

## Anhang 7: Praxisbeispiele zu touristischen Mobilitätsangeboten

- Praxisbeispiel 1: „SAMO-Konzept“ in Werfenweng (A)
- Praxisbeispiel 2: Autofreies Zermatt (CH)
- Praxisbeispiel 3: KONUS-Gästekarte im Schwarzwald (D)
- Praxisbeispiel 4: Park en Ride Renesse (NL)
- Praxisbeispiel 5: Autonomer Shuttlebus Bad Birnbach (D)
- Praxisbeispiel 6: just explore Sylt – Mobilität und Erlebnis auf Sylt (D)
- Praxisbeispiel 7: MobilSintra – Mobility Services for Tourists in Sintra (P)
- Praxisbeispiel 8: Allgäu-Walser-Card in Oberstdorf (D/A)
- Praxisbeispiel 9: Kostenlose/kostengünstige Busnutzung in Templin (D)

## Praxisbeispiel 1: „SAMO-Konzept“ in Werfenweng (A)



Abbildung 1: Überblick unterschiedliche Angebote des SAMO-Konzept (Tourismusverband Werfenweng OJ)

Projektübersicht	
Kurzbeschreibung	<p>Angebote für sanfte Mobilität im Ferienort Werfenweng. Zur Nutzung der Dienstleistungen müssen die Gäste in einem SAMO-Betrieb übernachten und ihren Autoschlüssel bei der Registration abgeben, falls sie nicht mit der Bahn angereist sind. Im Gegenzug erhalten sie Zugang zu diversen (kostenlosen) Dienstleistungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Shuttle vom Bahnhof zum Beherbergungsbetrieb</li> <li>➤ E-Carsharing</li> <li>➤ E-/Bikesharing</li> <li>➤ E-Ridehailing</li> <li>➤ Geführte Wanderungen inkl. Ausrüstung</li> <li>➤ „Fun-Fahrzeuge“ (bspw. Jetflyer)</li> <li>➤ Skibus</li> </ul> <p>Einheimische können die gleichen Dienstleistungen nutzen und bekommen Anreize zur Abkehr vom MIV. Das Konzept sieht auch eine Mobilitätserziehung auch schon während der Schulzeit vor.</p>
Charakterisierung der Region	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Bergort mit ungefähr 900 Einwohner</li> <li>➤ ca. 1.900 Gästebetten (Stand 2014)</li> <li>➤ 45 km südlich von Salzburg (A)</li> </ul>
Problemlage und Handlungsansatz	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ sinkende Gästezahlen</li> <li>➤ vom MIV dominiertes Ortszentrum</li> </ul>
Einführungsdatum	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 1994 (seitdem kontinuierlich ausgebaut)</li> </ul>
Touristischer Bezug	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ eingeführt aufgrund sinkender Touristenzahlen</li> </ul>
Bedienungsgebiet/ touristische Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Anbindung der Region als touristisches Ziel</li> </ul>
Anbieter/Betreiber	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Gemeinde Werfenweng und Partner</li> </ul>
Angebotsform	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ flexibler/geteilter Verkehr</li> </ul>
Betriebszeiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ unterschiedlich je Mobilitätsprodukt, z. B. <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Ridehailing*(Winter): So – Do: 08:30 - 01:00 Uhr</li> <li>Fr, Sa und vor Feiertagen: 08:30 - 04:00 Uhr</li> </ul> </li> </ul>

Projektübersicht	
Fahrtenangebot	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Variation der Bedienzeiten und Angebote zwischen Sommer und Winter</li> </ul>
Angebotsintegration	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Shuttle als Zubringer zum ÖV</li> </ul>
Tarifintegration	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ keine</li> </ul>
Fahrpreis/Kosten für die Nutzenden	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 10 € pro Person für die gesamte Aufenthaltsdauer</li> <li>▶ alle Leistungen inklusive bei Aufenthalt in einer SAMO-Unterkunft, ansonsten unterschiedliche Preise (bspw. Shuttle 2,60 €/Nutzung)</li> </ul>
Betriebskosten	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ ca. 450.000 € / Jahr (nicht bestätigte Quelle)</li> </ul>
Zuständigkeiten/ Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Finanzierung durch SAMO-Gastbetriebe über Gästumlage (1,40 € je Gästenächtigung (Stand 2018)) zzgl. Zuschuss der Gemeinde</li> </ul>
Besonderheiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ integriertes Konzept mit Mobilitätserziehungscharakter</li> </ul>
Quelle	Brandauer (2014), Görbig (2018), Konrad (2019), PBPressbooks (2017), Positives.at (2020) und Tourismusverband Werfenweng (OJ)
Projektauswertung	
erzielte Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ + 20 % Bahnankünfte 2014 zu 1995 (Brandauer, 2014)</li> <li>▶ + 30 % Übernachtungen 2014 zu 1995 (Brandauer, 2014)</li> <li>▶ Verkehrsberuhigung im Ort (inkl. räumlicher Umnutzung von Parkraum)</li> </ul>
Erfolgs- und Misserfolgskriterien sowie Rahmenbedingungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Einheimische als Multiplikatoren</li> <li>▶ „Politik der 1000 Schritte“ (kontinuierliche Entwicklung in Richtung eines Leitbildes)</li> </ul>
Übertragbarkeit auf die Insel Usedom	Die Integration aller umweltfreundlichen Mobilitätsangebote auf Usedom (Bahn, Bus, Leihfahrrad, ...) in die geplante digitale Gästekarte mit kostenfreier Nutzung der Mobilitätsangebote für Gäste und Einheimische kann auch für Usedom ein erfolversprechender Ansatz sein. Usedom könnte sich als autoarme Urlaubsregion („Urlaub vom Auto“) mit Alleinstellungsmerkmal vermarkten.

