

Als weiterer Punkt ist zu beachten, dass derzeit eine Umsetzungsstudie zum Mobilitätskonzept der LTO „Ostseespitze“ läuft und der Vertrag zum Stadtverkehr mit der Autokraft GmbH zum 31.12.2021 gekündigt wurde.

B) STELLUNGNAHME

Aufgrund des laufenden Projektes der LTO „Ostseespitze“ und der möglichen Neustrukturierung des Stadtverkehrs in Heiligenhafen zum 01.01.2022 ist eine Beteiligung an einem weiteren Projekt kritisch zu bewerten.

Gegen die Teilnahme spricht aus Sicht der Verwaltung auch, dass trotz der „gesicherten Finanzierung“ zunächst keine Verbesserung des Angebotes vorgesehen ist.

C) FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

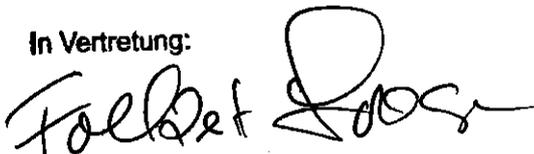
Keine

D) BESCHLUSSVORSCHLAG

Die Stadt Heiligenhafen nimmt nicht am Projekt „ÖPNV für Touristen“ teil.

Eine Absichtserklärung zur Teilnahme an dem Projekt wird nicht abgegeben.

In Vertretung:



(Folkert Loose)
Erster Stadtrat

Sachbearbeiterin / Sachbearbeiter	
Amtsleiterin / Amtsleiter	S. M. M. M.
Büroleitender Beamter	John Amn

HVB GmbH & Co. KG – Am Jachthafen 4 a– 23774 Heiligenhafen

Stadt Heiligenhafen
Herrn
Ersten Stadtrat Folkert Loose
durch Hauspost

Am Jachthafen 4 a, 23774 Heiligenhafen

Postfach 13 45, 23773 Heiligenhafen

Telefon (0 43 62) 50 34 0

Telefax (0 43 62) 50 34 22

Sitz der Gesellschaft: Heiligenhafen

Geschäftsführerin: HVB-Beteiligungsgesellschaft mbH;
diese vertreten durch die Geschäftsführer
Manfred Wohnrade und Joachim Gabriel
Amtsgericht Lübeck HRA 2027
25 281 43505 Ust-IdNr. DE218263985

Eingetragen:

St-Nr.:

Bankverbindungen

Sparkasse Ostholstein

IBAN: DE29 2135 2240 0071 0182 79

BIC: NOLADE21HOL

VR Bank Ostholstein Nord - Plön eG

IBAN: DE18 2139 0008 0000 2750 50

BIC: GENODEF1NSH

Internet: www.hvbkg.de

<p>Stadt Heiligenhafen</p> <p>Eing. 13. NOV. 2019</p> <p>Abt.: Anl.:</p> <p>..... € / Scheck / Briefmarken</p>

e-mail: info@hvbkg.de

Geschäftszeichen	Auskunft erteilt	e-mail	☎ 50 34	Datum
860-00	Herr Wohnrade	m.wohnrade@hvbkg.de	0	12.11.2019/Ve.

Projekt „Unbeschwert unterwegs – ÖPNV für Touristen“ Anl.: 2

Sehr geehrter Herr Erster Stadtrat Loose,

ich möchte Sie mit dem heutigen Schreiben auf das obige Projekt aufmerksam machen, für das die Initiatoren eine Entscheidung der Stadt Heiligenhafen über eine mögliche Teilnahme erwarten.

Aufgrund einer Initiative des Ostsee Holstein Tourismus e.V. (OHT), des Tourismusverbandes Schleswig-Holstein, der OTS GmbH (Ostseecard) und des Nahverkehrsverbundes Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH) wurde das Deutsche Wirtschaftswissenschaftliche Institut für Fremdenverkehr (dwif) beauftragt, eine Realisierung folgender Grundidee zu untersuchen:

Innerhalb der Mitgliedsorte des OHT können die Übernachtungsgäste während ihrer Aufenthalte über die Ostsee-Card den ÖPNV in diesem Gebiet kostenlos nutzen. Nach Berechnungen des dwif ergibt sich eine zu finanzierende Summe in Höhe von 4,54 Mio. € jährlich, die den entgangenen Einnahmen der Verkehrsträger durch die kostenlose Nutzung der Gäste entspricht.

