

Schriftliche Stellungnahme der Deutschen Bahn AG zum Thema

„Mobilitätswende im Tourismus – Wie stellen sich die Mobilitätsdienstleister der wachsenden Nachfrage nach nachhaltiger Mobilität?“

im Ausschuss für Tourismus des Deutschen Bundestages

21. Juni 2024

Grundsätzlich gilt: Für eine Mobilitätswende (als eine Voraussetzung für die Klimawende) muss der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel im Modal Split steigen. Dafür muss der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) vom Angebot deutlich näher an das individuelle Mobilitätsbedürfnis der Kund:innen heranrücken.

Bei touristischen Reiseanlässen insbesondere im ländlichen Raum kann davon ausgegangen werden, dass überdurchschnittlich häufig auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgegriffen wird. Daher bietet sich hier ein sinnvoller Ansatzpunkt, die Mobilität nachhaltiger zu gestalten, indem ein an den Bedürfnissen von Touristen und auf die Urlaubsregion ausgerichtetes Angebot an öffentlicher Mobilität bereitgestellt wird.

Das trifft sowohl auf die Anreise in die Urlaubsregion als auch auf die Mobilität vor Ort während des Aufenthaltes zu.

Für die Anreise in Urlaubsregionen müssen schnelle Zugverbindungen aus den relevanten Quellmärkten in einer Kombination aus Fern- und Nahverkehr mit möglichst wenigen Umstiegen geschaffen werden. Dabei ist eine verlässliche Anschlussplanung zwischen Fern- und Nahverkehr ebenso sicherzustellen wie ein flexibles Anschlussangebot bis zum individuellen Wohnort während des Urlaubs.

Für die Mobilität vor Ort wird ein flächendeckendes, flexibles ÖPNV-Angebot benötigt, das sehr einfach nutzbar ist, die „touristischen Hotspots“ schnell verbindet und (rund um die Uhr) eine bedarfsgerechte, flexible Möglichkeit bietet, den individuellen Wohnort während des Urlaubs zu erreichen. Gleichzeitig können somit auch die Bürger:innen der entsprechenden Gebiete auf ein deutlich besseres Angebotskonzept zurückgreifen.

Insgesamt ist dies durch eine verkehrsträgerübergreifende Planung und effiziente physische und digitale Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel erreichbar:

- Wie kann ein möglichst nahtloser physischer Übergang organisiert werden?
Die physische Verknüpfung von mehreren Verkehrsmitteln an einem Ort mit möglichst kurzen und barrierefreien Wegen ist eine entscheidende Voraussetzung insbesondere für die einfache Nutzung von ÖPNV-Angeboten im ländlichen Raum. Es kann sich dabei lohnen diese Umstiegsorte „(Mobilitätshubs)“ ganz neu zu konzipieren und nachfrageorientiert zu verorten und anzulegen und sie mit Angeboten, die eine Aufenthaltsqualität schaffen, zu kombinieren.
- Wie kann das gesamte Angebot digital zu individuellen Reiseketten kombiniert werden?
Alle im jeweiligen Mobilitätsraum verfügbare Verkehrsmittel müssen als Information im Sinne einer „Verbindungsauskunft“ unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Fahrt- und Umstiegszeiten in einer digitalen Anwendung zu individuellen Reiseketten kombiniert werden. Für diese Reiseketten ist Echtzeitinformation über den Verlauf und darauf aufbauendes alternatives Routing in die Anwendung zu integrieren.
- Wie kann die Nutzungsberechtigung für das gesamte ÖPNV-Angebot in der Urlaubsregion für den Urlauber möglichst einfach und günstig verfügbar gemacht werden?

Für die einfache Nutzbarkeit dieses integrierten ÖPNV-Angebots müssen alle einzelnen Verkehrsmittel im ÖPNV-Tarif nutzbar sein, indem sie entweder für das Deutschland-Ticket anerkannt werden oder z.B. in einem „touristischen Pauschalticket“, das auch mit eventuellen Eintritten in Sehenswürdigkeiten o.ä. kombiniert werden kann, enthalten sind. In allen Fällen muss das Ticket über die digitale Plattform buchbar sein.

Das zum 01.04.2024 gestartete Modellprojekt Smile 24 (**Schlei-Mobilität: innovativ, ländlich, emissionsfrei und 24/7**), welches die NAH.SH und die Kreise Rendsburg-Eckernförde sowie Schleswig-Flensburg gemeinsam realisieren, setzt viele dieser Punkte gezielt um. Hier wird ein auf die spezifischen Bedingungen eines ländlichen touristischen Mobilitätsraum zugeschnittenes ÖPNV-Angebot mit ein 24/7-Mobilitätsgarantie verbunden, die überwiegend über On-Demand-Angebote sichergestellt wird. Erste Auswertungen zeigen, dass insbesondere diese Angebote stark nachgefragt werden und die ÖPNV-Nutzung in der Region steigt.

Smile 24 ist eine Art „Pilotprojekt“, dessen Erkenntnisse genutzt werden können, um in weiteren Regionen ähnliche Modellprojekte (wir sprechen in diesem Zusammenhang von „Modellregionen“) zu etablieren und ein integriertes ÖPNV-Angebot für einen Mobilitätsraum zu schaffen.

Für solche „Modellregionen“ bildet eine Analyse der Mobilitätsnachfrage in dem gesamten Mobilitätsraum unter der Annahme eines aus den Kund:innenbedürfnissen abgeleitetes „Qualitätsniveau“ (Entfernung zur nächsten Einstiegsmöglichkeit in den ÖPNV, Taktung, Angebotszeiten etc.) den Ausgangspunkt für die raumbezogene, verkehrsträgerübergreifende Planung eines bedarfsgerechten und effizienteren ÖPNV-Angebots.

Für die übergreifende Planung und dann auch betriebliche Abwicklung eines integrierten ÖPNV-Angebots müssen die oft verkehrsträger- und/oder gebietsbezogenen Zuständigkeiten „überwunden“ und auch gemeinsame Finanzierungsstrukturen geschaffen werden.

Die Konzeption und Umsetzungsvorbereitung einer Modellregion setzt daher eine enge Kooperation aus Politik, Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen voraus und muss betreiberunabhängig erfolgen.

Nur durch koordinierte Anstrengungen kann ein nachhaltiges und effizientes ÖPNV-System etabliert werden, das den Anforderungen und Bedürfnissen der Nutzer:innen gerecht wird.

DB Regio setzt sich für „integrierte Mobilitätsangebote“ auch in touristischen Räumen ein und kann ein Partner in der Entwicklung und Umsetzung weiterer Modellregionen sein.

Aus unserer Perspektive bietet der aktuelle Rechtsrahmen des PBefG ausreichend Spielräume, um entsprechende integrierte Verkehre im ÖPNV sowohl in städtischen wie auch ländlichen Räumen anzubieten.