## Praxisbeispiel 2: Autofreies Zermatt (CH)



Abbildung 2: Taxishuttle Zermatt (Zermatt Tourismus 2021)

Projektübersicht	
Kurzbeschreibung	Zermatt ist autofrei. Die Zufahrt für den Privatverkehr ist bis zum Ort Täsch (5 km vor Zermatt) erlaubt. Die Straße nach Zermatt ist für private Fahrzeuge (abgesehen von Einwohner) gesperrt. Die Anreise nach Zermatt ab Täsch ist für Tages- und Übernachtungsgäste nur mit der Bahn möglich. In Täsch bestehen entsprechende Parkmöglichkeiten. Im Ortsverkehr Zermatt kommen elektrisch angetriebene Ortsbusse und Taxishuttles zum Einsatz.
Charakterisierung der Region	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Ferienort im M Mattertal im Kanton Wallis (CH) (ca. 6.000 Einwohnern)</li> <li>➤ ca. 2,15 Mio. Gästeübernachtungen (Stand 2019) zzgl. Tagesgäste</li> </ul>
Problemlage und Handlungsansatz	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ beengte Straßenverhältnisse, kaum Parkplätze</li> <li>➤ Vermeidung des MIV-Gästeverkehrs in Ort</li> </ul>
Einführungsdatum	➤ 1931
Touristischer Bezug	➤ Zufahrtsverbot mit privatem Fahrzeug gilt vor allem für Touristen
Bedienungsgebiet/ touristische Ziele	➤ Zermatt/Täsch
Anbieter/Betreiber	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Relation Täsch – Zermatt: Matterhorn-Gothard-Bahn (BVZ)</li> <li>➤ Ortsverkehr Zermatt: private Taxiunternehmen</li> </ul>
Angebotsform	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Relation Täsch – Zermatt: Regelzug- und Shuttlezug-Verkehr</li> <li>➤ Ortsverkehr Zermatt: individ. Taxifahrten nach Wunsch der Fahrgäste</li> </ul>

Projektübersicht	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ unterschiedliche Angebote zur Überbrückung der Autofreien Straßen: von Parkplätzen mit Taxi-Angeboten bis zu Gepäcktransporten</li> </ul>
Betriebszeiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ täglich 6:00 bis 1:00 (ab 22:00 Stündlich)</li> </ul>
Fahrtenangebot	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Relation Täsch – Zermatt: <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 6:00 – 22:00: 20-min-Takt</li> <li>▶ 22:00 – 1:00 Uhr: 1-h-Takt</li> </ul> </li> </ul>
Angebotsintegration	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Einbindung der Regelzüge auf der Relation Täsch – Zermatt in das Taktangebot</li> </ul>
Tarifintegration	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Tarife für Shuttlezüge und Regelzüge sind gleich (BVZ-Tarif)</li> <li>▶ Taxitarif im Ortsverkehr</li> </ul>
Fahrpreis/Kosten für die Nutzenden	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Tageskarte Parken: 16,- CHF</li> <li>▶ Bahnshuttle: 8,20 CH</li> <li>▶ Taxitarif: nach Streckenlänge</li> </ul>
Betriebskosten	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ keine Informationen verfügbar</li> </ul>
Zuständigkeiten/ Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ keine Informationen verfügbar</li> </ul>
Besonderheiten	<p>Mobilitätsangebote in Zermatt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Elektro-Bus (2 Linien: Bus zum Quartier Winkelmaten und Skibus (nur Winter))</li> <li>▶ Elektro-Shuttletaxis</li> <li>▶ Leih-Fahrrädern und Mountain Bikes</li> <li>▶ Pferdekutsche</li> <li>▶ Kfz-Nutzung in Zermatt nur mit Elektro-Motor und nur mit Sonderbewilligung (Einheimische, Zweitwohnungsbesitzer, Taxis, Versorgungs- und Rettungsfahrzeuge) möglich</li> </ul>
Quelle	Konrad (2010) und Zermatt Tourismus (2021)
Projektauswertung	
erzielte und/oder zu erwartende Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Verkehrsberuhigung im Ort</li> </ul>
Erfolgs- und Misserfolgskriterien sowie Rahmenbedingungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ gemeinsame Entscheidung der Zermatter Stimmbürger</li> <li>▶ konsequente Umsetzung</li> <li>▶ Mobilitätsalternative Bahn und e-bus</li> </ul>
Übertragbarkeit auf die Insel Usedom	<p>Als Insel mit bislang nur zwei Zufahrten vom deutschen Festland wäre eine Beschränkung der Zufahrt von Touristen denkbar; gleichzeitig müsste aber ein ausreichender Ausbau des ÖV-Angebotes erfolgen. Das Konzept „autofrei“ könnte zumindest auf Teilregionen der Insel übertragen werden.</p>