Die Finanzierung soll über ein Solidarmodell erfolgen, wobei eine Erhöhung der Kurabgabe empfohlen wird. Der Umlageschlüssel ist zweifach gestaffelt und zwar nach „gutem Fahrtenangebot“ (= 0,52 € pro Übernachtung) und „weniger gutem Fahrtenangebot“ (= 0,42 € pro Übernachtung).

Alle weiteren Details zu diesem Projekt entnehmen Sie bitte den beigegeführten Unterlagen.

Wie bereits erwähnt, bitten die Initiatoren des Projektes bei positiver Einschätzung um die Abgabe der ebenfalls beigefügten Absichtserklärung. Das würde bedeuten, dass die Stadt Heiligenhafen sich verpflichtet:

- für die Änderung der Kurabgabebesatzung rechtzeitig vor Projektstart einen Beschluss der Entscheidungsgremien herbeizuführen
- für die Umsetzung des Projektes erforderliche Haushaltsmittel rechtzeitig in die Haushaltsplanung einzustellen
- erforderliche Kooperationsvereinbarungen einzugehen.

Die Einführung des kostenlosen ÖPNV für die Übernachtungsgäste soll im Jahr 2021 starten, zunächst drei Jahre laufen und bei erfolgreichem Verlauf in ganz Schleswig-Holstein eingeführt werden.

Gestatten Sie mir einige Anmerkungen zu dem Projekt:

Selbstverständlich ist die Idee einer kostenlosen ÖPNV Nutzung für unsere Übernachtungsgäste zunächst als positiv zu bewerten. Die sich ergebenden Vermarktungsmöglichkeiten und die gesteigerte Akzeptanz der Ostsee-Card sind als Pluspunkte zu werten.

Allerdings ist eine Verbesserung/Ausweitung des ÖPNV Fahrangebotes mit dem Projekt nicht verbunden, d.h. es wird auf das bisherige Angebot „eingezahlt“, das ja bekanntermaßen mit Einschränkungen verbunden ist (z. Bsp. Fahrten nur an Schultagen).

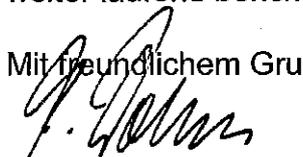
Bei angenommenen 900.000 Übernachtungen ergibt sich ein jährlicher Beitrag in Höhe von rund 450.000,00 € jährlich, der mit einer Erhöhung der Kurabgabe von derzeit 3,00 € auf 3,50 € in der Sommersaison und von derzeit 1,80 € auf 2,30 € in der Wintersaison einhergehen würde.

Bei Anfragen zu diesem Projekt, die direkt an uns herangetragen wurden, haben wir immer auf die derzeit laufende Umsetzungsstudie zum Mobilitätskonzept der LTO „Ostseespitze“ verwiesen. An dieser Studie arbeiten wir z. Zt. mit den beauftragten Fachbüros und den Umlandgemeinden, so dass die Beteiligung an einem weiteren Projekt zum jetzigen Zeitpunkt aus unserer Sicht keinen Sinn ergibt. Unabhängig davon ist eine weitere Erhöhung der Kurabgabe ohne eine wirkliche Verbesserung des Fahrangebotes aus unserer Sicht zum jetzigen Zeitpunkt nicht anzuraten. Unseres Wissens werden auch andere Gemeinden aus der Region sich nicht an dem Projekt beteiligen.

Wir möchten Sie bitten, uns mitzuteilen, wie die Stadt Heiligenhafen, ggfls. auch unter vorheriger Befassung durch die städtischen Gremien, sich zu dem angedachten Projekt positionieren möchte.

Im Rahmen der Umsetzungsstudie des LTO Mobilitätskonzeptes würden wir selbstverständlich auch die weitere Entwicklung des vorgestellten Projektes beobachten und weiter laufend berichten.

Mit freundlichem Gruß


(Manfred Wohnrade)
Geschäftsführer

Absichtserklärung

Gegenstand:

Umsetzung des Modellprojektes zur fahrscheinlosen ÖPNV-Nutzung durch Übernachtungsgäste in Verbindung mit der ostseecard.

