



Ausflugs- und **Mobilitäts**verhalten der **Berliner** Bevölkerung im Freizeit- und Urlaubsverkehr im Land **Brandenburg**

Endbericht | März 2015

Projektbearbeitung:
dwif-Consulting GmbH

Lars Bengsch, Maïke Berndt, Regina Püschel, Sebastian Geiger

Büro München
Sonnenstraße 27 | 80331 München
info@dwif.de

Büro Berlin
Marienstraße 19/20 | 10117 Berlin
info-berlin@dwif.de

Inhalt

1 Hintergrund – Studieninhalte und Methodik	3
2 Sekundärstudien – Aktueller Stand der Mobilitätsforschung	6
3 Nachfrage – Ausflugs- und Mobilitätsverhalten der Berliner nach Brandenburg	11
4 Angebot – Bewertung der touristischen Mobilitätssituation im Land Brandenburg	49
5 Fazit – Handlungsempfehlungen für die Verbesserung der Tourismusmobilität	79
Anhang	84

Projektbearbeitung:

dwif-Consulting GmbH

Lars Bengsch, Maike Berndt,

Regina Püschel, Sebastian Geiger

Büro München
Sonnenstraße 27
80331 München
info@dwif.de

Büro Berlin
Marienstraße 19/20
10117 Berlin
info-berlin@dwif.de

im Auftrag von:

Clustermanagement Tourismus c/o TMB
Tourismusmarketing Brandenburg GmbH

in Kooperation mit:

VBB Verkehrsverbund Berlin Brandenburg
und Arbeitsgemeinschaft der Industrie- und
Handelskammern des Landes Brandenburg

Kapitel 1 – Hintergrund

Studieninhalte und Methodik

Anlass und Zielsetzung der Studie

Vorgängerstudien zum Ausflugsverhalten der Berliner

Zwischen 1991 und 2004 wurden insgesamt vier Studien zum „Ausflugsverhalten der Berliner“ durchgeführt (1991, 1993, 1998, 2004). Durchgeführt wurden sie vom Willy-Scharnow-Institut für Tourismus der Freien Universität Berlin. Die Erhebungen legten den Fokus vor allem auf touristische Aspekte und ermittelten beispielsweise

- Bekanntheit und Image der Brandenburger Reiseregionen
- Ausflugsintensität/-häufigkeit der Berliner nach Brandenburg
- Motive und Aktivitäten
- Ausgabeverhalten

Mit der Verkehrsmittelwahl zur Anreise wurde zwar auch das Thema Mobilität berührt, stand aber nicht im Mittelpunkt der Erhebungen.



Stärkerer Fokus auf Mobilitätsthemen in aktueller Studie

Mit der vorliegenden Studie sollten die Erhebungen nun – 10 Jahre nach der letzten Studie – aktualisiert werden. Allerdings lag der Schwerpunkt bei der aktuellen Untersuchung deutlich stärker auf spezifischen Fragen der Mobilität, beispielsweise

- Verkehrsmittelwahl sowohl zur Anreise als auch vor Ort
- Informationsverhalten über Mobilitätsangebote
- Gründe gegen die Nutzung des ÖPNV
- Nutzung und Kenntnis von Mobilitätsangeboten
- Nutzungs- und Zahlungsbereitschaft für alternative Mobilitätsangebote
- Anforderungen an Beherbergungsbetriebe



Inhalte und Methodik



Nachfrageseitige Analysen und Erhebungen

- Telefonische Repräsentativbefragung der Berliner Bevölkerung
- Sonderauswertung der bundesweiten Grundlagenstudie „Tagesreisen der Deutschen“
- Sichtung von Marktforschungserkenntnissen vorangegangener Erhebungen

Angebotsseitige Analysen und Erhebungen

- Recherchen über Erreichbarkeit und alternative, touristische Mobilitätsangebote in den wichtigsten Tourismusgemeinden im Land Brandenburg
- Expertengespräche mit Akteuren aus Tourismus und Verkehr
- Auswertung von Sekundärstudien

Schlussfolgerungen und Empfehlungen zur Verbesserung der Tourismusmobilität in Brandenburg

Kapitel 2 – Sekundärstudien

Aktueller Stand der Mobilitätsforschung

Erkenntnisse aus den Sekundärstudien zum Thema Mobilität in Deutschland

Zentrale Erkenntnisse

Es gibt eine Vielzahl von Studien zum Thema Mobilität in Deutschland. In der Regel steht allerdings die Alltagsmobilität im Fokus. Nur sehr wenige Studien beleuchten touristische Aspekte. Zudem beziehen sich viele Untersuchungen auf städtische Räume, vor allem bei der Trendbetrachtung. Unklar bleibt hingegen, wie viele dieser Trends und Konzepte auf den ländlichen Raum zu übertragen sind. Eigene Primärerhebungen sind sehr selten. Die meisten Studien beziehen sich auf die wenigen vorhandenen Daten, z.B. aus den Erhebungen im Rahmen des Mobilitätspanels oder Mobilität in Deutschland (MiD).

Entwicklungen und Prognosen

Das Mobilitätsverhalten der deutschen Bevölkerung ist seit einiger Zeit grundlegenden Veränderungen unterlegen. Mobilitäts- und Verkehrsforscher gehen davon aus, dass die Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs perspektivisch stark abnehmen wird.

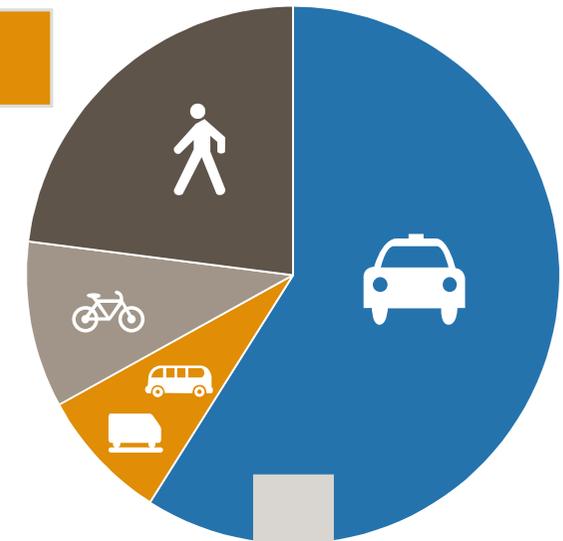
Werden heutzutage noch knapp 60 Prozent aller Alltagswege mit dem eigenen PKW unternommen, werden es 2050 aller Voraussicht nach nur noch rund ein Drittel sein. Auf dem Vormarsch befinden sich hingegen alternative Verkehrsmittel wie der ÖPNV, aber auch das Fahrrad oder der Gang zu Fuß.

Das zeigt seine Wirkung auch bei der Verkehrsmittelwahl auf Reisen, wo Bus und Bahn vor allem im Rahmen von Kurzurlauben und Tagesausflügen zunehmend häufiger genutzt werden.

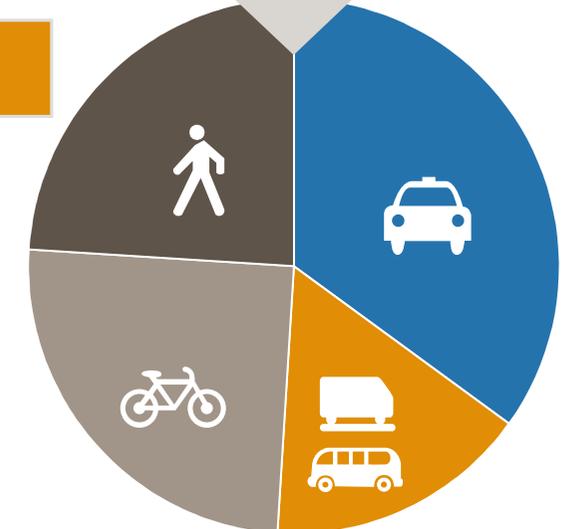
Zudem sind die einzelnen Verkehrsmittel künftig nicht mehr isoliert zu betrachten, vielmehr steigt die vernetzte, intermodale Nutzung verschiedenster Mobilitätsformen und -angebote. Vorreiter für die „neue Mobilität“ sind in erster Linie Großstädter – und damit die Zielgruppen von morgen!

Modal Split in Deutschland insg.
(Anteil an allen Wegen in Prozent)

2008

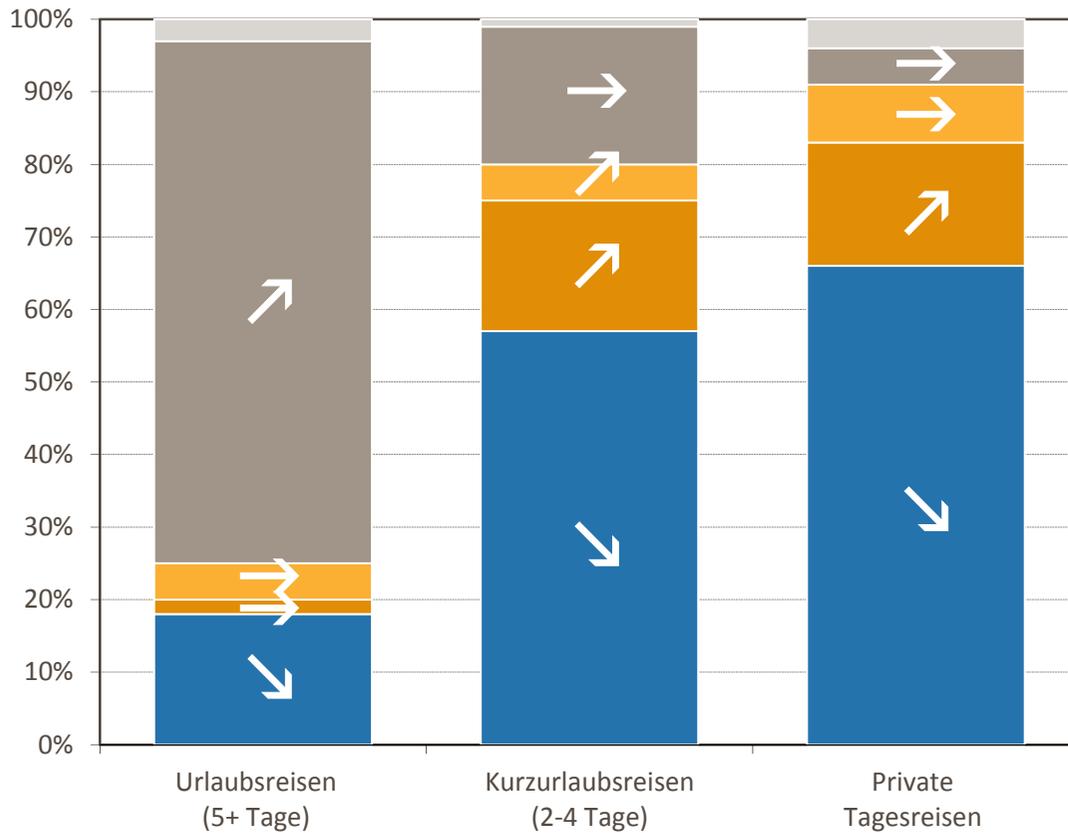


2050



Erkenntnisse aus den Sekundärstudien zum Thema Mobilität in Deutschland

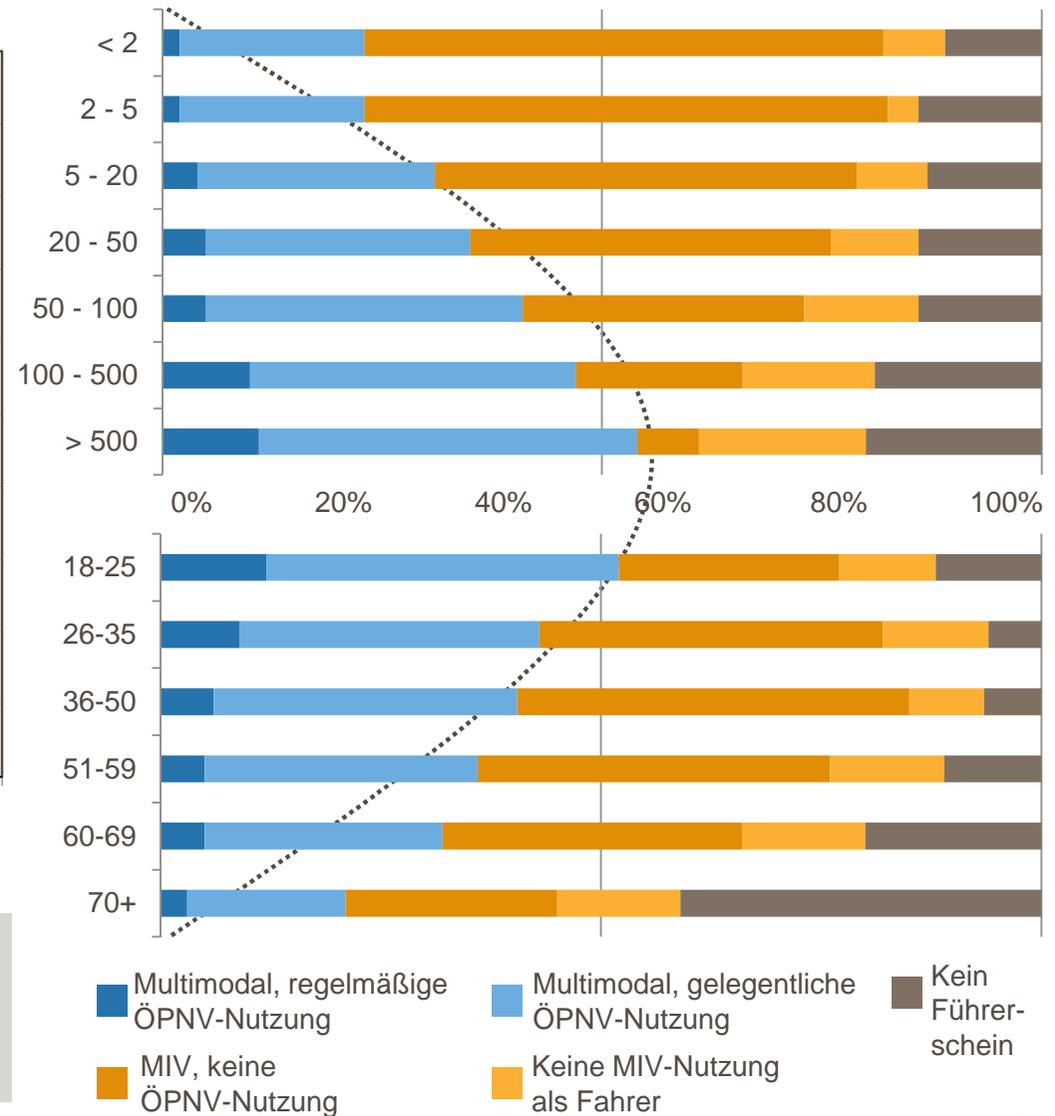
Modal Split im Tourismus (Anteil nach Personenkilometern zur Anreise auf allen Inlands- und Auslandsreisen der dt. Bevölkerung)



↗ → ↘
voraussichtliche Entwicklung in den nächsten 20 Jahren

PKW Bahn Bus
Flugzeug Sonstige

Multimodalität nach Einwohnerzahl des Wohnortes (oben; in Tsd.) und Alter (unten; in Jahren) in Deutschland 2010



Erkenntnisse zum Mobilitätsverhalten im Quellmarkt Berlin

Rund 4 von 10 Berliner Haushalten besitzen kein Auto

Berlin nimmt dabei deutschlandweit eine gewisse Vorreiterrolle ein. Bereits heute verfügen nur knapp 60 Prozent der Haushalte über einen eigenen PKW – der Anteil der autofreien Haushalte variiert je nach Erhebung zwischen 41 Prozent (MiD) und 44 Prozent (SrV). Berlin liegt damit im Bundesvergleich weit vorn. Im Durchschnitt liegt der Anteil PKW-freier Haushalte in Deutschland bei 18 Prozent, in den Städten bei 36 Prozent. Das Potenzial für den Ausflugs- und Urlauberverkehr ohne Auto ist also gerade im Hinblick auf den Berliner Quellmarkt sehr hoch. Die ÖPNV-Affinität liegt jedoch auch in dem sehr attraktiven Angebot in Berlin begründet – eine Anforderung, die die hauptstädtische Zielgruppe gern und häufig auch an ihre Reiseziele stellt.

Diese Dynamik stellt jedoch gerade ländliche Tourismusregionen vor große Herausforderungen. Denn im Gegensatz zu den städtischen Ballungsräumen wird hier das öffentliche Verkehrsnetz eher rück- als ausgebaut, da in der Regel aufgrund der demografischen Entwicklung keine Grundaustattung durch die einheimische Bevölkerung mehr gewährleistet ist. Die öffentlichen Verkehrsmittel stellen bislang daher nur in begrenztem Maße eine Alternative zum Individualverkehr dar. Doch nur bei entsprechend attraktiven Angeboten kann es zu einer intensiveren touristische Nutzung kommen, die im Umkehrschluss wiederum zu einem erweiterten Streckennetz, einer dichteren Taktung und damit auch zu einer höheren Attraktivität für die einheimische Bevölkerung beitragen kann.



Erkenntnisse aus den Sekundärstudien: Die Zukunft der Mobilität

Zu den wesentlichen Erfolgsfaktoren zukunftsfähiger Mobilitätskonzepte zählen dabei vor allem:

- **Nachhaltigkeit:**
Ganzheitliche Ansätze sind gefragt! Sowohl ökologische Aspekte (Umwelt- und Klimaschutz) als auch Sozialverträglichkeit (Beitrag zur Daseinsvorsorge der Bevölkerung) und die wirtschaftliche Tragfähigkeit der Konzepte entscheiden über den langfristigen Erfolg.
- **Intermodale Vernetzung:**
Attraktive Mobilitätsketten können nur durch eine lückenlos vernetzte Fortbewegung vom Start bis zum Ziel ermöglicht werden. Auch touristische Mobilität wird dabei künftig stärker als „End-to-End“-Dienstleistung verstanden werden müssen, die den Gästen auch eine komfortable Überwindung der „letzten Meile“ bis zum Urlaubs- oder Ausflugsziel gewährleisten muss.
- **Individualität und Flexibilität:**
Die öffentlichen Verkehrsmittel müssen sich künftig stärker auf die individuellen Bedürfnisse ihrer Kunden einstellen. Diese sind vielfach bereits an eine unkomplizierte und flexible Verkehrsmittelnutzung gewohnt. Für ländliche Regionen, in denen aufgrund fehlender Nachfrage im Linienverkehr nur geringe Taktfrequenzen realisiert werden können, sind alternative Lösungen zu suchen. Rufbusse, Anrufsammeltaxis, bedarfsorientierte Shuttle-Verkehre und Carsharing sind nur einige Ansätze, die derzeit bereits ausprobiert werden.
- **Bezahlbarkeit bzw. finanzielle Anreize:**
Neben der Attraktivität der Mobilitätskette spielt weiterhin der Preis eine entscheidende Rolle bei der Verkehrsmittelwahl. Der ÖPNV sowie alle anderen Mobilitätsalternativen müssen also auch in dieser Hinsicht mit dem PKW mithalten können. In verschiedenen Tourismusregionen und -orten werden sogar gezielt finanzielle Anreize (z. B. fahrpreisloser ÖPNV) gesetzt, um die Gäste auf öffentliche Verkehrsmittel „umzuleiten“.
- **Soziale Vernetzung:**
Als Alternativen zum ÖPNV etablieren sich derzeit zahlreiche Social Mobility Dienste. Dazu zählen beispielsweise moderne Mitfahrzentralen, die Mitfahrgelegenheiten in Echtzeit abbilden können und so eine flexiblere Planung ermöglichen, oder auch Car- bzw. Bikesharing-Dienste, die nach dem Prinzip „Nutzen statt Besitzen“ funktionieren. Beide Angebote können – in Kombination mit dem ÖPNV – das alternative Mobilitätsangebot in einer Region deutlich aufwerten und Lücken schließen.
- **Digitalisierung:**
Die mobile Internetnutzung ist unaufhaltsam auf dem Vormarsch. Das Mobilitätsverhalten hat sich dadurch erheblich verändert. Die ständige Verfügbarkeit von Informationen reduziert den Planungsaufwand und ermöglicht eine flexible Reise-/ Ausflugsgestaltung. Mithilfe moderner Apps werden End-to-End-Mobilitätsketten unkompliziert sicht- und nutzbar. Das bedeutet aber auch, dass es zwingend erforderlich ist, sämtliche Mobilitätsangebote digital aufzubereiten und sie an relevanten Schnittstellen zur Verfügung zu stellen.

Kapitel 3 – Nachfrage

Ausflugs- und Mobilitätsverhalten der Berliner nach Brandenburg

**Sonderauswertung der
Grundlagenstudie
„Tagesreisen der Deutschen“**

Sonderauswertung der Tagesreisenstudie

Methodische Vorgehensweise

Für die vorliegende Studie wurde exklusiv eine Sonderauswertung der bundesweiten Grundlagenstudie „Tagesreisen der Deutschen“ durchgeführt.

Zur Methodik der bundesweiten Erhebung:

- bevölkerungsrepräsentativ angelegte Einwohnerbefragung (Quellgebietsanalyse)
- Erhebungszeitraum Mai 2012 bis April 2013
- Stichprobenumfang: insg. 36.400 telefonische Interviews
- wöchentlicher Erhebungsrhythmus
- Gewichtung der Ergebnisse und Hochrechnung auf die Grundgesamtheit

Definitorische Abgrenzung des Begriffs „Tagesreisen“

Tagesausflug = Verlassen des Wohnumfeldes (ohne Übernachtung)

- **ohne** Fahrt zu Arbeitsplatz/Schule
- **ohne** Einkaufsfahrt für täglichen Bedarf
- **ohne** regelmäßige Routineaktivitäten (z.B. Verein, Arztbesuch, Behörde, Gottesdienst)

Tagesgeschäftsreise = geschäftliche Aufgaben außerhalb der Arbeitsplatzgemeinde (ohne Übernachtung)

- **ohne** Fahrten zum ständigen oder wechselnden Arbeitsplatz
- **ohne** Fahrten innerhalb der Arbeitsplatzgemeinde



Download der Studie unter:
www.dwif.de/downloads/category/dwif-studien-infolyer.html

Sonderauswertung Tagesreisen von Berlin nach Brandenburg

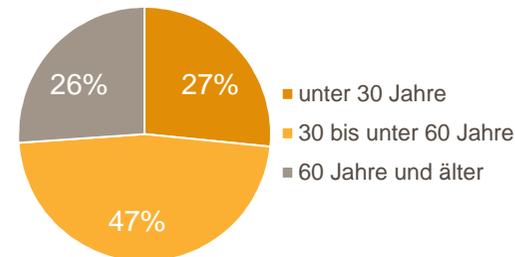
Volumen

Tagesreisen Brandenburg
(92,2 Mio.)

