

BAYTM MAGAZIN

Ausgabe 8

Tourismus & Mobilität



Alles in Bewegung:
Dr. Stefan Carsten über
Mobilitätstrends

Urlaub ohne Auto:
Per Zug von Mainz in
den Bayerischen Wald

Und so geht's weiter:
Alles, was gute Mobilität
vor Ort ausmacht

E-Mobilität? Eh klar!
Die Deutsche Alpen-
straße fährt voran



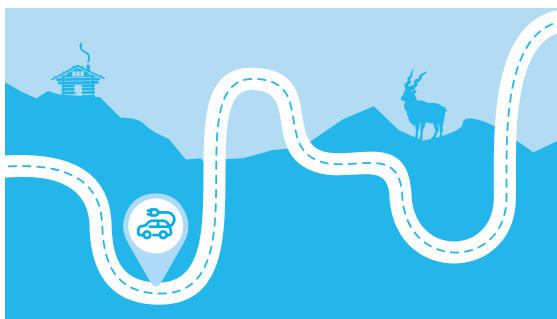
Tourismus und Mobilität – das sind unsere Themen



Alles in Bewegung: Dr. Stefan Carsten
über Mobilitätstrends ... 14–19



Urlaub ohne Auto: Von Mainz nach Viechtach
im Selbstversuch ... 22–29



Die Deutsche Alpenstraße
macht (e-)mobil ... 30–33



Wie bewegen sich die Gäste aus dem Ausland?
Interview mit Petra Hedorfer von der DZT ... 46–47



Und wie geht's weiter?
Die Mobilität vor Ort ... 48–53

WAS UNS BEWEGT ⁴ AUF DEN
PUNKT GEBRACHT ²⁰ ALLES
BESSER IM BUS ³⁴ WARUM WIR
REISEN ³⁸ ALLERBESTE
VERBINDUNGEN ⁴² MOBILITÄT
IN ZAHLEN ⁴⁴ DAS SAGT IHR ⁵⁴
BLICK ÜBER DEN ZAUN ⁵⁶

Impressum Herausgeber: Bayern Tourismus Marketing GmbH, Arabellastr. 17, 81925 München, tourismus@bayern.info, tourismus.bayern Verantwortlich: Barbara Radomski, Geschäftsführerin
Projektmanagement: Sylvia Freund, Verena Bierling, Meike Winter Konzept, Redaktion, Design: Cross Media Redaktion, Joachim Negwer, Kathrin Kosaca-Fuchs, Annette Rübesamen, Maja Schollmeyer, cross-media-redaktion.de
Druck: Kern GmbH, kerndruck.de Redaktionsschluss: Juni 2024

Dieses Magazin wurde auf FSC®, EU-Ecolabel- und Blauer-Engel-zertifiziertem Recyclingpapier sowie unter Verwendung mineralölfreier Farben gedruckt. Die Druckerei trägt das Umweltsiegel Blauer Engel und wurde mit dem Nachhaltigkeitszertifikat von Remondis ausgezeichnet.

Liebe Leserin,
lieber Leser,

Tourismus ist vieles. Doch vor allem ist Tourismus Mobilität. Dieser Aspekt steckt bereits in der französischen Wortwurzel „le tour“ – Reise, Ausflug, Bewegung – und noch deutlicher im mittlerweile überholten Vorgängerbegriff für Tourismus, dem Fremdenverkehr. Dass Menschen unterwegs sind, ist die Grundvoraussetzung für die Existenz unserer ganzen Branche. Ohne Mobilität kein Tourismus. Doch es gilt zusätzlich noch eine andere Gleichung: Je besser die Mobilitätsangebote einer Destination sind, desto attraktiver wird sie für Besuchende und Einheimische. Und desto zufriedener sind die Gäste mit ihrem Aufenthalt. Ein Urlaubsort, der nachhaltig und langfristig erfolgreich sein will, muss für seine Gäste also bequem zu erreichen sein und ihnen – ganz wichtig – auch vor Ort eine komfortable, flexible Fortbewegung ermöglichen. Auch ohne Pkw.

Mobilitätskonzepte müssen nachhaltig sein; das erfordern nicht nur die allgemeinen Klimaziele, sondern auch unsere eigenen Ansprüche an eine nachhaltige Destinationsentwicklung. Urlauber und Urlauberinnen wollen sich erholen – in Ruhe, in guter Luft und ohne Stress. Weniger Individualverkehr verbessert langfristig daher auch die Urlaubs- und Lebensqualität vor

Ort. Die Auswahl an Alternativen ist inzwischen groß, denn neben der Benutzung von Bus, Bahn und anderen Verkehrsmitteln des öffentlichen Nahverkehrs gibt es heute zahlreiche Angebote zum Ausleihen. Also zum „Sharing“ von Fahrrädern, E-Scootern und E-Mopeds. Man kann sich außerdem einen Rufbus bestellen oder ein Sammeltaxi – und zu all dem reicht fast immer das Smartphone. Erst die Digitalisierung hat die Veränderung unserer Mobilität so richtig in Fahrt gebracht.

Gute Mobilität kennt keine Gemeinde- oder Landkreisgrenzen. Daher braucht sie Kooperation. Zwischen den einzelnen Kommunen, die gemeinsam großartige Projekte umsetzen können, wie etwa das GUTi-Ticket im Bayerischen Wald, mit dem Gäste kostenlos den ÖPNV nutzen können (mehr dazu lesen Sie auf S. 29). Aber auch zwischen den touristischen Akteuren und der Verkehrsplanung in der öffentlichen Verwaltung, um die Besonderheiten des touristischen Verkehrs von Anfang an berücksichtigen zu können. Letztendlich profitieren alle von einem effizienten, nachhaltigen und gut abgestimmten Mobilitätsangebot – Gäste und Gastgeber, Einheimische, die Umwelt und der Tourismus.

Von einer guten Mobilität profitieren alle



BARBARA RADOMSKI
GESCHÄFTSFÜHRERIN
BAYTM

Tourismus ist Bewegung.
Die Branche ist auf eine
funktionierende, effiziente
Mobilität angewiesen. Vier
bayerische Tourismusakteure
und -akteurinnen erzählen,
was sie am Thema bewegt
und warum Mobilität für ihre
Arbeit wichtig ist



Was uns bewegt



Mobilität für alle

Barbara Stadler und ihre Familie führen ein Wirtshaus mit Gästezimmern und Boutique in Anzing bei München. „Uns ist wichtig, dass die Leute uns erreichen. Und auch wieder von hier wegkommen“, sagt die Unternehmerin. „Urlaubsgäste wollen gerne mal nach München fahren. Das geht auch öffentlich, man fährt dann mit dem Bus zur S-Bahn nach Markt Schwaben.“ Eine gute Mobilität ist für Barbara auch im Hinblick auf die Mitarbeitenden wichtig. „Einer unserer Köche kommt mit dem ÖPNV, aber abends ist der letzte Bus dann oft schon weg. Dann müssen wir ihn zur S-Bahn bringen.“ Worüber sich die junge Anzingerin freut, sind ortseigene Initiativen wie Mitfahrbankerl, E-Ladesäulen, Carsharing und der Ausbau des Radwegs zwischen Anzing und Forstinning. „Das macht unsere Region attraktiver für Gäste und für Mitarbeitende, die das Job-Bike nutzen wollen“, erklärt sie.



Barbara Stadler betreibt im „Kirchenwirt“ in Anzing die Boutique „Diese Elli“



Was uns bewegt

Grün und digital

Destinationen, sagt Thomas Schenk, müssen erreichbar sein. Seinen eigenen Betrieb, ein Weingut bei Würzburg, können Gäste auch gut mit dem ÖPNV ansteuern; der gekaufte Wein wird ihnen gratis nach Hause geschickt. Vor Ort bietet der Winzer den Besuchenden Wanderungen durch die Weinberge an. „Auch das ist Mobilität im Tourismus. Und was man physisch erfährt, hinterlässt einen großen Eindruck.“ Schenk selbst ist Fan des ÖPNV: „Es ist toll einzusteigen, sich um nichts kümmern zu müssen, Leute kennenzulernen.“ Für seine Lieferfahrten als Winzer hat er sich jedoch einen E-Lieferwagen zugelegt. Den Strom erzeugt er selbst. „Ich bin E-Mobilitäts-Enthusiast und fände es schön, wenn alles grüner und digitaler würde. Wenn Fahrzeuge besser ausgelastet wären. In der Logistik klappt das. Warum sollte es nicht auch für den Personenverkehr funktionieren?“



Thomas Schenk ist Winzer im eigenen Weingut in Randersacker



Was uns bewegt



Gerne mehr BlaBla

RiA REiSER mag in puncto Mobilität Flexibilität, Unabhängigkeit und Sicherheit. Und nutzt deshalb verschiedene Fortbewegungsmöglichkeiten: „Als Künstlerin zieht es mich oft in meine kreative Heimat Berlin, per Zug oder Mitfahrgelegenheit – da lernt man tolle Leute kennen. Zu Hause in meiner Kleinstadt Mainburg bin ich auf meinen 30 Jahre alten Kombi angewiesen. Auch, um als Musikerin auf Tour zu gehen.“ Viele Orte auf dem Land, sagt RiA, sind ohne Auto schlecht oder unkomfortabel zu erreichen. Auch für Gäste. „Das geht dann auf Kosten der Erholung“, so die Rapperin. RiA gefallen das Kelheimer Ruftaxi Kexi und das BlaBla-Car. Eine Art digitalisiertes Trampen. „Das wäre doch auch eine Idee für den Tourismus hier in Bayern. Für die Mobilität der Gäste. So eine Initiative könnte auch von gut besuchten Städten ausgehen“, findet die Mainburgerin.



RiA REiSER ist bayerische Rapperin aus Mainburg und fährt im Nebenberuf Lkw



Was uns bewegt

Die Berge anbinden

Als Bergführer ist Bernd Zehetleitner ständig in den Alpen unterwegs, auch bei sich zu Hause im Allgäu. „Leider ist die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln an die Ausgangspunkte vieler Touren oft schlecht. Deshalb müssen Bergsportler und auch Gäste mit dem Auto anreisen, was Umwelt und Natur belastet“, sagt er. In seinen Augen brauchen Touristen und Touristinnen bequeme Transportoptionen; das würde auch die lokale Gastronomie, die Hotels und die anderen Stakeholder stärken und sich positiv auf die wirtschaftliche Situation der Region auswirken. Sein Wunsch für die Zukunft: Dass in den Ausbau von Bussen und Bahnen in den Bergregionen investiert wird. Wandernde und Gäste könnten so bequem und umweltfreundlich in die Berge kommen. „Auch für die Einheimischen wäre es eine Erleichterung, wenn weniger Autos unsere schöne Landschaft belasten würden.“



Bernd Zehetleitner ist Leiter der Bergschule Oberallgäu in Burgberg

ALLES IN BEWEGUNG



Wie sieht die Mobilität der Zukunft aus? Zukunftsforscher Dr. Stefan Carsten hat vier große Themen ausgemacht, die künftig wichtig werden könnten – Microsharing, Mobility Hubs, Free Access und eine neue Mentalität namens „Spiel der Möglichkeiten“. In diesem Essay erklärt er, was dahintersteckt

VON DR. STEFAN CARSTEN

U

nsere Gesellschaft hat sich in den letzten Jahrzehnten massiv verändert. Und das in fast allen Bereichen. Wir kaufen im Internet ein, lassen uns von Chatbots bei unseren Reiseentscheidungen beraten, bilden uns das ganze Leben lang weiter, ernähren uns nach gesundheitlichen Kriterien, nehmen an Konferenzen in der ganzen Welt teil – und das sogar virtuell. All das wäre vor 50 Jahren noch völlig undenkbar gewesen. Doch inmitten dieser radikal transformierten Welt ist ein Aspekt nahezu unverändert geblieben. Und das ist die Bedeutung, die wir dem Auto beimessen. Die Art und Weise, wie es unsere Gesellschaft prägt. Und ebenso den öffentlichen Raum.



Das ist erstaunlich. Denn der Autoverkehr steht mehr als jede andere Mobilitätsform für negative Begleiterscheinungen wie Emissionen, Lärm und Abgase, Flächenversiegelung und Stress, die gerade auch in touristischen Destinationen einen Standortnachteil darstellen. Denn hier suchen die Menschen Ruhe, gute Luft, eine unversehrte Natur und Erholung. Es stellt sich also die Frage: Wird das Auto auch

Mobilität bedeutet Beweglichkeit, Auswahl und Alternativen

weiterhin eine so große Bedeutung haben? Oder gibt es Zeichen für einen Neuanfang, für eine echte Transformation, welche die Mobilität, die Gestaltung von öffentlichen Räumen und die gesellschaftliche Teilhabe gleichermaßen umfasst? Die Antwort lautet: ja – auch wenn wir vielerorts noch sehr am Anfang dieses Prozesses stehen.

Der gesellschaftliche Transformationsprozess verändert nicht nur das Gesicht von Städten und Regionen; er verändert auch die

Anforderungen in Bezug auf Mobilität und Tourismus. Neue Mobilitätsangebote und neue Mobilitätsräume, die eben nicht nur aus Autostraße, Parkplatz und Fußgängerzone bestehen, werden deshalb zum neuen Standortfaktor. Das große Ziel dahinter ist, eine hohe Lebens- und Aufenthaltsqualität zu erreichen. Denn wo heute noch Autos parken, stehen künftig Fahrräder, E-Scooter oder einfach eine

Die alten Erkenntnisse über den Verkehr gelten schon lange nicht mehr

Bank zum Ausruhen. Tankstellen werden zu Mobility Hubs – zu Orten also, an denen viele Mobilitätsangebote örtlich aufeinandertreffen. Die außerdem als Schnellladestationen und Kulturlocation fungieren. Es entstehen so Räume, in denen Gäste und Einheimische zusammenkommen. Einzigartige Erholungs-, Begegnungs- und Erlebnisorte.

Wie also sieht die Mobilität der Zukunft aus, worauf kommt es künftig an? Microsharing, Mobility Hubs und Free Access werden entscheidende Rollen spielen. Dazu kommt eine neue Mentalität, ein Verhaltensmuster, das ich „Spiel der Möglichkeiten“ nenne. Diese Begriffe möchte ich Ihnen im Nachfolgenden näher vorstellen.

„Spiel der Möglichkeiten“

Was die Mobilität der Zukunft auszeichnen wird, ist eine bisher ungekannte Vielfalt. Früher einmal sah traditionelles Mobilitätsverhalten etwa so aus, dass man mit dem Bus zur Arbeit fuhr, am Wochenende mit dem eigenen Auto in die Berge reiste und für die kurzen Wege zwischendurch das Fahrrad aus der Garage holte. Wer kein Auto hatte, bediente sich der öffentlichen Verkehrsmittel. Alternativen dazu waren kaum vorstellbar. Heute gibt es jedoch eine ganze Reihe weiterer Mobilitätsangebote, die von Sharing-Diensten über digital organisierte Fahrgemeinschaften bis hin zu



Rufbussen reichen. Das Angebot zur Fortbewegung ist groß und vielfältig. Trotzdem ändert sich das Mobilitätsverhalten der Menschen nur sehr langsam. Woran das liegt? Daran, dass die Menschen im wahrsten Wortsinne erst erfahren müssen, was diese vielfältige Mobilität für sie persönlich für Möglichkeiten bereithält. Die Angebote sind zwar schon da, doch die Menschen müssen ihre eigenen Bedürfnisse erst kennenlernen. Neue Möglichkeiten wie zum Beispiel Sharing-Angebote nehmen sie zunächst ungläubig zur Kenntnis, probieren sie dann vorsichtig aus und übernehmen sie irgendwann in ihren Alltag. Das dauert.