Absichtserklärung

Durch die Entwicklung der ostseecard zur Mobilitätskarte, so wie auf der Projektvorstellung im Januar 2018 durch das DWIF in Kiel vorgestellt, sollen nachfolgend genannte Ziele für die Projektteilnehmer erreicht werden.

- *Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs zwischen und in den Urlaubsdestinationen*
- *Entlastung der innerörtlichen Parkplätze*
- *Verbesserung der Aufenthaltsqualität für die Gäste (Kennenlernen der Urlaubsregion ohne hinter dem Steuer zu sitzen)*
- *Reduzierung der Schadstoffemissionen (CO₂) in den Orten, Entlastung der Wohngebiete von touristisch induziertem Individualverkehr und damit Verbesserung der Wohnqualität für Einwohner*
- *Steigerung der Kurabgabenerlöse durch höhere Akzeptanz (Abgabenehrlichkeit)*
- *Evaluierung des bestehenden ÖPNV- Angebotes mit dem Ziel einer zukünftigen Optimierung*

Auf dieser Basis und auf Grundlage der Daten und Berechnungen des DWIF, in enger Abstimmung mit der NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH, ist die Gemeinde/Stadt weiterhin bereit, sich aktiv an der Realisierung des Projekts in Zusammenarbeit mit den Beteiligten Gemeinden, Verbänden und Unternehmen zu beteiligen. Die Projektlaufzeit ist zunächst auf 3 Jahre begrenzt.

Die Gemeinde/Stadt verpflichtet sich, die erforderlichen Schritte für die Finanzierung des erarbeiteten Umlagemodells über die Erhöhung der Kurabgabe oder die Finanzierung über sonstige öffentliche Mittel in die Wege zu leiten und hierzu insbesondere

1. für die Änderung der Kurabgabebesatzung rechtzeitig vor Projektstart einen Beschluss der Entscheidungsgremien herbeizuführen
2. für die Umsetzung des Projekts erforderliche Haushaltsmittel rechtzeitig in die Wirtschaftsplanung einzustellen
3. Erforderliche Kooperationsvereinbarungen einzugehen

Als Zielmarke für die Umsetzung des Projekts ist dabei die Einführung im Jahre 2021 anzunehmen.

Name

Bürgermeister
Gemeinde /Stadt

Manfred Wohnrade

Von: OTS-Steffens, Zoe [Zoe.Steffens@ostseecard.de]
Gesendet: Freitag, 8. November 2019 10:54
An: OTS-Info
Betreff: Unbeschwert Unterwegs - LOI und FAQs
Anlagen: Absichtserklärung_ÖPNV_V2_2.pdf; OstseeCard Unbeschwert unterwegs_Input Lenkungsgruppe_180919_2.pdf

Wichtigkeit: Hoch

Sehr geehrte Damen und Herren,

kürzlich erhielten Sie von uns eine E-Mail mit einer Absichtserklärung über die weitere Beteiligung am Projekt „Unbeschwert unterwegs- ÖPNV für Touristen“ sowie zahlreiche Informationen und Antworten auf häufig gestellte Fragen. Mit der Unterzeichnung dieser Absichtserklärung bekunden Sie für Ihre Stadt oder Gemeinde das ernsthafte Interesse, unter den genannten Rahmenbedingungen auch weiterhin als Projektteilnehmer zu agieren. Damit sind für Ihre Stadt oder Gemeinde noch keine Kosten verbunden. Diese entstehen erst, wenn Sie den dann folgenden Schritt, der Unterzeichnung eines verbindlichen, zeitlich und finanziell eindeutig definierten Projektvertrages durch Ihre politischen Gremien beschließen lassen. Bis zu diesem Projektschritt sind noch einige Evaluierungen durch das DWIF und die weiteren am Projekt beteiligten Organisationen zu leisten. Die Ermittlung des zukünftig anzuwendenden Umlagefaktors hängt entscheidend davon ab, wie viele Städte und Gemeinden weiterhin am Vorhaben teilnehmen wollen.

Falls sich Ihre Gemeinde oder Stadt derzeit eine Beteiligung am Projekt nicht vorstellen kann, wäre es sehr hilfreich, wenn Sie uns Ihre Bedingungen für eine mögliche zukünftige Projektteilnahme mitteilen könnten. Diese würden wir gerne aufgreifen und mit den am Projekt beteiligten Organisationen, wie dem Wirtschaftsministerium, dem NAH.SH sowie den Verantwortlichen für den ÖPNV in den Kreisen diskutieren.