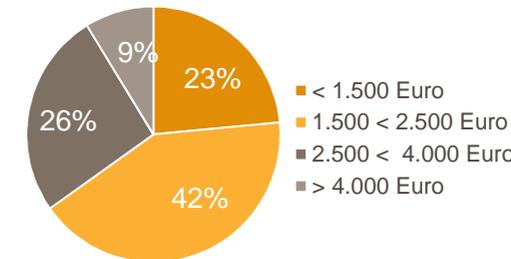
davon 44,4 Mio. aus Berlin

Soziodemographisch Daten

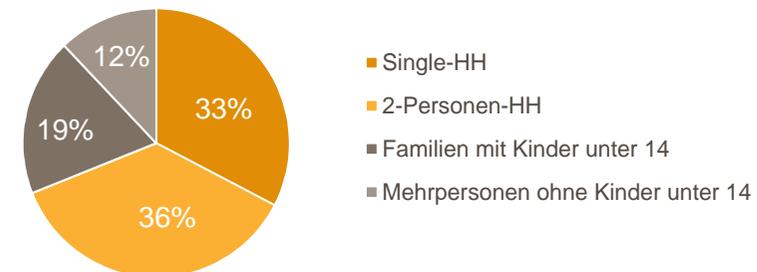
Alter



Einkommen



Haushaltsstruktur



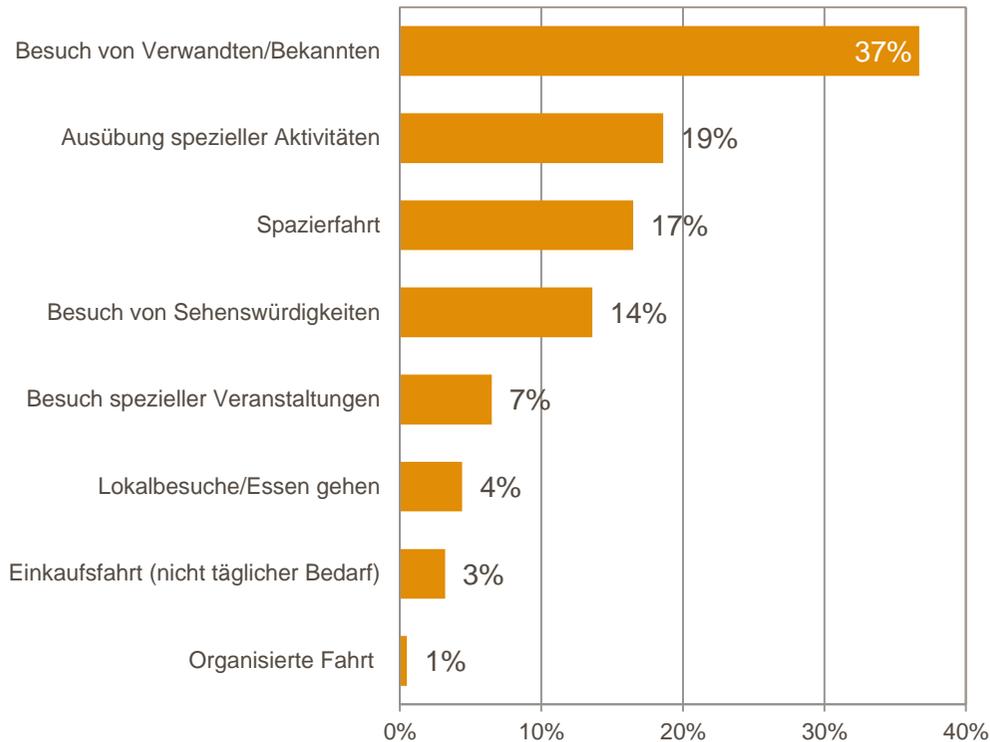
Insgesamt finden jährlich rund 92,2 Mio. Tagesreisen in und nach Brandenburg statt. Davon entfällt fast die Hälfte auf den Quellmarkt Berlin.

Der Mehrheit der Tagesreisen von Berlin nach Brandenburg liegt ein privates Reisemotiv zugrunde (93%). Zum Vergleich: Deutschlandweit sind „nur“ 83,5% aller Tagesreisen privat motiviert.

Fast die Hälfte der Berliner Tagesausflügler in Brandenburg sind zwischen 30 und 60 Jahre alt. Sie leben hauptsächlich in Ein- bzw. Zwei-Personen-Haushalten und gehören in den meisten Fällen den unteren Einkommensklassen an. Im deutschlandweiten Vergleich sind somit die Ein- bzw. Zwei-Personen-Haushalte sowie einkommensschwache Einkommensgruppen überdurchschnittlich stark vertreten.

Sonderauswertung Tagesreisen von Berlin nach Brandenburg

Hauptanlass



- Verwandten- und Bekanntenbesuche sind mit Abstand der wichtigste Anlass für Tagesausflüge von Berlin nach Brandenburg (Deutschlandweit 31,4%).
- Bei rund 19% der Tagesausflüge steht die Ausübung einer speziellen Aktivität im Mittelpunkt (Dtl.: 12,4%).
- Spazierfahrten und der Besuch von Sehenswürdigkeiten spielen ebenfalls eine größere Rolle.
- Stark unterdurchschnittlich sind Einkaufsfahrten (Dtl.: 13,5%)

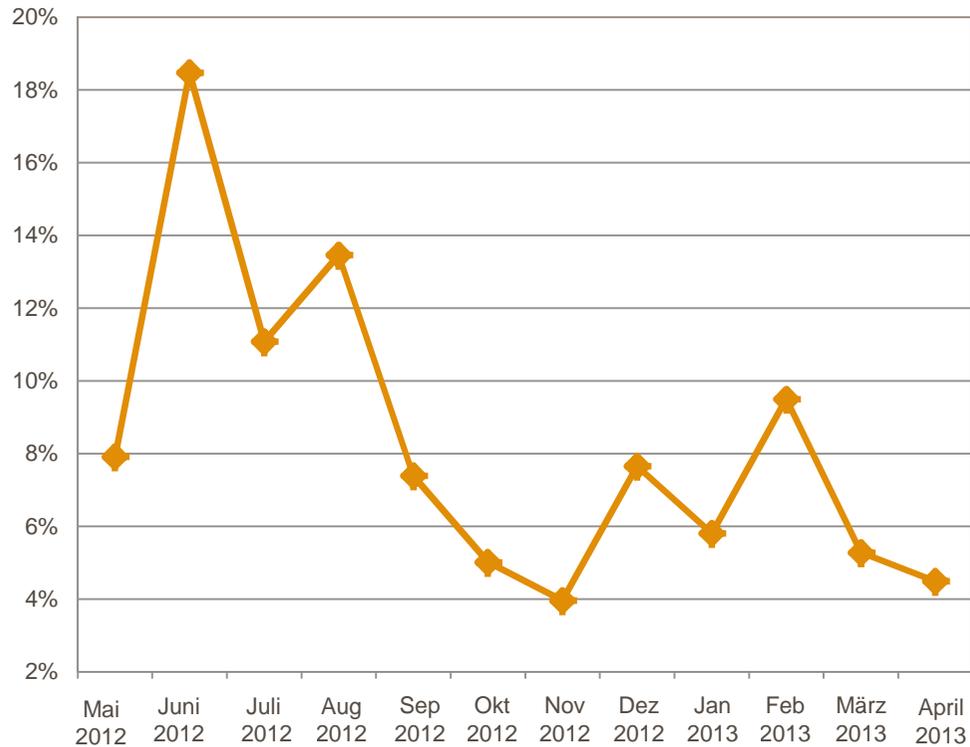
Aktivitäten (Mehrfachantworten möglich)

Aktivitäten	Anteil
Besuch von Verwandten und Bekannten	42%
Wandern	35%
Sonstige sportliche und andere Aktivitäten	26%
Besuch von Restaurants, Cafés, Bars, Kneipen etc.	22%
Baden / Schwimmen / Sonnenbaden	18%
Erholungs- / Spazierfahrt	16%
Besuch von Sehenswürdigkeiten, Freizeiteinrichtungen	14%
Einkaufen	11%
Besuch von Veranstaltungen / Vorführungen	9%
Besuch von Landschafts- und Naturattraktionen	8%

- Wie bereits beim Hauptanlass deutlich wurde, sind Verwandten- und Bekanntenbesuche die häufigste Aktivität (Dtl. 33,7%).
- Weitere beliebte Aktivitäten der Berliner Tagesausflügler in Brandenburg sind Wandern (Dtl.: 15,1%), sonstige sportliche und andere Aktivitäten (Dtl.: 19,3%) sowie der Besuch von Restaurants, Cafés, Bars, Kneipen etc (Dtl.: 28,7%)
- Vergleichsweise stark unterdurchschnittlich sind Einkaufen (Dtl.: 25,0%) sowie der Besuch von Veranstaltungen (Dtl.: 16,3%).

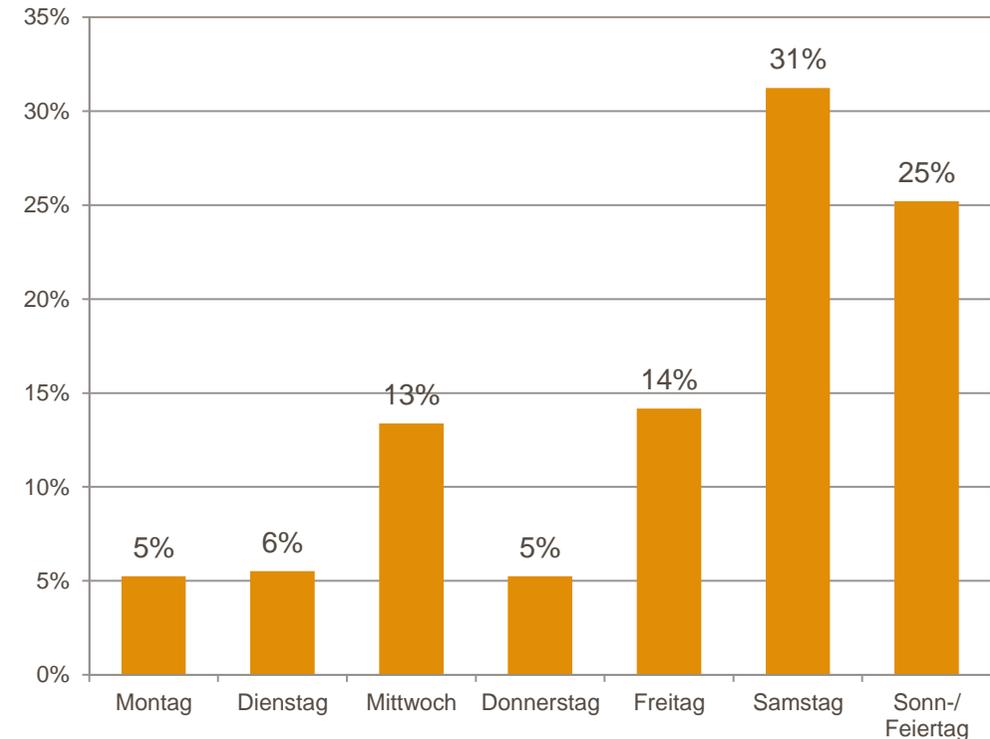
Sonderauswertung Tagesreisen von Berlin nach Brandenburg

Saisonverlauf



Die meisten Tagesausflüge von Berlin nach Brandenburg finden entsprechend der stark naturbezogenen Aktivitäten in der Sommerzeit von Juni bis August statt. In diesen Monaten war die Wettersituation gut geeignet, um Ausflüge ins Freie zu unternehmen.

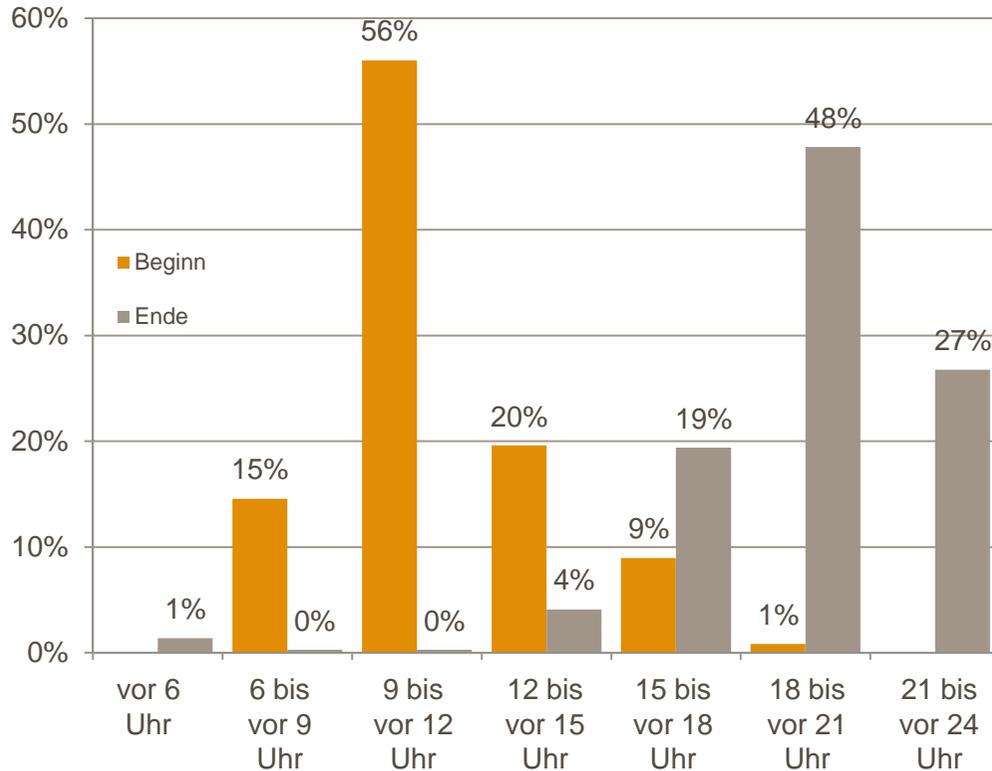
Wochentagsverteilung



Über die Hälfte der Berliner Tagesausflüge nach Brandenburg findet an Samstagen sowie Sonn- /Feiertagen statt – zum Vergleich: deutschlandweit entfallen nur 43% auf die Wochenende und Feiertage.

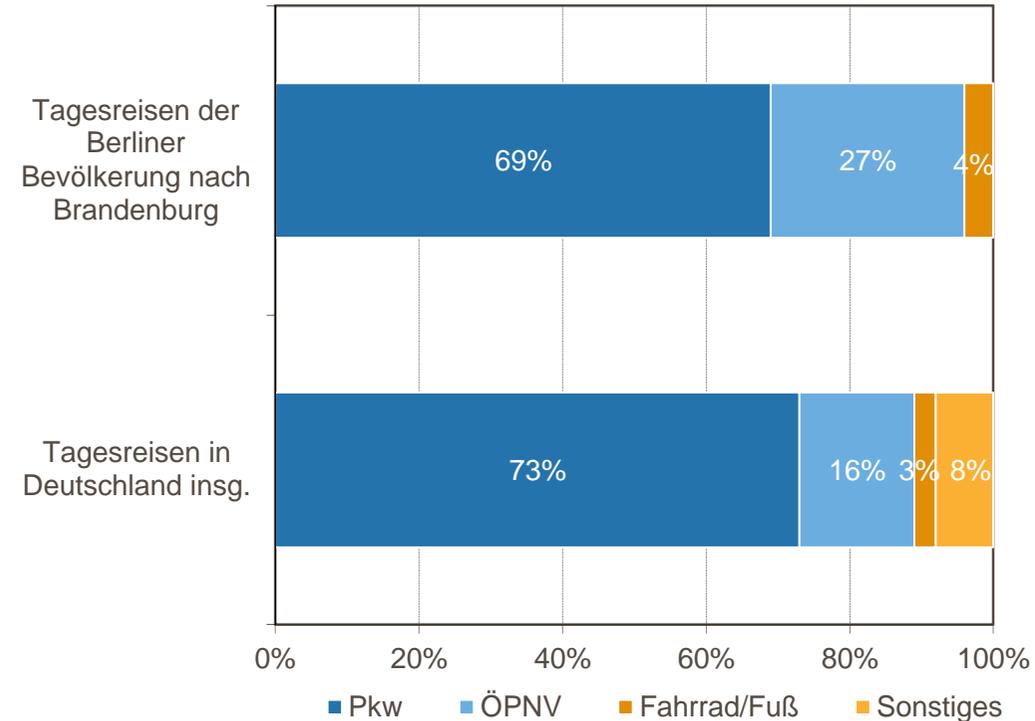
Sonderauswertung Tagesreisen von Berlin nach Brandenburg

Tagesverlauf



Der Beginn eines Tagesausflugs von Berlin nach Brandenburg fällt meist auf die Vormittagsstunden zwischen 9.00 und 12.00 Uhr. Vor 6.00 Uhr und nach 18.00 Uhr werden kaum Tagesausflüge angetreten. Tagesausflüge enden vor allem in den Abendstunden nach 18 Uhr und nur sehr selten vor 15.00 Uhr. Rund 72% der Ausflüge dauern zwischen 6 und 12 Stunden.

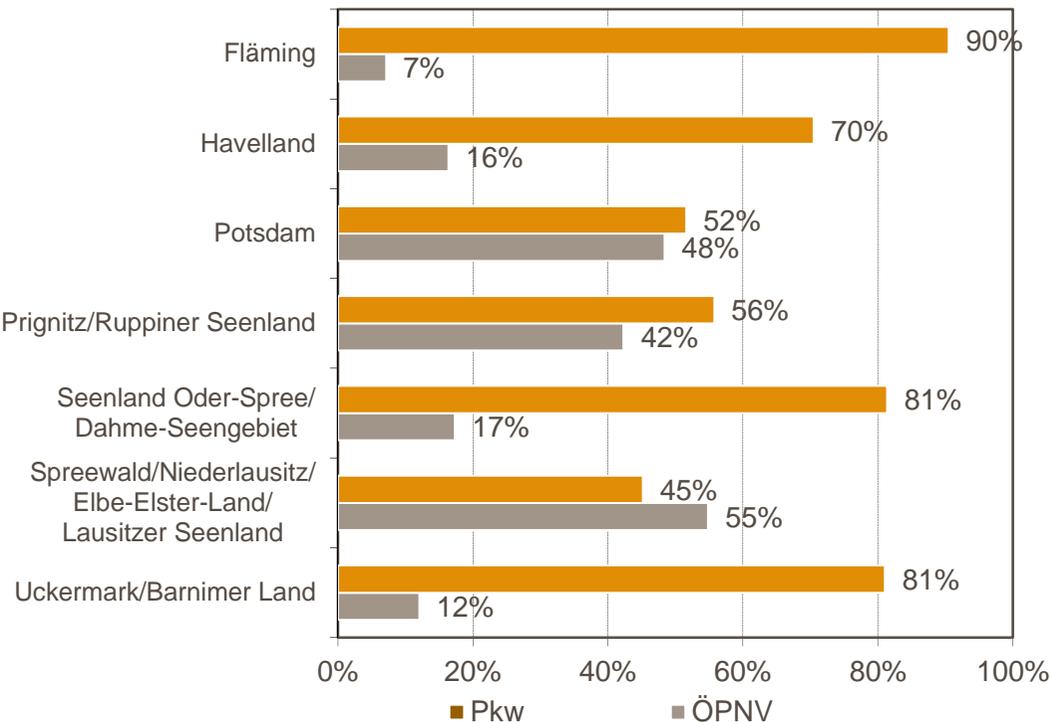
Verkehrsmittelnutzung (Hauptverkehrsmittel)



Das mit Abstand wichtigste Verkehrsmittel bei Tagesausflügen von Berlin nach Brandenburg ist der private Pkw. Allerdings nutzt mehr als ein Viertel der Berliner den ÖPNV auf Tagesreisen nach Brandenburg, deutschlandweit beträgt dieser Anteil nur 16%. Zum Teil werden auch mehrere Verkehrsmittel für die Verbindung zwischen Quell- und Zielgebiet benutzt.

Sonderauswertung Tagesreisen von Berlin nach Brandenburg

Anteil PKW / ÖPNV nach Reisegebieten (Hauptverkehrsmittel)



Je nach Brandenburger Reisegebiet sind bei der Wahl des Verkehrsmittels deutliche Unterschiede zu erkennen:

- Überdurchschnittlich hoch ist der ÖPNV-Anteil in Potsdam, in Prignitz und Ruppiner Seenland sowie in Südbrandenburg.
- Stark unterdurchschnittliche Anteile, die unterhalb des Deutschland-Durchschnitts liegen, verzeichnen nur Uckermark, Barnimer Land und Fläming.

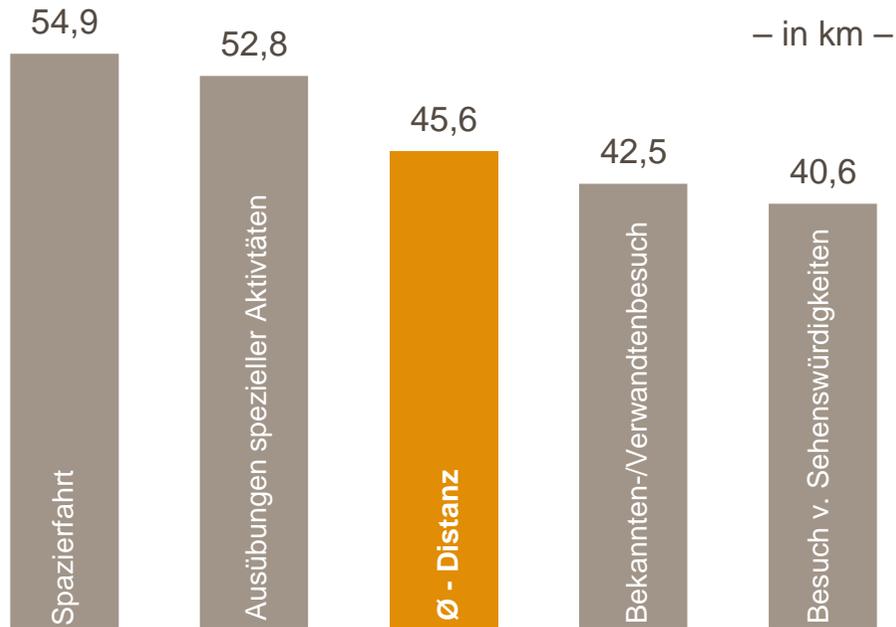
Anteil PKW / ÖPNV nach Aktivitäten (Hauptverkehrsmittel)

Aktivitäten	PKW	ÖPNV
Besuch von Verwandten und Bekannten	69%	30%
Wandern	64%	30%
Sonstige sportliche und andere Aktivitäten	58%	38%
Besuch von Restaurants, Cafés, Bars, Kneipen etc.	73%	23%
Baden / Schwimmen / Sonnenbaden	81%	7%
Erholungs- / Spazierfahrt	51%	40%
Besuch von Sehenswürdigkeiten, Freizeiteinrichtungen	64%	35%
Einkaufen	81%	19%
Besuch von Veranstaltungen / Vorführungen	79%	21%
Besuch von Landschafts- und Naturattraktionen	80%	17%

- Vor allem bei Tagesausflügen, denen die Aktivitäten Baden/Schwimmen, Einkaufen sowie der Besuch von Veranstaltungen/Vorführungen und Landschafts- und Naturattraktionen zugrunde liegen, wird häufig auf den PKW zurückgegriffen.
- Der ÖPNV spielt hingegen bei Erholungs- und Spazierfahrten, sportlichen Aktivitäten sowie dem Besuch von Sehenswürdigkeiten und Freizeiteinrichtungen eine vergleichsweise große Rolle.

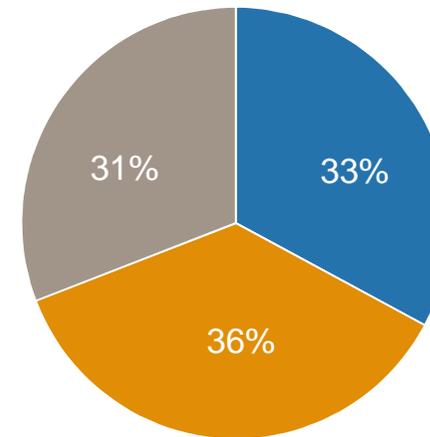
Sonderauswertung Tagesreisen von Berlin nach Brandenburg

Entfernung zwischen Ausgangs- und Zielort



- Die durchschnittlich zurückgelegte Entfernung bei Tagesausflügen von Berlin nach Brandenburg beträgt 45,6 km einfache Strecke. Der deutschlandweite Vergleichswert liegt bei 65,8 km.
- Für die Hauptanlässe „Spazierfahrt“ und „Ausübung einer speziellen Aktivität“ werden deutlich weitere Entfernungen in Kauf genommen. Beim Besuch von Verwandten-/Bekanntem und Sehenswürdigkeiten/Attraktionen“ werden unterdurchschnittliche Entfernungen zurückgelegt.