Dieses Verhalten gilt jedoch nicht für die jungen Generationen. Die Generation Z etwa definiert Mobilität als Flexibilität und Unabhängigkeit. Anders als die älteren Generationen identifizieren diese jungen Menschen diese Werte jedoch nicht zwangsläufig mit dem Auto.

Die jungen Generationen denken in flexibler Mobilität

Sie verstehen darunter vielmehr die Möglichkeit, in jeder Situation, an jedem Ort das jeweils am besten geeignete Verkehrsmittel nutzen zu können. Sie spielen das „Spiel der Möglichkeiten“: Abhängig davon, wie das Wetter ist, ob sie eine Abendverabredung haben oder ein Paket transportieren müssen, entscheiden sie sich für ein E-Lastenfahrrad, das Auto oder den ÖPNV. Doch während die junge Bevölkerung in flexibler Mobilität denkt, sind große Teile der älteren Bevölkerung immer noch auf das Auto fixiert und tun sich schwer mit Veränderungen.

Der Parkplatz vor dem Einzelhandel sichert Umsatz? Tempo 50 lässt den Verkehr flüssiger fließen als Tempo 30? Die Reduzierung von Straßenfläche führt zum Verkehrskollaps? Noch immer glauben wir, dass die Erkenntnisse aus den 1970er-Jahren auch für Gegenwart und Zukunft gelten. Dies ist nicht der Fall, wie die Wissenschaft längst nachgewiesen hat. Und es zeigt sich jedes Mal, wenn eine Straße für den Autoverkehr geschlossen wird. Und wenn in der Folge, anders als befürchtet, kein weitreichender Verkehrskollaps entsteht, sondern der Verkehr anschließend flüssiger läuft, weil die Menschen alternative Angebote nutzen und

Kurz und knackig: Dr. Carstens Mobilitätstrends

„SPIEL DER MÖGLICHKEITEN“

Die Betrachtungsweise von Mobilität als flexible Kombination der jeweils am besten geeigneten Verkehrsmittel – abhängig von der Situation, nicht von Grundsatzentscheidungen für oder gegen ein bestimmtes Verkehrsmittel.

MICROSHARING

Immer mehr setzen Menschen auf das Teilen von Verkehrsmitteln wie Fahrrädern, E-Scootern, Autos etc. Das ist smart und nachhaltig und setzt sich nach den Großstädten immer stärker auch auf dem Land durch.

MOBILITY HUBS

Orte (oder Gebäude), in denen Menschen zwischen verschiedenen Transportmitteln wechseln. Die zugleich aber auch Dienstleistungen anbieten und Stätten der Begegnung sind. Für Gäste und Einheimische gleichermaßen attraktiv.

FREE ACCESS

Die einfache, einladende und flexible Gestaltung von Mobilitätsangeboten als Schlüssel zu einem zukunftsfähigen öffentlichen Verkehrssystem.

feststellen, wie leicht das geht. Manchmal braucht es eben einen Einschnitt, um das eigene Verhalten infrage zu stellen oder neue Optionen zu nutzen und davon zu profitieren.

Das zeigt sich auch in den Unternehmen. Mehr als die Hälfte der Dienstwagen-Berechtigten will heute auf diesen Wagen verzichten. Immer mehr Beschäftigte wünschen sich dafür ein sogenanntes Mobilitätsbudget, also einen Geldbetrag, den sie individuell für Jobrad,

Die Führerschein-Quote ist längst nicht so rückläufig, wie man geglaubt hat

Deutschlandticket, Bahncard, Sharing- und/oder das Autoabonnement nutzen können. Ja, auch das Auto ist Teil des „Spiels der Möglichkeiten“, weswegen die Führerschein-Quote längst nicht so dramatisch rückläufig ist, wie oft prognostiziert wurde. Trotzdem verändert sich die Mobilitätsnachfrage dramatisch:



In Hamburg, der deutschen Hauptstadt der Mobilitätswende, nimmt der Anteil des Autos an den zurückgelegten Wegen ab, das Fahrrad gewinnt massiv. Denn dort gibt es nicht nur ein strategisches Ziel (80 Prozent aller Wege sollen bis 2030 mit Fahrrad, ÖPNV oder zu Fuß zurückgelegt werden), sondern auch eine auf das „Spiel der Möglichkeiten“ abgestimmte Verkehrs- und Stadtpolitik.

Microsharing

Ein immer wichtigerer Bestandteil der Mobilität ist das Microsharing. Der Trend zu geteilter Mobilität mit (E-)Fahrrädern, E-Scootern oder E-Mopeds wächst stark und ist irreversibel. Während er anfangs nur in Großstädten zu beobachten war, breitet er sich jetzt immer

stärker auch in Kleinstädten oder auf dem Land aus. Microsharing ist Ausdruck einer flexibleren Gestaltung alltäglicher Wege und einer intelligenten Gestaltung der letzten Meile, weil die Routinen im Arbeitsalltag an Bedeutung verlieren. Die mobile Gesellschaft stellt klassische Mobilitätsmuster immer stärker infrage und fördert neue Formen der Mobilität im Alltag, auf dem Weg zur Arbeit und in der Freizeit. Gleichzeitig sind immer weniger Menschen bereit, viel Geld für Produkte auszugeben, wenn sie die meiste Zeit des Tages nicht genutzt werden und Platz einnehmen. Sharing ist smart und nachhaltig und prägend für die zukünftigen Generationen. Ausdruck dieser Veränderungen sind – wie das Marktforschungsinstitut Fluctuo herausgefunden hat – heute knapp eine Million geteilte Verkehrs-



mittel und über 600 Millionen Fahrten allein im Jahr 2023 in Europa, die mit Scootern (deren Anteil an diesen Fahrten 47 Prozent beträgt), Fahrrädern (42 Prozent), Autos (sieben Prozent) und Mopeds (vier Prozent) durchgeführt wurden. Tendenz: stark steigend!

In europäischen Großstädten gibt es mittlerweile zahlreiche Mobilitätsangebote, um von Punkt A nach Punkt B zu kommen. Car-, Scooter-, Moped- und Bikesharing-Angebote sind entweder an festen Stationen verfügbar oder stehen im Straßenraum zur Nutzung bereit. Ridepooling (Fahrdienste, die Transportwünsche von Menschen bündeln, die in dieselbe Richtung wollen) und Ridesharing (die digitale Form der guten alten Mitfahrzentrale) steigern die Effizienz von Autofahrten. Angebote wie Uber, Bolt und FreeNow sorgen neben dem

Mobilität – die wichtigsten Begriffe

SHARED MOBILITY

Die digitale Weiterentwicklung des klassischen Fahrzeugverleihs. Menschen teilen sich Fahrzeuge wie Autos, Fahrräder oder E-Scooter, mieten sie also kurzfristig, spontan und nach Bedarf, statt sie jeweils selbst zu erwerben. Der große Unterschied zum herkömmlichen Fahrzeugverleih besteht in der digitalen Basis. Gemietet wird meist auf kommerziellen Internet-Plattformen, die einfach über das eigene Smartphone zu bedienen sind.

E - SCOOTER / E - ROLLER

In diesem Heft verstehen wir darunter elektrisch betriebene Tretroller, wie sie von Sharing-Diensten angeboten werden (in Abgrenzung zu Mopeds).

INTERMODALITÄT

Die Kombination verschiedener Verkehrsmittel, um eine bestimmte Strecke zurückzulegen. Wer mit dem eigenen Fahrrad zum Bahnhof radelt, dann den Zug in die Stadt nimmt und von dort mit dem E-Scooter zur Arbeit fährt, bewegt sich intermodal. Im Unterschied dazu beschreibt Multimodalität die Nutzung verschiedener Fahrzeuge für verschiedene Wege (mit dem Auto zum Einkaufen, mit dem Fahrrad zum Sport).

SEAMLESS MOBILITY

Wörtlich übersetzt mit „nahtloser Mobilität“. Gemeint ist eine Mobilitätskette, bei der die einzelnen Verkehrsmittel – öffentliche und private – nahtlos aufeinander abgestimmt sind. Dazu müssen die einzelnen Akteure digital miteinander vernetzt sein, im Idealfall über eine einzige App.

MODAL SPLIT

Ein Begriff aus der Statistik. Gemeint ist die Aufteilung des gesamten Verkehrs auf die unterschiedlichen Verkehrsmittel: Wie viel Prozent laufen über individuelle Pkws, über den ÖPNV, über Fahrradverkehr? Der Modal Split liefert Erkenntnisse zu den Mobilitätsverhältnissen und hilft bei der Verkehrsplanung.

ON - DEMAND - MOBILITÄT

Im Unterschied zum Linienverkehr, bei dem zu festgesetzten Zeiten festgelegte Strecken gefahren werden, folgt der On-Demand-Verkehr der Nachfrage und ist damit flexibel. On-Demand-Verkehre können entweder in den ÖPNV integriert oder von kommerziellen Unternehmen angeboten werden. Bestes Beispiel für zeitgemäße On-Demand-Angebote sind Rufbusse mit App-Buchung. Ziel dabei ist es, mehrere Fahrtwünsche zu „poolen“, also zu bündeln.

klassischen Taxi für neue, digitale Ridehailing-Dienste, also für das Rufen eines Fahrzeugs. Mietwagenfirmen bieten jedes erdenkliche Finanzierungsangebot für Kurz-, Mittel- und Langfristmieten an.

All diese Dienste werden schon bald in unterschiedlichen Paketen und Kombinationen zu haben sein, um möglichst individuelle Bedürfnisse befriedigen zu können. Diese Angebote sind in der Regel deutlich günstiger, schneller und nachhaltiger als ein Auto, das in Deutschland mit durchschnittlich 1,2 Personen besetzt ist. Noch eine interessante Beobachtung am Rande: In Kopenhagen fahren 90 Prozent der Nutzenden nicht aus Umwelt-

**Wo interessante Angebote bereitstehen,
werden sie auch nachgefragt**

gründen mit dem Fahrrad, sondern weil es in der Stadt schlicht und einfach das schnellste Verkehrsmittel ist. So verbinden sich Schnelligkeit, Nachhaltigkeit und Gesundheit. Bei der Frage nach einem nachhaltigen, attraktiven Tourismus steht also nicht nur die Anreise im Fokus, sondern auch die Mobilität vor Ort. Anders als sonst in der Wirtschaft gilt übrigens nicht, dass die Nachfrage das entsprechende Angebot an Sharing-Diensten hervorbringen wird. Es funktioniert vielmehr umgekehrt: Überall dort, wo Destinationen ein interessantes Angebot an alternativer Vor-Ort-Mobilität durch Sharing-Dienste bereithalten, bildet sich auch die entsprechende Nachfrage. Denn Gäste- und ganz allgemein die Menschen in unseren Zeiten – brechen nicht von sich selbst aus dem gewohnten Mobilitätsdenken aus. Sie möchten etwas angeboten bekommen. Sie wollen es erst einmal testen. Und wenn sie dann erlebt haben, wie bequem, unkompliziert und entspannend autofreie Mobilität mit geteilten Verkehrsmitteln sein kann, steigen sie um.

Mobility Hubs

Mobility Hubs sind ein weiterer wichtiger Trend in der Mobilität. Sie bilden gewissermaßen das Zentrum der neuen Mobilität. Man versteht darunter Knotenpunkte, an denen die Menschen von einem auf ein anderes Verkehrsmittel umsteigen. Ein ganz klassischer Stadtbahnhof, zu dem eine U-Bahn-Haltestelle

In Kopenhagen fahren die Menschen nicht aus Umweltgründen Rad, sondern weil sie damit in der Stadt am schnellsten an ihr Ziel kommen



gehört und eine Bikesharing-Station, ist nach dieser Definition ein Mobility Hub. Ein Bahnhof, an dem hingegen nur Züge halten, ist kein Mobility Hub. Eine rot eingefärbte Asphaltfläche, auf der E-Scooter abgestellt und ausgeliehen werden können, ist kein Mobility Hub. Erst wenn sich dieser Parkplatz neben einer Bushaltestelle befindet, verwandelt er sich in einen Mobility Hub.

Mobility Hubs sind also zunächst einmal physische Orte, die digital buchbare Angebote zusammenführen – E-Scooter, Fahrräder oder Autos – und die den Zugang zu Angeboten des ÖPNV wie U-Bahn oder Ridesharing-Haltestellen vereinfachen. Doch ihr großes Potenzial für die Zukunft liegt darin, dass sie zusätzlich auch noch soziale Funktionen übernehmen können. Dass sie also zu Orten werden können, an denen Menschen nicht nur umsteigen, sondern auch Co-Working-Spaces, Lade- und Batteriewechselstationen in Anspruch nehmen, eine Fahrradwerkstatt oder den Infopoint eines Tourismusbüros vorfinden, ein Café oder ein Bürgerbüro. Monofunktionale Räume wie ein Parkhaus oder Bushaltestellen

Hubs sind nicht nur strategisch wichtig, sondern eine entscheidende Voraussetzung für einfachen Zugang zur Mobilität

könnten auf diese Weise aufgewertet werden. Mobility Hubs könnten nahezu überall entstehen, wo Menschen Mobilität benötigen – auf dem Bahnhofsvorplatz oder an einer Tankstelle. Sie sind nicht nur strategisch wichtig für die zukünftige Gestaltung des Verkehrssystems, sondern eine wichtige Voraussetzung für einfachen Zugang zur Mobilität.

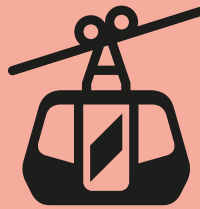
In einer Tourismusregion bilden Mobility Hubs die Voraussetzung für eine autoärmere, nachhaltigere Mobilität. Hier kann es regelmäßige, fahrplanmäßige Dienste für Fahrten mit hoher Nachfrage ebenso geben wie maßgeschneiderte On-demand-Dienste und Angebote für die letzte Meile. Oder Einkaufsmöglichkeiten für den Wanderproviand. Ein solcher Ansatz ermöglicht es Nutzenden, bequem zu reisen; das Umsteigen wird zum Kinderspiel. Und weil Mobility Hubs modular und flexibel konzipiert sind, können sie im Sommer ein

Mobility Hubs sind immer auch Orte des Zusammenkommens

anderes Angebot bereithalten (z. B. mehr Fahrräder) als im Winter (geheizte Warteräume), in der Großstadt (Cargobike-Sharing) ein anderes als in den Bergen (Ridepooling zu den Skipisten).

Auch Tankstellen lassen sich zu Mobility Hubs erweitern. Denn auch wenn bald schon Elektroautos mit 1.000 Kilometer Reichweite unterwegs sein werden, wird sich die Ladezeit drastisch verkürzen, weil sich die Batterietechnologie so schnell weiterentwickelt. Tank- bzw. Ladestellen brauchen also keine Angebote für Langzeitlader. Aber wie viele andere Mobility Hubs können sie zusätzlich auch für Funktionen genutzt werden, die auf die

jeweiligen lokalen Erfordernisse abgestimmt sind. Damit wären wir wieder bei der sozialen Funktion von Mobility Hubs. Im ländlichen Raum zum Beispiel können diese Knotenpunkte zugleich auch Platz für die Poststelle bieten, für den Bankautomaten, die Paketablage und den kleinen Supermarkt. Sie machen den öffentlichen Raum dadurch wieder attraktiver, schaffen neue Begegnungsorte für die Menschen – und zwar für Einheimische und Gäste zugleich, die sich hier treffen und in Kontakt miteinander treten können. Es entstehen Räume des Zusammenkommens für alle. Mobility Hubs sind also immer auch soziale Treffpunkte. Sie erhöhen die Lebensqualität eines Ortes und schaffen neue Erholungs- und Erlebnismöglichkeiten.