### Praxisbeispiel 3: KONUS-Gästekarte im Schwarzwald (D)

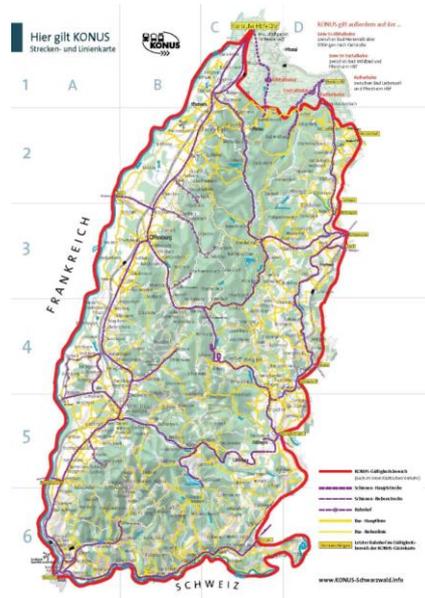


Abbildung 3: Gültigkeitsbereich der KONUS-Karte (Schwarzwald Tourismus GmbH 2019)

Projektübersicht	
Kurzbeschreibung	Die KONUS-Gästekarte (Kurkarte) ist eine touristische Rabattkarte für Übernachtungsgäste und berechtigt zur kostenfreien Nutzung von Bus und Bahn (2. Klasse) in der Urlaubsregion Schwarzwald für den Zeitraum des Aufenthaltes; hierzu zählen auch die Straßen- und Stadtbahnen in den Städten Freiburg i. Br. und Karlsruhe.
Charakterisierung der Region	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Mittelgebirgslandschaft mit Nationalpark-Region im Norden und touristischen Schwerpunkträumen im Süden</li> <li>➤ ländlich geprägte Region mit urbanen Zentren</li> </ul>
Problemlage und Handlungsansatz	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Steigerung der Attraktivität als Destination</li> <li>➤ Erhöhung der Synergieeffekte zwischen den Orten im KONUS-Gebiet</li> <li>➤ Lenkung der Verkehrsnachfrage auf den ÖPNV, Steigerung des ÖPNV-Anteil an der touristischen Mobilität / Freizeitmobilität</li> </ul>
Einführungsdatum	➤ 2005
Touristischer Bezug	➤ Einsatz der Kurkarte als ÖPNV-Ticket
Bedienungsgebiet/ touristische Ziele	➤ gesamte Urlaubsregion Schwarzwald (vgl. Abb.)
Anbieter/Betreiber	➤ Schwarzwald Tourismus GmbH als kartenausgebende Institution
Angebotsform	➤ ÖPNV-Linienverkehr
Betriebszeiten	➤ je nach Linie und Betreiber
Fahrtenangebot	➤ je nach Linie und Betreiber
Angebotsintegration	➤ Integration von touristischen Leistungen und ÖPNV-Beförderung

Projektübersicht	
Tarifintegration	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ kostenfreie Nutzung des ÖPNV (Bus und Bahn) in allen Verkehrsverbänden der Urlaubsregion Schwarzwald</li> </ul>
Fahrpreis/Kosten für die Nutzenden	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ kostenlos</li> </ul>
Kosten für den Betreiber	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ keine Informationen vorhanden</li> </ul>
Zuständigkeiten/ Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Finanzierung durch Gemeinden: 31/36 Cent (netto) je KONUS-Übernachtung (Stand 2009/2012)</li> <li>➤ Refinanzierung der Gemeinde über Kurtaxe, Fremdenverkehrsabgabe oder Umlegung auf Beherbergungsbetriebe (Umlageverfahren)</li> </ul>
Besonderheiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ fahrscheinlose Nahverkehrsnutzung in 11 Verkehrsverbänden</li> <li>➤ vergünstigte Anreise mit der Deutschen Bahn</li> <li>➤ großes E-Bike-Netz mit mehr als 100 E-Bikes mit Verleih- und Akku-Wechselstationen</li> </ul>
Quelle	Dürkop (2012), Schwarzwald Tourismus GmbH (2011) und Schwarzwald Tourismus GmbH (2019)
Projektauswertung	
erzielte und/oder zu erwartende Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ messbare Steigerung der ÖPNV-Auslastung</li> <li>➤ Steigerung der Attraktivität als Urlaubsregion</li> </ul>
Erfolgs- und Misserfolgskriterien sowie Rahmenbedingungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ erstes und – bislang – einmaliges Angebot dieser Art in einer deart großen Tourismusregion (ca. 6.000 km<sup>2</sup>) → klarer Wettbewerbsvorteil</li> <li>➤ Darstellung des Schwarzwaldes als Einheit</li> <li>➤ Qualitätssprung bei touristischen Serviceleistung</li> <li>➤ Förderung eines positiven Umweltimages</li> </ul>
Übertragbarkeit auf die Insel Usedom	Das Konzept der KONUS-Karte sollte Vorbild für die Erweiterung der KaiserbäderCard bzw. die Einführung einer inselweit geltenden kostenfreien ÖPNV-Nutzung mit alle (zukünftig digitalen) Usedomer Kurkarten sein. Der Imagegewinn wäre vermutlich sehr groß.