Ausgaben



Gastronomie	6,60 €
Einzelhandel	7,30 €
Dienstleistungen	6,20 €

- Die durchschnittliche Ausgaben der Tagesausflügler aus Berlin nach Brandenburg betragen pro Kopf rund 20,- Euro und liegen damit deutlich unter dem Durchschnittswert aller Tagesreisen in Deutschland (29,60 Euro).
- Dies liegt in erster Linie an den relativ geringen Ausgaben der überdurchschnittlich bedeutsamen Aktivitäten Besuch von Verwandten/Bekanntem und naturbezogenen Aktivitäten.
- Vor allem die Ausgaben in der Gastronomie sind stark unterdurchschnittlich (Dtl. 8,40 Euro)

Ergebnisse der Befragung der Berliner Bevölkerung

Befragung der Berliner Bevölkerung zum Ausflugs- und Mobilitätsverhalten

Methodische Vorgehensweise

- Telefonische Befragung (CATI) von 1.414 Berlinerinnen und Berliner
- Gewichtung der Daten nach soziodemographischen Faktoren
- Befragungszeitraum: September bis Oktober 2014

Unterscheidung nach:

Brandenburg-Reisende/Ausflügler

Unternimmt generell oder hat in den letzten 12 Monaten

- eine privat motivierte Reise mit mindestens einer Übernachtung in Brandenburg und/oder
- eine privat motivierte Reise mit Anfahrt vom und Rückkehr zum (Haupt-)Wohnsitz in Berlin am selben Tag gemacht.



Langbefragung

- Mobilitätsverhalten im Alltag sowie bei Reisen/Ausflügen nach Brandenburg
- Informationsverhalten, Beweggründe etc.
- Abfrage umfangreicher soziodemographischer Daten

Nicht-Reisende nach Brandenburg

Unternimmt generell keine Übernachtungsreisen oder Tagesausflüge nach Brandenburg



Kurzbefragung

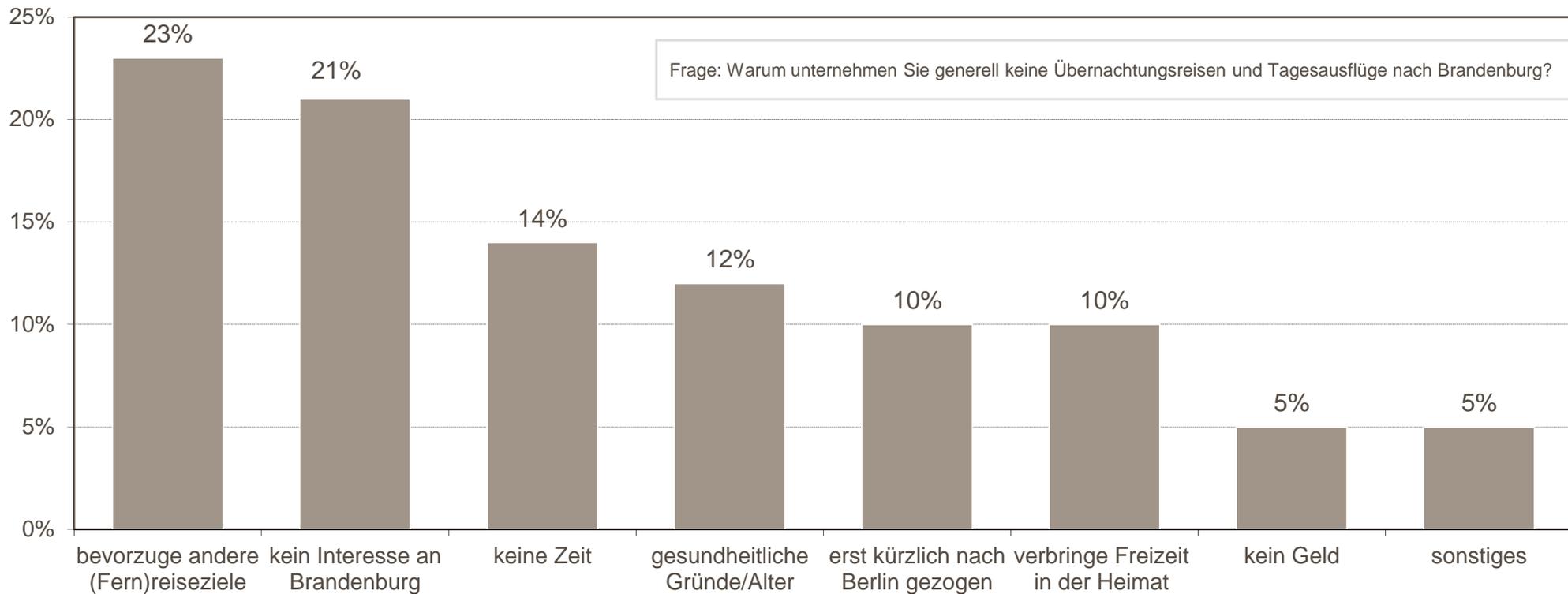
- Gründen des Nicht-Reisens
- Abfrage soziodemographischer Daten

Ergebnisse I

**Kurzbefragung derer, die generell keine
Übernachtungsreisen/Ausflüge nach Brandenburg
unternehmen – entspricht 11% aller Befragten**

Gründe des Nicht-Reisens nach Brandenburg

Kurzbefragung derer, die generell keine Reisen/Ausflüge nach Brandenburg unternehmen



- Rund 11% der Berliner Bevölkerung unternehmen generell keine Übernachtungsreisen und Tagesausflüge nach Brandenburg.
- Die mit Abstand häufigsten Gründe dafür sind, die Reise zu anderen (Fern-)Reisezielen und nicht vorhandenes Interesse an der Destination Brandenburg.
- 14% der Nicht-Reisenden haben keine Zeit für Urlaube/Ausflüge nach Brandenburg und 12% geben ihren gesundheitlichen Zustand bzw. ihr Alter als Grund an.

Gründe des Nicht-Reisens nach Brandenburg

„bevorzuge andere (Fern)reiseziele“ – 23%

- Vor allem jüngere (18-39 Jahre), aber auch vergleichsweise viele ältere (65-74 Jahre) Personen
- In erster Linie Angestellte und Selbständige/Freie Berufe mit hohem Bildungsniveau
- Hauptsächlich besser Verdienende (> 3.000€ netto HH-Einkommen). Unterste Einkommensklasse unterdurchschnittlich vertreten

„kein Interesse an Brandenburg“ – 21%

- Hauptsächlich höhere Altersklassen (> 50 Jahre), aber auch überdurchschnittlich viele 25-29-Jährige
- Dementsprechend verhältnismäßig häufig Rentner/Pensionär und Student/Schüler
- Vergleichsweise geringes Bildungsniveau (häufig Berufsbildungsreife) und untere Einkommensklassen (< 2.000€ netto HH-Einkommen)

„keine Zeit“ – 14%

- Fast ausschließlich Personen im erwerbsfähigen Alter mit deutlicher Mehrheit in den Altersklassen 30-39 Jahre sowie 50-64 Jahre
- Vor allem Angestellte mit überdurchschnittlicher Bildung (Hochschulabschluss)
- Verfügen in den meisten Fällen zwischen 2.000€ bis 3.000€ netto HH-Einkommen

„gesundheitliche Gründe/Alter“ – 12%

- In erster Linie Personen der höchsten Altersklassen (>65 Jahre) und dementsprechend mehrheitlich Rentner/Pensionär
- Vergleichsweise hoher Anteil Berufsbildungsreife bzw. mittlerer Schulabschluss und hauptsächlich Geringverdiener

„erst kürzlich nach Berlin gezogen“ – 10%

- Fast ausschließlich jüngere Personen zwischen 18 und 24 Jahren sowie 30 und 39 Jahren
- Vergleichsweise häufig Schüler/Studenten, Hausfrauen/-männer und Selbständige/Freie Berufe
- Sehr hohes Bildungsniveau jedoch mehrheitlich mit Einkommen bis unter 1.000€

„verbringe Freizeit in der Heimat“ – 10%

- Vor allem Altersklassen zwischen 25 und 39 Jahren und verhältnismäßig häufig Schüler/Studenten sowie Hausfrauen/-männer
- Mehrheitlich Abitur/Fachhochschulreife und geringes Einkommensniveau (< 1.000€)

Ergebnisse II

Langbefragung derer, die bereits einen Ausflug oder eine Übernachtungsreise nach Brandenburg unternommen haben – entspricht 89% aller Befragten

Typen nach Verkehrsmittelverfügbarkeit im Alltag

Die nachfolgenden Ergebnisse beziehen sich ausschließlich auf diejenigen Befragten, die bereits einen Ausflug oder eine Übernachtungsreise nach Brandenburg unternommen haben.

Typisierung der Befragten nach

- Verkehrsmittelverfügbarkeit
- Verkehrsmittelnutzung im Alltag
- Verkehrsmittelnutzung auf Übernachtungsreisen/Ausflügen nach Brandenburg

1) Typisierung der befragten Berliner Haushalte nach Verkehrsmittelverfügbarkeit im Alltag

Motorisierter Haushalt – 74%

- PKW oder Elektroauto oder Motorrad oder Wohnmobil ist in Besitz oder steht im Haushalt zur Verfügung
- Fahrradbesitz ist nicht ausgeschlossen

reiner Fahrrad-Haushalt – 20%

- Nur Fahrrad oder E-Bike ist in Besitz oder steht im Haushalt zur Verfügung
- Kein motorisiertes Verkehrsmittel privat zur Verfügung

kein Verkehrsmittel im Haushalt – 6%

- Weder Fahrrad noch motorisiertes Verkehrsmittel sind in Besitz oder stehen im Haushalt zur Verfügung

Es zeigt sich eine hohe PKW-Verfügbarkeit, die mit fast 75% höher ausfällt als in anderen Studien (rund 60% nach MiD und SrV). Dies liegt u.a. daran, dass Befragte, die keinen Ausflug/keine Übernachtungsreise nach Brandenburg unternehmen bei dieser Fragestellung nicht berücksichtigt wurden. Zudem sind unterschiedliche Fragestellungen in den Studien zu vermuten.

Für weitere Bewertungen und Typisierungen wird zudem ein Blick auf die tatsächliche Nutzung der Verkehrsmittel im Alltag sowie auf Reisen geworfen.

Typen nach Verkehrsmittelnutzung im Alltag

ÖPNV-affin

18% - Auto-Typ mit ÖPNV

- PKW* dominiert – (quasi) täglich
- Fahrrad nicht ausgeschlossen, aber nachrangig
- ÖPNV nicht ausgeschlossen, aber nachrangig

26% - Vielfahrer mit ÖPNV

- Nutzt mehrere Verkehrsmittel (PKW, Motorrad, Fahrrad etc.) regelmäßig und öfter, davon eines mind. 4-5x pro Woche
- ÖPNV mindestens wöchentlich

4% - Wenigfahrer mit ÖPNV

- Nutzt mehrere verschiedene Verkehrsmittel (PKW, Motorrad, Fahrrad etc.), diese jedoch jeweils weniger intensiv (max. 2-3x pro Woche)
- ÖPNV mindestens wöchentlich

15% - Fahrradtyp mit ÖPNV

- Fahrrad dominiert – (quasi) täglich oder ist einziges Verkehrsmittel neben ÖPNV
- PKW* nicht ausgeschlossen, aber nachrangig
- ÖPNV mindestens mehrmals wöchentlich

10% - ÖPNV-Typ

- ÖPNV dominiert oder ist einziges Verkehrsmittel
- Weitere Verkehrsmittel nicht ausgeschlossen, aber nachrangig

weniger ÖPNV-affin

Auto-Typ ohne ÖPNV (Auto-Fanatiker) – 7%

- PKW* dominiert – (quasi) täglich
- Fahrrad nicht ausgeschlossen, aber nachrangig
- Keine/seltene ÖPNV-Nutzung

Vielfahrer ohne ÖPNV – 5%

- Nutzt mehrere Verkehrsmittel (PKW, Motorrad, Fahrrad etc.) regelmäßig und öfter, davon eines mind. 4-5x pro Woche
- ÖPNV nur selten oder nie

Wenigfahrer ohne ÖPNV – 8%

- Nutzt mehrere verschiedene Verkehrsmittel (PKW, Motorrad, Fahrrad etc.), diese jedoch jeweils weniger intensiv (max. 2-3x pro Woche)
- ÖPNV nur selten oder nie

Fahrradtyp ohne ÖPNV – 5%

- Fahrrad dominiert – (quasi) täglich
- PKW* nicht ausgeschlossen aber nachrangig
- Geringe oder keine ÖPNV-Nutzung (max. 1x wöchentlich)

Immobilie – 2%

- Hat oder nutzt kein Verkehrsmittel (auch kein Rad)
- ÖPNV nur selten oder nie

* PKW hier stellvertretend für alle (höher) motorisierten Fortbewegungsmittel (privat), auch Elektroauto, Motorrad, Wohnmobil

Typen nach Verkehrsmittelnutzung während Ausflügen bzw. Reisen nach Brandenburg

vgl. Anhang 1;2

„Auto“ – 43%

- Nutzung hin & zurück und/oder vor Ort mit privat zur Verfügung stehenden PKW*
- Keine ÖPNV-Nutzung
- Weitere Verkehrsmittel wie Reisebus, Fahrrad, Boot/Schiff etc. nicht ausgeschlossen

-
- Ø 49,0 Jahre
 - Männer überdurchschnittlich vertreten (54%)
 - Vermehrt besser Verdienende (> 4.000€ netto HH-Einkommen)
 - Rentner und Selbständige überdurchschnittlich, Schüler/Studenten und Arbeitslose unterdurchschnittlich vertreten

„ÖPNV“ – 21%

- Nutzung hin & zurück und/oder vor Ort mit ÖPNV
- Keine PKW*-Nutzung
- Weitere Verkehrsmittel wie Reisebus, Fahrrad, Boot/Schiff etc. nicht ausgeschlossen

-
- Ø 49,6 Jahre
 - Frauen überdurchschnittlich vertreten (60%)
 - Über die Hälfte verfügt über netto HH-Einkommen < 2.000€
 - Besonders Rentner und Arbeitslose überdurchschnittlich vertreten, Selbständige unterdurchschnittlich

„Mischverkehr“ – 34%

- Nutzung hin & zurück und/oder vor Ort sowohl mit ÖPNV als auch mit PKW*
- Weitere Verkehrsmittel wie Reisebus, Fahrrad, Boot/Schiff etc. nicht ausgeschlossen

-
- Ø 45,4 Jahre
 - „durchschnittliche Mittelschicht“ – wenig Abweichung vom Durchschnitt
 - Knapp die Hälfte sind Angestellte
 - Ein Drittel hat netto HH-Einkommen von 2.000 – 3.000€

„weder noch“ – 2%

- Weder Nutzung von *PKW noch von ÖPNV
- Fortbewegung ausschließlich durch weitere Verkehrsmittel (z.B. Reisebus, Fahrrad, Boot/Schiff etc.)

-
- Ø 54,0 Jahre
 - Über die Hälfte sind Schüler/Studenten und Rentner
 - Einkommensschwach: 37% hat netto HH-Einkommen < 1.000€; Einkommensgruppen > 4.000€ nicht vertreten

Diese Gruppe wird aufgrund geringer Fallzahl bei weiteren Darstellungen nicht mehr berücksichtigt. In Auswertungen über alle Fälle sind diese enthalten.

Die Aufteilung nach diesen drei Gruppen der Verkehrsmittelnutzer bei Ausflügen/Reisen nach Brandenburg dient der detaillierten Betrachtung weiterer Ergebnisse.

* PKW hier stellvertretend für alle (höher) motorisierten Fortbewegungsmittel (auch Elektroauto, Motorrad, Wohnmobil), die privat zur Verfügung stehen – kein Mietwagen, kein Carsharing

Quelle: dwif 2014; Einwohnerbefragung Berlin, n = 1.262; Frage nach Verkehrsmittelnutzung bei Reisen/Ausflügen nach Brandenburg

Verkehrsmittelnutzung bei Ausflügen im Vergleich zur Verkehrsmittelnutzung im Alltag

Besonderheiten der Verkehrstypen bei Ausflügen

„Auto“-Gruppe:

- ist auch im Alltag dem PKW stärker verbunden als dem ÖPNV: Bei 43% dominiert auch im Alltag der PKW
- ein Viertel (25%) nutzt im Alltag sowohl PKW als auch ÖPNV („Vielfahrer mit ÖPNV“), entscheidet sich aber bei Ausflügen nach Brandenburg in der Regel gegen den ÖPNV. Durch optimale Angebote könnte diese Gruppe für multimodale Verkehrslösungen aufgeschlossen sein.
- bei weiteren 16% die das Auto für Ausflüge nutzen, spielt der PKW im Alltag nur eine nachrangige (bzw. keine) Rolle. Im Alltag setzen sie verstärkt auf ÖPNV und/oder Fahrrad.

„ÖPNV“-Gruppe:

- 69% derer, die sich in der Regel bei Ausflügen ausschließlich mit dem ÖPNV (keine PKW-Nutzung) fortbewegen, nutzen auch im Alltag viel ÖPNV, teils auch in Kombination mit dem Fahrrad.
- 13% dieser Gruppe nutzen im Alltag kein ÖPNV, verlassen sich auf ihn aber voll und ganz bei Ausflügen nach Brandenburg („Wenigfahrer ohne ÖPNV“, „Fahrradtyp ohne ÖPNV“, „Immobilie“)

„Mischverkehr“-Gruppe:

- Diese Ausflügler sind auch im Alltag multimodal – sowohl mit ÖPNV als auch weiteren Verkehrsmitteln (darunter meist der PKW) – unterwegs: 44% sind Auto- oder Vielfahrer, die auch im Alltag den ÖPNV nutzen

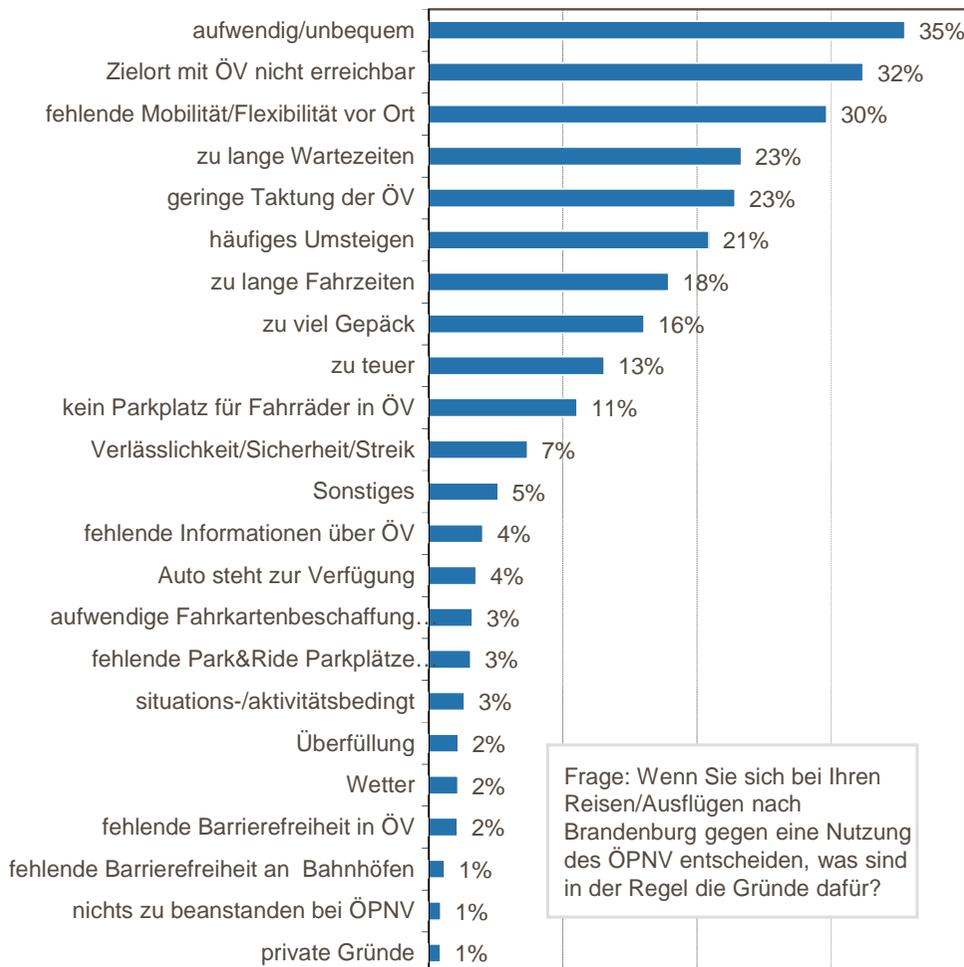
Auffälligkeiten aus Sicht der Alltagsnutzung

- 95% der Alltags-Auto-Fanatiker (ohne ÖPNV-Nutzung) bleiben auch bei Ausflügen nach Brandenburg ihren Prinzipien treu und bevorzugen den motorisierten Individualverkehr. Nur 5% weichen von ihren Gewohnheiten ab und legen einen Teil der Strecke mit dem ÖPNV zurück („Mischverkehr“). Trotz guter Angebote wird es schwer, diese Gruppe für nachhaltige öffentliche Mobilitätsangebote zu begeistern.
- Über zwei Drittel (71%) der ÖPNV-nutzenden Autofans (Auto-Typ mit ÖPNV), setzen bei Ausflügen nach Brandenburg ausschließlich auf das Auto, rund ein Viertel nutzt die Kombination aus PKW und ÖPNV.
- Knapp die Hälfte (48%) derer, die sich im Alltag hauptsächlich nur mit dem ÖPNV fortbewegen, ziehen bei ihren Ausflügen nach Brandenburg einen PKW heran - sei es zur ausschließlichen, als auch zur kombinierten Fortbewegung.

Gründe gegen die Nutzung des ÖPNV bei Ausflügen nach Brandenburg

Fehlende Bequemlichkeit das häufigste Gegenargument

- Die dominierenden Gegenargumente zur Nutzung des ÖPNV für Ausflüge nach Brandenburg sind die mangelnde Bequemlichkeit und Flexibilität – und damit zwei der zentralen Erfolgskriterien für zukunftsfähige Mobilitätsangebote im ÖPNV.
- Allerdings werden auch Aspekte der Fahrplangestaltung (Taktung, Erreichbarkeit, etc.) ins Feld geführt.
- Hier ist neben einer Verbesserung der Mobilitätssituation auch viel Aufklärungsarbeit zu leisten.



Besonderheiten einzelner Nutzergruppen

„ÖPNV“ bei Ausflügen nach Brandenburg

- Diese Gruppe empfindet die Nutzung des ÖPNVs kaum als aufwändig oder unbequem. Während dieses Argument für die breite Masse das schlagkräftigste ist, rangiert es bei ihr nur auf Platz 9 (10%).
- Als häufigste Gegenargumente wurden die geringe Taktung, gefolgt von der Nicht-Erreichbarkeit von Zielorten genannt.
- Deutlich stärker als beim Gesamtdurchschnitt fallen bei dieser Gruppe folgende Gründe ins Gewicht: fehlender Platz für die Mitnahme von Fahrrädern sowie die Verlässlichkeit des Verkehrsmittels im Hinblick auf Streik, Pünktlichkeit etc.