Free Access

Bitte den „freien Zugang“ nicht mit „kostenloser Fahrt“ verwechseln! Gemeint ist hier: Zugang zu Mobilität für alle. Dabei steht nicht allein der Preis im Fokus, sondern vor allem die (unkomplizierte) Gestaltung des Mobilitätsangebots. Die ist enorm wichtig, denn erst wenn der Zugang zur Mobilität einfach, einladend und flexibel ist, kann die Verkehrswende in Schwung kommen. Leichte Zugänglichkeit ist der Schlüssel zu einem zukunftsfähigen öffentlichen Verkehrssystem. Sie bedeutet, dass in jeder Situation, an jedem Ort das jeweils ideale Verkehrsmittel genutzt werden kann. Und das ohne vorheriges Kopfzerbrechen. Wann haben Sie das letzte Mal vor einem Fahrkartenautomaten über der Zonenaufteilung gegrübelt und dann umständlich ein Ticket gezogen?

Diese Vertriebsart wird bald der Vergangenheit angehören. Denn multimodale Fortbewegung lässt sich kaum von einem Automaten abbilden. Viel besser sind hier kontaktlose Optionen geeignet: Immer häufiger halten Fahrgäste einfach ihre Kredit- oder Debitkarte oder ihre digitale Nahverkehrs-App an ein Lesegerät – und der Fahrpreis wird automatisch eingezogen. Die SBB-Mobile-App der Schweizer Eisenbahnen ermittelt dabei sogar automatisch das günstigste Angebot, ohne dass man sich im Vorfeld selbst informieren, Knöpfe drücken oder komplizierte Berechnungen anstellen muss.

Leichte Zugänglichkeit drückt sich auch in einer für die Nutzer und Nutzerinnen attraktiven Preisgestaltung aus. Das 9-Euro-Ticket, das von Juni bis August 2022 in Deutschland angeboten wurde, verdankt seinen durchschlagenden Erfolg (52 Millionen verkaufte Tickets in drei Monaten) nicht nur dem sehr

Auch die Gästekarte kann im Sinne von Free Access gestaltet werden

günstigen Preis, sondern vor allem auch dem äußerst einfachen, klar verständlichen und überregionalen Angebot. Es lohnte sich für jeden und es brachte Menschen in den ÖPNV und in touristische Destinationen, die davor noch nie mit Bus oder Zug gereist waren. Das aktuell angebotene Deutschlandticket hingegen kann an diesen Erfolg nicht anknüpfen. Warum? Weil hier Interessierte erst mühsam nachrechnen müssen, ob sich das Ticket für sie lohnt. Das ist der Unterschied zwischen Access (dem Deutschlandticket) und Free Access (dem 9-Euro-Ticket).

Für den Tourismus lässt sich hier die Gästekarte als Beispiel heranziehen: Ist sie nur ein Stück Plastik, das Gäste im Wanderbus vorzeigen, um kostenlos mitfahren zu dürfen? Oder ist sie eine App, die ihnen den einfachen Zugang zu ÖPNV-, Sharing- und Mietangeboten vor Ort ermöglicht? Die sie vielleicht sogar belohnt, wenn sie nachhaltig mobil unterwegs sind? In jedem Fall gilt: Private und kommunale Akteure müssen zusammenarbeiten, damit neue, flexible Mobilitätsangebote für Gäste und Einheimische attraktiv werden. Denn so wird das touristische Angebot nachhaltiger. Und damit auch die Attraktivität einer Destination größer.



Dr. Stefan Carsten ist Zukunftsforscher und Stadtgeograf. In seiner Arbeit kombiniert er die Themenfelder Zukunft, Stadt und Mobilität. Als Projektleiter der Zukunftsforschung der Daimler AG in Berlin hat er neue Mobilitätsdienste wie car2go und Moovel konzipiert. Aktuell sitzt er u. a. im Beirat des Bundesverkehrsministeriums für „Strategische Leitlinien des ÖPNV in Deutschland“ und der Radbahn in Berlin. Seit 2019 veröffentlicht er mit dem Zukunftsinstitut den „Mobility Report“, dessen Ausgabe 2024 im März dieses Jahres erschienen ist.



Mehr dazu

Scannen Sie den QR-Code und lesen Sie mehr über Trends, die unsere künftige Mobilitätskultur prägen



Bad Hindelang hat 2022 mit EMMI-Mobil den Deutschen Tourismuspreis gewonnen. Das Parkleitsystem Oberstdorf Kleinwalsertal Bergbahnen wurde 2024 mit dem Sonderpreis Digitalisierung des ADAC-Tourismuspreises Bayern ausgezeichnet. Warum sind solche modernen Mobilitätskonzepte für den Tourismus wichtig?

Mobilität und Tourismus gehen Hand in Hand. Für mich ist klar: So wichtig der Pkw-bezogene Individualverkehr für Bayern ist und bleibt, er kann gerade für beliebte Tourismusregionen nicht die Lösung für alle sein. Innovative Mobilitätskonzepte wie das EMMI-Mobil oder das Parkleitsystem Oberstdorf Kleinwalsertal Bergbahnen sind deshalb so wertvoll. Sie helfen dabei, den Verkehr intelligent zu steuern bzw. den Umstieg auf nachhaltige Verkehrsformen so einfach wie möglich zu machen. Kluge Ideen und Konzepte wie die beiden genannten sind aus meiner Sicht auch die bessere, zeitgemäße Antwort und gegenüber Zufahrtstopps und Kapazitätsbegrenzungen immer vorzuziehen. Ich sage klar: Das will ich in Bayern nicht! Ich möchte, dass unsere Gäste die Möglichkeit haben, vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen. Von pauschalen Verboten halte ich gar nichts. Bayern macht das besser und intelligenter. Deshalb ist es der richtige Weg, das Mobilitätsangebot so breit und attraktiv wie nur möglich zu gestalten. Dann nehmen



AUF DEN PUNKT GEBRACHT

Tourismusministerin Michaela
Kaniber im Gespräch

die Gäste es auch gerne und wie selbstverständlich an. Vor Ort in den Urlaubsregionen geschieht hierzu schon eine ganze Menge und ist fester Bestandteil eines jeden zukunftsfähigen Tourismuskonzepts. Wichtig ist mir dabei festzuhalten: An beliebten Ausflugszielen kann es zu Spitzenzeiten auch mal voller werden. Aber wir sind weit von einer Überlastung entfernt. Auch in dieser Hinsicht helfen uns innovative Mobilitätskonzepte und kluges Besuchermanagement weiter. Wir müssen eine intelligente und digitale Besucherlenkung mit dem Thema Mobilität verknüpfen und stetig weiterentwickeln.

Im Februar 2024 haben Sie die erste Phase des Projekts Smarte Tourismus Region (STR) eingeläutet. Inwieweit unterstützt dieses Projekt bei der Mobilitätsplanung?

Dieses Projekt in der Alpenregion Tegernsee Schliersee ist in der Tat ein wegweisendes Pilotprojekt für ein besseres Besuchermanagement. Mithilfe von Echtzeit- und Frequenzdaten und KI sollen Prognosen zur Auslastung von Hotspots sowie zum Verkehrsaufkommen erstellt werden. Das Charmante daran: Der Gast weiß schon im Vorfeld, wie stark die Parkplätze vor Ort in den nächsten Stunden belegt sein werden. Aber Prognosen allein nützen wenig, wenn der Ausflügler nicht zugleich eine Empfehlung für ein passendes anderes Ausflugsziel erhält. Unser Ziel ist

„Das Mobilitätsangebot muss möglichst breit und attraktiv gestaltet werden“

Tourismusministerin Michaela Kaniber

es deshalb, dem Gast nicht nur mitzuteilen, wie voll es an seinem Wunschziel ist, sondern auch attraktive Alternativen vorzuschlagen. Wenn wir es mit unserer Form der Besucherlenkung schaffen, die Lust gezielt auf eher unbekannte, aber genauso schöne Ziele zu richten, schlagen wir mehrere Fliegen mit einer Klappe: Wir entlasten die Hotspots und auch der Gast freut sich, weil er nicht im Stau oder in der Schlange steht und auf ein eben so schönes, weniger frequentiertes Fleckerl Bayerns

aufmerksam gemacht wurde. All das hilft dabei, die Akzeptanz der einheimischen Bevölkerung gegenüber dem Tourismus zu bewahren. Die rund 500.000 Euro, die wir hier seitens des Freistaats in die Hand genommen haben, sind bestens angelegt. Was mir persönlich an diesem Projekt besonders gefällt: Hier wurde nach dem Motto „Miteinander, nicht gegeneinander“ gehandelt und ein wegweisendes Beispiel für interkommunale Zusammenarbeit gestartet. Gerade beim Thema Besuchermanage-

ment helfen Alleingänge nicht weiter, sondern es gelingt nur, wenn alle Beteiligten mit an Bord sind. Das Projekt STR Tegernsee Schliersee ist aus zwei Gründen erfolgreich: zum einen wegen der engagierten Akteure und wegen seiner breit gefächerten Datenbasis. Denn die KI-gesteuerten Prognosen über die Auslastung von Hotspots usw. werden umso treffsicherer, je mehr Daten verfügbar sind. Open Data ist hier das Zauberwort. Es spielt auch im Tourismus eine entscheidende Rolle. Das ist eine der Botschaften, die vom STR-Projekt ausgeht. Deshalb bin ich sicher: Das STR-Projekt wird Strahlkraft weit über die Region hinaus entfalten. Aus den Erfahrungen vor Ort wollen wir dann auch Erkenntnisse für andere Regionen in Bayern ableiten.

Wie sind Sie am liebsten in Bayern unterwegs?

Als Ministerin bin ich jeden Tag viel in Bayern unterwegs. Um meinen engen Terminplan einhalten zu können, gehören Fahrten mit dem Auto zu meinem Alltag. Wenn ich privat unterwegs bin, darf das Auto deshalb gerne in der Garage bleiben. Da genieße ich es besonders, meine Heimat mit dem Fahrrad oder zu Fuß zu erkunden. So kann ich die atemberaubende Landschaft und die Vielfalt unserer Natur hautnah erleben. Unsere hervorragend ausgebauten Rad- und Wanderwege machen jede Tour zu einem besonderen Erlebnis und fördern auch noch Gesundheit und Wohlbefinden.



Und draußen gleitet
die Welt vorbei:
Bahn-Urlauber
Stefan Nink im ICE
nach Plattling

Urlaub ohne Auto? Läuft!

Wie ist das, mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu verreisen?
Sich ganz auf Bahn und Bus zu verlassen? Unser Autor
Stefan Nink hat es ausprobiert – ein Selbstversuch von Mainz
in den Bayerischen Wald. Und wieder zurück

H

err Schmittgen fährt nach Passau. Zum Wandern. Macht er jedes Jahr, einmal im Frühling, einmal im Herbst. Im Sommer bleibt er lieber zu Hause in Dortmund, „Sie glauben ja gar nicht, wie schön grün es dann bei uns im Ruhrgebiet ist!“ Herr Schmittgen sitzt mir gegenüber, in einer dieser ICE-Vierersitzgruppen, in denen man sich kommunikativ einen Tisch teilt. Als ich morgens in Mainz meinen Rucksack in die Gepäckablage gehievt habe, aß er gerade ein belegtes Brot. Weil er mehrere dabei hatte, bot Herr Schmittgen mir eines an. „Und wohin fahren Sie?“

In den Bayerischen Wald fahre ich. Von Mainz in die Schnitzmühle, ein Hotel mit Campingplatz in der Nähe von Viechtach und der Grenze

450 Kilometer und 13 Autobahnbaustellen? Dann lieber mit der Bahn

zu Tschechien. Mit dem Auto sind das laut Google Maps 450 Kilometer. Und 13 Autobahnbaustellen. Schon der Gedanke stresste mich. Außerdem wollte ich autofreien Urlaub immer schon mal aus-

probieren. Hin und zurück mit der Bahn und auch vor Ort mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Ob das funktioniert? Die Navigator-App der Deutschen Bahn bereitere mich auf eine Reisezeit von fünf Stunden und 38 Minuten vor. Zweimal umsteigen inbegriffen. Das klang machbar. Ich buchte ein Zugticket und packte mein neues Buch ein. Jetzt sitze ich mit Herrn Schmittgen im ICE und sehe zu, wie draußen vor dem Fenster die malerischen Landschaften Frankens vorbeiziehen. Hübsch sieht das



Mit der Bahn dauert es mit zwei Umstiegen 5:38 Stunden zur Schnitzmühle. Klingt gut



Uhrenvergleich:
Der ICE läuft pünktlich in den Mainzer Hauptbahnhof ein



Vorteil des Bahnfahrens: Unterwegs kann man arbeiten, lesen, ein Nickerchen machen. In Plattling an der Isar (unten) wird umgestiegen



aus und so erholsam, dass ich mein Buch sinken lasse und irgendwann einnicke. Und auf einmal sind wir schon fast in Plattling. Von dort geht es mit der Regionalbahn weiter. Für mich jedenfalls. Herr Schmittgen fährt gut gelaunt weiter nach Passau.

Dass wir uns unterwegs 40 Minuten Verspätung eingehandelt haben, ist für regelmäßig Bahnfahrende vermutlich nicht so furchtbar überraschend. Leider ist damit halt auch der Anschluss nach Gotteszell weg. Ist aber nicht

weiter schlimm: Weil die regionale Waldbahn im Stundentakt in den Bayerischen Wald fährt, reicht die Wartezeit in Plattling für einen Kaffee und eine schöne Butterbrezn.

Der ICE hält in Plattling. Von dort geht es mit der Regionalbahn weiter

Genau das Richtige, um sich schon mal kulinarisch zu akklimatisieren. Pünktlich auf die Minute geht es dann weiter, zusammen mit etlichen anderen Urlaubsgästen.

Offenbar bin ich nicht als Einziger auf die Idee mit der Bahnreise gekommen. In Gotteszell angekommen, wartet am Gleis gegenüber schon der Anschlusszug, und eine halbe Stunde später steige ich am Ziel aus. Der „Bedarfshalt Schnitzmühle“ ist quasi die Privathaltestelle meines Hotels. Bis zur Rezeption sind es keine 100 Meter.

„Das funktioniert ziemlich gut“, sagt Inhaber Kristian Nielsen, vor allem die Haltestelle vor der Tür sei ein Segen. „Wenn es regnet, stehen wir



Im Stundentakt fährt die Waldbahn von Plattling in Richtung Viechtach



BedarfsHaltestelle Schnitzmühle: Der Zug hält, wenn Fahrgäste ein- oder aussteigen wollen

da mit dem Schirm und holen die Gäste ab.“ Wer in der Schnitzmühle oder an einem anderen von insgesamt 40 Orten in der Region übernachtet, bekommt beim Check-in (oder auch vorher per E-Mail) das GUTi-Ticket ausgehändigt: Mit dem kann man schon seit 2010 während des Urlaubs sämtliche Bahnen und Busse in der Region kostenlos nutzen. „Die

fahren alle absolut pünktlich nach Fahrplan. Und es gibt keinen Ort in der Region, in den kein Bus fährt“, begeistert sich mein Gastgeber.