## Praxisbeispiel 4: Park en Ride Renesse (NL)



Abbildung 4: Beach-Bus Renesse (Cabriobus Renesse lijn 802, OJ)

Projektübersicht	
Kurzbeschreibung	Eine kostenlose Buslinie verbindet einen ebenfalls kostenlosen Park+Ride-Platz in Gehentfernung zum Ortszentrum mit Hotels, Campingplätzen und Dünenübergängen. Weiter kostenpflichtige Beförderungsangebote umfassen einen Strandshuttle, einen Nachtshuttle zu Clubs und Diskotheken sowie die Vermietung von Fahrrädern und Karren.
Charakterisierung der Region	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ kleine, touristisch geprägte Küstenstadt mit ca. 1.500 EW an der Südlichen Nordseeküste der Niederlande</li> <li>➤ 1.3 Mio. Übernachtungen (2013)</li> </ul>
Problemlage und Handlungsansatz	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ hohe innerörtliche Belastung durch die MIV-Nutzung der Gäste, insbesondere durch Parksuchverkehre</li> <li>➤ hohe Flächeninanspruchnahme in sensiblen Bereichen durch ruhenden Pkw-Verkehr</li> </ul>
Einführungsdatum	➤ ca. 1995
Touristischer Bezug	➤ Maßnahme zur Reduzierung der Belastung durch MIV-Gästeverkehr
Bedienungsgebiet/ touristische Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Stadtgebiet von Renesse</li> <li>➤ Beförderungen zu Hotels, Campingplätzen, Dünenübergängen, Strand, Clubs</li> </ul>
Anbieter/Betreiber	➤ keine Informationen vorhanden
Angebotsform	➤ Linien- und On-Demand-Verkehr
Betriebszeiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Saisonales Beförderungsangebot Mai bis September: <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Üblicherweise täglich im Zeitraum 10:45 bis 20:00 Uhr</li> <li>➤ aktuell: On-Demand-Verkehr im Zeitraum 10:45 bis 19:30 Uhr</li> </ul> </li> </ul>
Fahrtenangebot	Mai bis September: 3 Linien mit 33 Fahrten/Tag (Stand 2019)
Angebotsintegration	➤ Abstimmung des Shuttlebus-Fahrplans auf den Regionalbus-Fahrplan
Tarifintegration	➤ kostenfrei bzw. keine
Fahrpreis/Kosten für die Nutzenden	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Transport zu Hotels/Campingplätzen/Ortskern: kostenlos</li> <li>➤ Transport direkt zum Strand/Nachtclub: 10 € je Hin- und Rückfahrt</li> </ul>

Projektübersicht	
Betriebskosten	keine Informationen vorhanden
Zuständigkeiten/ Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ keine Informationen vorhanden</li> </ul>
Besonderheiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Einsatz von Cabrio-Bus, Planwagen oder Elektrobussen im Shuttleverkehr</li> <li>▶ Berücksichtigung der Anforderungen von mobilitätseingeschränkten Personen durch zusätzliche Angebote mit speziellen Fahrzeugen</li> </ul>
Quelle	Nijland (2015), Renesse Aan Zee (2021), Wee (2003)
Projektauswertung	
erzielte und/oder zu erwartende Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Reduzierung der Parksuchverkehrs und damit der Verkehrsbelastung in der Stadt</li> <li>▶ Konzentration des ruhenden Pkw-Verkehrs in weniger sensiblen Bereichen abseits des Ortszentrums</li> </ul>
Erfolgs- und Misserfolgskriterien sowie Rahmenbedingungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Kompensation des erzwungenen Umsteigens vom Pkw auf den Shuttlebus durch Erlebnischarakter (z. B. Cabrio-Bus) in Verbindung mit dem kostenlosen Parken und Transport</li> <li>▶ Nachtverkehr: kostengünstige Mobilität ohne Beachtung der Promillegrenze</li> </ul>
Übertragbarkeit auf die Insel Usedom	<p>Die Idee der Begrenzung der Pkw-Zufahrt zum Urlaubsort ließe sich auch auf Usedom übertragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Einrichtung von P+R-Plätzen an den bislang zwei Inselzufahrten vom deutschen Festland mit (kostenfreien) Shuttlebus-Angeboten zu den touristischen Zielen auf Usedom</li> <li>▶ gleichzeitig Begrenzung der Inselzufahrt für Tagesgäste und/oder Steuerung bzw. Anreiz zur Nutzung der P+R-Plätze für Übernachtungsgäste über Parkgebühren</li> </ul> <p>In kleinerem Maßstab wäre ein P+R-Angebote mit Shuttlebus-Anbindung auch für touristische Ziele mit hohem Parkdruck in sensiblen Bereichen denkbar.</p>