Wenig ÖPNV-affine im Alltag

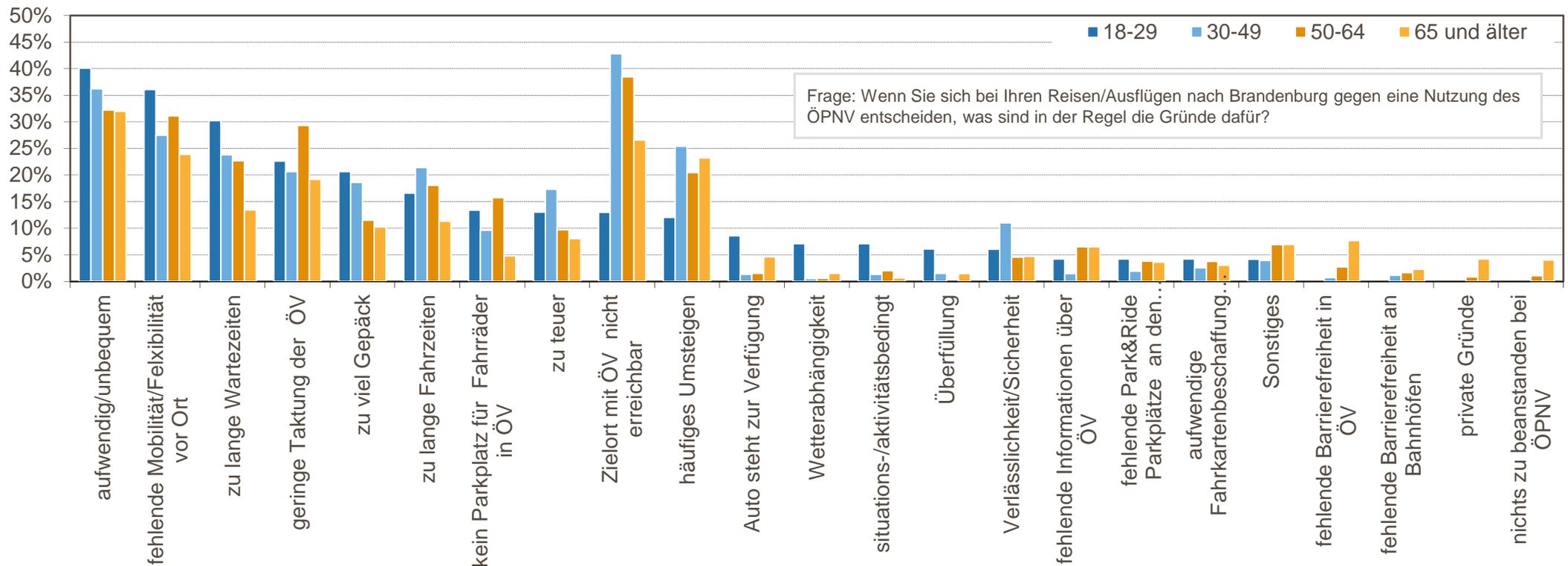
- Besonders die Aspekte der mangelnden Bequemlichkeit, der fehlenden Flexibilität und der geringen Taktung der öffentlichen Verkehrsmittel wiegen bei denjenigen, die auch im Alltag keinen bzw. wenig ÖPNV nutzen (wenig ÖPNV-affin) schwerer als beim Gesamtdurchschnitt.
- Auch das Fehlen von Park&Ride-Parkplätzen fällt bei ihnen schwerer ins Gewicht als im Durchschnitt.

vgl. Anhang 3

Gründe gegen die Nutzung des ÖPNV bei Ausflügen nach Brandenburg

Nach Soziodemographie

- Die größten Unterschiede bei den Gründen gegen eine Nutzung des ÖPNVs bei Ausflügen nach Brandenburg nach Altersgruppen zeigen sich bei der Erreichbarkeit des Zielorts und dem häufigen Umsteigen: die jüngste Altersgruppe der 18-29 Jährigen stört sich daran kaum, für die älteren Gruppen – besonders bei den 30-49 Jährigen – zählen sie zu den dominierenden Gegenargumenten.
- Frauen nennen als Gründe gegen eine ÖPNV-Nutzung verstärkt die schlechte Erreichbarkeit der Zielorte, die geringe Taktung sowie das häufige Umsteigen. Männer hingegen stört der damit verbundene Aufwand, die Unbequemlichkeit und die zu lange Wartezeiten stärker als Frauen. Es erstaunt, dass Männer sich stärker über überfüllte Züge beklagen als Frauen.
- Hochschulabsolventen äußern verstärkt Gründe gegen die Nutzung des ÖPNVs. So stößt es ihnen überdurchschnittlich auf, dass es unbequem ist, der Zielort häufig nicht erreichbar ist und dass der ÖPNV schlecht getaktet ist.

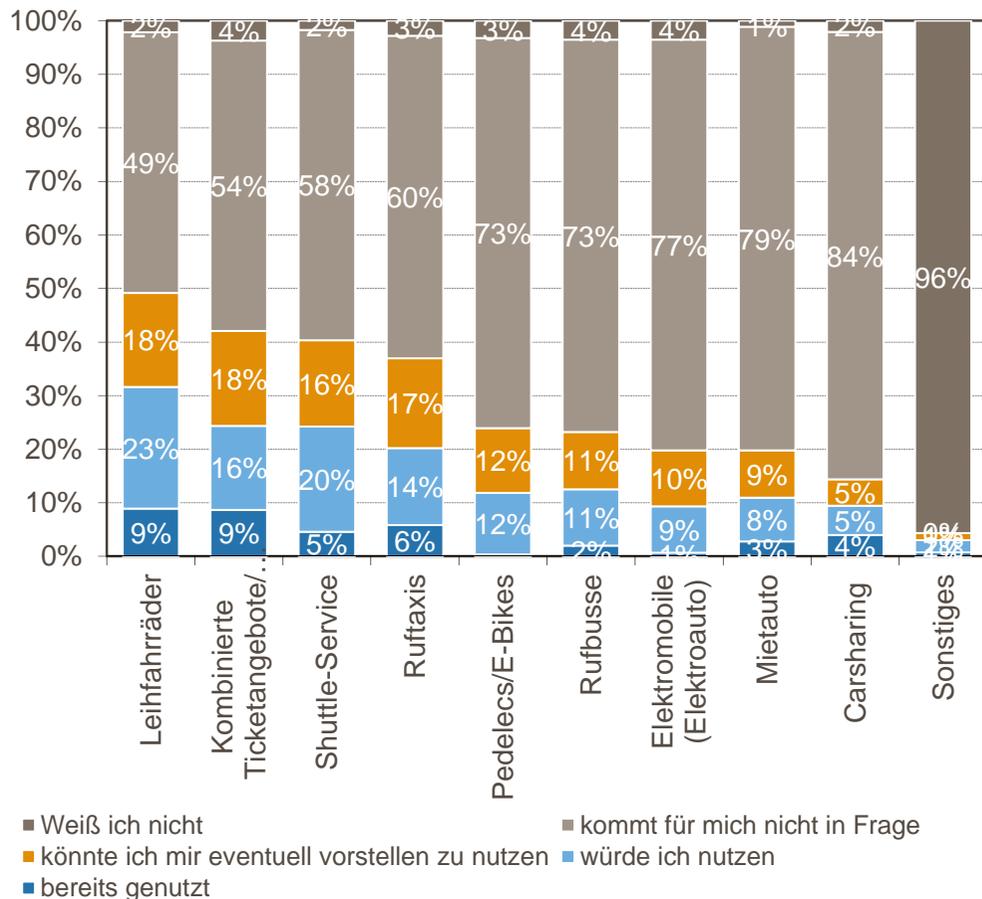


Mobilitätsangebote: Nutzungsbereitschaft

vgl. Anhang 4;5

Verhaltenes Interesse an alternativen Mobilitätsangeboten

- Die Bereitschaft der Befragten, alternative Mobilitätsangebote während einer Reise nach Brandenburg zu nutzen, ist insgesamt relativ verhalten.
- Am ehesten kommen bekannte, „traditionelle“ Verkehrsmittel infrage – beispielsweise das Leihfahrrad, Shuttle-Services oder Taxis. Auch Kombitickets werden vergleichsweise häufig genannt.
- Neuartige Mobilitätsformen, wie Elektromobile oder Carsharing stoßen zunächst auf weniger Interesse.



Quelle: dwif 2014; Einwohnerbefragung Berlin, n = 1.262

Auffälligkeiten im Hinblick auf das Alter

- Besonders die Altersgruppe der 30-49jährigen sticht hervor: sie steht allen Mobilitätsangeboten am offensten gegenüber, dies insbesondere bei Leihfahrrädern: für fast 70% ist dieses Angebot eine Option.
- Nicht die betagte Altersgruppe der über 65jährigen, sondern die 18-29jährigen sind hingegen häufig die größten Verweigerer. Sowohl die Erfahrungswerte als auch die Nutzungsbereitschaft sind gering.

Auffälligkeiten hinsichtlich Alltags-ÖPNV-Nutzung

- ÖPNV-affine Befragte sind für alternative Mobilitätsangebote empfänglicher, als diejenigen, die den ÖPNV im Alltag meiden. Insbesondere kombinierte Ticketangebote, Rufbusse und Shuttle-Services kommen für sie deutlich stärker in Frage.

Frage: Würden Sie folgende Mobilitätsangebote nutzen, wenn diese am Zielort zur Verfügung stehen würden?

Sonstige Nennungen: Leihboote (15x), Pferde/Kutschen (7x), Rikscha/bes. Fahrräder (6x), Familienfreundliche Angebote, Angebote mit Hund, barrierefreie Angebote, Tür-zu-Tür „Rundumsorglos-Paket“ mit Gepäckabholung, Draisine, Motorradverleih, Inliner-Verleih, City-Wheels

Mobilitätsangebote: Zahlungsbereitschaft

Frage: Wie viel wären Sie bereit für die Mobilitätsangebote zu zahlen?

Zahlungsbereitschaft für alternative Mobilitätsangebote vor Ort (Durchschnitt)

Leihfahrrad	Pedelec/E-Bike	Elektroauto	Carsharing	Mietwagen
				
6,70 € pro h Min: 0,50 € Max: 11 € Median: 5 €	7,40 € pro h Min: 2 € Max: 25 € Median: 5 €	11,10 € pro h Min: 5 € Max: 20 € Median: 10 €	10,10 € pro h Min: <1 € Max: 25 € Median: 10 €	Keine Nennungen pro Stunde
11,10 € pro Tag Min: 1 € Max: 50 € Median: 10 €	20,80 € pro Tag Min: 7 € Max: 115 € Median: 15 €	44,90 € pro Tag Min: 5 € Max: 150 € Median: 35 €	24,70 € pro Tag Min: 10 € Max: 100 € Median: 20 €	42,50 € pro Tag Min: 10 € Max: 80 € Median: 50 €

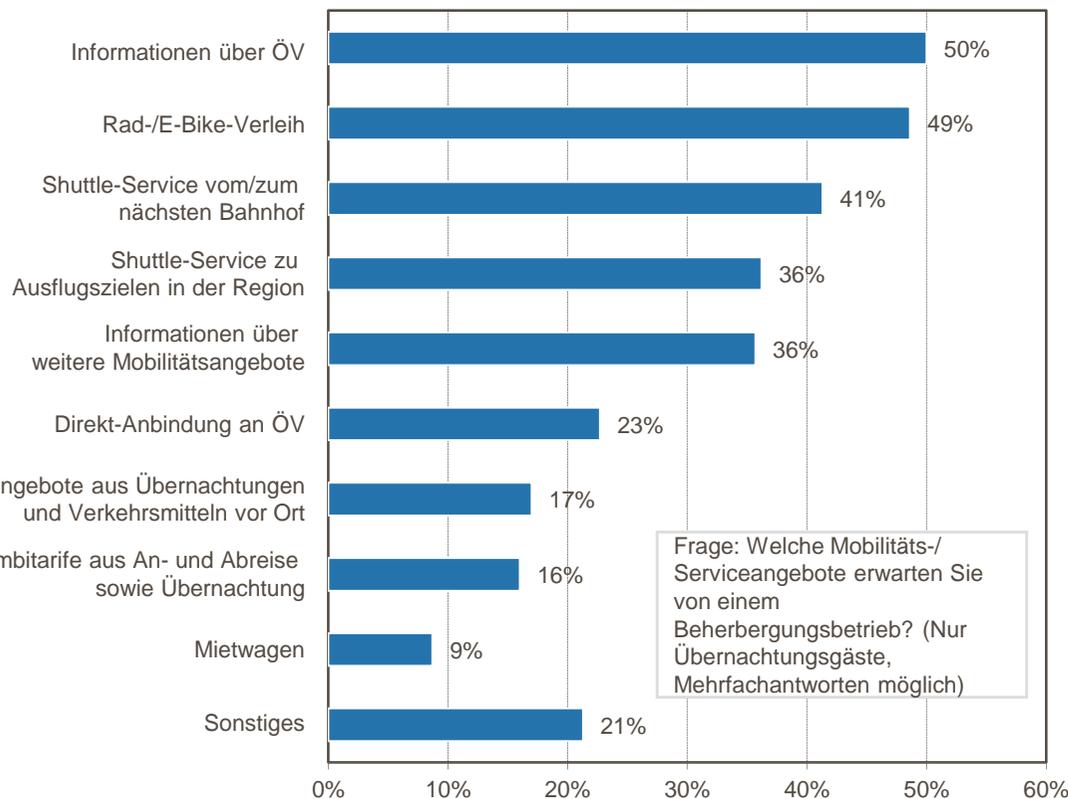
- Die Zahlungsbereitschaft für das Mobilitätsangebot wurde nur abgefragt, wenn auch eine Nutzungsbereitschaft dafür bestand.
- Zentrale Erkenntnis dabei ist: **Die Kosten für die jeweiligen Verkehrsmittel werden von den Befragten durchaus sehr realistisch eingeschätzt.** Dabei ist die Zahlungsbereitschaft pro Tag – relativ gesehen – stets geringer, als die pro Stunde. Flexibilität wird dabei monetär wertgeschätzt.
- Für Elektroautos und Mietwagen sind die Probanden bereit, deutlich mehr auszugeben, als für Carsharing-Angebote. Auch beim Radverleih zeigt sich beim E-Bike eine deutliche Mehrpreisbereitschaft gegenüber dem „normalen“ Leihrad.
- Im Alltag ÖPNV-affine sind bereit, für die genannten tendenziell mehr zu zahlen (z.B. Pedelec/Tag: 23 €, Elektroauto/Tag: 50,50 €).
- Geringe Fallzahlen schränken weitere detaillierte Auswertungen ein.

Erwartungen von Mobilitäts-/Serviceangeboten in Beherbergungsbetrieben

vgl. Anhang 6

Hohe Erwartungen an Mobilitäts-/Serviceangeboten in Beherbergungsbetrieben (nur Übernachtungsgäste befragt)

- Je rund die Hälfte der Übernachtungsgäste erwartet in einem Beherbergungsbetrieb Informationen über Mobilitätsangebote sowie einen Rad- bzw. E-Bike-Verleih. Ebenfalls wichtig sind Shuttle-Services vom/zum Bahnhof und zu Ausflugszielen in der Region.
- Dahingegen spielt die direkte ÖPNV-Anbindung nur eine untergeordnete Rolle - allerdings nur dann, wenn über die oben genannten Angebote (Shuttle-Service, etc.) auch eine bequeme Überwindung der „letzten Meile“ gewährleistet ist.
- Durchaus nachgefragt werden Kombiangebote, bei denen Mobilitätsangebote direkt im Übernachtungspreis enthalten sind.
- Unter „sonstige Erwartungen“ fallen in erster Linie Anforderungen an das Serviceangebot in den Unterkünften, Bootsverleih bei Betrieben am Wasser und hauseigene Parkplätze.

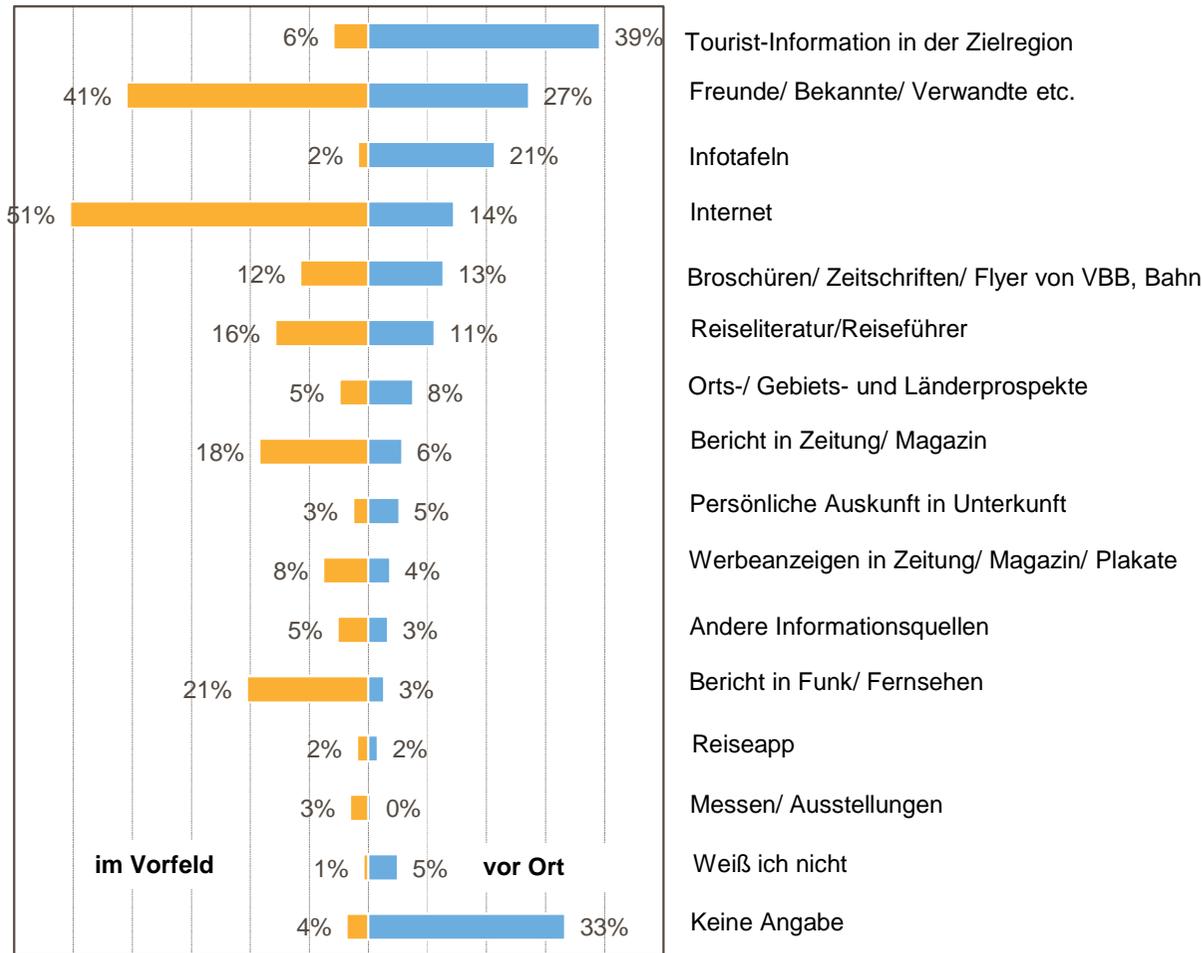


Unterschiede bei Verkehrsnutzungsgruppen

- ÖPNV-Nutzer erwarten in den Beherbergungsbetrieben vor allem Informationen zum öffentlichen Verkehr. Alle anderen Mobilitäts-/Serviceangebote spielen für sie keine besonders große Rolle.
- 7 von 10 Pkw-Nutzer erwarten in ihrer Unterkunft einen Rad-/E-Bike-Verleih. Informationen zum öffentlichen Verkehr benötigen sie hingegen vergleichsweise selten. Auch „sonstige Erwartungen“ treten vergleichsweise häufig bei Pkw-Nutzern auf. Darunter fällt in erster Linie ein Pkw-Stellplatz direkt bei der Unterkunft.
- Shuttle-Angebote vom/zum Bahnhof und zu Ausflugszielen in der Region sowie Kombiangebote/Kombitarife wünschen sich in erster Linie Mischverkehr-Nutzer, bei denen Beherbergungsbetriebe auch mit Informationen über weitere Mobilitätsangebote punkten können.

Informationsverhalten vor der Reise & vor Ort

Internet und Freunde im Vorfeld am häufigsten genutzt, vor Ort eher die Tourist-Info



Frage: Wie informieren Sie sich in der Regel über Ihre Reisen/Ausflüge nach Brandenburg?

Quelle: dwif 2014; Einwohnerbefragung Berlin, n = 1.262

- 6% der Befragten gaben von Vornherein an, keine Informationen zu benötigen.
- Das von allen **im Vorfeld** am häufigsten genutzte Informationsmedium ist das Internet, gefolgt von den persönlichen Informationen durch Freunde, Bekannte und Verwandte.
- **Vor Ort** dominiert die Informationsbeschaffung durch die Beratung in der Tourist-Information.
- Ähnlich häufig im Vorfeld wie auch vor Ort werden die Printprodukte des VBB sowie Reiseapps (darunter z.B. VBB-Navigator, Googlemaps, Brandenburg-App, DB-App, Citymaps to go) genutzt, wenn auch letztere noch mit nachrangiger Bedeutung.