Am nächsten Tag probiere ich es selbst aus: Von der Schnitzmühle mit dem Zug nach Gotteszell, Umstieg, Stopp in Regen, weiter nach Zwiesel, später weiter nach Bodenmais, von dort mit dem

Bus in einem großen Bogen nach Viechtach, von dort mit der Waldbahn zurück zur Schnitzmühle: alles reibungslos, alles pünktlich, alles ohne nennenswerte Wartezeiten. Zwischendrin habe ich in Regen Kunst im Park bestaunt, in Zwiesel ein Eis gegessen und in Bodenmais

In der Waldbahn macht die Schaffnerin auch gleich die Reiseführerin

einen Spaziergang durch den Ort gemacht. Und immer wieder aus Bus- und Bahnfenstern geschaut und gestaunt, was für grandiose Landschaften der Bayerische

Perfekt angebunden: Vom „BedarfsHaltestelle Schnitzmühle“ sind es keine 100 Meter bis zur Hotelrezeption



Die Bahnfahrt hat sich gelohnt: Am Ziel im Hotel Schnitzmühle

Wald zu bieten hat. In der Waldbahn weist die Zugbegleiterin sogar auf besonders schöne Panoramen hin, die sich mal links, mal rechts auftun. „Jetzt wissen Sie, warum dieses Tal Bayerisch Kanada genannt wird. Und ich darf es jeden Tag mehrmals ansehen!“

Trotzdem: Die meisten Urlaubenden kommen nach wie vor mit dem Auto. Die Umstellung auf neue Mobilitätskonzepte werde länger dauern, ahnt Kristian Nielsen; dass man mit dem Auto in die Ferien fahre, sei viel zu fest in den Köpfen verankert. Vor allem ältere Gäste muteten sich eher viele 100 Kilometer

zugestaute Autobahn zu, als in einen Zug zu steigen. Dabei würde Nielsen die Koffer und Taschen seiner Gäste auch am nächsten DB-Bahnhof abholen, bis dorthin könne man sein Gepäck ja vorausschicken. „Dann steht es schon

**Mein Gastgeber würde
mein Gepäck sogar am
DB-Bahnhof abholen**

im Zimmer, wenn die Leute ankommen.“ Ebenfalls im Zimmer: ein Tablet, auf dem die Zugabfahrtszeiten der nächsten Stunden angezeigt werden. Bei Fragen hat die Rezeption auch Tipps und Fahrpläne zum Mitnehmen.

Dass man mit dem Auto in den Urlaub fährt, ist viel zu fest in den Köpfen der Menschen verankert

Und weil Hunde nur mit Maulkorb in die Waldbahn dürfen, gibt es die zum Ausleihen.

Am Abreisetag hält die Waldbahn morgens pünktlich an der Haltestelle vor der Hosteltür. Und bietet neben einwandfreiem Anschluss auch

Das kostenlose GUTi-Ticket wird schon bei der Hotelbuchung zugeschickt

menschlichen Kontakt zum Zugpersonal: Die Zugbegleiterin hat Kopfschmerzen. „Liegt garantiert am nassen Wetter. Morgen soll es besser werden.“ Der Umstieg in

Der Umstieg in Gotteszell funktioniert wieder reibungslos

Gotteszell funktioniert reibungslos, aber kurz vor Plattling schickt der DB-Navigator auf dem Smartphone eine Mitteilung: Der ICE von Passau Richtung Mainz hat eine Viertelstunde Verspätung. Und ein geschlossenes Bordrestaurant, wie ich später feststellen werde. Es gibt Schlimmeres, denke ich mir, packe meine Butterbrezn vom Plattlinger Bahnhof aus und lehne mich zurück. Schön war's mit der Bahn in Bayern.



Mehr dazu

Scannen Sie den QR-Code und erfahren Sie mehr über nachhaltiges Reisen im Bayerischen Wald



Tagesausflug mit dem GUTi-Ticket: Stefan Nink in Viechtach

Das GUTi-Ticket: Gratis und grenzenlos

BIS TIEF NACH TSCHECHIEN

Das **GUTi-Ticket** ermöglicht es Urlaubsgästen im Bayerischen Wald, ein ausgedehntes und eng getaktetes Netz an Bus- und Bahnverbindungen im deutsch-tschechischen Grenzgebiet zu nutzen – und das komplett kostenlos. Die vielfältigen grenzübergreifenden Möglichkeiten machen das Ticket so besonders: Anders als bei ÖPNV-Angeboten in anderen Ferienregionen endet die Gültigkeit des GUTi-Tickets nicht im ersten oder zweiten Ort hinter der Grenze; wer will, kann mit ihm zum Beispiel auch den Nationalpark Šumava oder Städte wie Domažlice und Klatovy erkunden (das GUTi-Gebiet auf tschechischer Seite ist größer als das auf der bayerischen!). Radfahrenden bietet es die Möglichkeit für lange Touren, z. B. auf dem Nationalpark-Radweg von Bayerisch Eisenstein über Spiegelau nach Finsterau und weiter nach Kvilda (der Radtransport ist im GUTi nicht inbegriffen). Für Urlaubsgäste funktioniert das System ganz einfach: Sie bekommen das Ticket beim Check-in in Hotel oder Pension und zeigen es anschließend bei jeder Bus- oder Bahnfahrt vor.



GUTi-Ticket: Die Gästekarte wird zum kostenlosen Fahrschein für den regionalen ÖPNV

DIE BASIS: DER ÖPNV

Auf deutscher Seite verbindet der ÖPNV alle wesentlichen

Urlaubsorte im Bayerischen Wald miteinander. Besonders beliebt ist GUTi bei Wanderern und Wanderinnen, die Abschnitte von Fernwanderwegen entdecken wollen, also nicht auf einem Rundweg zum Ausgangspunkt zurückkehren. Strecken durch den Nationalpark Bayerischer Wald – z. B. von Ludwigsthal nach Bayerisch Eisenstein – oder über den Gläsernen Steig von Frauenau über Spiegelau nach Grafenau sind so problemlos möglich.

GUTi basiert auf regulären ÖPNV-Verbindungen, die in der Saison mit Wander- und Skibussen verdichtet werden. Es gibt keine extra Urlauber-Busse; GUTi ist vielmehr ein Fahrschein für etwa 400 bestehende Linien. Die deutsch-tschechische Fahrscheinkooperation mit den Regionen Pilsen und Südböhmen gibt es seit Sommer 2023; GUTi selbst ging bereits 2010 an den Start.

GESCHICHTE UND FINANZIERUNG

GUTi startete 2010 in den Landkreisen Regen und Freyung-Grafenau mit dem ÖPNV-Angebot von sechs Verkehrsunternehmen. Von Anfang an

war auch der Zug integriert. GUTi umfasste somit bereits ca. 100 Linien. 2023 schlossen sich die Tarifgemeinschaften in Freyung-Grafenau und Regen mit der Verkehrsgemeinschaft Landkreis Cham zusammen; man kam auf 200 Linien. Später kam es zur Tarifgemeinschaft mit dem Böhmerwald in Tschechien; GUTi gilt seither auf 400 Linien. Finanziert wird das Ticket über ein pauschales Umlagesystem. Für jeden Übernachtungsgast in den teilnehmenden Orten wird ein festgelegter Umlagebetrag erhoben. Die Registrierung der Übernachtungen erfolgt über ein elektronisches Meldesystem, mit dem auch die Gästekarten ausgestellt werden. Nur für registrierte Übernachtungen wird die Gästekarte ausgedruckt. Was die Erweiterung nach Tschechien betrifft, so wurde das bestehende Bayerwald-Tagesticket zum Bayerwald-Tagesticket + CZ und bildet nun die Tarifgrundlage für die GUTi-Anerkennung in Tschechien.

VORTEILE UND POSITIVE EFFEKTE

GUTi war und ist ein voller Erfolg. Gäste in den beteiligten Tourismusgemeinden (bzw. deren Beherbergungsbetriebe) lieben das Ticket, weil sie ohne weitere Kosten im Bayerischen Wald unterwegs sein können. Tatsächlich wird der ÖPNV zum Marketinginstrument und schafft ein Alleinstellungsmerkmal

für die Region. Für die Verkehrsunternehmen bedeutet GUTi kalkulierte Fahrgeldeinnahmen. Die wiederum helfen dabei, das bestehende Verkehrsangebot zu sichern – davon profitiert auch die Wohnbevölkerung des Bayerischen Walds.

SO KANN ES GELINGEN

Regionen, die über ein ähnliches System nachdenken, geben die GUTi-Machenden Tipps mit auf den Weg: Man solle Kompromisse eingehen zwischen Wunsch und Finanzierbarkeit. Weil die Betriebskosten niemals nur mit Fahrgeldeinnahmen erwirtschaftet werden können, müssen die Landkreise zur Kofinanzierung bereit sein. Aufgrund der langjährigen vertrauensvollen Zusammenarbeit zwischen Landkreis, Kommunen und Verkehrsbetrieben konnte GUTi schnell und ohne externe Gutachten umgesetzt werden. Die GUTi-Machenden gehen davon aus, dass durch ihre Idee jährlich mindestens sechs Millionen Autokilometer für Ausflüge während des Urlaubs eingespart werden. Das entspricht einer CO₂-Einsparung von 850 Tonnen pro Jahr.

E-Mobilität? Eh klar!

Die Deutsche Alpenstraße ist ein touristisches Erfolgsprodukt – und seit 2022 auch in der umweltfreundlichen E-Version erlebbar. Dahinter stehen ein ausgefeiltes Konzept, über 600 Ladepunkte und viele Ideen für die Zukunft





Die Deutsche Alpenstraße geht mit der Zeit. Als E-Alpenstraße mit rund 600 Ladepunkten für Elektroautos, buchbaren Pauschalreiseangeboten und einer ausgefeilten Kommunikationsstrategie hat sich die älteste Ferienstraße Deutschlands bestens auf die Verkehrswende vorbereitet und präsentiert sich auf dem Markt als nachhaltiges, umweltfreundliches Urlaubserlebnis. Damit hat sich die Deutsche Alpenstraße, die auf eine Idee des Priener Kurarztes Dr. August Knorz in den 1920er-Jahren zurückgeht, nicht nur ordentlich aufgefrischt und jeden Verdacht aus dem Weg geräumt, nicht mehr zeitgemäß zu sein. Ihre Initiatierenden sehen in ihr vor allem auch einen wichtigen Beitrag zu einem zukunfts-fähigen, nachhaltigen Alpen-tourismus. Die Entwicklung der Deutschen Alpenstraße zum Good-Practice-Beispiel für E-Mobilität in Urlaubsregionen wurde vom Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie unterstützt und 2022 abgeschlossen.

Innovation

Die Deutsche Alpenstraße, mit deren Bau in den 1930er-Jahren begonnen und die in den 1960er-Jahren fertiggestellt wurde, verbindet Lindau und Berchtesgaden auf einer 484 Kilometer langen, landschaftlich reizvollen Strecke. Sie verknüpft die in Nord-Süd-Richtung ausgerichteten bayerischen Alpentäler ohne Umwege ins Flachland und ermöglicht Reisenden damit, auf relativ direktem Weg eine große Zahl touristischer Highlights in den Alpen und im Voralpenland zu erleben.

Die Idee einer „E-Mobilitisierung“ der Alpenstraße entstand um das Jahr 2018. „Ziel war es, durch eine emissionsfreie Gestaltung der Alpenstraße eine innovative Form einer Ferienstraße zu entwickeln, die den bayerischen Alpenraum aufwertet, neue solvente Zielgruppen erschließt und Mehrtagesaufenthalte vor allem in der Nebensaison fördert“, erklärt Franz Reil, Geschäftsführer des Vereins Bayerische Fernwege e.V., der für die Deutsche Alpenstraße verantwortlich zeichnet. Der Verein entwickelte ein Projekt, das auf drei Säulen fußt: der Verdichtung

der Ladeinfrastruktur, der Gestaltung eines heute über den Veranstalter DER buchbaren Pauschalangebots und der Außenkommunikation (PR- und Marketingaktivitäten).

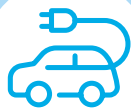
Ladeinfrastruktur

Anfangs ging es hauptsächlich darum, bei den Partnern – vor allem Hotels – das Bewusstsein für die Notwendigkeit von Ladeinfrastruktur zu schaffen und das nötige Wissen zu vermitteln. Dazu wurden zusammen mit der Kompetenzstelle Elektromobilität von Bayern Innovativ „E-Sprechstunden“ abgehalten, in denen Fachleute zu Themen wie Fördermöglichkeiten, Rechtliches und Umsetzung sprachen. Die Nachfrage nach diesen Kursen war hoch. Parallel lief das bayerische Förderprogramm von Ladepunkten für touristische Betriebe an (siehe S. 33).

„Anfangs gab es entlang der Alpenstraße etwa 300 Ladepunkte an touristisch relevanten Spots wie Hotels, Museen oder Bergbahnen. Orten also, an denen sich Gäste in der

Daten zu Ladestationen werden international

Für die Verbreitung von E-Mobilität ist nicht nur eine gute Ladeinfrastruktur wichtig. Zu den Ladestationen braucht es auch zuverlässige Daten. Dies gilt erst recht in Grenzregionen, weil Mobilität vor Landesgrenzen nicht haltmacht. Aus diesem Grund hat die BayTM gemeinsam mit Tirol und Südtirol ein Projekt für ein länderübergreifendes Datenökosystem gestartet. Die drei benachbarten Regionen wollen ihre jeweiligen Open Data Hubs vernetzen und in einem ersten Schritt ihre Daten über öffentliche E-Ladestationen sammeln und teilen. „Damit das gemeinsame Datenökosystem funktioniert, identifizieren wir gerade den aktuellen Stand der Daten in den drei Regionen. Die teils recht unterschiedlichen Datenstrukturen harmonisieren wir dann“, erklärt Markus Garnitz, Bereichsleiter Digitalisierung der BayTM. Und wie geht es dann weiter? „Durch das Projekt werden Datenräume geografisch erweitert. Unternehmen und Forschende können so auf Daten aus ganz Europa zurückgreifen, um ihre Anwendungen und Produkte weiterzuentwickeln. Das wiederum fördert langfristig die Elektromobilität“, freut sich Garnitz. Für die BayTM ist das Projekt ein weiterer Schritt in Richtung einer effizienten, nachhaltigen Tourismuszukunft. Denn für die ist digitales Datenmanagement auf der Basis von Open Data ein Grundpfeiler.



Regel einige Stunden aufhalten, sodass genug Zeit ist, um die Autos aufzuladen“, berichtet der Touristiker. „Heute sind es doppelt so viele Ladepunkte, und fast täglich kommt ein neuer dazu. 34 unserer 35 Partner-Hotels sind bereits mit Ladesäulen ausgestattet.“ Dazu kommt eine ganze Reihe an nicht-touristischen Ladepunkten wie z.B. auf öffentlichen Parkplätzen, an Tankstellen oder Baumärkten.