## Praxisbeispiel 5: Autonomer Shuttlebus Bad Birnbach (D)



Abbildung 5: Autonomer Shuttlebus in Bad Birnbach (Gröll, 2021)

Projektübersicht	
Kurzbeschreibung	In einem Testbetrieb für autonom und elektrisch fahrende Kleinbusse verbinden zwei autonome Fahrzeuge der 2. Generation im Linienbetrieb den Bahnhof mit dem Ortskern und der Rottal-Therme.
Charakterisierung der Region	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Marktgemeinde mit ca. 6.000 EW im niederbayrischen Bäderdreieck</li> <li>➤ 46.000 Übernachtungen (2018)</li> </ul>
Problemlage und Handlungsansatz	➤ fehlende ÖPNV-Verbindung zwischen dem Ortskern und dem rd. 2 km entfernten Bahnhof
Einführungsdatum	➤ April 2017
Touristischer Bezug	➤ Shuttle-Angebot richtet sich insbesondere an Gäste und Besucher des Kurortes
Bedienungsgebiet/ touristische Ziele	➤ Relation Bahnhof – Ortskern – Therapie
Anbieter/Betreiber	➤ DB RegioBus, Regionalbus Ostbayern und „easy mile“
Angebotsform	➤ Linienverkehr
Betriebszeiten	➤ täglich von 8 bis 18 Uhr
Fahrtenangebot	➤ 32 Fahrten/Tag
Angebotsintegration	➤ Berücksichtigung der Anschlüsse an den SPNV

Projektübersicht	
Tarifintegration	➤ keine
Fahrpreis/Kosten für die Nutzenden	➤ kostenlos
Betriebskosten	➤ keine Informationen verfügbar
Zuständigkeiten/ Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Deutsche Bahn (Projektleitung, Anschaffung und Betrieb des Busses und weiterer Fahrzeuge, Begleitforschung)</li> <li>➤ Gemeinde Bad Birnbach (Öffentlichkeitsarbeit, bauliche Maßnahmen zur Infrastrukturerüchtigung vor Ort)</li> </ul>
Besonderheiten	Die Busse können bis zu sechs Personen gleichzeitig transportieren und sind barrierefrei, behindertengerecht und mit WLAN ausgestattet. Aktuell fahren die Busse max. 15 km/h und werden von einer Begleitperson überwacht.
Quelle	Bayrisches Landesamt für Statistik (2019), Brandt, et al. (OJ), DB Regio Bus Bayern (OJ) und Gröll (OJ)
Projektauswertung	
erzielte und/oder zu erwartende Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Verbesserung der innerörtlichen ÖPNV-Verbindung</li> <li>➤ perspektivisch bei Regelbetrieb im fahrerlosen Betrieb: Kostensenkung im ÖPNV</li> <li>➤ Steigende Übernachtungszahlen (zumindest zeitweise aufgrund des Novum-Effektes)</li> </ul>
Erfolgs- und Misserfolgskriterien sowie Rahmenbedingungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ kostenfreie Nutzung bei hoher Sicherheit</li> <li>➤ Ertüchtigung und Digitalisierung der Strecke für die Anforderungen von autonomen Fahrzeugen</li> <li>➤ Imagegewinn durch Verbindung von Bad Birnbach mit innovativer Mobilität</li> </ul>
Übertragbarkeit auf die Insel Usedom	Ein autonomer Shuttlebus (auch als Testbetrieb) hätte Potenziale zur Anbindung von außerortsgelegenen oder strandfernen Bahnhöfen, böte gleichzeitig einen Aufmerksamkeitsfaktor für den Tourismus und wäre ein Imagegewinn für die Insel Usedom.