Auffälligkeiten im Hinblick auf das Alter

- **Gäste über 65** nutzen das Internet deutlich unterdurchschnittlich, während klassische Printprodukte eine sehr große Rolle spielen – besonders Reiseführer und die Broschüren des VBB.
- **Junge Gäste (18-29)** ziehen hauptsächlich das Internet und die Informationen von Freunden zur Informationsbeschaffung im Vorfeld heran. Andere Medien werden deutlich seltener genutzt. Sowohl vorab als auch vor Ort informiert sich diese Altersgruppe jedoch überdurchschnittlich direkt persönlich in der Unterkunft

vgl. Anhang 7

Fehlende Informationsangebote

8% derer, die sich in der Regel im Vorfeld oder vor Ort informieren, vermissen oder bemängeln Informationen

Darstellung der Einzelnennungen

Beschilderung/Ausschilderung	
Ausschilderung bei Wanderwegen	5
Beschilderung von Fahrradwegen	5
Ausschilderung generell	4
Informationstafeln	4
Beschilderung offensichtlich für Einheimische	2
Normierung von Wegweisern	1
Orientierungskarten	1
Wegbeschreibung zum Busanschlussverkehr	1
Hinweisschilder Gastronomie	1
Aktuelle Informationen	
Infos zu Öffnungszeiten, Bauarbeiten oder sonst. Ausnahmen	4
Info-Mail zu aktuellen Veranstaltungen	3
Mehr Informationsaktionen durchführen	1
Mehr Informationen	
Informationen zu bestimmten Themen	6
Generell mehr Informationen	5
Informationen zu Barrierefreiheit	2
Mehr fremdsprachige Infos	1

Tourist-Informationen	
Öffnungszeiten der Tourist-Infos	7
Geringe Anzahl an Tourist-Infos	4
Online-Angebot/Printmedien	
Mehr Infos für mobile Medien	2
Mehr Informationen im Internet	4
Mehr Broschüren	2
Rad-/Wanderführer	1
Informationsangebot ÖPNV	
Mehr/besseres Info-Material	5
Aushänge in Zügen mit Ortsinformationen	1
"Regio Punkt" wird immer schlechter	1
Angebote besser bewerben	
Mehr (regionale) Werbung	2
Angebote in Tageszeitungen bewerben	2
Pressemeldungen	1
Sonstiges	
Packages/Pauschalen	2
Werbung stimmt oft nicht mit dem Angebot überein	1
Videotext oft veraltet	1

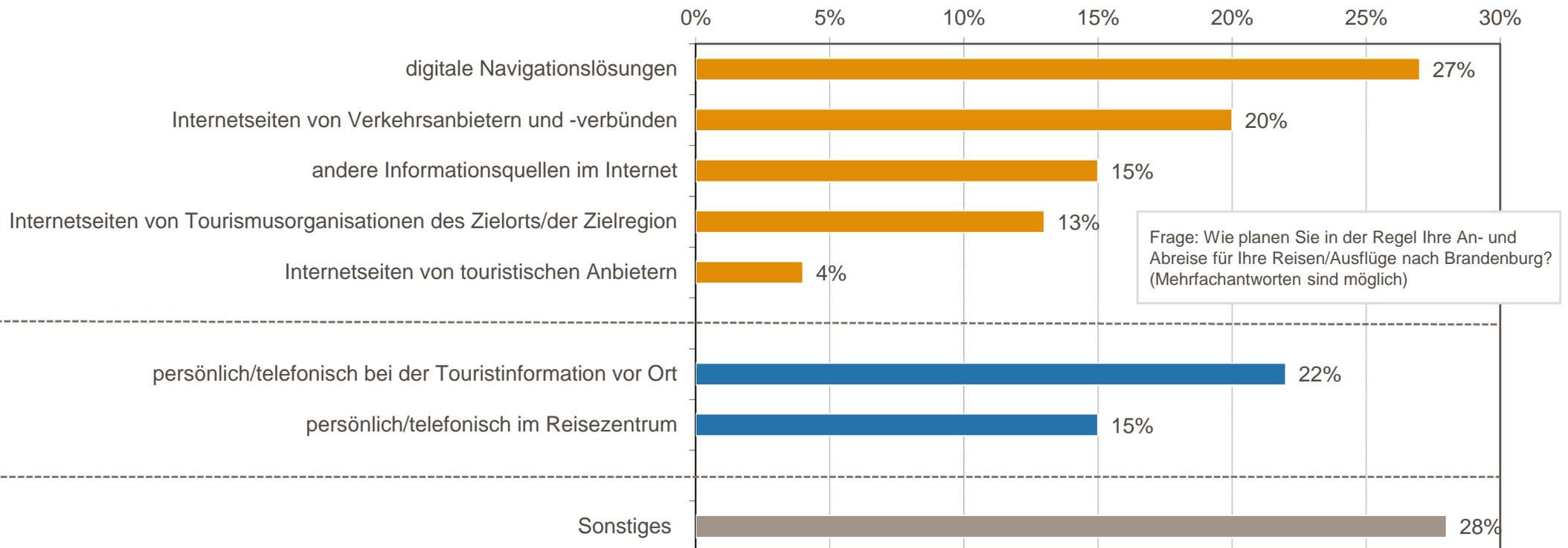
Frage: Vermissen Sie bei Ihren Reisen/Ausflügen nach Brandenburg bestimmte Informationen/Informationsangebote? – Anzahl der Nennungen

Quelle: dwif 2014; Einwohnerbefragung Berlin, n = 1.262

An- und Abreiseplanung nach Brandenburg

Planung erfolgt sowohl digital als auch analog

- Die Planung einer Brandenburg-Reise/eines Ausflugs wird zunehmend digitalen Navigationssystemen überlassen. Im Internet informiert man sich am ehesten auf den Seiten der Verkehrsanbieter, weniger direkt bei touristischen Organisationen und Anbietern. Daraus lässt sich auch ableiten, dass die Gäste bei den Touristikern kaum relevante Informationen zur Anreise erwarten.
- Erstaunlich ist auch der hohe Anteil der Gäste, die sich klassisch – auf persönlichem oder telefonischem Wege – Informationen in der Touristinformation oder im Reisezentrum einholen.
- Für das Marketing bedeutet dies eine „Doppel“-Strategie: Es müssen einerseits perfekt gepflegte Daten für den digitalen Informationsabruf zur Verfügung stehen, andererseits sind Schulungen des Servicepersonals sowohl bei Tourismusorganisationen als auch bei Verkehrsträgern nicht zu vernachlässigen.



An- und Abreiseplanung nach Brandenburg

Auffälligkeiten hinsichtlich der Verkehrsmittelnutzung bei Reisen/Ausflügen in Brandenburg

Deutliche Unterschiede zeigen sich insbesondere bei folgenden Medien:

- **digitale Navigationssysteme** werden von reinen ÖPNV-Fahrern (bei Ausflügen nach Brandenburg) äußerst nachrangig genutzt (9%), von Mischverkehr-Nutzern hingegen deutlich überdurchschnittlich (38%).
- **Internetseiten von Verkehrsanbietern** rufen Autofahrer erwartungsgemäß selten auf (8%), ÖPNV-Fahrer dafür häufig (37%). Ähnlich verhält es sich mit der **Auskunft im Reisezentrum**: Autoreisende nehmen sie kaum (7%), ÖPNV-Nutzer hingegen überdurchschnittlich oft (26%) in Anspruch.

Auffälligkeiten hinsichtlich des Alters

- Ältere Menschen (65+) sind im Umgang mit dem Internet oft nicht so versiert, was sich auch hier in unterdurchschnittlichen Nutzungsquoten widerspiegelt. Klassischen Informationsmedien, wie die persönliche/telefonische Beratung im Reisezentrum (25%) oder bei der Touristinformation (26%) geben sie den Vorrang.
- Wie auch bei der allgemeinen Informationsbeschaffung überrascht auch hier, dass die jüngste Altersgruppe der 18-29jährigen den klassischen, persönlichen Kontakt in der Tourist-Information vor Ort nicht scheut und diese Variante sogar überdurchschnittlich nutzt (27%). vgl. Anhang 13

Freie Nennungen

- Für die Internetquellen wurde zudem detailliert abgefragt, auf welchen Seiten sich die Nutzer vor ihrer Reise informieren. Zwar ist die Zahl der aufgesuchten Portale äußerst vielfältig, auffällig ist jedoch die Dominanz des Internetriesen „Google“, der als umfassendes Informationsportal fungiert.

Sonstiges

klassische Straßen/Landkarte

persönliche Auskunft vor Ort
 externe Planung durch organisierte Reiseveranstalter, ADAC, Radio-TV
 interne Planung durch andere Personen

spontan/situationsabhängig
 Printprodukte (Bücher/Zeitschriften/Broschüren/Prospekte)
 Planung mit Freunden/Bekanntem
keine Planung/ist bekannt

Digitale Navigationslösungen

Googlemaps
App (z.B. Offi)
 Routenplaner (z.B. Falk/ADAC etc.)
GPS-Gerät
Navigationsgerät

Internetseiten Verkehr

Deutsche Bahn

ADAC
 sonstige Verkehrsverbünde
 Google EBB
 BVG VBB
 Routenplaner

Andere Informationsquellen Internet

Suchmaschinen (z.B. Google)

Radlosender
 Buchungsportale (z.B. booking, trivago etc.)
 Herberge
 Internet allgemein
 Herbstfeste.de Bed & Bike
 Kurzurlaub.de
 Brandenburg.de
 Regionsportale
 Blogs zu Spezialthemen
 Wirtz Tourist GmbH

Internetseiten touristische Anbieter

verschiedene (Städte-)Portale

Reisen Kanuverleih
 Reisebüro touring HRS
 Kurzurlaub.de Spreewald.de
 Golf Reiseauskunft.de
 Brandenburg.de
 TÜV fi Region
 Albrechts berlin-brandenburg.de
 Preussische Stiftung Brandenburg-tourismus.de
 Wunderschönes Brandenburg.de ADFC

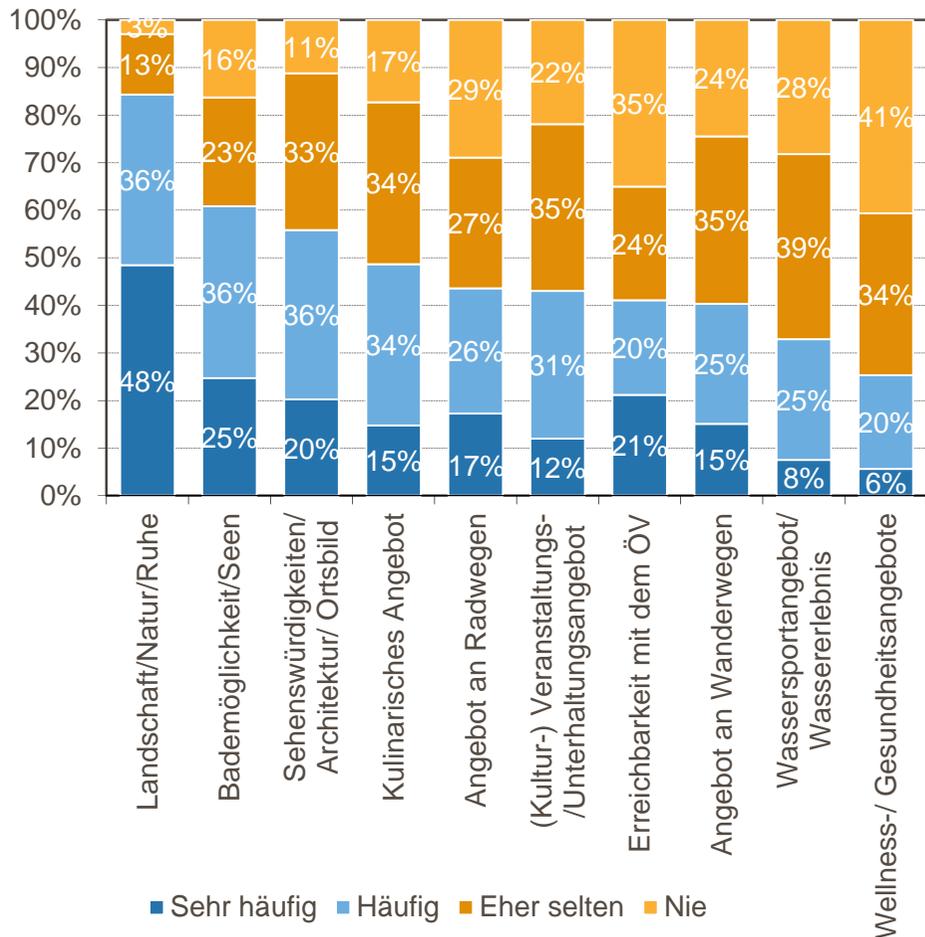
Google

Entscheidungsgründe für einen Ausflug/eine Reise nach Brandenburg

vgl. Anhang 8

Touristische Attraktivität weit vor Erreichbarkeit

- Die Landschaft, die Natur und die Ruhe sind die mit Abstand häufigsten Gründe der Berliner für eine Reise/einen Ausflug ins Brandenburger Umland. Es folgen die zahlreichen touristische Angebote – von Badeseen und Radwegen über Sehenswürdigkeiten bis hin zur Gastronomie.
- Erst danach kommt die Erreichbarkeit ins Spiel; allerdings mit sehr polarisierenden Aussagen. Vergleichsweise viele Befragte empfinden diesen Faktor als sehr wichtig – für mehr als ein Drittel spielt er allerdings nie eine Rolle bei der Reiseentscheidung.



Auffälligkeiten im Hinblick auf das Alter

- Für die 18-29jährigen sind die Angebote an Wanderwegen und für Kulinarik sowie Sehenswürdigkeiten/Architektur/Ortsbild weit weniger ausschlaggebend als für die älteren Altersgruppen. Deutlich stärkeres Gewicht haben hingegen Bademöglichkeiten (84% häufig/sehr häufig) und Veranstaltungs-/Unterhaltungsangebote (53% häufig/sehr häufig). Die Berücksichtigung des Faktors Erreichbarkeit wird hier sehr ambivalent eingeschätzt (fast Hälfte/Hälfte häufig/nie).
- Mit zunehmendem Alter steigt das Interesse an Sehenswürdigkeiten und Architektur. Zudem wird der Faktor Erreichbarkeit immer wichtiger für die Wahl des Reiseziels.

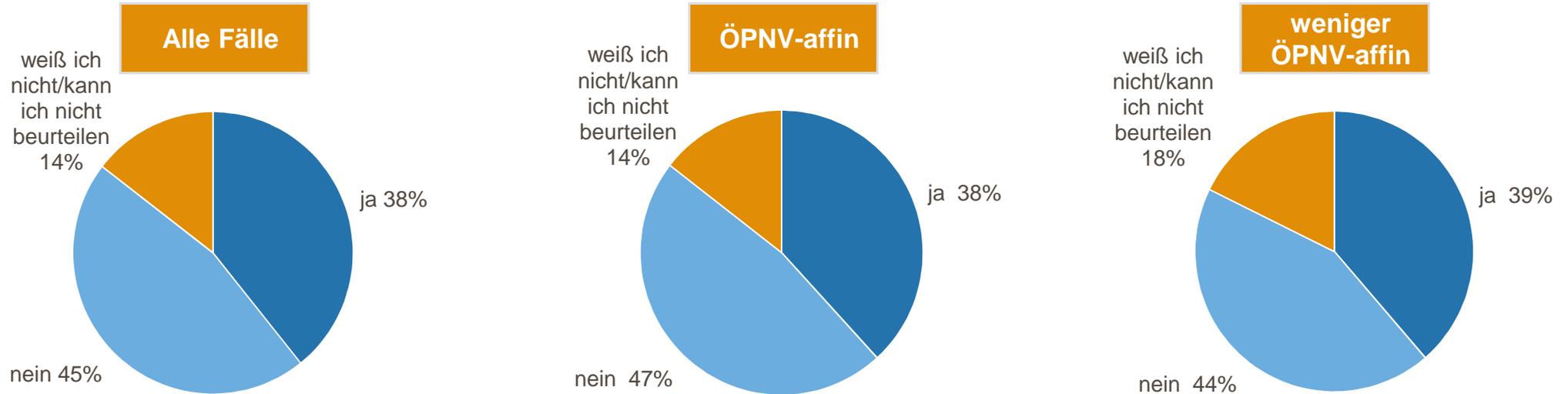
Sonstige Auffälligkeiten

- Tendenziell sind viele Gründe für Übernachtungsgäste etwas gewichtiger als für Tagesgäste. Interessanterweise spielt diese Unterscheidung beim Faktor Erreichbarkeit jedoch keine Rolle.

Frage: Wie häufig sind die folgenden Entscheidungsgründe in der Regel für Ihre privaten Reisen/Ausflüge nach Brandenburg ausschlaggebend?

Autofreier Erholungsort als Anreiz

Für vier von zehn Befragte wäre ein autofreier Erholungsort ein Reisegrund



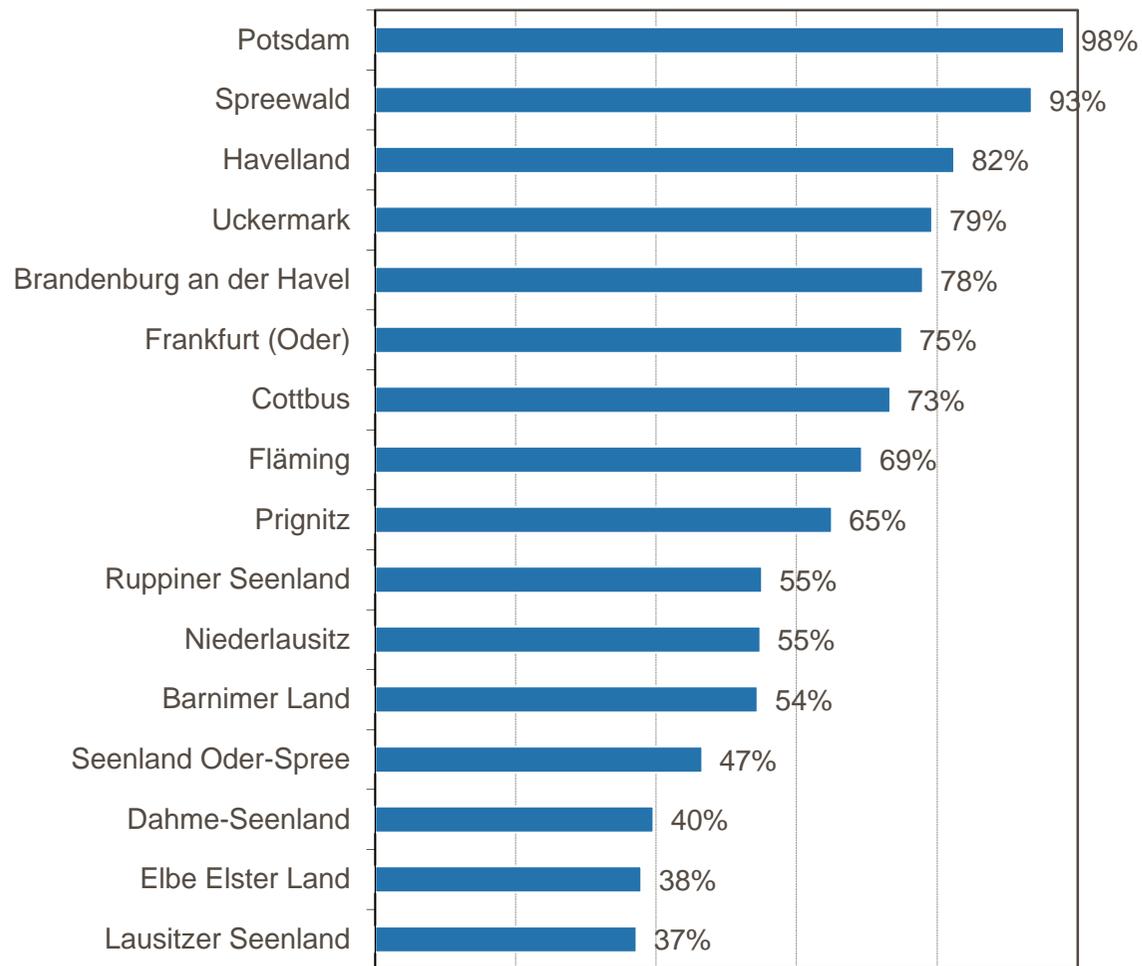
Frage: Wäre für Sie ein autofreier Erholungsort ein Entscheidungsgrund dorthin zu reisen?

- Für rund 40% der Befragten wäre ein autofreier Erholungsort ein Grund nach Brandenburg zu reisen. Weitere 14% sind sich dessen nicht sicher.
- Zwischen den Gruppen der Alltags-ÖPNV-Nutzung gibt es kaum gravierende Unterschiede, außer dass bei den weniger erfahrenen ÖPNV-Nutzern der Anteil derer, die sich diesbezüglich unsicher sind – aber womöglich durch gute Angebote überzeugt werden können – mit 18 % etwas höher ist.
- Auch hinsichtlich der sonstigen Verkehrsnutzung im Alltag zeigen sich wenig Unterschiede. Zwar ist die Ablehnung derer, die im Alltag maßgeblich auf das Auto setzen, hier erhöht (Auto-Typ im Alltag: Nein: 51%), dennoch können es sich auch von ihnen durchaus 36% vorstellen, einmal an einen autofreien Erholungsort in Brandenburg zu reisen.

Bekanntheit von Regionen/Städten in Brandenburg

Potsdam (und Spreewald) sind die mit Abstand bekanntesten Ziele sowohl gestützt, als auch ungestützt

gestützte Abfrage



Frage: Welche der folgenden Brandenburger Regionen/Städte sind Ihnen bekannt? Mehrfachnennungen sind möglich; gestützte Abfrage

Unterschiede nach dem Wohnort innerhalb Berlins

- Die Bekanntheit einzelner Regionen in Brandenburg schwankt nicht selten in Abhängigkeit vom Wohnort der Befragten. Hierfür wurden die Probanden anhand ihrer Postleitzahl einer wohnräumlichen Himmelsrichtung innerhalb Berlins zugeordnet.
- Potsdam und Spreewald erfahren bei allen Befragten unabhängig ihres Wohnorts innerhalb Berlins die höchste Bekanntheit.
- Deutliche Unterschiede zeigen sich beim Barnimer Land, welches bei den Bewohnern im Norden und Osten Berlins überdurchschnittlich, im Westen jedoch unterdurchschnittlich bekannt ist.
- Das Havelland ist im Westen am bekanntesten, hingegen kennen hier die wenigsten Frankfurt (Oder).
- Das Lausitzer Seenland erreicht die höchste Bekanntheit bei Bewohnern aus den südlichen Bezirken Berlins.
- Das im Osten gelegene Seenland Oder-Spree ist den im Westen wohnenden Berlinern am unbekanntesten.
- Der Fläming erreicht die höchsten Bekanntheitswerte im Süd-Westen und Süd-Osten Berlins.

vgl. Anhang 9

Bekanntheit von Regionen/Städten in Brandenburg

Potsdam (und Spreewald) sind die mit Abstand bekanntesten Ziele sowohl gestützt, als auch ungestützt

ungestützte Abfrage



vgl. Anhang 9

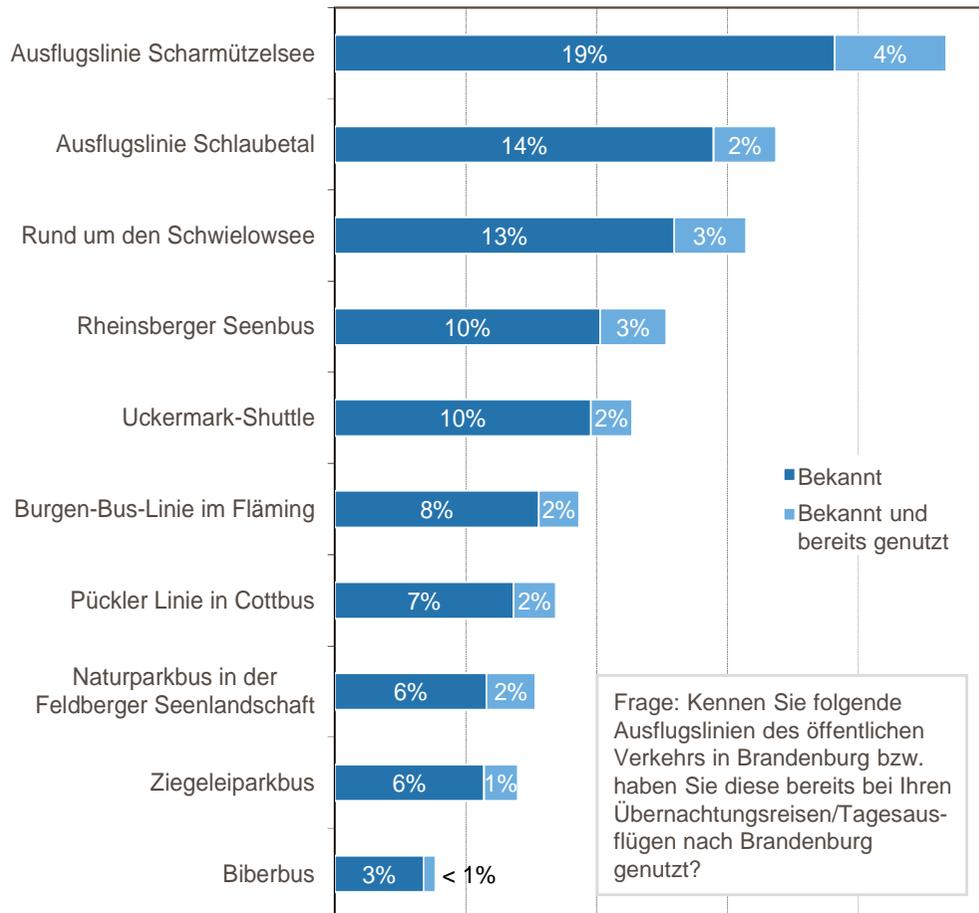
Frage: Welche Ausflugs-/Reiseziele im Land Brandenburg kennen Sie? (max. 5 Antworten; ungestützte Abfrage)

Bekanntheit von Ausflugslinien

vgl. Anhang 10

Mäßige Bekanntheit von Ausflugslinien

- Die Bekanntheit der abgefragten Ausflugslinien ist unter den Berlinern insgesamt verhalten. **56% der Befragten kennt keine der aufgeführten Linien.**
- Am bekanntesten sind die Ausflugslinien im Seenland Oder-Spree (Scharmützelsee, Schlaubetal) sowie die Schwielowseelinie. Aber auch bereits kurz am Markt befindliche Angebote wie der Naturparkbus oder der Burgen-Bus sind einigen Berlinern bereits ein Begriff.
- Bemerkenswert ist allerdings die geringe Nutzungserfahrung auf allen Linien.