Die Ladestationen der Hotelpartner sind auf der Website der Deutschen Alpenstraße gelistet. Tagesgäste werden hingegen auf den Ladeatlas des Freistaats Bayern verwiesen, der sämtliche öffentliche Ladestationen im Bereich der Alpenstraße verzeichnet.

Mehrwert für Hotels

Die Zahl der Ladepunkte nimmt auch deshalb kontinuierlich zu, weil mittlerweile nicht nur Hotels, sondern selbst Ferienwohnungsanbieter oder Zimmervermieterinnen den Markt der E-Mobilisten für sich entdecken. Es hat sich herumgesprochen, dass die Zielgruppe der E-Autofahrenden kontinuierlich weiter wächst. „Zwischen elf bis 13 Prozent aller Neuzulassungen sind heute E-Autos“, sagt Reil. Und es sei eine Tatsache, dass diese Gäste ihre Unterkunft nach dem Kriterium auswählten, ob sie dort direkt ihr Auto aufladen könnten.

„Niemand hat Lust, seinen Wagen abends zum Laden noch auf den Marktplatz zu fahren“, weiß Reil. „Ladepunkte werden in Unterkünten bald zur Standardausstattung gehören; wer keine anbieten kann, steht dann im Abseits.“ Um die Sichtbarkeit der E-Alpenstraße zu erhöhen und Gästen und Interessierten die Orientierung zu erleichtern, ist die E-Alpenstraße auch auf einem speziellen Hotelportal präsent, das über 3.000 „e-mobile“ Hotels in Alpen und Alpenvorland listet.

Reil nennt noch ein weiteres Argument für Ladesäulen in Hotels: „Das zahlt aufs Nachhaltigkeitskonto der Unterkunft ein“, sagt er. „Und Nachhaltigkeit ist speziell für die jungen Zielgruppen wichtig, für die wir solche innovativen Urlaubsangebote schaffen wollen.“ Attraktiv für Gastgebernde sei außerdem, dass der ländliche Raum geradezu dazu einlade, eigenen Strom zu gewinnen: „Jeder Eigentümer kann sich hier eine Solaranlage aufs Dach montieren.“ Hierin sei auch der Mehrwert für die Bevölkerung insgesamt zu sehen: „Die gewachsene Ladeinfrastruktur wird von den Einheimischen als Anregung für die eigene E-Mobilität wahrgenommen.“

E-Auto-Verleih

Ein wichtiges Ziel innerhalb des Projekts der E-Alpenstraße

bestand zunächst auch darin, E-Carsharing-Angebote zu schaffen – für Gäste, aber auch für Einheimische. Doch dieser Punkt ließ sich nicht wie geplant umsetzen. „Wir haben festgestellt, dass Carsharing-Anbieter bei uns nur regional begrenzt operieren, im Tegernseer Tal etwa oder mit dem e-Alois in der Ammer-Loisach-Region“, so Reil. „Das bringt aber Urlaubsgästen nichts, die das Auto drei, vier Tage hintereinander brauchen und es in Lindau abholen und in Berchtesgaden wieder abgeben wollen.“ Für überregionale Sharing-Anbieter hingegen habe sich herausgestellt, dass der ländliche Markt noch nicht wirtschaftlich genug sei. „Wir fokussieren uns deshalb auf unsere Hauptzielgruppen“, führt Reil aus, „nämlich die Gäste aus dem DACH-Raum, die mit eigenem E-Auto unterwegs sind. Und auf Urlauber aus den USA, unserem zweitwichtigsten Quellmarkt. Da spielen wir das E-Alpenstraßen-Thema immer wieder und verweisen auf die E-Auto-Vermieter an den Flughäfen München oder Salzburg.“

Die Zukunft

Das Projekt der E-Mobilisierung der Deutschen Alpenstraße war auf zwei Jahre angelegt und ging 2022 planmäßig zu Ende. Fazit? „Die Deutsche Alpenstraße wird viel besser wahrgenommen, hat neue Popularität gewonnen“, freut sich Reil. Weshalb man das Thema E-Alpenstraße auch weiterhin spiele, mit Content auf Social Media, aber auch durch Veranstaltungen für die Leistungsträger. „In diesem Jahr planen wir eine Expertenrunde zum

Thema Energiemanagement. Da lernen Gastgeber, wann die beste Ladezeit für E-Autos ist. Nämlich nachts und nicht am Nachmittag, wenn in der Küche alles auf Hochtouren läuft und im Spa sämtliche Saunen eingeschaltet sind.“

Es gibt weitere Zukunftspläne: In Lindau und Berchtesgaden könnten Mobility Hubs (siehe S. 17 und 53) entstehen, an denen Sharing-Anbieter präsent sind. „Je mehr unsere Zielgruppe im Alltag auf den eigenen Pkw verzichtet“, prophezeit Reil, „desto stärker wird die Nachfrage nach einem derartigen runden, nachhaltigen Reiseprodukt.“

Was Bayern fördert

Nicht nur die Bundesregierung fördert mit insgesamt 500 Millionen Euro die (öffentlich zugängliche) Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge, auch der Freistaat stellt Mittel bereit: Bayern hat sein eigenes Landesförderprogramm, das in der Vergangenheit auch die Einrichtung nicht öffentlich zugänglicher Ladepunkte unterstützte. Bis zum Dezember 2024 läuft außerdem das Förderprogramm „Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Bayern 2.0“. Die Fördermittel werden in zeitlich begrenzten Förderaufrufen ausgereicht. Gefördert wird nicht nur die Errichtung von Ladesäulen, sondern auch Netzanschluss und Montage. Voraussetzung für eine Förderung ist u. a., dass der Ladesäulenbetrieb mit Energie aus erneuerbaren Quellen erfolgt, dass die Mindestbetriebsdauer auf sechs Jahre ausgelegt ist und die Ladesäulen öffentlich zugänglich sind. Mehr Infos auf: stmwi.bayern.de/foerderungen/ladeinfrastruktur/



Mehr dazu

Scannen Sie den QR-Code und lesen Sie mehr zum Projekt „E-Mobilisierung der Deutschen Alpenstraße“



Alles besser im Bus

Busreisen gehört die Zukunft im Tourismus, sagt Stephan Rabl vom Landesverband Bayerischer Omnibusunternehmen e. V. (LBO). Und erklärt, was sein Verband dafür tut



Foto: stock.ad.com / Petdir

Nachhaltig, sicher
und komfortabel:
Auch hochpreisige Bus-
angebote finden immer
mehr Kundschaft

B

usse und Tourismus – wie hing das noch mal zusammen? Seniorinnen auf Kaffeefahrt an den Lago Maggiore, Vereinsausflüge zur Weinprobe? Uncool und zum kleinen Preis? Stephan Rabl muss lachen. „Das sind Klischees von früher“, findet der Geschäftsführer des Landesverbands Bayerischer Omnibusunternehmen e.V. (LBO). „Busreisen gehört die Zukunft im

Mit dem Bus direkt vom Wohnort zum Zielort

Tourismus. Weil sie nachhaltig sind, sicher und komfortabel. Immer mehr Busreisen finden heute im Premiumbereich statt. Sie werden gebucht von Menschen, die Fünf-Sterne-Komfort erwarten und bereit sind, dafür Geld auszugeben.“

Rabl zählt auf, was heute schon fast als Standard gilt: Bordbistro (oder wenigstens Mikrowelle), W-LAN und Displays, dazu Personal, das die Fahrgäste umsorgt. Der Reisende genießt also Komfort, dazu die Bequemlichkeit, direkt und ohne Gepäckschlepperei vom Wohnort an

den Zielort zu gelangen. „Der Urlaub fängt in der ersten Minute an. Ganz wichtig ist auch der soziale Faktor. Hier lernt man andere Menschen kennen!“

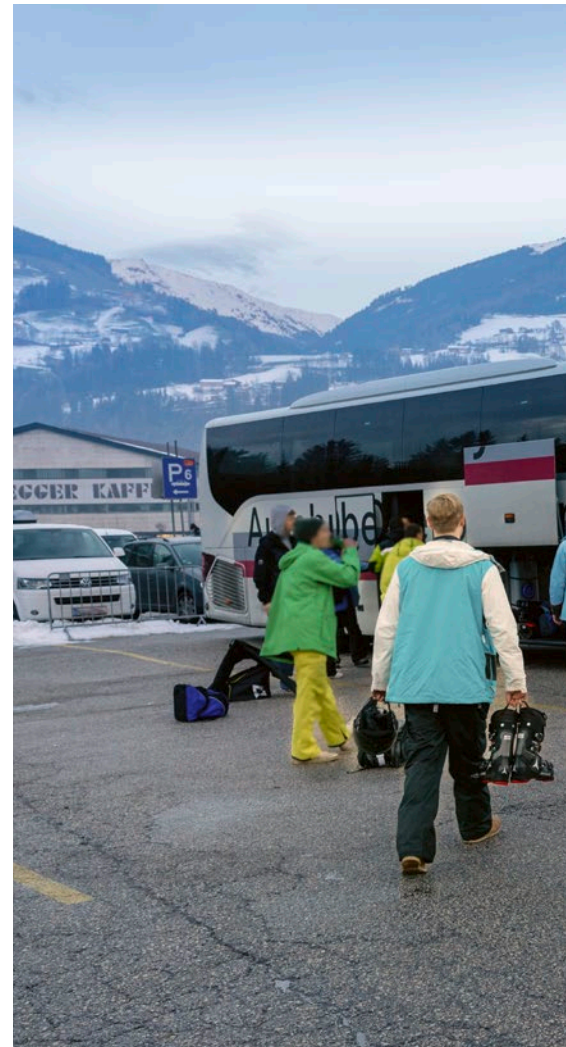
Deutschlandweit beträgt der Anteil des Reisebusses als Verkehrsmittel bei Urlaubsreisen zwischen fünf und sechs Prozent. Zahlen, die in den

Von Busreisen profitieren auch Einheimische

letzten Jahren relativ konstant geblieben sind. Doch das soll sich ändern: Der LBO sieht hier viel Wachstumspotenzial. Nicht nur bei älteren Menschen, die sich Sicherheit und Bequemlichkeit wünschen, sondern auch bei jüngeren Leuten, denen Nachhaltigkeit und Klimaschutz wichtig sind. Der große Vorteil von Busreisen liegt für Rabl auch

„Wir wollen den Busverkehr stärken – auf Kosten des privaten Individualverkehrs, nicht der Bahn“

in der Tatsache, dass den Reisenden vor Ort eine saubere Fortbewegungsart zur Verfügung steht: „Das ist auch für die Einheimischen ein Gewinn.“ All diese Vorteile will der LBO herausarbeiten und vermitteln. Der Verband mit



Stephan Rabl ist Geschäftsführer des Landesverbands Bayerischer Omnibusunternehmen e.V. (LBO), dem rund 600 Betriebe angehören



Nahverkehrs- und Reisebusse sind für die touristische Mobilität unverzichtbar

seinen rund 600 vor allem mittelständischen Mitgliedsbetrieben möchte den Busverkehr auf Kosten des privaten Individualverkehrs stärken, nicht auf Kosten der Bahn. „Unser Ziel ist, dass die Menschen aus Überzeugung mit uns reisen.“

Für Rabl sind auch Destinationen, Dienstleister und Partner gefragt, wenn es darum geht, Busreisen attraktiver zu gestalten. „In den Städten braucht es Infrastruktur wie Busspuren und die Möglich-

keit für Reisebusse, ins Zentrum zu fahren. Nur dann lassen sich die Vorteile des Bustourismus auch nutzen. Wir sind deshalb Tourismusministerin Michaela Kaniber

Rufbusse könnten den Linienverkehr ergänzen

sehr dankbar, dass sie mit uns eine Forschungsstudie zu den Wachstumschancen des Bustourismus in Bayern auf den Weg gebracht hat.“ Aus den Ergebnissen will der LBO

„In den Städten braucht es die nötige Infrastruktur, zum Beispiel eigene Fahrspuren für Reisebusse“

einen Leitfaden für Kommunen, Dienstleister und die Politik entwickeln.

Für die meisten bayerischen Busunternehmen liegt das Hauptgeschäft freilich nicht im Reisebusverkehr, sondern im ÖPNV. „Klassischer Linienverkehr, dazu Verstärkerbusse in der Hochsaison, das Ganze abgerundet durch Rufbussysteme“, so sieht für Rabl ein erfolgreiches ÖPNV-System in touristischen Destinationen aus. Ein guter ÖPNV ist in Rabls Augen elementar wichtig für die Attraktivität touristischer Standorte, nicht zuletzt weil dadurch weitere Besuchergruppen erschlossen werden – solche ohne Auto. Aber auch, weil die Einheimischen profitieren. Nicht nur von den guten Verbindungen, sondern auch von der Verkehrsentlastung.



Mehr dazu

Scannen Sie den QR-Code und lesen Sie eine aktuelle Studie zur Busreisenachfrage in Deutschland

A full-page portrait of Prof. Dr. Kerstin Heuwinkel, a woman with shoulder-length brown hair, smiling at the camera. She is wearing a light blue blazer over a dark blue top with a white and red trim at the neckline. She is holding a stack of books and papers in her left arm. The background is a blurred indoor setting with warm lighting.

Prof. Dr. Kerstin Heuwinkel

An der Hochschule für Technik und Wirtschaft des Saarlands ist Kerstin Heuwinkel seit 2005 Professorin für Internationales Tourismus-Management mit Schwerpunkt Tourismus-Soziologie. Sie ist Mitglied der Deutschen Gesellschaft für Tourismuswissenschaft DGT e. V. und im Arbeitskreis Tourismusforschung der Deutschen Gesellschaft für Geographie e. V.

Schon die alten Ägypter verreisten. Und auch wir wollen unbedingt mobil sein. Die Tourismus-Soziologin Prof. Dr. Kerstin Heuwinkel erklärt, warum das so ist

Prof. Dr. Kerstin Heuwinkel:

**Zu Hause
bleiben
ist keine
Option**

F

rau Prof. Heuwinkel, zu Anfang eine Frage, die banal klingt: Warum reisen Menschen eigentlich?

Aus ganz vielen Gründen. Aus Gewohnheit zum Beispiel, weil es für viele Menschen von Kindheit an dazugehört. Weil man damit Erholung für Körper und Seele verbindet. Erholen kann man sich theoretisch zwar auch in den eigenen vier Wänden, aber in der

Praxis funktioniert das selten, weil man dann doch arbeitet, aufräumt, nicht aus dem Alltag herauskommt. Man reist ja auch, um einmal Abwechslung zu haben. Reisen sind besondere Momente, die das Leben strukturieren. Da kommt dem Reisen, also dem Tourismus, eine ähnliche Funktion zu wie Festen oder bestimmten Ritualen. Natürlich hängt die Reiselust auch vom Typ ab. Manche Menschen sind durchaus zu Hause glücklich, während andere von Entdeckungslust, Neugier und auch einer gewissen Abenteuerlust getrieben sind. Übrigens lässt sich schon von den alten Ägyptern nachweisen, dass sie gereist sind. Und zwar aus kulturellen Gründen. Sie wollten also Orte besuchen,

von denen gesprochen wurde. Auch gesundheitliche Motive spielten eine Rolle, wie später auch bei den alten Römern, die in Thermalbäder reisten.

Was macht das Reisen mit den Menschen?