## Praxisbeispiel 6: just explore Sylt - Mobilität und Erlebnis auf Sylt (D)

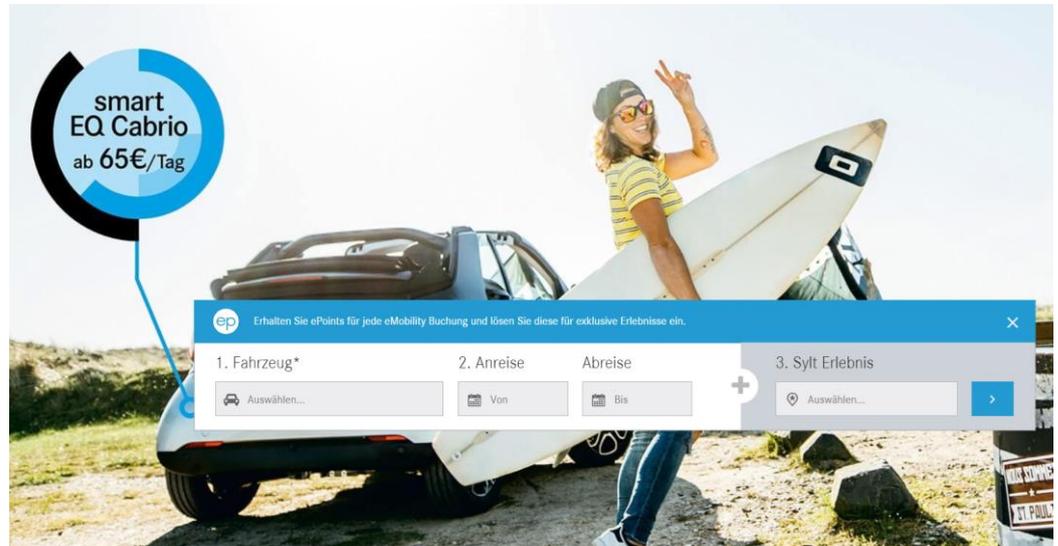


Abbildung 6: Buchungssseite (just explore Sylt 2021a)

Projektübersicht	
Kurzbeschreibung	Über just explore Sylt werden Elektrofahrzeuge von Mercedes-Benz und Smart sowie E-Roller und E-Fahrräder angeboten. Durch die Buchung der geteilten Fahrzeuge verdienen die Nutzenden e-Points, die sie für Vergünstigungen in Restaurants oder bei Freizeitangebote nutzen können.
Charakterisierung der Region	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ stark touristisch geprägte Nordseeinsel mit ca. 18.000 EW</li> <li>▶ rd. 4,5 Mio. Übernachtungen (2019)</li> <li>▶ Bahn- und Autozug-Verbindung mit dem Festland</li> </ul>
Problemlage und Handlungsansatz	▶ Verringerung der Touristenzahl, die mit ihrem privaten Fahrzeug auf die Insel kommen bzw. vor Ort ihr eigenes motorisiertes Fahrzeug nutzen
Einführungsdatum	▶ 2018
Touristischer Bezug	▶ vornehmlich auf Touristen ausgerichtetes Mobilitätsangebot
Bedienungsgebiet/ touristische Ziele	▶ gesamte Insel Sylt
Anbieter/Betreiber	▶ justexplore, Mercedes-Benz AG
Angebotsform	▶ Fahrzeug-Sharing
Betriebszeiten	▶ Abholung/Rückgabe täglich im Zeitraum 9 bis 19 Uhr
Fahrtenangebot	-/-
Angebotsintegration	Verknüpfung mit touristischen Leistungen (Vergünstigung bei Fahrzeugbuchung über das Sammeln von e-Points)
Tarifintegration	▶ keine
Fahrpreis/Kosten für die Nutzenden	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ E-Scooter: 15 €/Tag</li> <li>▶ E-Bike: 22 €/Tag</li> <li>▶ Elektroroller: 25 €/Tag</li> </ul>

Projektübersicht	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ E-Lastenrad 28 €/Tag</li> <li>▶ E-Kleinwagen (auch als Cabrio): 46 €/Tag</li> <li>▶ E-SUV: 89 €/Tag</li> </ul>
Betriebskosten	▶ keine Informationen vorhanden
Zuständigkeiten/ Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ entwickelt von der Mercedes-Benz AG mit Insel Sylt Tourismus-Service GmbH (ISTS)</li> <li>▶ weiterentwickelt mit Tourismus-Agentur Lübecker Bucht AöR und der Destinative GmbH</li> </ul>
Besonderheiten	▶ Antrieb der E-Fahrzeuge durch auf der Insel produzierte erneuerbare Energie
Quelle	Gräfe (2020) just explore Sylt (2021a), just explore Sylt (2021b), Jordan (2020)
Projektauswertung	
erzielte und/oder zu erwartende Wirkung	▶ Verringerung der Kfz-Zahlen und der Kfz-Nutzung auf der Insel
Erfolgs- und Misserfolgskriterien sowie Rahmenbedingungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Verbindung von touristischen Erlebnissen und innovativer Mobilität</li> <li>▶ flächendeckende E-Ladeinfrastruktur auf der Insel</li> </ul>
Übertragbarkeit auf die Insel Usedom	Ein Inselweites multimodales Sharing-System auf der Basis von E-Mobilität und unter Einbindung von UsedomRad (Pedelects) könnte für Gäste und Einheimische eine umweltfreundliche Alternative zur Nutzung des privaten Pkw sein.