Sollten Sie Fragen haben, stehen wir gerne zur Verfügung.

Ein schönes Wochenende wünscht Ihnen Ihr Projektteam „Unbeschwert unterwegs“.

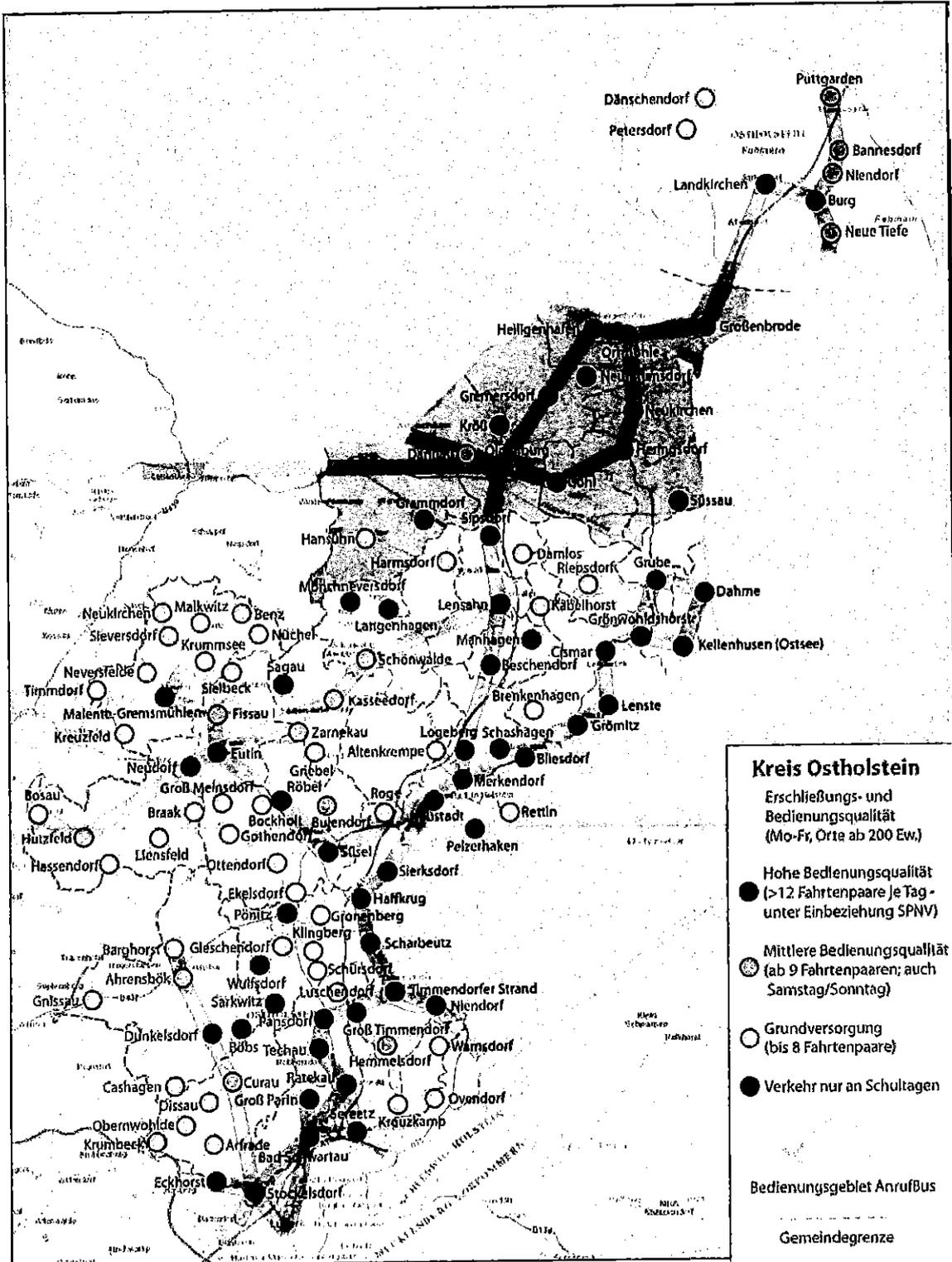
Mit freundlichen Grüßen
Ostsee-Tourismus-Service GmbH
Im Auftrag