Es gibt mir ein gutes Gefühl, ich erlebe Dinge, es ist ein bisschen Abenteuer dabei, ich habe zu Hause etwas zu erzählen und es bringt mir einen guten Status. Wir haben Interviews geführt mit 90-Jährigen, und wenn man die fragt, an was sie sich erinnern aus ihrem Leben, dann kommen erst schöne Dinge wie Heirat und die Geburt von Kindern, dann Negatives wie Kriegserlebnisse, aber an dritter Stelle steht immer das Reisen.

”

**Das Reisen
gibt uns ein
gutes Gefühl**

Die technischen Möglichkeiten, sich virtuell an andere Orte zu bewegen, werden immer ausgefeilter und realistischer. Wird das echte Reisen womöglich bald gar nicht mehr nötig sein?

Wir dürfen nicht vergessen, dass wir trotz aller Digitalisierung und Virtualisierung immer noch körpergebunden sind. Aus der Kognitionswissenschaft wissen wir, dass der Mensch denken kann, weil er Körper und Gefühle hat. Wenn ich also meinen Standort verändere und dort die andere Temperatur wahrnehme und den Wind, wenn ich das Meer höre und fremde Gerüche rieche, dann spüre ich meinen Körper, und das ist wichtig. Dazu muss ich nicht weit wegfahren, das kann schon bei einer Wanderung im Bayerischen Wald geschehen oder in einer Ferienwohnung in Berchtesgaden.

In den letzten Jahren ist viel passiert – Pandemie, Klimakrise, Kriege – was die Reiselust theoretisch hätte dämpfen können. Das ist aber nicht passiert. Woran liegt es, dass die Menschen trotz allem unterwegs sein wollen?

Gerade weil wir aktuell überall Bedrohungen wahrnehmen, wird es so wichtig für uns, einfach mal fünf oder zehn Tage weg zu sein. Zeit für uns zu haben und alles andere zu ignorieren. Corona hat gezeigt, dass das Reisen

Unsere Reiselust hat kulturelle Ursachen

auf einmal nicht mehr möglich sein kann. Womöglich denken sich die Menschen deshalb gerade auch: Bevor noch einmal so etwas passiert, reise ich lieber jetzt. Und nutze den Moment.

Hat unser Reisebedürfnis womöglich auch biologische Ursachen, gegen die wir nicht ankönnen?

Ob es dafür tatsächlich biologische Ursachen gibt, ist in der Forschung sehr

umstritten. Es finden immer wieder Untersuchungen statt, ob wir eine Art Wandertrieb in uns tragen, aber ich bin da sehr skeptisch und würde eher von kulturellen Ursachen ausgehen. Die Idee des Reisens hat sich innerhalb der Gesellschaften entwickelt. Es gab da immer schon die Reisenden, die Händler, die in die Dörfer kamen und dort von ihren Erlebnissen erzählt haben. Und die dadurch die Impulse gegeben haben.

Wie lässt sich denn die Bewegungs- und Reiselust des Menschen steuern?

Zum Glück dürfen wir uns frei bewegen. Was wollte man denn steuern? Den Autoverkehr? Die Vorstellung „ich setze mich ins Auto und komme überall hin“ ist sehr stark in den Köpfen verankert. Die Nachteile werden ausgeklammert. Auf dem Weg in den Urlaub zehn Stunden im Stau gestanden? Das nehmen die Menschen in Kauf. Auch das manche Destinationen sehr voll sind. In Paris bei den French Open stehen die Leute klaglos zwei Stunden nach Karten an. Weil sie eben unbedingt dort sein wollen. Vernunft steuert das Mobilitätsverhalten des Menschen nicht unbedingt. Denn der Einzelne schaut immer nur auf sich selbst. Er sagt: Es sind Sommerferien, ich will jetzt nach Italien fahren. Dass sich Millionen andere Menschen auch auf den Weg dorthin machen, darauf hat er keinen Einfluss.

Eine Option könnte aber sein, Städte und Regionen innerhalb Deutschlands attraktiver zu gestalten. Wir brauchen intelligente Angebote dafür, dass Urlaub in Deutschland stattfindet, denn da gibt es viele attraktive Möglichkeiten. Vielleicht sollte man auch mal herausfinden, aus welchen Gründen Menschen, die nicht in Deutschland Urlaub machen, immer ins Ausland reisen. Die Antwort würde mich interessieren.



Allerbeste Verbindungen

Gute Anbindungen, vorteilhafte Anschlüsse, sinnvolle Auslastung: So wirkt sich der Tourismus auf die Planung im Bahnverkehr aus

Julia Rothenhäusler weiß: Je attraktiver eine Urlaubsdestination, desto höher der Bedarf für die Erschließung und Anbindung dieser Destinationen an den ÖPNV. Aus diesem Grund, erklärt die Marketing-Verantwortliche der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG), arbeite die BEG gemeinsam mit der Bayerischen Staatsregierung kontinuierlich daran, die Zugverbindungen in die Ausflugsorte zu verbessern. Dies gilt für Rothenhäusler umso mehr, als Alternativen zum klassischen

Autoverkehr – also zum Beispiel die nachhaltige Anreise mit der Bahn – immer stärker nachgefragt werden.

Nicht alle bayerischen Urlaubsdestinationen lassen sich bequem mit der Bahn erreichen. „Das müssen sie auch nicht unbedingt“, erklärt Rothenhäusler. „Es geht vielmehr darum, die verschiedenen Mobilitätsangebote optimal zu verzahnen und die Fahrpläne zum Beispiel auch zwischen Bahn und Bussen

aufeinander abzustimmen.“ Bei der Angebotsplanung steht also nicht nur die Erschließung und Anbindung von Destinationen im Vordergrund, sondern auch die Gestaltung der Anschlüsse. All das sind Maßnahmen, von denen neben den Urlaubsgästen auch unmittelbar die Einheimischen profitieren. „Bei touristischen Destinationen versuchen wir außerdem, möglichst häufig die Erreichbarkeit mit nur einem einzigen Umstieg von der Fern- zur Regionalstrecke zu gewährleisten“, erklärt die Marketing-Verantwortliche. Berücksichtigt wird das touristische Aufkommen aber auch bei der Ticketgestaltung: So wurde das Bayern-Ticket bewusst mit einer Gültigkeit erst ab neun Uhr morgens konzipiert, um die Züge auch zu weniger frequentierten Zeiten auszulasten.

Mobil in Bayern: Vom Bergbus bis zur smarten Ampel

Wie wird der Tourismus bei der bayerischen Verkehrsplanung berücksichtigt? Staatsminister Christian Bernreiter beantwortet die wichtigsten Fragen

Pro Jahr verzeichnet der Freistaat laut Statistik 38,8 Mio. Übernachtungsgäste und 511 Mio. Tagesreisende – inwieweit werden Touristen und Touristinnen, die sich durch Bayern bewegen, bei der Verkehrsplanung generell berücksichtigt?

Jedes Verkehrssystem muss auf die Menschen abgestimmt sein, die es benutzen. Dabei kommt es nicht nur darauf an, wie viele Menschen in einem Ort leben, sondern wie viele potenzielle Fahrgäste es tatsächlich gibt. Hat ein Ort viele Touristen, Hotels, Sehenswürdigkeiten oder ist er ein beliebtes Ausflugsziel, hat das Auswirkungen auf Straßenbau, Schienenverbindungen und Busangebot. Dabei gibt es auch Besonderheiten wie saisonaler Tourismus oder besonders beliebte Ausflugsstrecken. Touristen sind in besonderem Maße auf einen funktionierenden ÖPNV angewiesen, da viele nicht mit dem Auto nach Bayern kom-

men oder sich einen Leihwagen nehmen. Das muss in der Verkehrsplanung natürlich berücksichtigt werden.

Ein guter öffentlicher Nahverkehr ist wichtig, damit sich Bayerns Gäste auch ohne eigenes Auto in der Destination bewegen können. Inwiefern wird der Tourismus bei der Planung und Förderung des ÖPNV berücksichtigt?

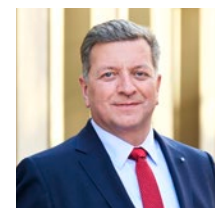
Der Tourismus spielt bei der Planung des ÖPNV durch die Landkreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger auf jeden Fall eine Rolle. Zum Beispiel wird in Bayern überall dort, wo die Nachfrage besonders hoch ist, wie etwa bei touristischen Ausflugsrouten, die Kapazität durch größere oder längere Fahrzeuge erhöht. Der touristische Aspekt taucht auch in unserer ÖPNV-Strategie 2030 auf: Um auch Umsteigeverbindungen noch attraktiver zu machen, werden Fahrpläne abgestimmt sowie die Anschlüsse und der

Informationsaustausch aller Betreiber in Echtzeit nach und nach verbessert. Ein ganz konkretes Beispiel für spezielle Angebote für Touristen ist der Bergbus. Dieses Projekt des Deutschen Alpenvereins München & Oberland ist zu Pfingsten in das Liniennetz des Münchner Verkehrsverbundes übergegangen. Eine super Möglichkeit für Touristen, ohne Auto aus München und dem Umland in die Berge zu kommen. Wir als Freistaat fördern den Bergbus dieses Jahr mit bis zu 140.000 Euro.

Sie haben vor kurzem die „Ampel der Zukunft“ vorgestellt. Welche Daten entstehen durch die Ampel und wie können diese Daten auch seitens des Tourismus genutzt werden, um Gästeströme noch mehr zu entzerren?

Die Ampel der Zukunft im niederbayerischen Essenbach erfasst keine dauerhaften Daten zum Verkehr, sondern sorgt dafür, dass der Verkehr

an der Kreuzung leichter fließen kann. Davon profitieren zum Beispiel Radfahrer. Mittels Radarsensor ermittelt eine intelligente Säule rund 100 Meter vor der Kreuzung die Geschwindigkeit der Radfahrer. Anhand der übertragenen Daten empfiehlt sie dem Radler, wie er seine Geschwindigkeit anpassen muss, um die Ampel bei Grün zu erreichen. Ich würde mich freuen, wenn das Pilotprojekt erfolgreich verläuft und wir mehr Ampeln mit solch einer Technologie ausrüsten könnten. Davon würden dann auch die vielen Radltouristen in Bayern profitieren.



MdL Christian Bernreiter ist seit 2022 Staatsminister im Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr



Tagesausflügler
in Bayern wählen zu

17%

Bahn oder ÖPNV als
Verkehrsmittel. Bei den
Tagesgeschäftsreisenden
sind es dagegen

27%



Im Jahr 2023 wurden
in Deutschland

**445 Millionen
Tagesausflüge
mit dem Fahrrad**

unternommen. Das sind im
Vergleich zum Vorjahr 10 Millio-
nen mehr. 89 % der Tages-
ausflüge begannen direkt vor
der Haustür, also ohne Verwen-
dung weiterer Verkehrsmittel.

Mobilität in Zahlen

Nach welchen Kriterien wählen die
Menschen ihr Verkehrsmittel für den
Urlaub aus? Wie reisen Tagesausflügler?
Wie denken die Menschen über
Sharing-Angebote – und ändert sich
überhaupt etwas am Mobilitätsverhalten?
Wir haben uns für Sie umgehört

Für

71%

der Deutschen ist die
unkomplizierte Anreise
zum Urlaubsort ein wichtiges
Entscheidungskriterium.

Die Mobilität
vor Ort ist mit

54%

das Hauptkriterium
bei der Wahl des
Verkehrsmittels.

In Erlangen ist der öffentliche Nahverkehr seit Anfang 2024 kostenlos. Die Kosten für die Stadt werden auf

300.000

Euro pro Jahr geschätzt.

Die kostenlose Benutzung des ÖPNV wird mit 82 % an erster Stelle als Maßnahme gegen die Klimabelastung durch den Straßenverkehr genannt.

72 % glauben, dass der schnellere Ausbau von Infrastruktur für Fahrräder besonders effizient sein könnte.

86 %

der Deutschen glauben, dass Sharing-Angebote eine umweltfreundliche Alternative zu bestehenden Angeboten sind. Im Jahr 2021 waren es noch 79 %.



74 %

der Gäste in Bayern reisten zu ihrem Haupturlaub 2022 mit dem eigenen Pkw an.

10 %

nahmen den Zug und 8 % den Bus.

Und die Zukunft?

56 %

der Deutschen wünschen sich, dass der ÖPNV den gesamten Mobilitätsbedarf abdeckt,

18 %

hoffen auf mehr Carsharing,

71 %

würden Microsharing-Angebote für den Weg zu Arbeit nutzen.

96 %

der Deutschen haben ihr Mobilitätsverhalten in den letzten Jahren grundlegend geändert. 39 % nutzen ihr Fahrrad häufiger; 26 % nehmen häufiger On-Demand-Angebote in Anspruch.

99

Wir brauchen nahtlose Anschlüsse bis zur letzten Meile

Der deutsche Incoming-Tourismus legt wieder kräftig zu. Doch wie sind eigentlich die Gäste aus dem Ausland unterwegs? Und wie bleibt das Reiseland Deutschland in Sachen Mobilität attraktiv? Petra Hedorfer von der Deutschen Zentrale für Tourismus im Interview

Was sind die wichtigsten Quellmärkte für das Reise- land Deutschland? Und wie viele ausländische Gäste reisen nach Bayern?

Der deutsche Incoming-Tourismus wächst nach Corona wieder kontinuierlich und erreichte 2023 bereits wieder 90 Prozent des Vorkrisenniveaus. Die Ausländerübernachtungen (+18,8 %) wuchsen dabei mehr als doppelt so stark wie der gesamte Markt (+8,1 %). Die wichtigste Quellregion für uns ist traditionell Europa, besonders unsere Nachbarländer Niederlande und Schweiz. Es folgen die USA als wichtigster Überseemarkt (8,1 %). Dahinter kommen Großbritannien, Österreich, Polen und Frankreich. Bayern steht bei den ausländischen Gästen an der Spitze: 19,5 Millionen internationale Übernachtungen wurden 2023 im Freistaat gezählt.

Wie reisen die ausländischen Gäste nach Deutschland?

Bei den Reisen der Europäer nach Deutschland im Jahr 2023

Bei Reisenden
aus dem
Ausland
gewinnt die
Bahn am
stärksten
hinzu

dominierte nach einer Studie von IPK International mit 45 % eindeutig der Pkw. Gut ein Drittel reiste im Flugzeug als primäres Verkehrsmittel an, elf Prozent kamen mit der Bahn und sieben Prozent mit dem Bus. Bei Reisenden aus Übersee sieht das natürlich anders aus. Die meisten kommen per Flugzeug. Bahn, Bus oder Mietwagen spielen hier nur bei Multi-Destinations-Trips eine Rolle, wenn etwa eine Rundreise durch Europa in einem anderen europäischen Land beginnt.

Wie bewegen sich die internationalen Gäste durch Deutschland?

Das dwif hat für das Jahr 2022/2023 ermittelt, dass 53 % der ausländischen Gäste an ihrem Übernachtungsort den ÖPNV benutzen. 45 % nehmen den Pkw, 18 % die Bahn und 15 % ein Taxi. 85 % gehen außerdem zu Fuß.

Zeichnen sich bei Anreise und „Binnen-Mobilität“ bestimmte Tendenzen ab?

Wenn wir das Jahr 2023 mit

dem Vorkrisenniveau vor 2019 vergleichen, ist laut IPK die Bahn die Gewinnerin bei den Anreisen: Ihr Marktanteil steigt unter allen Verkehrsmitteln am stärksten – von neun auf elf Prozent. Auch die Airlines verzeichnen leichte Gewinne. Das hat Folgen für die Mobilität der Reisenden vor Ort. Da geht der Trend in Richtung ÖPNV und Bahn. Unterm Strich gibt es also leichte Verschiebungen in Richtung klima- und umweltschonender Mobilität.