## Praxisbeispiel 7: MobilSintra - Mobility Services for Tourists in Sintra (P)



Abbildung 7: Sintra Bike Shuttle (nicht Teil des ursprünglichen Projektes) (Mountainbiketraveller.com OJ)

Projektübersicht	
Kurzbeschreibung	<p>Eine Initiative hat diverse Akteure vernetzt, um nachhaltige Mobilität für Touristen zu ermöglichen. Das Konzept umfasst die folgenden Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Ertüchtigung und Erweiterung von Rad- und Fußwegen</li> <li>➤ Marketing-Kampagne für Rad- und Fußverkehr</li> <li>➤ Verbesserung und Digitalisierung der Fahrgastinformation im ÖV</li> <li>➤ Flughafen-Shuttles</li> <li>➤ Carsharing-Angebot</li> <li>➤ Mobilitätszentrum für Touristen</li> <li>➤ Fahrradmitnahme in Kutschen</li> </ul>
Charakterisierung der Region	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Ferienort am Fuß des portugiesischen Sintra-Gebirges, nahe der portugiesischen Hauptstadt Lissabon, bekannt für seine historischen Paläste</li> <li>➤ Kleinstadt mit rd. 9000 Einwohnern ist vor Allem für bekannt. Die Wirtschaft ist stark vom Tourismus abhängig.</li> <li>➤ 1,5 Mio. Gäste/Jahr</li> </ul>
Problemlage und Handlungsansatz	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ häufige Staus</li> <li>➤ starke Verkehrsbelastung der historischen Stadt durch hohe MIV-Nutzungsquoten der Einheimischen (85 %) und der Gäste (90 %)</li> </ul>
Einführungsdatum	➤ 2003
Touristischer Bezug	➤ Verbesserung der Gästemobilität
Bedienungsgebiet/ touristische Ziele	➤ keine Informationen vorhanden

Projektübersicht	
Anbieter/Betreiber	➤ diverse private Akteure
Angebotsform	➤ keine Informationen vorhanden
Betriebszeiten	➤ keine Informationen vorhanden
Fahrtenangebot	➤ keine Informationen vorhanden
Angebotsintegration	➤ keine Informationen vorhanden
Tarifintegration	➤ keine Informationen vorhanden
Fahrpreis/Kosten für die Nutzenden	➤ keine Informationen vorhanden
Betriebskosten	➤ keine Informationen vorhanden
Zuständigkeiten/ Finanzierung	➤ keine Informationen vorhanden
Besonderheiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ informelle Umsetzung und Entwicklung des Konzeptes</li> <li>➤ „Bottom-up“-Ansatz</li> </ul>
Quelle	HERRY Consult GmbH (2013) und Planersocietät (2003)
Projektauswertung	
erzielte und/oder zu erwartende Wirkung	➤ keine Informationen vorhanden
Erfolgs- und Misserfolgskriterien sowie Rahmenbedingungen	➤ keine Informationen vorhanden
Übertragbarkeit auf die Insel Usedom	Die Bündelung und gemeinsame Vermarktung einer Vielzahl von sehr unterschiedlichen Maßnahmen verschiedener Akteure könnte ein möglicher Ansatz auch für Usedom sein.

## Praxisbeispiel 8: Allgäu-Walser-Card in Oberstdorf (D/A)



Abbildung 8: Oberstdorfer PremiumCard (Allgäu-Walser-Card, 2021):

Projektübersicht	
Kurzbeschreibung	<p>Gemeinsame Gästekarte der Allgäu Region mit unterschiedlichen Angeboten je nach Übernachtungsort (hier Beispiel Oberstdorf)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ ermäßigter Eintritt bei ca. 200 Freizeiteinrichtungen</li> <li>➤ ermäßigter Eintritt bei zahlreichen Veranstaltungen</li> <li>➤ Möglichkeit unterschiedlichen kostenpflichtige Leistungen zuzubuchen (bspw. Skipass)</li> <li>➤ vergünstigtes, teilweise kostenloses Parken</li> <li>➤ vergünstigte Tageskarte für Bus- und Bahnlinien</li> <li>➤ teilweise kostenfreier Ortsbus</li> </ul>
Charakterisierung der Region	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Ferienort im bayrischen Landkreis Oberallgäu mit ca. 10000 Einwohnern</li> <li>➤ 17.000 Betten und 2,7 Millionen Übernachtungen im Jahr (AllgäuHit, 2019)</li> </ul>
Problemlage und Handlungsansatz	➤ <i>keine Angaben</i>
Einführungsdatum	➤ 2002
Touristischer Bezug	➤ Angebot vorwiegend auf Touristen ausgerichtet
Bedienungsgebiet/ touristische Ziele	➤ Oberstdorf und Ski-Strecken
Anbieter/Betreiber	➤ Oberallgäu Tourismus Service GmbH
Angebotsform	➤ Linienverkehr mit Taktfahrplan
Betriebszeiten	➤ keine Informationen vorhanden
Fahrtenangebot	➤ keine Informationen vorhanden

