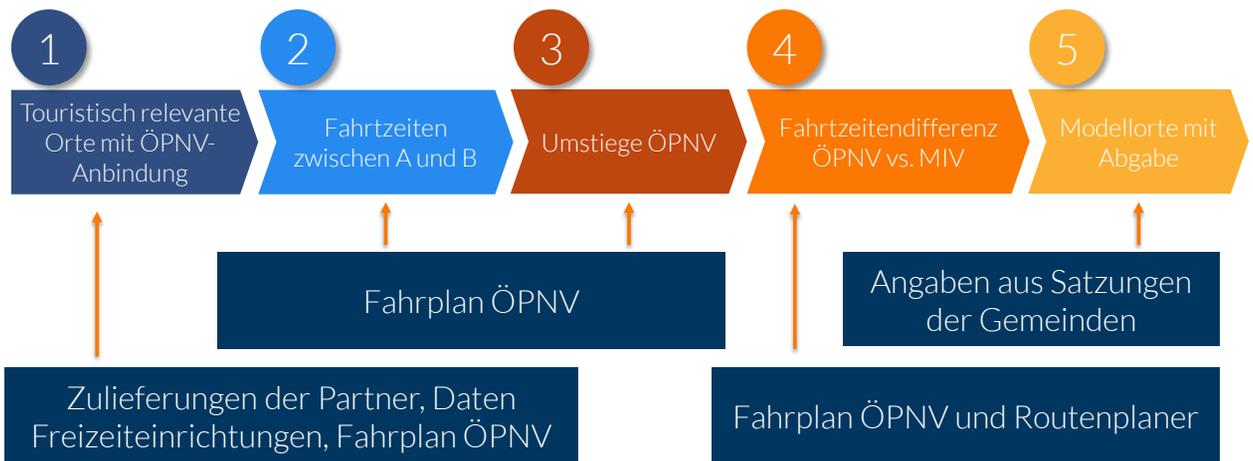
Quelle: dwif 2021

Folie 12

dwif
WEGWEISEND IM TOURISMUS

12

ÖPNV-Angebot zwischen Gesamtpotenzial und touristischer Attraktivität – Schritte und Quellen zur Ermittlung des Umlagebetrages



Quelle: dwif 2019

Folie 13

dwif
WEGWEISEND IM TOURISMUS

13

ÖPNV-Angebot zwischen Gesamtpotenzial und touristischer Attraktivität



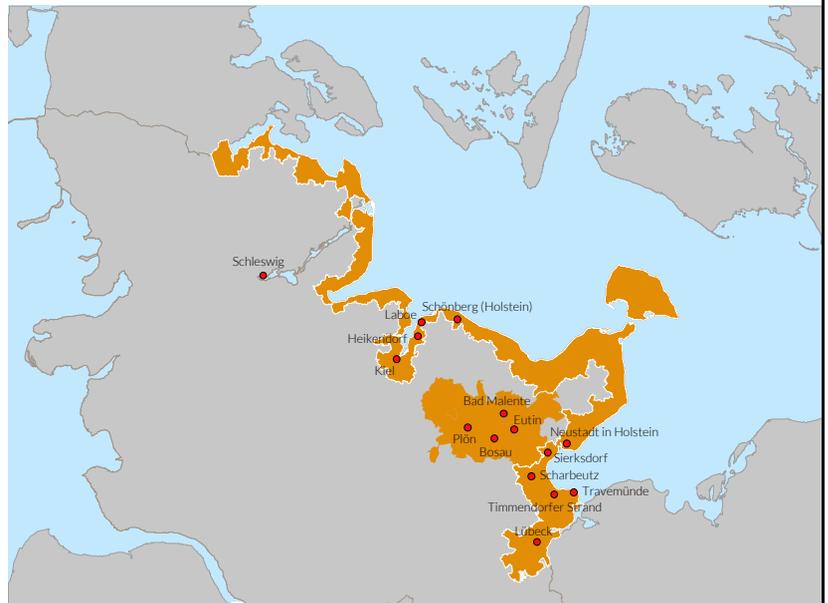
Quelle: dwif 2019, *Orientierungswert 30 Min., aber abhängig von der Gesamtfahrzeit

Folie 14

dwif
WEGWEISEND IM TOURISMUS

14

Räumliche Abgrenzung des Modellprojektes - Partnerkommunen



Quelle: dwif 2020
Folie 15

15

Beispiel für die Abschätzung des touristisch bedingten Verkehrs



Verbindung zwischen einem Seebad x und einer Großstadt y

Summe der beförderten Personen 2017: **54.266**

Summe Umsatz 2017: **159.450 €**

Summe Personen Kleingruppenkarten: **14.697 (27,1%)**

Verteilung der beförderten Personen pro Woche: **max. = 2.000 in den Sommermonaten; Ø = 400 (Januar/Februar)**

Ableitung:

Basisauslastung pro Woche **x52** (bei bevölkerungsstarken Quellorten zusätzlicher Abzug einen Anteils für den Tagestourismus der Einheimischen); daraus folgt ein Anteil des touristisch bedingten Verkehrs von **62%** auf dieser Relation = **98.333 €**

Quelle: dwif 2019, Daten: NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH
Folie 16

dwif
WEGWEISEND IM TOURISMUS

16

Weitere Hinweise

- Ausgleich für das SH-Ticket mit einberechnet
- Fahrten bis Hamburg inkludiert, innerhalb des HVV (Stadtverkehr Hamburg) nicht inkludiert.
- An- und Abreise zum/vom Urlaubsort bei Übernachtungsgästen nicht inkludiert
- Tagesgäste generell nicht Ostseecard-berechtigt

Quelle: dwif 2021

Folie 17

dwif
WEGWEISEND IM TOURISMUS

17

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

Gesamt (Werte absolut)
(ohne Tagesreisen vom Wohnort in den Städten KI, HL)

Übernachtungen:
7,19 Mio.

Modellrechnung „Unbeschwert unterwegs“
für Übernachtungsgäste an der Ostsee

Hinweise:

Einheitliche Berechnung eines Umlageschlüssels für alle Partnerkommunen.
Fahrten bis Hamburg inkludiert, innerhalb des HVV (Stadtverkehr Hamburg) nicht inkludiert.
An- und Abreise zum/vom Urlaubsort nicht inkludiert.

Entgangene Einnahmen: 2,75 Mio. EUR

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

Umlagebetrag je ÜN: 0,45 EUR

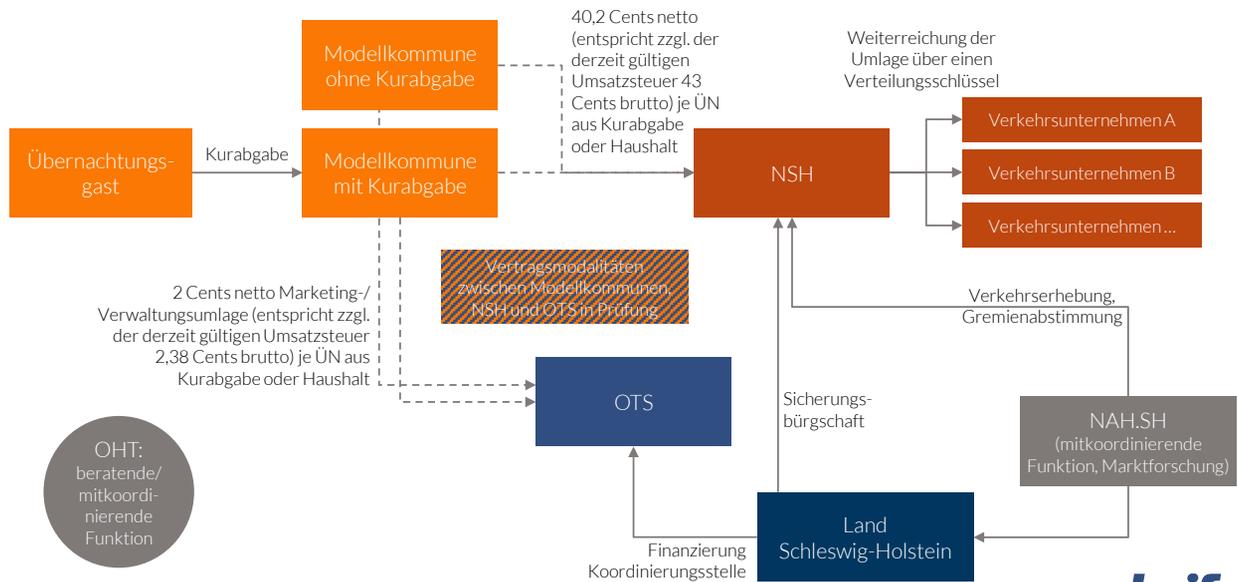
Quelle: dwif 2020

Folie 18

dwif
WEGWEISEND IM TOURISMUS

18

Zahlungs- und Leistungsströme im Modellprojekt (Entwurf)



19

Meilensteine auf dem Weg zum Start des Modellprojektes

- 1 Unterzeichnung LOI durch die Kommunen und schriftliche Information sowie Info-Veranstaltung mit den VU
- 2 Vertragsgrundlage erstellen und Beschlüsse bei der NSH herbeiführen (Winter/Frühjahr 2021)
- 3 Kooperationsvereinbarungen eingehen (Frühjahr 2021)
- 4 Erhöhung der Kurabgabe einleiten oder notwendige Haushaltsmittel einstellen (Sommer/Herbst 2021)

Start des Modellprojektes ab Januar 2022

Quelle: dwif 2021:

dwif
WEGWEISEND IM TOURISMUS

20