Gibt es bei Anreise und „Binnen-Mobilität“ Unter- schiede zwischen Urlaubs- und Geschäftsreisen?

Ja, eindeutig. International fliegen Geschäftsreisende häufiger und steigen dann am Airport direkt ins Taxi. Bei internationalen Geschäftsreisen nach Deutschland lag der Anteil der Flugreisenden im Jahr 2023 bei 65 % und damit fast doppelt so hoch wie beim Gesamtdurchschnitt aller Reisenden, der Pkw wird laut IPK mit 22 % nur halb so häufig genutzt.



Petra Hedorfer ist Vorstandsvorsitzende der Deutschen Zentrale für Tourismus (DZT).

Die DZT kümmert sich im Auftrag der Bundesregierung um die internationale Vermarktung des Reiselands Deutschland im Ausland. Sie befasst sich aber auch mit Wissenstransfer, gibt eigene Studien in Auftrag und wertet neueste Erkenntnisse aus.

Wie nehmen ausländische Reisende die Mobilität in Deutschland wahr?

Wir haben da die aktuellen Zahlen aus dem Travel and Tourism Development Index 2024 (TTDI). Diesen Report erstellt das World Economic Forum alle zwei Jahre in Zusammenarbeit mit der University of Surrey. Er analysiert die Reise- und Tourismusbranche von 119 Ländern zu unterschiedlichen Faktoren.

Was sein allgemeines touristisches Angebot betrifft, liegt Deutschland im TTDI 2024 mit fünf von sieben möglichen Punkten auf dem sechsten Platz unter 119 verglichenen Nationen. Die Verkehrs- und Hafeninfrastruktur erhält die Punktzahl 5,34 (Platz acht). Die Verkehrsanbindung wurde von ausländischen Gästen im Jahr 2022/23 auf einer klassischen Schulnotenskala mit 2,07 bewertet.

Wie wichtig ist nachhaltige Mobilität für die ausländischen Gäste?

Die Nachhaltigkeit gewinnt im Mindset internationaler Gäste auch in Sachen Mobilität an Bedeutung. So wurden die nachhaltigen/alternativen touristischen Mobilitätsangebote im Qualitätsmonitor Deutschland bis zum Oktober 2023 mit einer 2,2 bewertet. Im Jahr zuvor lag die Benotung noch bei 2,38.

Wie kann Deutschland in puncto Mobilität für internationale Gäste langfristig attraktiv bleiben?

Wir sind wettbewerbsfähig aufgestellt, aber die Anforderungen an Mobilität verändern sich schnell. Bisher reden wir in etwa vom Modal Split. Das Augenmerk für die Zukunft muss aber viel mehr auf der Intermodalität zwischen Verkehrsträgern liegen. Auf der Seamless Connectivity der Verkehrsnetze vom Airport zum ICE-Netz und bis in die Regionen, bis zur „letzten Meile“ mit E-Bike oder E-Scooter. Zu nahtlosen Anschlüssen gehört auch das „One-Stop-Shopping“ bei der Planung und Buchung verschiedener Verkehrsträger. Die Bahn hat hohen Investitionsbedarf, um den Umstieg auf die klima- und umweltfreundliche Schiene zu ermöglichen. Stabile Fahrpläne, Pünktlichkeit und ein leicht verständliches, einheitliches Tarifsystem sind für unsere internationalen Gäste wichtig. Das Deutschlandticket ist ein erster Schritt in die richtige Richtung, aber nicht für alle Gäste aus dem Ausland verfügbar. Damit sich auch auf der Straße E-Mobilität durchsetzt, brauchen wir mehr Ladeinfrastruktur. Großes Potenzial sehe ich beim Thema „ÖPNV on demand“, wo sich Kundennähe und Rentabilität verbinden. Der gemeinsame Schlüssel zu einer erfolgreichen Realisation all dieser Projekte ist die digitale Transformation – von flächendeckendem Internet über strukturierte Daten im Knowledge Graphen bis hin zu KI-Anwendungen in innovativen Geschäftsmodellen.

Und wie geht's weiter?

Die Gäste sind angereist. Und jetzt?
Auch für die Mobilität vor Ort braucht es
gute, innovative Konzepte. Auf den nächsten
Seiten zeigen wir unterschiedliche Verkehrs-
mittel und -elemente, die für touristische
Destinationen infrage kommen



Foto: DALL-E



Zentrales Element:
So könnte ein Mobility
Hub im Voralpenland
aussehen

Bikesharing, Rufbus, Linienverkehr: Ein zukunftsfähiges Mobilitätskonzept ist nachhaltig, sichert im Idealfall die lückenlose intermodale Fortbewegung am Urlaubsort und reduziert den individuellen Pkw-Verkehr. Dadurch erhöht sich die Erholungsqualität. Weil die Nutzung von Mobilitätsdiensten durch Gäste auch für eine höhere Auslastung sorgt, lassen sich zudem Angebote realisieren, die allein mit der einheimischen Bevölkerung oft nicht rentabel wären. Von einer innovativen und nachhaltigen „touristischen“ Mobilität profitieren letztlich also alle – Gäste und Einheimische.



Fahrrad

Die Menschen steigen im Urlaub aus zweierlei Gründen aufs Fahrrad: Weil sie Radtouren oder gar Radreisen unternehmen, und weil sie das Rad als Transportmittel benutzen, etwa zum Semmelnholen oder zum Ausflug ins Freibad oder ins Museum. Ein Indiz für Letzteres sind Bulli- oder Wohnmobil-Urlaubende, die häufig mit den eigenen Bikes unterwegs sind, um die kleinen Strecken auf zwei Rädern zurückzulegen. Gäste, die radeln statt Auto zu fahren, verbessern die Aufenthaltsqualität einer Destination. Zum Umsteigen auf das Fahrrad motiviert unter anderem eine Infrastruktur mit gut ausgebautem Radwegenetz, Fahrradgaragen, Abstellmöglichkeiten auch an Bushaltestellen und touristischen Attraktionen sowie die Fahrradmitnahme in Bahn und Bus. Gäste, die ohne eigenes Rad anreisen, freuen sich über leicht zugängliche Leih- oder Sharing-Angebote, zu denen – gerade im ländlichen Raum mit seinen größeren Distanzen – auch E-Bikes und Cargobikes gehören könnten.

Von zukunftsfähigen, intelligenten Mobilitätskonzepten im Urlaubsort profitieren nicht nur die Gäste, sondern auch die Einheimischen

Rufbusse

Im ländlichen Raum werden Rufbusse immer populärer: Die meist elektrisch angetriebenen Kleinbusse gehören zur bedarfsorientierten Mobilität („Mobility on demand“) und ergänzen den Linienbetrieb im ÖPNV. Für Reisende ist das speziell auch zur Bewältigung der „letzten Meile“ zwischen (Bus-)Bahnhof und Unterkunft von Interesse. Rufbusse richten sich nach der Nachfrage, folgen also keinem festen Fahrplan und produzieren so keine teuren Leerfahrten. Auch die Haltepunkte sind flexibel. Das Bad Hindelanger EMMI-MOBIL etwa hat so viele virtuelle Haltepunkte festgelegt, dass kein Fleck im Ortsbereich weiter als 100 Meter vom nächsten Haltepunkt entfernt ist. Das schweizerische Appenzell bietet sogar einen Tür-zu-Tür-Service an. Rufbusfahrten lassen sich per App, über Websites oder – wie im Südtiroler Alta Badia, wo auch die ältere Bevölkerung in abgelegenen Weilern profitieren soll – klassisch per Telefon reservieren.



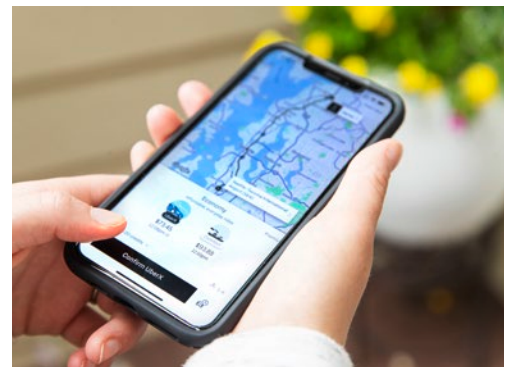
Linienverkehr

Innerhalb des ÖPNV gilt der Linienverkehr als Rückgrat der Mobilität. Es handelt sich um per Fahrplan geregelte Verbindungen zwischen Orten durch Bus und Bahn, in größeren Städten auch durch U-, S- und Trambahn. Damit das gut klappt, halten Fachleute Streckenführung, sinnvolle Taktung und Anschlussgestaltung für wichtig. Wie das in der Fläche funktionieren kann, zeigt das „PlusBus-System“ aus Mitteldeutschland: Es verbindet die Züge des Schienenverkehrs systematisch, im Stundentakt und mit kurzen Umsteigezeiten mit weiterführenden Buslinien. Die Fahrgastzahlen in den Bussen haben sich dadurch laut der Betreiber

um 86 Prozent erhöht. Vorteilhaft ist es zudem, wenn sich der Linienverkehr nicht nur auf Schul- und Bürozeiten konzentriert, sondern auch die touristische Nachfrage abdeckt. Von einem so ausgebauten, attraktiven Angebot profitiert auch wieder die Bevölkerung, speziell im ländlichen, strukturschwachen Raum.

Taxis

Taxis haben im Mobilitätsmix weiterhin ihren Platz. Im ländlichen Raum lassen sie sich gut mit dem ÖPNV vernetzen. So können sie hier die Lücken im Nahverkehrsangebot schließen – etwa durch Fahrten zum ÖPNV-Tarif immer dann, wenn es keine Bus- oder Bahnverbindungen gibt. Das wird gerade im Landkreis Heidenheim getestet. Auch von den Kommunen definierte Festpreis-Tarife können Taxis attraktiv machen.





Sharing-Angebote

Um die Weiterentwicklung des klassischen Verleihmodells handelt es sich bei „Shared Mobility“: (E-)Autos und Fahrräder, Scooter und Mopeds können je nach Bedarf spontan, per App und von der Straße weg (also ohne Verleihstationen und bürokratischen Aufwand) für den individuellen Gebrauch gemietet werden. Sharing-Angebote sind im urbanen Raum bereits sehr populär und für urbane Zielgruppen Standard. Auch auf dem Land profitieren davon Menschen, die kurze Strecken zurücklegen müssen, etwa vom Bahnhof ins Büro. In der Fläche des ländlichen Raums gelten stationsbasierte Lösungen als sinnvoll, bei denen die Fahrzeuge an festgelegten Parkstationen abgeholt, zurückgebracht sowie vorbestellt werden können. In Städten

hingegen werden häufig „free floating“-Lösungen gewählt, wo Fahrzeuge beliebig geparkt werden. Für die digitale Organisation haben sich Mobilitäts-Apps als effizient erwiesen, welche die unterschiedlichen Anbieter zusammenfassen und im Idealfall auch die Angebote des ÖPNV mit einschließen. Ein gutes Beispiel ist die Mobilitäts-App MVGO für München und Umland, die Sharing- und ÖPNV-Angebote in Echtzeit sichtbar macht. Die Fahrgäste sehen direkt, wie sie am schnellsten ins Ziel kommen. Und kaufen ihre Fahrt ganz einfach mit der App.

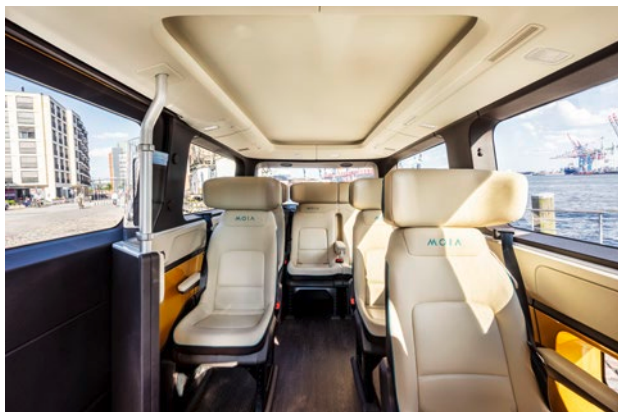
Mitfahrbankerl

Sehr analog und sehr sympathisch sind die auffallend lackierten Sitzbänke, die vor allem im ländlichen Bereich an stark befahrenen Straßen zu finden sind und auf diese Weise deutlich machen, dass die dort Sitzenden mitgenommen werden möchten. Oft signalisieren Schilder das Fahrtziel. Mitfahrbankerl eignen sich der schlechten Planbarkeit wegen nicht für Menschen mit Terminen, umso mehr jedoch für Gäste, die etwas erleben und Land und Leute kennenlernen wollen. Sie dienen dem Miteinander und der Akzeptanz und können das i-Tüpfelchen im touristischen Mobilitätsmix sein.



Ridepooling

Auch die digitale Form der klassischen Sammeltaxis ist durch Nachfrage gesteuerte „Mobility on demand“: Ridepooling bündelt die Nachfrage mehrerer Fahrgäste, die in dieselbe Richtung wollen. Die Koordination erfolgt über Apps. Wie das im urbanen Raum funktioniert, zeigt der Ridepooling-Service MOIA, der bereits in Hamburg und Hannover aktiv ist. Ridepooling-Fahrten dauern meist etwas länger als mit dem klassischen Taxi, weil unterwegs weitere Fahrgäste eingesammelt werden, kosten dafür aber deutlich weniger. Für Destinationen liegt der Vorteil gegenüber dem normalen Taxi darin, dass weniger Autofahrten stattfinden, was Verkehr, Lärm und Emissionen reduziert. Ridepooling-Angebote können in einer Destination eine sinnvolle Ergänzung zu Linienverkehr und klassischen Taxiservices darstellen.



Mobility Hubs

Ein funktionierendes Mobilitätskonzept braucht gut zugängliche Knotenpunkte für den nahtlosen, zeiteffizienten und komfortablen Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln. Solche digital organisierten, physischen Orte, an denen mehrere Verkehrsmittel zusammenkommen, heißen Mobility Hubs. Menschen können hier von der Bahn ins Leihauto umsteigen, vom Bus aufs Sharing-Bike, vom Sammeltaxi auf den E-Scooter. Sie können Ladeinfrastruktur und Warteräume nutzen. Mobility Hubs können Bahnhöfe, Haltestellen oder

Parkplätze sein, die um zusätzliche Mobilitätsangebote erweitert wurden. Sie können auch eigens entwickelte Stationen sein. Um ihre Attraktivität und soziale Bedeutung zu erhöhen, schlagen Städteplanende vor, die Hubs um Funktionen wie Paketabholstationen, Cafés, Co-Working-Spaces, Spielplätze oder Fahrradwerkstätten zu erweitern. Mobility Hubs bieten außerdem architektonischen Spielraum zur Aufwertung von Ortsbildern (siehe dazu auch auf S. 17).