Unterschiede bei Verkehrsnutzungsgruppen bei Ausflügen

- Die Bekanntheit aller Ausflugslinien ist in der Gruppe der ÖPNV-Nutzer (bei Ausflügen in/nach Brandenburg) größer, als in der Gruppe, die ausschließlich das Auto hierfür nutzen.
- Nur die Ausflugslinien Schlaubetal, der (nicht mehr am Markt befindlichen) Rheinsberger Seenbus, die Burgen-Bus-Linie im Fläming sowie der Ziegeleiparkbus sind unter den Mischverkehr-Nutzern sogar noch bekannter als unter den ÖPNV-Nutzern.

Unterschiede zwischen Tages- und Übernachtungsgästen

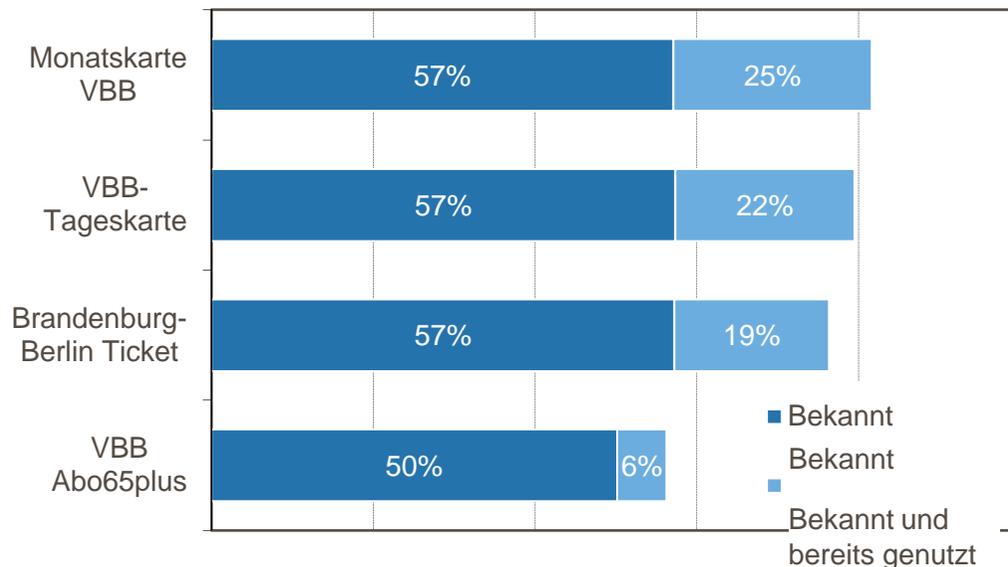
- Fast alle Linien erreichen unter den befragten Berlinern, die in den letzten 12 Monaten eine Übernachtungsreise nach Brandenburg unternommen haben, eine höhere Bekanntheit, als unter den Tagesgästen.
- Nur die Burgen-Bus-Linie und der Biberbus sind sowohl unter Tages- als auch Übernachtungsgästen gleichermaßen bekannt.

Bekanntheit von Ticketangeboten

vgl. Anhang 11;12

Hohe Bekanntheit der Ticketangebote

- Über 80% der Berliner Befragten kennen die Monatskarte des VBB. Die VBB-Tageskarte sowie das Brandenburg-Berlin Ticket erfreuen sich ähnlich hoher Bekanntheit. Einen überdurchschnittlich hohen Bekanntheitsgrad verbuchen alle drei Ticketangebote vor allem in der Altersgruppe der 18-29-Jährigen. Die Nutzungserfahrung ist ebenfalls relativ hoch (zwischen einem Fünftel und einem Viertel der Befragten).
- Das VBB Abo65plus ist – obwohl es nur für Senioren gilt und damit nur einen Teil der Bevölkerung anspricht – bei über der Hälfte aller Befragten bekannt. Innerhalb der angesprochenen Zielgruppengruppe der 65-Jährigen ist der Bekanntheitsgrad mit fast 70% durchaus beachtlich; immerhin 42% - und damit mehr als die Hälfte der „Kenner“ des Angebotes – haben dieses Ticket zudem bereits genutzt.



Frage: Kennen Sie eines der folgenden Tickets und haben Sie diese bereits bei Ihren Reisen/Ausflügen nach Brandenburg genutzt?

Unterschiede im Hinblick auf die ÖPNV-Affinität im Alltag

- Die Gesamtbekanntheit der Ticketangebote ist unter den Alltags-ÖPNV-affinen deutlich höher, als unter denjenigen, die den ÖPNV nicht im Alltag nutzen. Zudem ist die Nutzungsintensität erwartungsgemäß deutlich höher.
- Besonders ausgeprägt ist dieser Unterschied beim VBB Abo65plus; hier kennen Nicht-ÖPNV-affine dieses Angebot deutlich weniger häufig als die Über-65-Jährigen, die auch im Alltag sehr häufig den ÖPNV nutzen. .

Bekanntheit von Internetseiten (1)

Geringe Bekanntheit von Brandenburgs Internetportalen



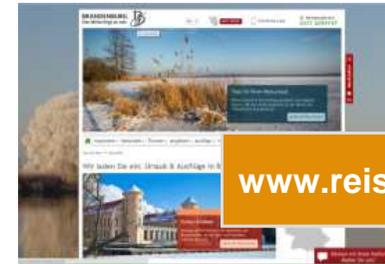
61%

Keine Seite bekannt



26%

www.brandenburg.de



20%

www.reiseland-brandenburg.de



14%

www.radeln-in-brandenburg.de



10%

www.kulturland-brandenburg.de



10%

www.kulturfeste.de



10%

www.landurlaub-brandenburg.de

Frage: Kennen Sie folgende Internetseiten?

- Über 60% der Befragten kennen keine der abgefragten Internetseiten.
- www.brandenburg.de und www.reiseland-brandenburg.de sind unter ihnen die bekanntesten. Jedem vierten bzw. jedem fünften der Brandenburg-Besucher waren sie ein Begriff.
- Die Bekanntheit der Seiten ist unter den Berlinern, die schon einmal eine Übernachtungsreise nach Brandenburg unternommen haben, höher als unter den Tagesgästen.
- Es sei an dieser Stelle angemerkt, dass das heutige Surfverhalten im Internet stark von Suchmaschinen beeinflusst ist und daher die Bekanntheit der Internetseiten nicht zwingend aussagekräftig für die Nutzung ist. Über die Suchmaschinen gelangt der User schnell auf Seiten und an Informationen, ohne zu wissen, welche Domain sich dahinter konkret verbirgt.

Bekanntheit von Internetseiten (2)

Auffälligkeiten nach Gästetyp und Altersgruppen

- Die geringste Bekanntheit erreichen die Internetseiten bei der Altersgruppe der über 65jährigen – was hinsichtlich der allgemeinen geringeren Internet-Affinität in dieser Altersgruppe nicht verwundert.
- Die Altersgruppe der 50-64jährigen scheint am besten auf diese Seiten anzusprechen: Unter ihnen ist die Bekanntheit der Websites am größten.
- Die Seite www.reiseland-brandenburg.de spricht besonders das jüngere Publikum an. Sie ist unter ihnen überdurchschnittlich bekannt und hier sogar gängiger als die insgesamt stärker verbreitete Seite www.brandenburg.de

	Alle	Nach Gästetyp		Nach Altersgruppen			
		Tagesgäste	Übernachtungs-gäste	18-29	30-49	50-64	65 und älter
keine Internetseite bekannt	61%	63%	56%	57%	59%	54%	75%
www.brandenburg.de	26%	22%	34%	21%	30%	32%	16%
www.reiseland-brandenburg.de	20%	19%	23%	24%	20%	24%	12%
www.radeln-in-Brandenburg.de	14%	10%	21%	14%	15%	15%	10%
www.kulturland-brandenburg.de	10%	8%	14%	9%	11%	12%	8%
www.kulturfeste.de	10%	9%	13%	6%	11%	13%	9%
www.landurlaub-brandenburg.de	10%	8%	14%	5%	10%	14%	9%

Bekanntheit von Qualitätslabeln

vgl. Anhang 14

Hotel-Sterne-Klassifizierung ist am weitesten verbreitet



50%

Kein Qualitätslabel bekannt



34%

Hotel-Sterne-Klassifizierung



20%

Bett + Bike



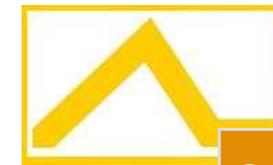
14%

Brandenburger Gastlichkeit



6%

ServiceQ



5%

Gelbe Welle

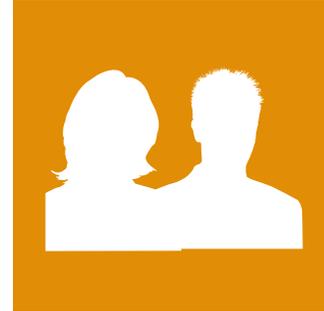
Frage: Kennen Sie folgende Qualitätslabel?

- Der Hälfte der Befragten ist keines dieser Qualitätslabel geläufig.
- Nur jedem Dritten ist die weit verbreitete Hotel-Sterne-Klassifizierung ein Begriff.
- Im Vergleich dazu kennt jeder fünfte das auf Radfahrer spezialisierte Label von Bett + Bike.
- Die Label ServiceQ und die Gelbe Welle für wassertouristische Angebote sind mit Abstand am unbekanntesten.
- Übernachtungsgästen sind diese Labels tendenziell eher ein Begriff als Tagesgästen.
- Innerhalb der Altersgruppe der 50-64jährigen sind die Labels überdurchschnittlich verbreitet.

Zusammenfassung Kapitel 2 und 3

Ausflugs- und Mobilitätverhalten der Berliner Bevölkerung nach Brandenburg – Status Quo und Potenziale

- Das Potenzial für eine alternative Tourismusmobilität im Reiseland Brandenburg ist enorm. Zum einen ist der Quellmarkt Berlin im Alltag bereits heute häufig ohne Auto und in hohem Maße intermodal unterwegs; zum anderen sind künftig weitere Veränderung im Modal Split zu erwarten. Allerdings steigen gleichzeitig auch die Ansprüche an Mobilitätsangebote – vor allem im Hinblick auf Komfort, Flexibilität, Nachhaltigkeit und lückenlose Vernetzung. .
- Das schlägt sich auch im Mobilitätsverhalten auf Reisen nieder. Die Berliner Bevölkerung nutzt sowohl für Urlaube als auch für Tagesausflüge nach Brandenburg überdurchschnittlich häufig den ÖPNV. Dabei stellen sie aber hohe Erwartungen an eine komfortable Fortbewegung, sodass beim Fehlen eines entsprechenden Angebotes auch im Alltag durchaus ÖPNV-affine Berliner während einer Brandenburg-Reise oft auf das eigene Auto zurückgreifen.
- Zudem zeigt sich eine stark intermodale Nutzung verschiedenster Verkehrsmittel. Gäste, die für Anreise und Fortbewegung vor Ort sowohl den PKW als auch den ÖPNV nutzen, stellen einen erheblichen Anteil unter der Berliner Gästen in Brandenburg. Und selbst überzeugte Autofahrer, die sich vehement gegen öffentliche Verkehrsmittel aussprechen, sind für alternative Mobilitätsangebote wie dem Fahrrad oder der Elektromobilität durchaus aufgeschlossen. Hier gilt es, sehr spezifische Angebote im Marketing zu entwickeln und die Nutzergruppen gezielt anzusprechen.
- Die Entwicklung von vernetzten, intermodalen Mobilitätsketten erfordert eine Zusammenarbeit vieler Akteure und muss künftig deutlich stärker losgelöst von einzelnen Verkehrsmittel gedacht werden. Das betrifft unter anderem auch die Abstimmung von Takt- und Öffnungszeiten, die Bereitstellung lückenloser Navigationsmöglichkeiten oder die gästeorientierte Beschilderung von Mobilitäts- und touristischen Angeboten.
- Für alternative Mobilitätsangebote zeigt sich eine realistische Zahlungsbereitschaft, die Komfort und Flexibilität durchaus mit Mehrpreisbereitschaft entlohnt. Auch ein gewisser „Innovations“-Aufschlag bei neuartigen Angeboten/Technologien ist zu erkennen.



Kapitel 4 – Angebot

Bewertung der touristischen Mobilitätssituation im Land Brandenburg

Was sagen die Experten aus Brandenburg?

Liste der Gesprächspartner in Anhang 15

Wichtige Erkenntnisse aus den Expertengesprächen mit Vertretern aus Wirtschafts- und Verkehrsministerium, Verkehrsunternehmen, touristischen Regionalverbänden, etc.

Fehlende Tourismusorientierung

Die ÖPNV-Angebote werden in der Regel nicht vom Tourismus her gedacht, sondern dienen in erster Linie der Daseinsvorsorge. Das hat zur Folge, dass sich sowohl die Taktzeiten als auch die Streckenführungen allzu häufig nicht an den Bedürfnissen der Gäste orientieren – beispielsweise wenn beliebte Ausflugsziele nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sind oder zu klassischen Ausflugs-/ Urlaubszeiten der ÖPNV nur eingeschränkt oder gar nicht verkehrt. Zudem orientieren sich ÖPNV-Planungen in der Regel an Kreisgrenzen, weniger an touristischen Verkehrsströmen.

Ergänzende Infrastruktur

Nicht nur das Mobilitätsangebot selbst ist wichtig, sondern auch die Nutzbarkeit und Zugänglichkeit. Hier wurden verschiedene Aspekte genannt, wie der Erhalt der notwendigen (Wege-)Infrastruktur, Barrierefreiheit, gästefreundliche Öffnungszeiten oder die Netzabdeckung/W-LAN-Verfügbarkeit.

Spagat: Ausdünnung vs. Überlastsituationen

In Brandenburg zeigen sich zwei sehr konträre Erscheinungen: Während auf der einen Seite viele Regionen mit der Ausdünnung von ÖPNV-Angeboten konfrontiert sind, führen in anderen Gebieten bzw. auf einzelnen Strecken zu volle Züge/Busse zu Überlastsituationen.

Unzureichende Kooperation und gemeinsame Planung

Die Schaffung ganzheitlicher Mobilitätsketten kann nur gemeinsam gelingen. Zumeist werden in Brandenburg dennoch einzelne Verkehrsmittel isoliert betrachtet, anstatt sie miteinander zu vernetzen. Viele Akteure sind der Meinung, das Thema Mobilität hänge mit der Einführung einer Ausflugslinie oder eines E-Bike-Netzwerkes auf. Es fehlt an gemeinsamen, ganzheitlichen Mobilitätskonzepten. Die Zuständigkeit für die Erarbeitung und Finanzierung solcher Konzepte bleibt ebenfalls unklar, der „Schwarze Peter“ wird stets dem jeweils anderen zugeschoben (Touristiker verweisen auf Verkehrsunternehmen und anders herum, Regionen auf Leistungsträger und anders herum, etc.). Erste gemeinsame Arbeitsgremien (z.B. AG Mobilität) wurden zwar installiert, bleiben aber vielfach unverbindlich.



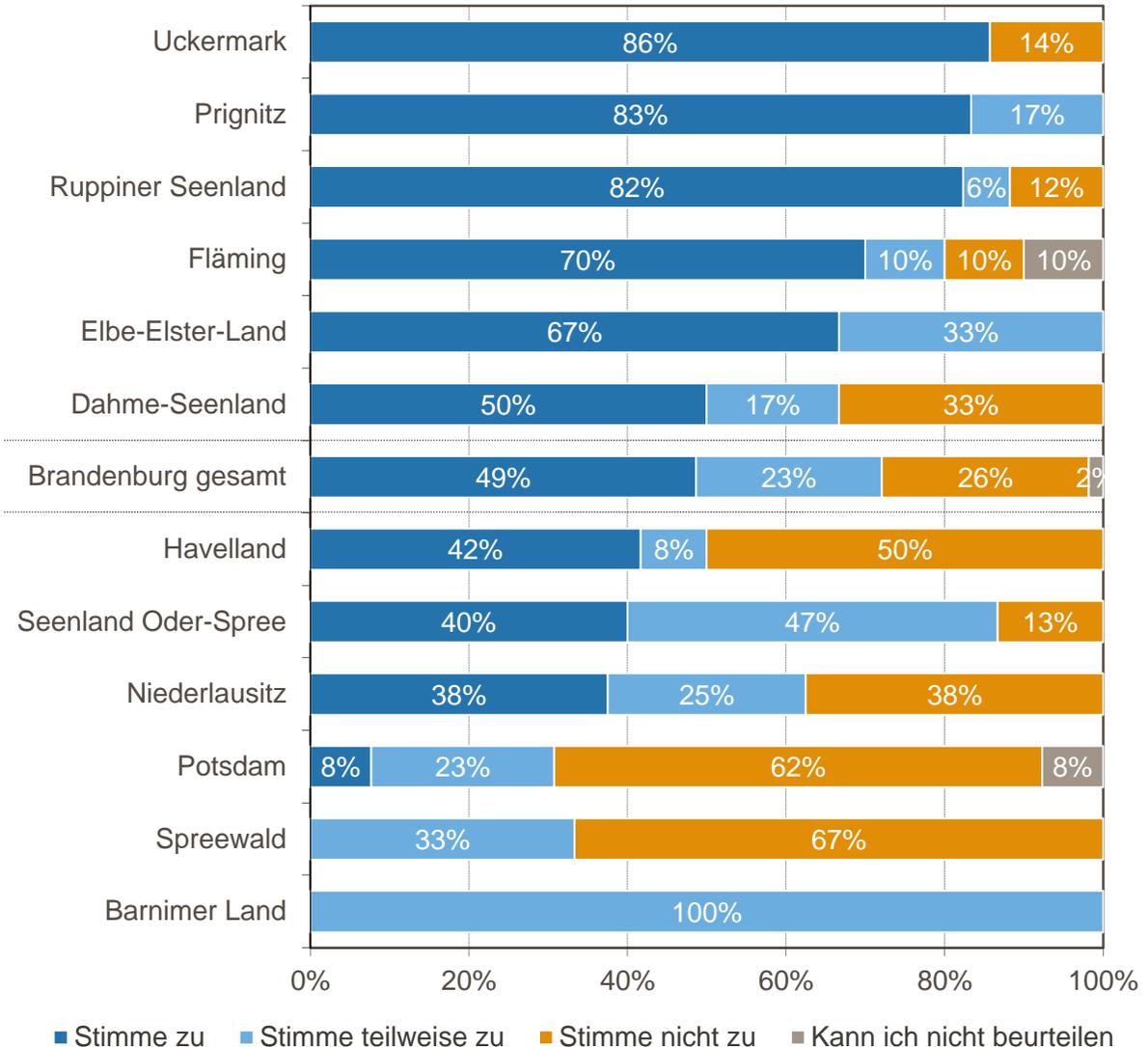
Was sagen die Brandenburger Leistungsträger?

Aussagen der Leistungsträger zur Mobilitätssituation im Rahmen der Befragung zum Clustermanagement

Befragt man die touristischen Betriebe, wie sie die Mobilitätssituation im Land Brandenburg bzw. in ihrer Region einschätzen, zeigt sich ein durchaus zwiespältiges Bild:

- Knapp die Hälfte aller Leistungsträger ist der Meinung, dass die **verkehrliche Erreichbarkeit ihres Standortes die touristische Entwicklung hemmt**. Weitere 23 Prozent stimmen dieser Aussage teilweise zu.
 - Am gravierendsten scheint die schlechte Anbindung die nordbrandenburgischen Reisegebiete zu treffen: Über 80 Prozent der Anbieter aus Uckermark, Prignitz und Ruppiner Seenland äußern hier ihre Bedenken.
 - Ähnlich prekär wird die Situation im äußersten Süden eingeschätzt, vor allem von Betrieben aus dem südlichen Fläming und dem Elbe-Elster-Land. Vergleichsweise gut schneidet hingegen die benachbarte Niederlausitz ab.
 - In den direkt an Berlin angrenzenden Regionen, die teilweise von Berlin aus noch mit der S-Bahn erreichbar sind, fällt die Einschätzung sehr unterschiedlich aus. Hier liegt ein Zusammenhang mit der ÖPNV-Anbindung nahe, sodass die Zufriedenheit mit der zunehmenden Entfernung vom S-Bahn- bzw. Regionalbahnnetz abnehmen dürfte.

Frage: Inwiefern stimmen Sie dieser Aussage zu: Die verkehrliche Erreichbarkeit unseres Standortes hemmt die touristische Entwicklung?

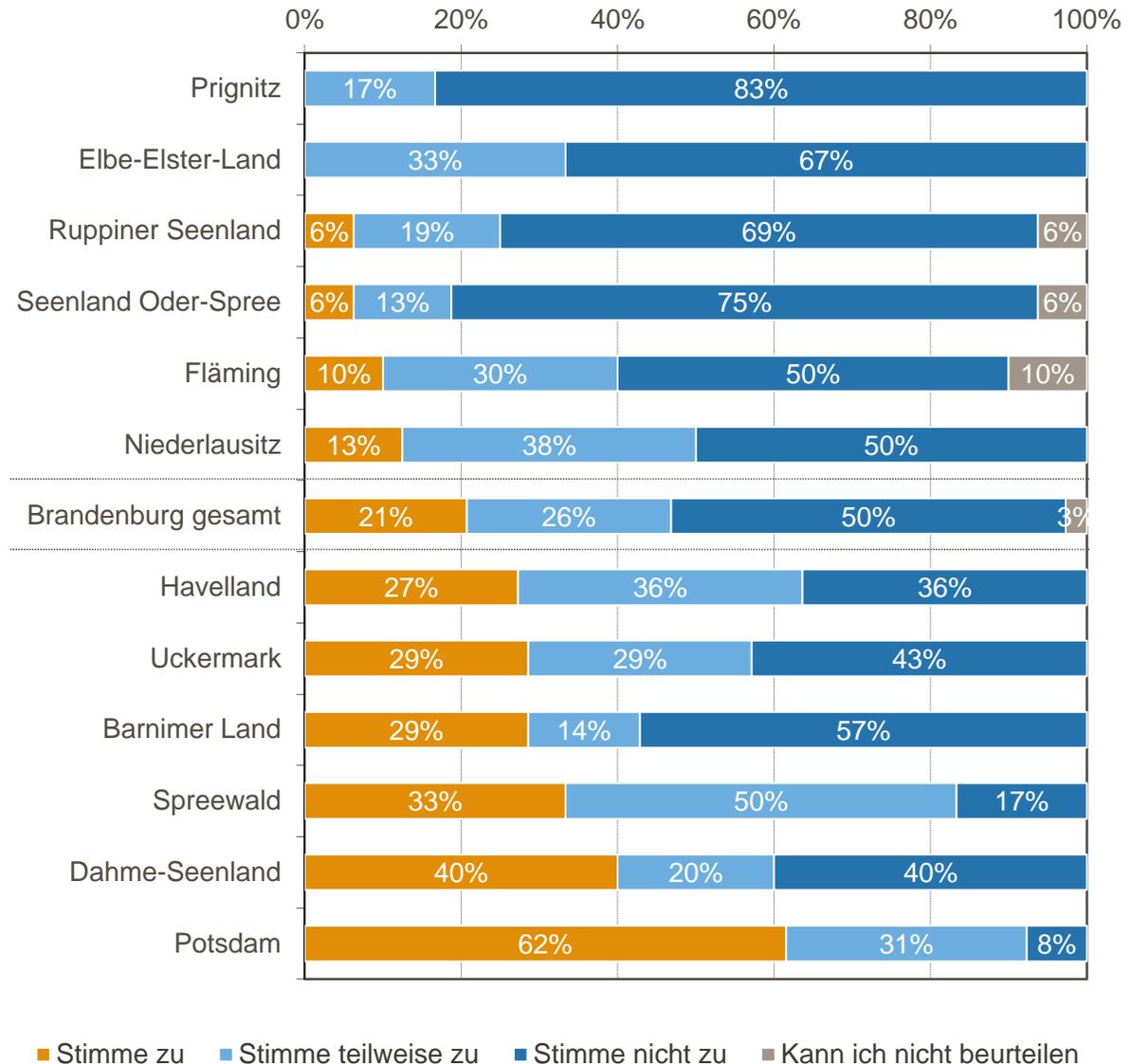


Was sagen die Brandenburger Leistungsträger?