Projektübersicht	
Angebotsintegration	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Kostenlose Nutzung des Ortsbusses Oberstdorf und fast aller Bus- und Bahnlinien (nicht Buslinien im Kleinwalsertal, in die Spielmannsau und zum Giebelhaus, nicht IC-Züge) im Oberallgäu</li> </ul>
Tarifintegration	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ keine Informationen vorhanden</li> </ul>
Fahrpreis/Kosten für die Nutzenden	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Bürgerkarte für 206 € pro Jahr</li> <li>▶ für Touristen kostenlos</li> </ul>
Betriebskosten	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ keine Informationen vorhanden</li> </ul>
Zuständigkeiten/Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ keine Informationen vorhanden</li> </ul>
Besonderheiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ keine Informationen vorhanden</li> </ul>
Quelle	Allgäu-Walzer-Card (2021) und Allgäuheit (2019)
Projektauswertung	
erzielte und/oder zu erwartende Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ keine Informationen vorhanden</li> </ul>
Erfolgs- und Misserfolgskriterien sowie Rahmenbedingungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ kostenlose Nutzung und einfacher Zugang zu ÖPNV</li> <li>▶ undurchsichtige Kommunikation der Angebote</li> <li>▶ unterschiedliche Angebote je Übernachtungsort</li> <li>▶ Konkurrenz von kostenlosem Parken und kostenlosen ÖPNV</li> </ul>
Übertragbarkeit auf die Insel Usedom	<p>Der Ansatz ist Vergleichbarkeit mit der KaiserbäderCard oder der Kurkarte Ückeritz auf Usedom (u. a. jeweils kostenfreie ÖPNV-Nutzung); allerdings ist die Nutzbarkeit auf Usedom aufgrund der Kurkartenanerkennung auf allen inselweiten UBB-Buslinien deutlich besser als bei der Allgäu-Walser-Card. Zudem wirken die von Ort und Ort bzw von Partner zu Partner sehr unterschiedlichen Angebote und Vergünstigungen bei der Allgäu-Walser-Card unübersichtlich und schränken den Mehrwert, den die Karte bietet, ein.</p>

## Praxisbeispiel 9: Kostenlose/kostengünstige Busnutzung in Templin (D)



Abbildung 9: Bus in Templin (Sorge, 2018)

Projektübersicht	
Kurzbeschreibung	Die kostenlose Nutzung des Busverkehrs zwischen 1998 bis 2002 mit gleichzeitiger Taktverdichtung und Ausstattung der Haltestellen mit Überdachung wurde ab 2002 in eine mit 44 € für Einwohner sehr günstige „Jahreskurkarte“ umgewandelt (Sorge, 2018). Für Übernachtungsgäste mit Kurkarte ist der ÖPNV in Templin weiterhin kostenlos.
Charakterisierung der Region	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Kleinstadt in der Uckermark mit 16.000 Einwohnern</li> <li>➤ 370.000 Übernachtungen (2019) (Kumkar, 2020)</li> </ul>
Problemlage und Handlungsansatz	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ überlastete Straßen</li> <li>➤ geringe Auslastung der Busse</li> <li>➤ nur 10% der Betriebskosten über Ticketverkauf zu decken</li> </ul>
Einführungsdatum	➤ 1998
Touristischer Bezug	➤ seit Wiedereinführung der Ticketverkäufe durch Kurkarte
Bedienungsgebiet/ touristische Ziele	➤ Stadtverkehr Templin
Anbieter/Betreiber	➤ Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH
Angebotsform	➤ Linienverkehr
Betriebszeiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Mo – Frei 5:00 bis 19:00</li> <li>➤ Wochenende 9:00</li> </ul>
Fahrtenangebot	➤ Taktfahrplan
Angebotsintegration	➤ nur Bus
Tarifintegration	➤ keine Integration in den Verkehrsverbund Brandenburg
Fahrpreis/Kosten für die Nutzenden	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Jahreskurkarte 44€ pro Jahr</li> <li>➤ für Touristen kostenlos</li> </ul>
Betriebskosten	➤ Zuschuss der Stadt von 150.000 € pro Jahr (Sorge, 2018)
Zuständigkeiten/ Finanzierung	➤ Verkauf von ca. 1000 Jahreskurkarten und Zuschuss der Stadt

Projektübersicht	
Besonderheiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ lange Erprobung des Konzeptes</li> <li>▶ Einführung der Kurtickets wegen Überfüllung der Busse bei kostenlosem Betrieb</li> </ul>
Quelle	Sorge (2018) und Kumkar (2020)
Projektauswertung	
erzielte und/oder zu erwartende Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ gestiegene Nachfrage in den Bussen</li> </ul>
Erfolgs- und Misserfolgskriterien sowie Rahmenbedingungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Problemlage: Einwohner die zum Spaß Bus fahren</li> </ul>
Übertragbarkeit auf die Insel Usedom	Der Ansatz der KaiserbäderCard oder der Kurkarte Ückeritz auf Usedom (u. a. jeweils kostenfreie ÖPNV-Nutzung für Gäste und Einheimische) ist besser als das Angebot in Templin.