MOBILITÄT BEDEUTET VERNETZUNG. Der ÖPNV bringt die Menschen in die schönsten Tourismuse Gebiete. Unsere 38 Freizeitlinien und rund 300 VGN-Freizeittipps sind sehr beliebt. Sie bieten Fahrgästen, aber auch Regionen und Anbietern vor Ort Vorteile. Uns als Verkehrsbranche



Anja Steidl

Geschäftsführerin Verkehrsverbund
Großraum Nürnberg (VGN)

beschäftigt das Fehlen einer ausreichenden und langfristig gesicherten Finanzierung des ÖPNV. Eine bezahlbare, klimaschonende und nachhaltige Mobilität kostet Geld. Wir brauchen ein klares Bekenntnis der Politik zum ÖPNV. Dann bringen wir noch mehr Menschen in Busse und Bahnen und in die Tourismusregionen.

TROTZ DER AKTUELLEN HERAUSFORDERUNGEN AUFGRUND VON PERSONALKNAPPHEIT und verspäteten

Auslieferungen von Flugzeugen zeigt sich die Nachfrage für Flugreisen nach Bayern ungebrochen. Wurde im Nordamerika-Aufkommen bereits 2023 das Vorkrisenniveau übertroffen, erwartet der Flughafen München im laufenden Jahr auch die vollständige Erholung des Asienverkehrs. Im Bereich des Klimaschutzes hat sich der Flughafen jüngst ein neues Ziel gesetzt: Bis 2035 sollen mindestens 90 Prozent der



Thomas Kube

Leiter Route and Passenger Development,
Flughafen München GmbH

CO₂-Emissionen des Airports reduziert werden. Der Rest muss physisch aus der Atmosphäre entfernt werden. „Net Zero“ bedeutet, dass der Betrieb des Flughafens München zukünftig kein klimaschädliches Kohlendioxid in der Atmosphäre hinterlassen darf.

WIE KANN DIE TOURISTISCHE MOBILITÄT IM LÄNDLICHEN RAUM so gestaltet werden, dass es für die Menschen bei Ausflügen und Urlaubsreisen einfach und vorteilhaft ist, umweltfreundlich und sozialverträglich unterwegs zu sein? Dazu gehören neben der Förderung der aktiven Mobilität, also des Fuß- und Radverkehrs, auch Bus- und Bahnangebote, die die Besonderheiten



Bente Grimm

Leiterin Touristische Mobilitätsforschung
im NIT – Institut für Tourismus- und
Bäderforschung in Nordeuropa GmbH, Kiel

des touristischen Verkehrs berücksichtigen, und eine inspirierende, motivierende Kommunikation. Mit unseren Marktforschungsdaten aus der Reiseanalyse und den Schulungen und Leitfäden, die wir beispielsweise im EU-Projekt SMARTA-NET entwickeln, schaffen wir die Voraussetzung für eine gelungene Umsetzung innovativer Ideen.

DER RADTOURISMUS HAT AN BEDEUTUNG GEWONNEN

und ist ein bedeutender Wirtschaftsfaktor für touristische Regionen. Uns beschäftigt, wie Potenziale nachhaltig genutzt und gleichzeitig die Natur geschützt werden kann. Der ADFC setzt mit Zertifizierungen Qualitätsstandards für Radwege und -regionen sowie für radfreundliche „Bett+Bike“-Quartiere. Und er zeichnet mit dem „Goldenen Pedal“ die innovativsten,



Petra Husemann-Roew

Geschäftsführerin ADFC
Landesverband Bayern e. V.

nachhaltigsten Projekte im bayerischen Radtourismus aus. Außerdem wollen wir Synergien zwischen dem Radverkehr im Alltag und der Freizeitgestaltung deutlich machen. Durch kluge kommunale Planung profitieren Radtouristen wie Alltagsradlerinnen. Wer im Urlaub das Fahrrad als positiv erlebt, benutzt es auch im Alltag als Verkehrsmittel lieber.

Das sagt ihr ...



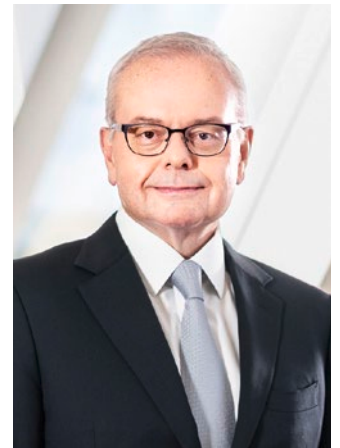
Bärbel Fuchs

Geschäftsführerin Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG)

„Mobilität weiter denken“, das ist unsere Mission. Ein überzeugendes Angebot, leicht verständliche Tickets mit attraktivem Preis, neue Zugdesign-ideen, damit Reisezeit zur Nutzzeit wird. Solche Themen beschäftigen uns. Das funktioniert aber nur, wenn der Bund den Regionalverkehr auch auskömmlich finanziert. Mobilität muss vernetzt, modern und nachhaltig sein, daran arbeiten wir gemeinsam mit den Landkreisen und Verkehrsverbünden. Wir müssen die Vorteile aller Verkehrsträger klug kombinieren und Barrieren abbauen.

Für Fahrgäste entscheidend ist der Mix an Mobilitätsformen, den wir zu einem angenehmen Reiseerlebnis mit optimalen Verbindungen in ganz Bayern machen müssen. Es gilt also, viele kleine Puzzlestücke zusammenzusetzen, damit noch mehr Menschen ihr Auto gerne stehen lassen!

MOBILITÄT IST EINE GROSSE BEREICHERUNG. SIE IST FÜR SOZIALE KONTAKTE RELEVANT UND VERBINDET KULTUREN SOWIE NATIONEN. Und sie ist elementar für den Tourismus und unsere Wirtschaft insgesamt. Dass die Herausforderungen groß sind, darf nicht dazu führen, Mobilität insgesamt infrage zu stellen. Aktuell erlebe ich jedoch, dass Probleme bei der Erlangung von Klimaschutzzielen genau



Karlheinz Jungbeck

Vorstand für Tourismus und Schatzmeister,
ADAC Südbayern e.V.

diese Einstellung hervorbringen. Oft wird dann nur noch der Lösungsansatz diskutiert, wie sich Verkehre reduzieren lassen – und sei es über den Preis. Das ist nicht nur un kreativ, sondern auch gefährlich: Wenn Mobilität abhängig wird vom Einkommen, werden verkehrspolitische Herausforderungen zur sozialen Frage. Lassen Sie uns stattdessen wieder das große Plus von Mobilität – die Fähigkeit, Menschen zusammenzuführen – in den Vordergrund rücken und konstruktiv an Lösungen arbeiten.

Da rührt sich was!

Neue Mobilitätskonzepte für Stadt, Land und Gebirge zeigen:
In der Verkehrsplanung geht einiges. Man muss sich nur trauen



Rotterdam, Niederlande

Schön aufgeräumt: Wo 200 Hubs die Verkehrswende begleiten

In der Vergangenheit setzte Rotterdam vor allem auf Autofreundlichkeit. Doch seit 15 Jahren läuft der Umbau zur „City Lounge“ – mit mehr Grün, Tempo 30 in der Stadt, Platz für Fußgänger und Fußgängerinnen sowie emissionsfreiem Verkehr. Die sogenannte „Shared Mobility“ mit E-Scootern und -Mopeds soll zum Vehikel der Verkehrswende werden. Bis Ende 2024 will Rotterdam deshalb ein Netz von 200 sogenannten Neighborhood Hubs schaffen. Knotenpunkte also, an denen man sich aus der ganzen Vielfalt der Leihfahrzeuge bedienen kann. Die so dicht gestreut sind, dass sich immer einer in der Nähe befindet. Und die zugleich dafür sorgen, dass die Leih-Mobile nicht störend in der Stadt herumstehen. Denn Geofencing, eine elektronische Sperre, soll das Parken außerhalb der Hubs erschweren. 100 Hubs sind bereits fertiggestellt.



Paris, Frankreich

La mobilité du futur: Verkehrswende an der Seine mit Charme und Seilbahn

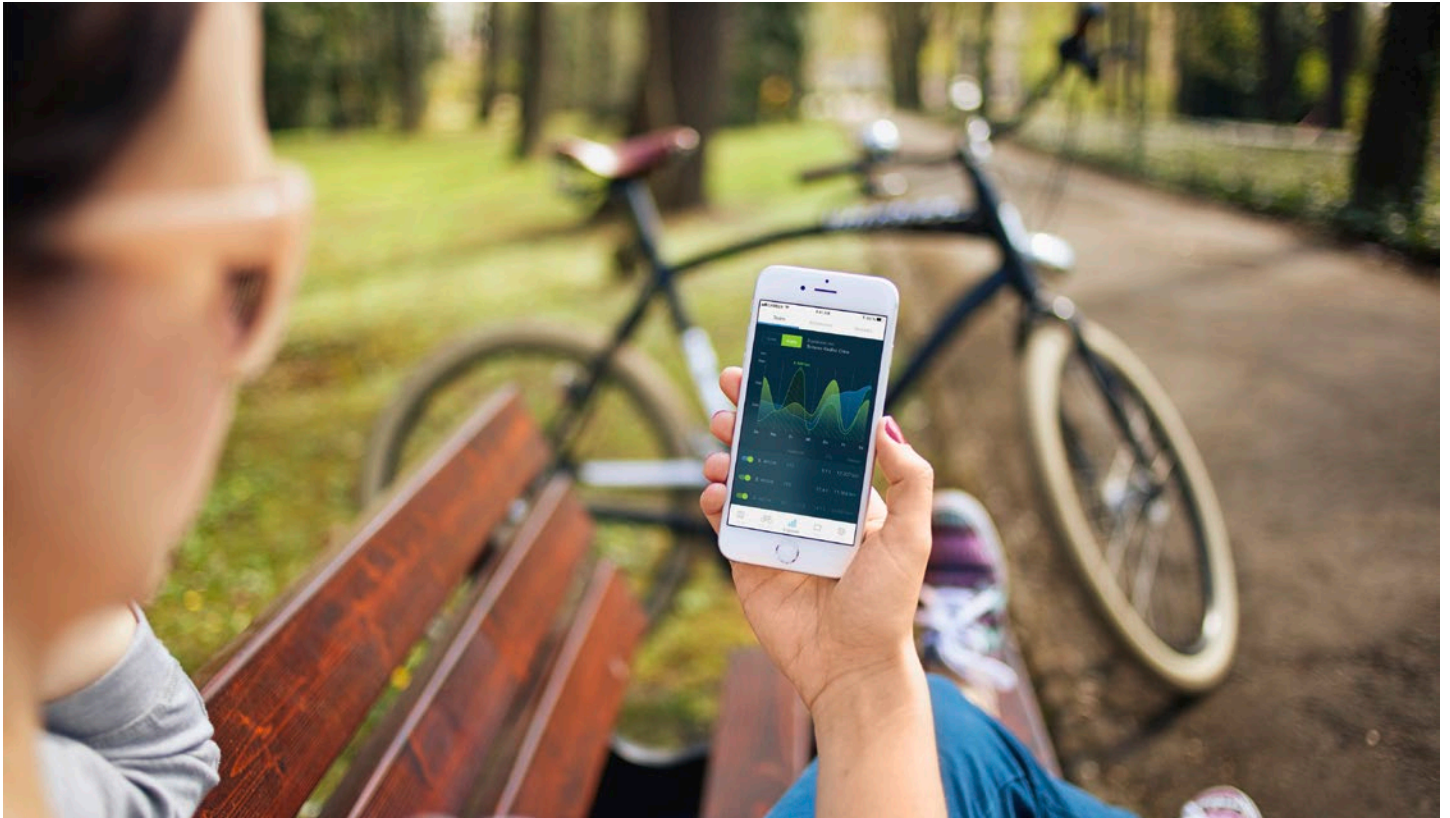
Eine Seilbahn, die von einer Metro-Endstation in die Außenbezirke führen soll, ist der neueste Clou der Pariser Verkehrspolitik. Die Vorteile: kostengünstig, rückbaubar, emissionsfrei. Das passt zur strikten Verkehrswende, die Bürgermeisterin Anne Hidalgo der Metropole verordnet hat. Das Ziel: bessere Mobilität für alle, die zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind. Jüngst wurde das Parken für große SUVs verteuert. Schon zuvor sperrte Hidalgo die Schnellstraße an der Seine für Autos und baute sie zu einem Park mit Grünflächen, Cafés und Bars um. Auf dem Autobahnring rund um Paris soll eine Fahrspur begrünt, eine weitere für Busse und Pendler-Fahrgemeinschaften reserviert werden. Parkplätze werden zu Grünflächen, Avenuen zu Radwegen. In weiten Teilen der Stadt gilt bereits Tempo 30. Eine Studie von April 2024 ergab, dass Pariser und Pariserinnen mit dem Fahrrad zweieinhalb mal so viele Wege als mit dem Auto zurücklegen. Im Schnitt 15 Stundenkilometer schnell. Mit dem Auto zu Stoßzeiten völlig undenkbar.

Werfenweng, Österreich

Mit dem Ideen-Turbo zur sanften Mobilität

Werfenweng, das zum Verbund nachhaltiger Ferienorte Alpine Pearls gehört, liegt auf einem 900 Meter hohen Sonnenplateau im Pongau. Und inzwischen auch an der Spitze der Ferienorte, die komplett auf sanfte Mobilität setzen. Seit 1997 hat die Gemeinde ihre Angebote für autofreien Urlaub kontinuierlich weiterentwickelt. Vom Bahnhofs-Shuttle über den Rufbus im Dorf („E-Lois“) bis zum E-Auto-Verleih. Immer mehr Mobilitätsmöglichkeiten baut Werfenweng in das ausgeklügelte System ein. Und lässt nichts aus, was die Urlaubsgäste nachhaltig bewegt: Nachtmobil, E-Bikes, E-Roller, E-Zweisitzer, Tandemräder, Jet-Flyer. Was nicht gratis in der Werfenweng Card inkludiert ist, gibt es zu attraktiven Konditionen. Ein Urlaub ohne Auto, der Spaß und Umweltschutz verbindet – das ist das Werfenwenger Erfolgsrezept.





Ortenaukreis, Baden-Württemberg

Ein Städtebund macht mobil

Vis-à-vis von Straßburg, rechts des Rheins, liegt der Ortenaukreis. Er erstreckt sich von Achern im Norden bis zum Europapark Rust im Süden, mit der Großen Kreisstadt Offenburg in der Mitte. Hier, im flächenmäßig größten Landkreis Baden-Württembergs, haben sich 14 Städte und Gemeinden zum Mobilitätsnetzwerk Ortenaukreis zusammengetan. Das Ziel: öffentliche Nahverkehrsangebote zu schaffen, die sinnvoll ineinandergreifen und den Menschen die unkomplizierte Fortbewegung zwischen städtischen und ländlichen Zentren ermöglichen. Auch ökonomische und organisatorische Synergieeffekte werden genutzt, denn der Gesamtaufwand verringert sich durch Austausch und gemeinsame Planung deutlich. Das Netzwerk ist das erste seiner Art in Deutschland und wird durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative gefördert. Zum Projekt gehören zzt. auch 55 Mobilitätsstationen mit Fahrrädern, teils auch E-Bikes und Leihwagen, sowie die App „Ortenau mobil“. Diese ermittelt die beste Verbindung im Mix aus Bussen und Bahnen, ermöglicht den Kauf von Tickets und bezieht auch die Option von Leihrädern und Carsharing mit ein.



Mehr dazu

Kennen Sie auch spannende Beispiele? Dann schicken Sie sie uns doch!



Die Messe, die deine Ferienimmobilie wertvoll macht!

www.SuperStay.Live



18.-20. Oktober 2024 • Messe Augsburg