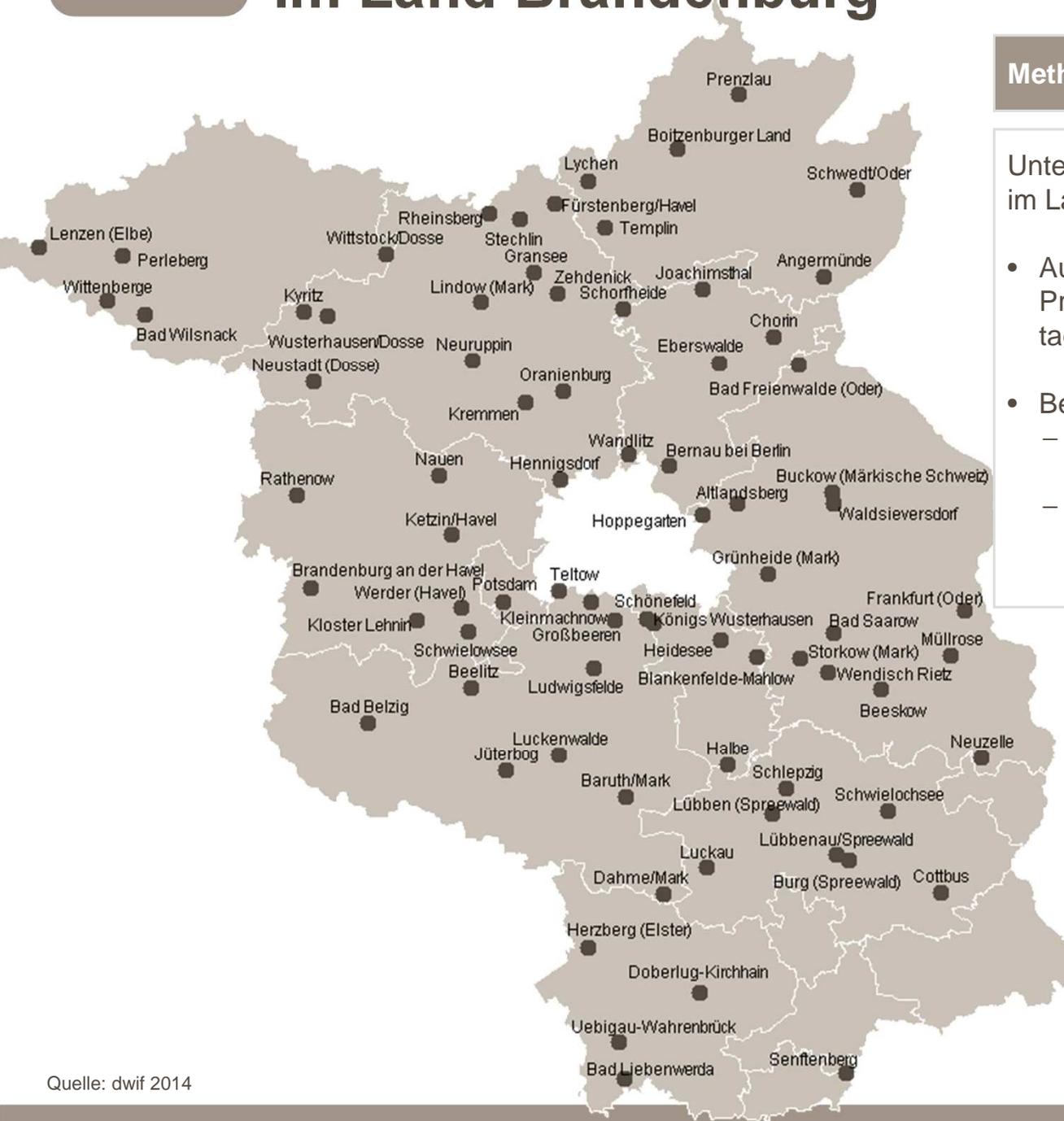
Aussagen der Leistungsträger zur Mobilitätssituation im Rahmen der Befragung zum Clustermanagement

- Ebenfalls etwa die Hälfte meint, dass das **vorhandene ÖPNV-Angebot nicht den Bedürfnissen ihrer Gäste entspricht**. Auch hier fallen deutliche regionale Unterschiede auf:
 - Prignitz, Elbe-Elster-Land und Ruppiner Seenland weisen – wie bei der vorhergehenden Frage – auch hier einen weit überdurchschnittlichen Anteil auf.
 - Anders in der Uckermark: Waren noch fast alle Anbieter der Meinung, dass die Erreichbarkeit einen großen Hemmnisfaktor darstellt, wird das Nahverkehrsangebot hingegen durchaus relativ positiv bewertet – ein Hinweis darauf, dass die in den letzten Jahren erfolgten Aktivitäten zur Optimierung des touristischen ÖPNV (UckermarkShuttle etc.) sehr wohlwollend von der Branche wahrgenommen werden.
 - Vergleicht man diese Einschätzung mit dem Urteil der im Seenland Oder-Spree ansässigen Betriebe, scheinen die Anstrengungen dort (Ausflugslinien im Schlaubetal, in der Märkischen Schweiz und am Scharmützelsee) kaum wahrgenommen zu werden.
 - Sehr gute Noten für den ÖPNV stellen die Touristiker aus dem Spreewald und Potsdam aus, während im Dahme-Seenland und Havelland auch bei diesem Aspekt auffallend große Uneinigkeit herrscht .

Frage: Inwiefern stimmen Sie dieser Aussage zu: Das vorhandene Nahverkehrsangebot entspricht den Bedürfnissen unserer Gäste vor Ort?



Bewertung der touristischen Mobilitätsituation im Land Brandenburg



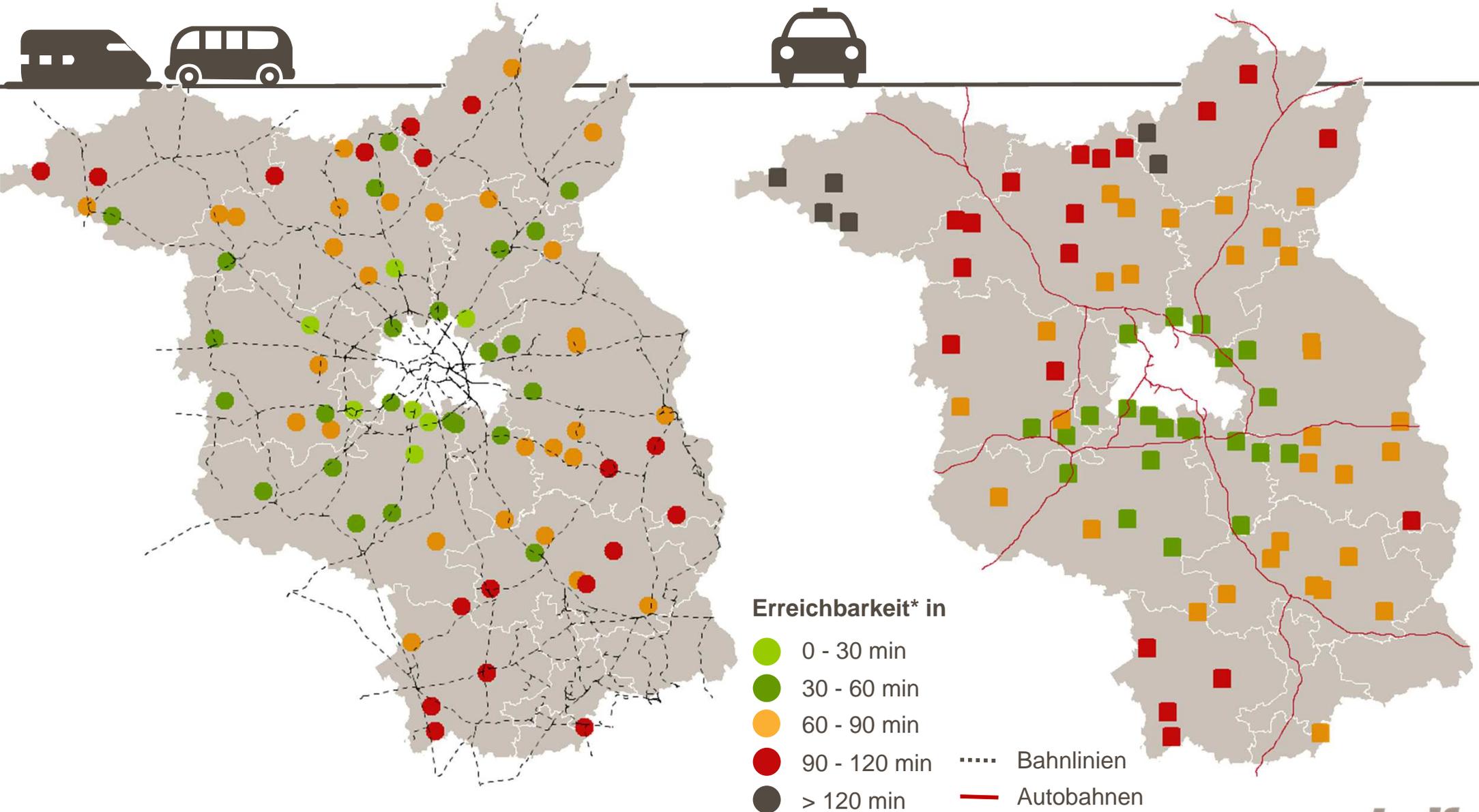
Methodik

Untersucht wurden die **78 wichtigsten Tourismusgemeinden** im Land Brandenburg

- Auswahl auf Grundlage von Übernachtungsvolumen, Prädikatisierung sowie Vorhandensein wichtiger tagestouristischer Ausflugsziele
- Bewertung der Mobilitätsangebote zur
 - Anreise: Fahrtzeit ab Berlin, Schienenanbindung, Anzahl der erforderlichen Umstiege bei ÖV-Anreise
 - Mobilität vor Ort: Ausflugslinien und touristische Sonderverkehre, Radverleihe, Mietwagen/Carsharing, Ladestationen für Elektroautos

Detailergebnisse zu den einzelnen Orten, die im Folgenden dargestellt werden, finden sich in Anhang 16.

Erreichbarkeit: Fahrtzeit für die Anreise Öffentlicher Verkehr und PKW im Vergleich



Quelle: dwif 2014; * Fahrtzeit ab Berlin Hbf bzw. Berlin Mitte

Erreichbarkeit: Fahrtzeit für die Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln

Fazit zur Anreise mit dem ÖPNV

Alle wichtigen Tourismusgemeinden in Brandenburg sind in weniger als 2 Stunden mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar – und befinden sich damit in einer akzeptablen Reichweite für Tagesauflüge (max. 2 Stunden Fahrtzeit).

- 31 Gemeinden (also knapp 40 Prozent der untersuchten Orte) sind in weniger als 1 Stunde zu erreichen, vor allem entlang der sternförmig aus Berlin führenden Regionalbahnlinien. Damit sind sogar relativ weit entfernte Gemeinden wie Fürstenberg, Bad Wilsnack, Angermünde oder Lübben/Spreewald in kurzer Zeit erreichbar. Optimal angebunden sind die Orte, die noch über die S-Bahn angebunden sind. Die Fahrtzeit beträgt hier teilweise weniger als eine halbe Stunde (z.B. Oranienburg, Bernau).
- Für 29 Orte sind Fahrtzeiten zwischen 1 und 1½ Stunden nötig; für 18 Tourismusgemeinden zwischen 1½ und 2 Stunden. Das betrifft in erster Linie weit entfernte Orte (v.a. im Süden und Norden Brandenburgs).

Erreichbarkeit* in

- 0 - 30 min
- 30 - 60 min
- 60 - 90 min
- 90 - 120 min
- > 120 min
- Bahnlinien

Erreichbarkeit: Fahrtzeit für die Anreise mit motorisiertem Individualverkehr



Fazit zur Anreise mit dem IV

Vergleicht man die Fahrtzeiten, die für die PKW-Anreise anfallen, mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, so schneiden die einzelnen Regionen sehr unterschiedlich ab:

- Der Norden des Reiselandes ist nahezu flächendeckend mit dem ÖV schneller zu erreichen ist als mit dem IV. Besonders auffällig ist der Unterschied beispielsweise in Rathenow (Fahrtzeit mit dem Auto fast 2 Stunden ggü. nur rund 45 Minuten mit der Bahn) oder Bad Wilsnack (Auto: 2 Stunden 20 Minuten; Bahn: 55 Minuten).
- Im Gegensatz dazu ist man im Süden Brandenburgs in der Regel mit dem eigenen PKW deutlich schneller am Ziel als mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Deutlich wird das vor allem in den Gemeinden, die nicht direkt an das Schienennetz angeschlossen sind, z.B. weiter entfernte wie Luckau, Dahme/Mark, Burg/Spreewald, Beeskow, Müllrose. Aber auch auf einige dicht an Berlin gelegene Ausflugziele wie Kloster Lehnin, Schielowsee oder Storkow/Mark trifft das zu.

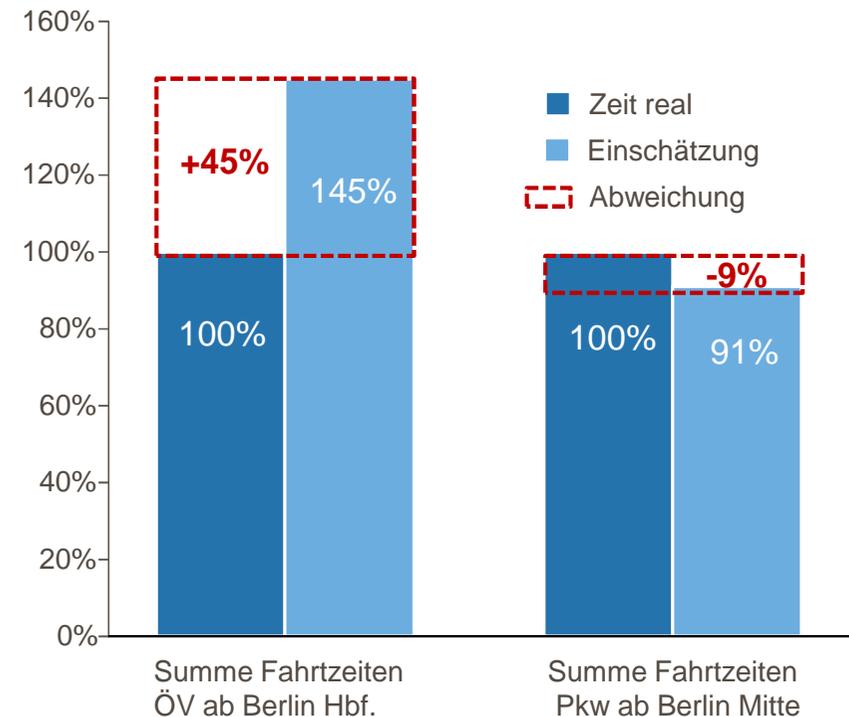
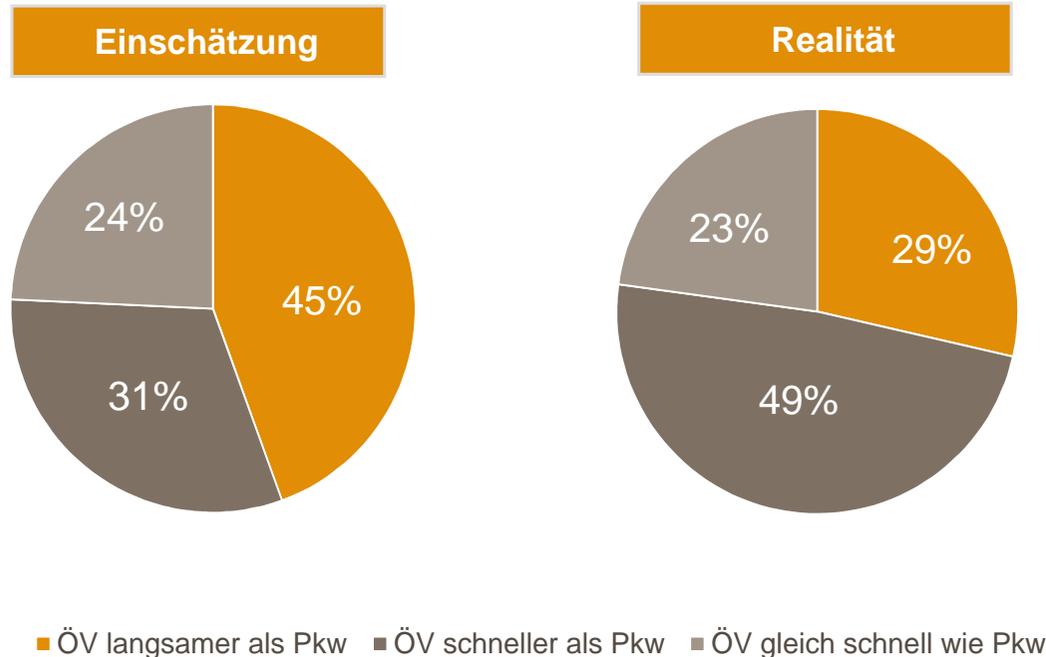
Erreichbarkeit* in

- 0 - 30 min
- 30 - 60 min
- 60 - 90 min
- 90 - 120 min
- > 120 min
- Autobahnen

Subjektive Erreichbarkeit: Einschätzung von Fahrtzeiten mit Individual- und öffentlichem Verkehr

Einschätzung der Fahrtzeiten von Berlin zu Ausflugs-/Reisezielen in Brandenburg

Frage: Wie lange brauchen Sie schätzungsweise mit dem Auto / mit dem Öffentlichen Verkehr von Berlin* zu folgendem Ausflugs-/ Reiseziel in Brandenburg? (Fahrzeit in Minuten)



Der **öffentliche Verkehr** von Berlin nach Brandenburg wird von der Berliner Bevölkerung **häufig unterschätzt**; das **Auto** hingegen **überschätzt**. Denn:

- Nur in knapp 29% der untersuchten Tourismuskommunen ist der ÖV tatsächlich langsamer als die PKW-Anreise – allerdings denken das die Befragten in fast der Hälfte der Fälle.
- Insgesamt wird die Fahrtzeit mit dem öffentlichen Verkehr um 45% höher eingeschätzt als es tatsächlich der Fall ist. Beim Pkw ist die Einschätzung umgekehrt: Hier wird die Fahrtzeit insgesamt um 9% unterschätzt.

Subjektive Erreichbarkeit: Einschätzung von Fahrtzeiten mit Individual- und öffentlichem Verkehr

Einschätzung der Fahrtzeiten von Berlin zu ausgewählten Ausflugs-/Reisezielen in Brandenburg

Frage: Wie lange brauchen Sie schätzungsweise mit dem Auto / mit dem Öffentlichen Verkehr von Berlin* zu folgendem Ausflugs-/ Reiseziel in Brandenburg? (Fahrzeit in Minuten)

Ort	Fahrtzeit ÖV ab Berlin Hbf. in Minuten - real -	Fahrtzeit ÖV ab Berlin Hbf. in Minuten - Einschätzung -	Fahrtzeit ÖV ab Berlin Hbf. in Minuten - Differenz -	Fahrtzeit PKW ab Berlin Mitte in Minuten - real -	Fahrtzeit PKW ab Berlin Mitte in Minuten - Einschätzung -	Fahrtzeit PKW ab Berlin Mitte in Minuten - Differenz -
Potsdam	24	52	28	54	49	-5
Cottbus	83	113	30	83	107	24
Brandenburg	46	73	27	77	69	-8
Rheinsberg	85	93	8	116	93	-23
Oranienburg	25	57	32	65	46	-19
Neuruppin	79	78	-1	98	77	-21
Frankfurt (Oder)	65	91	26	90	80	-10
Chorin	42	58	16	79	76	-3
Templin	92	69	-23	139	63	-76
Bad Saarow	63	91	28	75	70	-5
Werder (Havel)	33	62	29	65	53	-12
Eberswalde	50	67	17	72	69	-3
Schorfheide	76	62	-14	72	58	-14

Ergebnisse für ausgewählte Tourismusgemeinden in Brandenburg:

- Die Fahrtzeit mit **öffentlichen Verkehrsmitteln** wird bei fast allen Zielen als zu lang eingeschätzt; in der Regel um rund eine halbe Stunde zu lang.
 - Nach Potsdam und Oranienburg gehen die Teilnehmer von doppelt so langen Fahrten im ÖV aus, als es tatsächlich der Fall ist.
 - Lediglich nach Templin und Schorfheide schätzen die Befragten die Fahrtzeit im ÖV als zu kurz ein.
- Die Reisedauer mit dem **PKW** wird hingegen bei fast allen Orten unterschätzt (Ausnahme: Cottbus).
 - Vor allem nach Templin gehen die Befragten (wie im ÖV) von einer deutlich zu kurzen Fahrtzeit aus.
 - Ebenfalls stark unterschätzt werden die PKW-Reisen nach Rheinsberg, Neuruppin und Oranienburg.
 - Autofahrtzeiten nach Potsdam, Bad Saarow, Eberswalde und Chorin werden sehr realistisch eingeschätzt.

Erreichbarkeit: Anbindung an das Schienennetz



Fazit: Erreichbarkeit über den SPNV

Die Tourismusgemeinden, die an das Schienennetz angebunden sind, haben einen wesentlichen Vorteil: Die Hemmschwelle für eine Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln sinkt deutlich, je weniger Umstiege auf dem Weg zu bewältigen sind. Denn ein Umstieg (v.a. von Bahn auf Bus) ist aus Gästesicht häufig unkomfortabel und mit vielen Risiken (Anschlusssicherheit, lange Wartezeiten, etc.) verbunden. Die gute SPNV-Anbindung ist also eine wichtige Voraussetzung für die Entscheidung, mit dem ÖV statt dem eigenen PKW anzureisen.

Die untersuchten Orte in Brandenburg verfügen erfreulicherweise größtenteils über einen Bahnanschluss. 60 der 78 Tourismusgemeinden (und damit mehr als 75 Prozent) sind an das Schienennetz angebunden.

Allerdings bedeutet eine Schienenanbindung nicht immer, dass keine Umstiege nötig werden. Nur rund die Hälfte der an das SPNV-Netz angeschlossenen Tourismusorte sind direkt (ohne Umstieg) erreichbar. Für die anderen Bahnhöfe ist (je nach Verbindung) mindestens ein Umstieg notwendig. Das betrifft beispielsweise Templin, Bad Saarow, Neuruppin, Rheinsberg (nur in der Saison an das SPNV-Netz angebunden), Wandlitz, Schwielowsee oder Storkow.

 Schienenanbindung vorhanden (ohne Umstieg)

 Schienenanbindung vorhanden (mind. ein Umstieg)

 keine Schienenanbindung

Willkommenssituation: Attraktivität der Bahnhöfe

Was macht einen gästefreundlichen Bahnhof aus?

- Aufenthaltsqualität: Angenehme Atmosphäre, Sauberkeit, Warteräumlichkeiten, Unterstände, optimalerweise Gastronomie
- Informationen über touristische Angebote vor Ort/in der Region
- Informationen über ÖV-Verbindungen und weitere Mobilitätsangebote
- Mobilitätsangebote in direkter Nähe (fußläufig) zum Bahnhof: ÖPNV, Taxis, Radverleih, ggf. Mietwagen/Carsharing
- Gästefreundliche Öffnungszeiten, auch am Wochenende
- Ausschilderung zu Sehenswürdigkeiten, Ausflugszielen, Radwegen, etc. vom Bahnhof aus
- Ausschilderung des Bahnhofes von den touristischen Attraktionen aus
- ...

Lesetipp: Leitfaden für Betreiber von Mobilitäts-Servicestation

Wie entwickelt man Bahnhöfe zu Servicestationen für Mobilität, Tourismus und Versorgung im ländlichen Raum?