Zoe Steffens
Office-Management

Ostsee-Tourismus-Service GmbH
c/o Kurbetrieb Travemünde
Kirchenstraße 3-5 (Stadtschule)
23570 Lübeck-Travemünde
phone +49 (0)4502 804-103
fax +49 (0)4502 804-109
faxbox +49 (0)4502 804-201
zoe.steffens@ostseecard.de
info@ostseecard.de
www.ostseecard.de

Aufsichtsratsvorsitzender: Joachim Nitz
Geschäftsführer: Uwe Kirchhoff
Sitz der Gesellschaft: Lübeck
Amtsgericht Lübeck HRB 1808
USt-ID-Nr. DE-230 892 625
Steuer-Nr. 22 290 60 134

Von: OTS-Steffens, Zoe
Gesendet: Dienstag, 8. Oktober 2019 09:57
An: OTS-Info
Betreff: Unbeschwert Unterwegs - LOI und FAQs
Wichtigkeit: Hoch



- Kreis Ostholstein**
- Erschließungs- und Bedienstungsqualität (Mo-Fr, Orte ab 200 Ew.)
- Hohe Bedienstungsqualität (>12 Fahrtenpaare je Tag - unter Einbeziehung SPNV)
 - ◐ Mittlere Bedienstungsqualität (ab 9 Fahrtenpaaren; auch Samstag/Sonntag)
 - Grundversorgung (bis 8 Fahrtenpaare)
 - Verkehr nur an Schultagen
- Bedienstungsgebiet AnrufBus
- Gemeindegrenze
- Achse (ohne SPNV)

KONZEPTE
www.konzepte21.de

Stand: 01.08.2014

Kartengrundlage:
Kreis Ostholstein
service.kreis-oh.de



OSTSEECARD: UNBESCHWERT UNTERWEGS – MODELLPROJEKT ZUM ÖFFENTLICHEN NAHVERKEHR FÜR ÜBERNACHTUNGSGÄSTE

Basisinformationen und FAQs

Karsten Heinsohn

Berlin, 18. September 2019

Alle Bestandteile dieses Dokuments sind urheberrechtlich geschützt. © 2019 dwif
Dieses Dokument ist Teil der Präsentation und ohne die mündliche Erläuterung unvollständig.



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

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

1,5

1,3

„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 %

Quelle: dwif 2015, bundesweite onlinebasierte Einwohnerbefragung im Rahmen der Grundlagenstudie Nachhaltige Mobilitätskonzepte für ländliche Tourismusregionen

Folie 5

Mobilität als wichtige Aufgabe im Destinationmanagement

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.

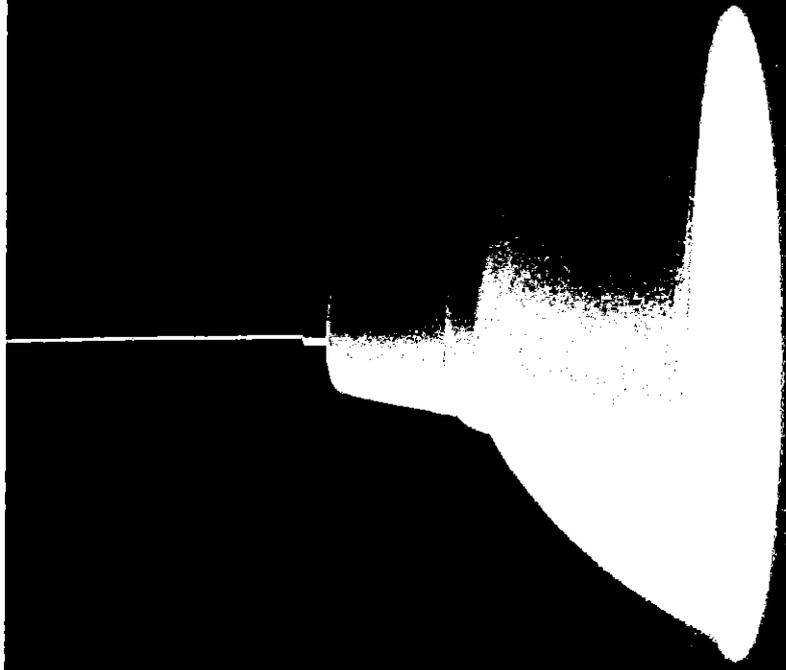
ENTGANGENE EINNAHMEN: 4,54 MIO. EUR

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

Umlagebetrag je ÜN: 0,42 bis 0,52 €

Quelle: dwif 2019:

Frage 3



FAQ RUND UM DAS MODELLPROJEKT

Bild: pierre-chatel-innocenti@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. 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 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 Handlungsmöglichkeiten 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.

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).

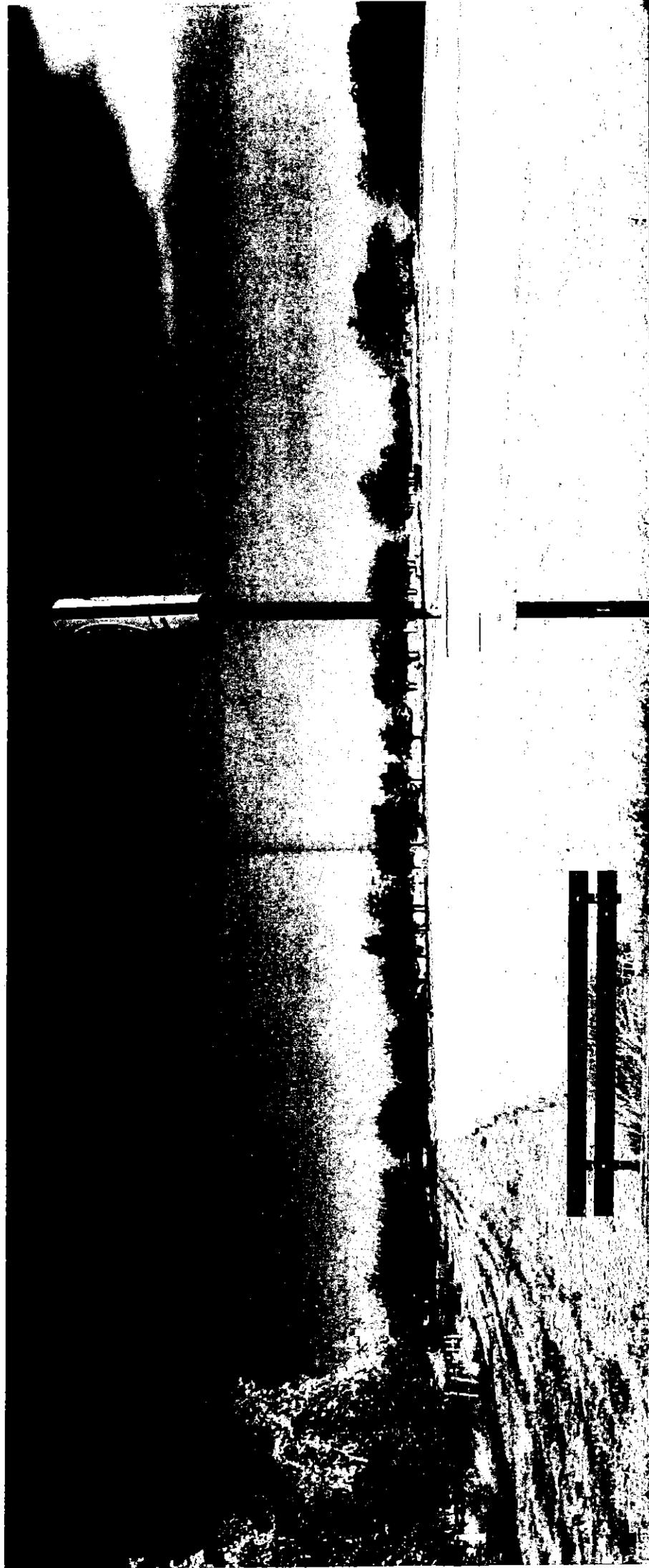
Können von der Kurabgabe befreite Personen die Ostseecard und damit den ÖPNV ebenfalls nutzen?

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

Quelle: dwif 2019:

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



Geschäftsführer

I.bensch@dwif.de

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



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 auftragnehmerischer Institution/Organisation ist ohne Zustimmung des dwif unzulässig und strafbar.