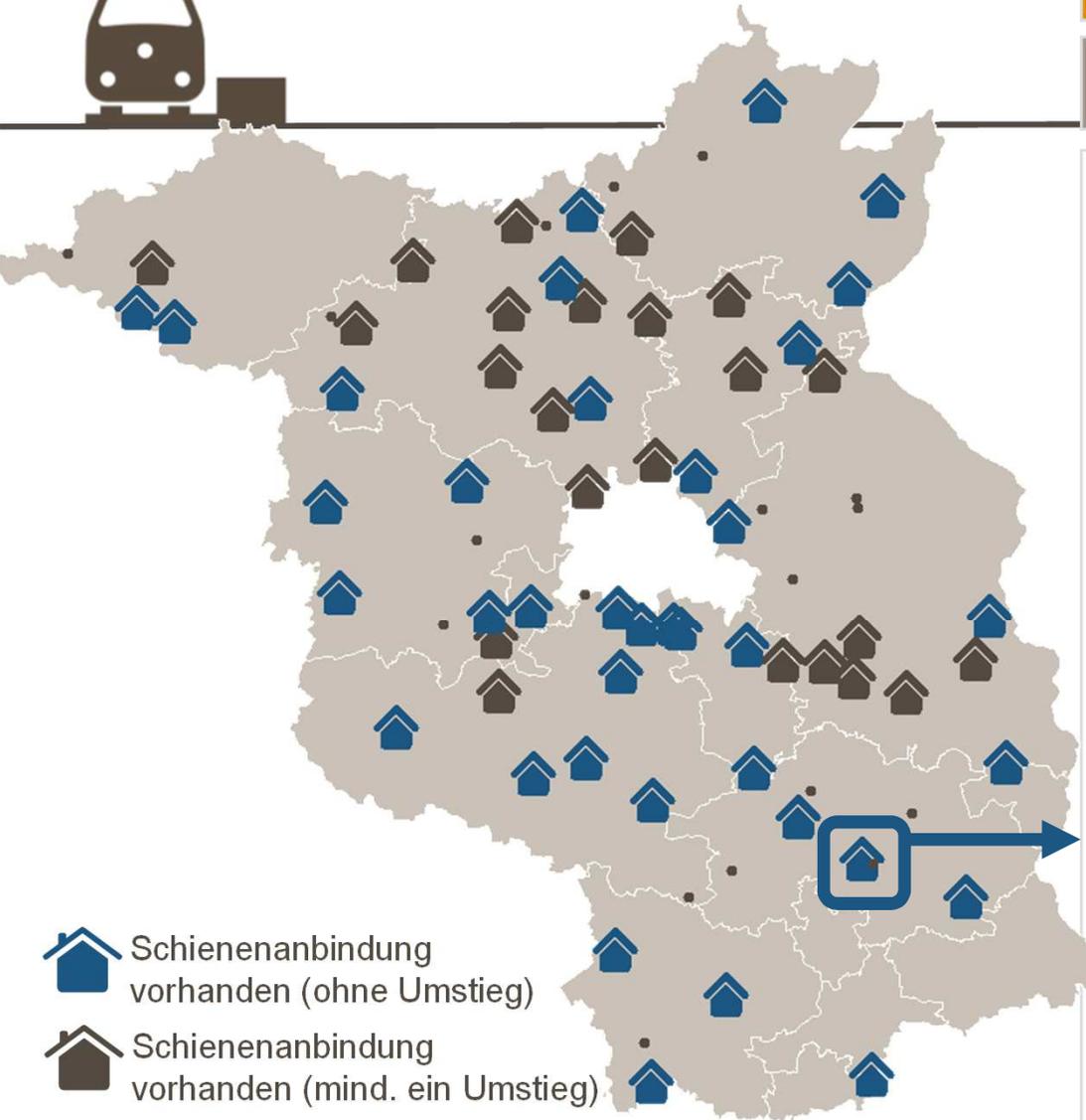
Ein Leitfaden aus dem Jahr 2007, der im Rahmen des Projektes mobikult entstanden ist, versucht genau diese Frage zu beantworten. Die Strategie der Servicestationen basiert auf Information, Kommunikation, Organisation und Koordination. Sie ist dabei ein nachfrageorientierter Ansatz im Bereich der Daseinsvorsorge, im Verkehr und im Tourismus. Mittels neuer Kooperations- und Vermarktungsstrategien können Angebote zwischen Mobilitätsdienstleistern und Touristikern kundenorientierter und wirtschaftlicher gestaltet werden.

Der Leitfaden soll den Betreibern bei der Einrichtung von Servicestationen unterstützen. Sie finden hier Checklisten zu verschiedenen Aspekten sowie ausgewählte Praxisbeispiele, die im Rahmen des Projektes mobikult konzipiert und umgesetzt wurden.

mobikult
Mobilität ist Kultur



Willkommenssituation: Attraktivität der Bahnhöfe



 Schienenanbindung vorhanden (ohne Umstieg)

 Schienenanbindung vorhanden (mind. ein Umstieg)

 keine Schienenanbindung

Gute Beispiele aus Brandenburg

Bahnhof Lübbenau (Spreewald)



Lübbenau liegt an den Bahnstrecken Berlin–Cottbus (RE2) und Berlin–Senftenberg (RB19). Neben den Regional-Express- und Regionalbahn-Zügen halten am Bahnhof Lübbenau (Spreewald) auch EuroCity- und InterCity-Züge der Linie Hamburg–Berlin–Breslau.

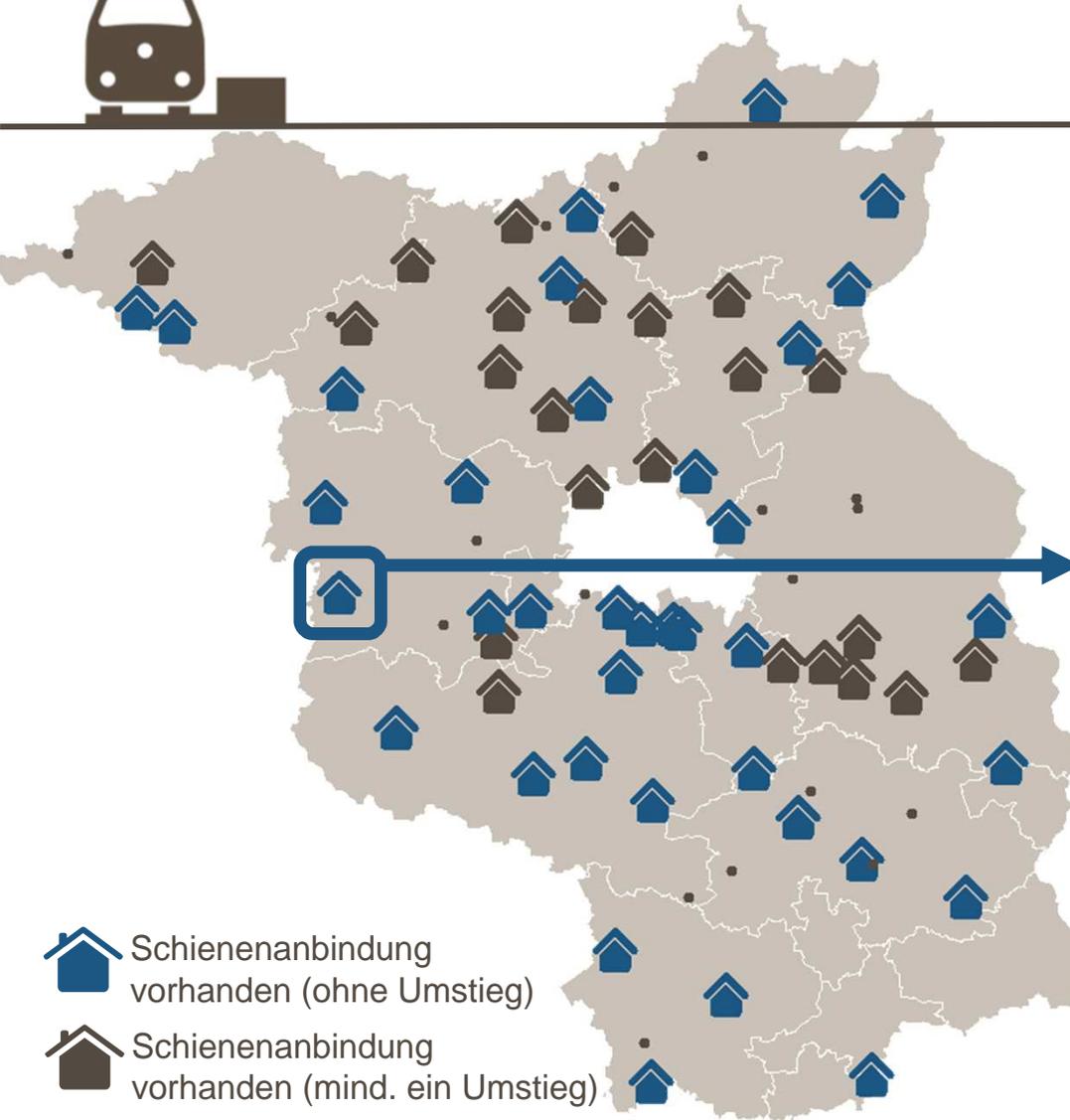
Das im Jahre 1878 erbaute Empfangsgebäude des Bahnhofes wurde von der Bahn an die örtliche WIS Wohnungsbaugesellschaft im Spreewald mbH verkauft und 2006 umfassend saniert und umgestaltet.

Entstanden ist der „Spreewelten-Bahnhof“, der heute als „Tor zum Spreewald“ fungiert und neben einem modernen Reiseumfeld mit Touristinfo, Reisebüro und Spreewaldshop auch eine Erlebnisgastronomie, eine Fahrradvermietung sowie die Pension „Spreewelten“ beherbergt.

Geöffnet ist die Touristinformation ganzjährig auch an Wochenenden und Feiertagen von 9 bis 19 Uhr. In der Empfangshalle werden Filme über Lübbenau und den Spreewald gezeigt.



Willkommenssituation: Attraktivität der Bahnhöfe



 Schienenanbindung vorhanden (ohne Umstieg)

 Schienenanbindung vorhanden (mind. ein Umstieg)

 keine Schienenanbindung

Gute Beispiele aus Brandenburg

Bahnhof Brandenburg/Havel

Brandenburg/Havel liegt an der Bahnstrecke von Berlin nach Magdeburg (RE1) und wird zweimal stündlich von der Hauptstadt aus per Regionalbahn angefahren. Zudem beginnt hier die RB51 nach Rathenow.

Anlässlich der Bundesgartenschau 2015 in der Havelregion wurde der Hauptbahnhof der Stadt Brandenburg/Havel sowie das gesamte Bahnhofsumfeld saniert. Der Bahnhof soll der zentrale Anlaufpunkt zur BUGA werden. Daher wurde ein BUGA-Pavillon als gläserner Zwischenbau direkt in den Bahnhofskomplex integriert. Hier können BUGA-Gäste ab April täglich auch die BUGAbikes ausleihen.

Der in der Mitte des 19. Jahrhunderts errichtete Bahnhof wurde 2011 durch die wobra Wohnungsbaugesellschaft der Stadt Brandenburg an der Havel mbH von der Deutschen Bahn gekauft und für 5,5 Mio. Euro saniert.



Willkommenssituation: Attraktivität der Bahnhöfe



Gute Beispiele aus Brandenburg

Bahnhof Wiesenburg/Mark

Wiesenburg liegt im Fläming und ist als Haltepunkt des RE7 (Berlin – Bad Belzig – Dessau) an das SPNV-Netz angebunden.

2010 gründete sich die Genossenschaft "Wiesener Bahnhofs", um das viele Jahre leer stehende denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude zu erwerben, zu sanieren und als Begegnungsort zu entwickeln. Seit April 2012 betreibt die Genossenschaft im „Bahnhof im Park“ eine Touristinformation, ein kleines im ursprünglichen Stil saniertes Café und einen Regio-Laden. Zudem finden regelmäßig Veranstaltungen wie Spiele- und Leseabende, Bio-Lebensmittel-Verkostungen oder Konzerte statt. Auch eine Station der „oneway-Vermietung“ von Fahrrädern in der Ringverbindung Raben – Bad Belzig – Wiesenburg ist in den Bahnhof integriert. Geöffnet sind Bahnhof und Café mithilfe ehrenamtlicher Mitarbeiter an Wochenenden und Feiertagen in der Saison.

Für ihr Engagement hat die Genossenschaft 2014 den Brandenburger Preis für Nachhaltigkeit vom Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg erhalten.

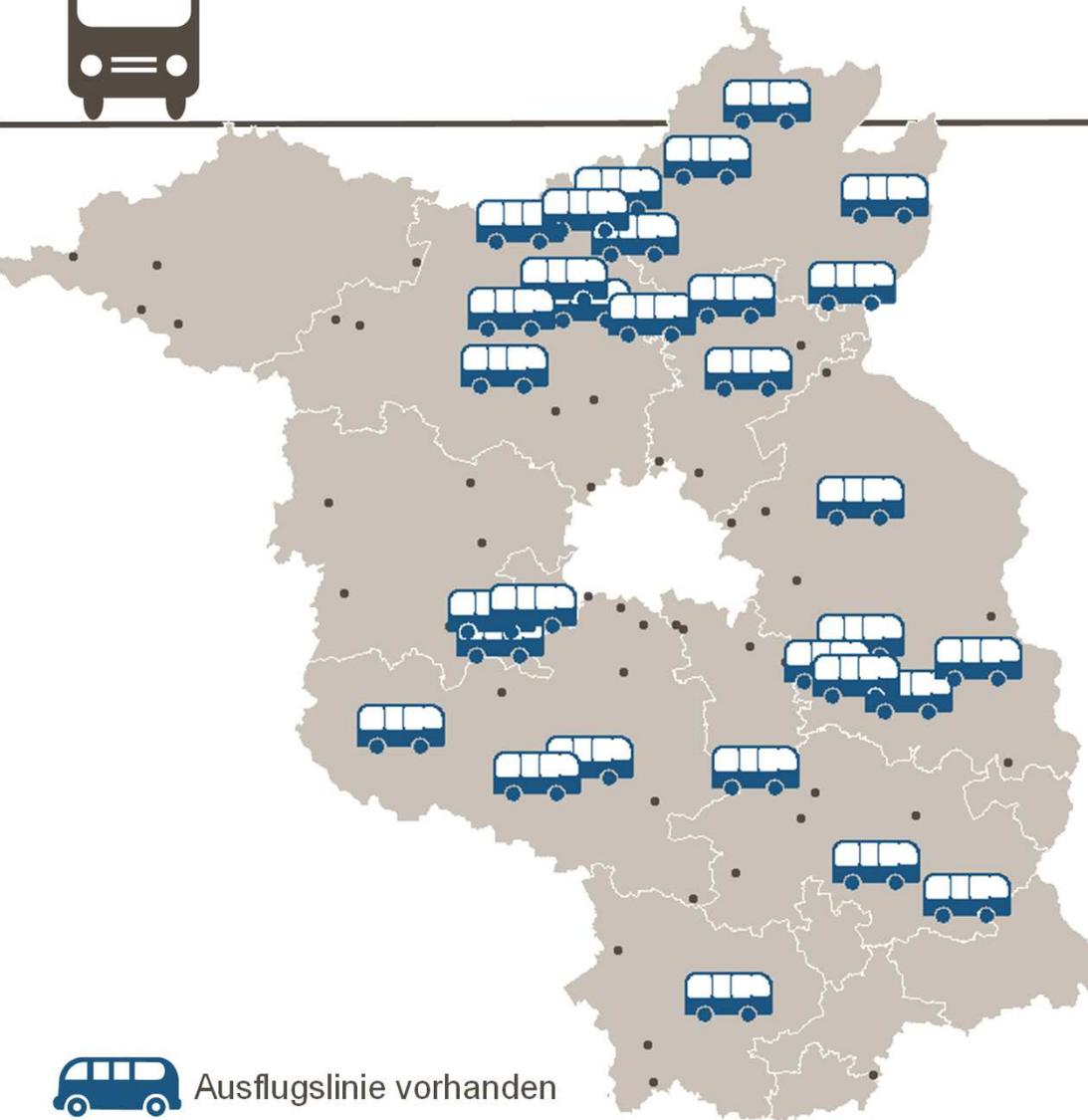


 Schienenanbindung vorhanden (ohne Umstieg)

 Schienenanbindung vorhanden (mind. ein Umstieg)

 keine Schienenanbindung

Mobilität vor Ort: Ausflugslinien und touristische Sonderverkehre



Ausflugslinie vorhanden

● keine Ausflugslinie vorhanden

Fazit zu Ausflugslinien und touristischen Sonderverkehren

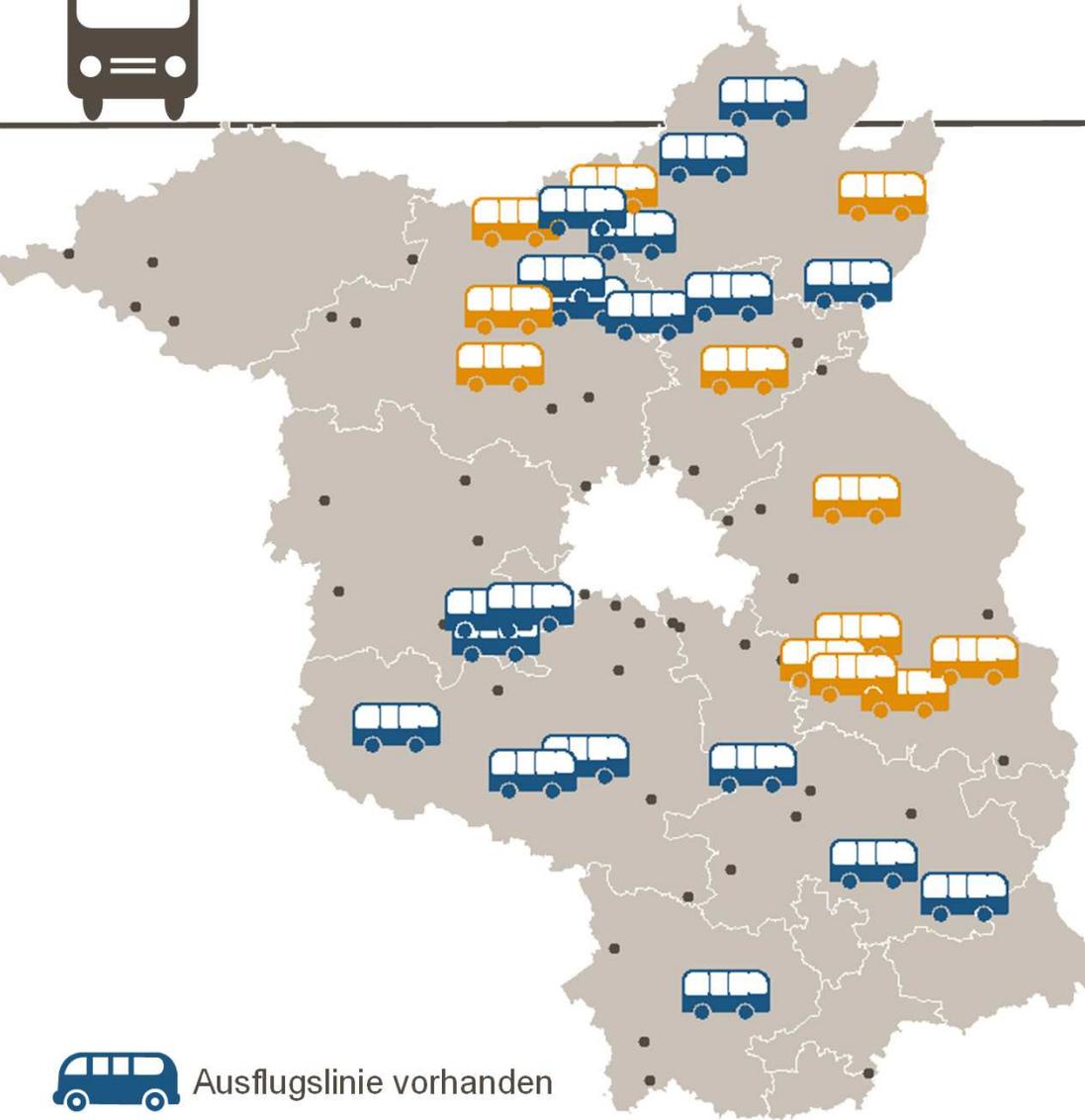
Insgesamt 31 der 78 Gemeinden bieten ihren Gästen spezielle touristische ÖV-Angebote bzw. sind über diese erreichbar. Dazu zählen alle Busverkehre, die speziell auf die Bedürfnisse von Ausflüglern und Urlaubsgästen ausgerichtet sind – sowohl im Hinblick auf die Streckenführung als auch die (auf den SPNV abgestimmten) Taktzeiten und Wochenendfahrpläne.

Insgesamt verkehren mindestens **23 verschiedene Ausflugslinien** in Brandenburg sowie zusätzlich dazu mehrere touristisch ausgerichtete Linien auf dem Stadtgebiet Potsdam.

Zu den Vorreiterangeboten und damit zu den ältesten am Markt etablierten Ausflugslinien zählt der Werbellinseebus, der bereits 2002 eingeführt wurde. Die meisten touristischen ÖV-Angebote sind allerdings in den vergangenen fünf Jahren ins Leben gerufen worden. Räumliche Schwerpunkte sind die nordbrandenburgischen Reisegebiete Uckermark (insgesamt 5 Linien), Barnimer Land (2) und Ruppiner Seenland (2), das Seenland Oder-Spree (5) sowie der Fläming (4).

In der Regel sind die Streckenführungen auf Basis bereits bestehender Buslinien entwickelt worden, indem diese miteinander vernetzt bzw. besser aufeinander abgestimmt und die Fahrpläne auch auf das Wochenende ausgeweitet wurden. In Einzelfällen sind aber auch neue Linien entstanden (v.a. bei den Zubringerverkehren). In den meisten Fällen werden die Ausflugslinien nur in der Sommersaison (meist April bis Oktober) angeboten.

Mobilität vor Ort: Ausflugslinien und touristische Sonderverkehre



Ausflugslinie vorhanden

● keine Ausflugslinie vorhanden

Typen von Ausflugslinien und touristischen Sonderverkehren

Im Großen und Ganzen lassen sich vier Typen von Ausflugslinien unterscheiden:

Linienverbindungen

In erster Linie handelt es sich bei den touristischen ÖV-Angeboten um klassische Linienverbindungen von a nach b und zurück. Sie verbinden zwei bzw. meist mehrere Tourismusorte untereinander.

In Brandenburg gibt es derzeit mindestens 9 dieser tourismusrelevanten Linienverbindungen, die in 12 der untersuchten Orte anfahren/verbinden.

Beispiele sind:

- Ausflugslinien im Seenland Oder-Spree (Schlaubetal, Scharmützelsee, Märkische Schweiz)
- Naturparkbus zwischen Lychen und Feldberg (MV)
- Linie 764 zwischen Neuruppin – Lindow – Rheinsberg/Schloss
- Linie 916 zwischen Eberswalde – Niederfinow – Oderberg
- Linie 470 zwischen Schwedt – Gartz nach Stettin (PL)

Mobilität vor Ort: Ausflugslinien und touristische Sonderverkehre

Beispiele: Ausflugslinien und touristische Sonderverkehre - Linienverbindungen

Naturparkbus Lychen - Feldberg

Das grenzüberschreitende Linienangebot verbindet seit 2014 die Gemeinden Lychen (Uckermark) und Feldberg (Mecklenburg-Vorpommern). Der Fahrplan beschränkte sich während einer ersten Testphase vorerst auf ein bis zwei (unter der Woche) bzw. vier Fahrtenpaare (Wochenende) innerhalb der Hochsaison im Juli und August. Die Testphase sollte den tatsächlichen Bedarf auf der Strecke ermitteln – mit Erfolg: Ab 2015 soll das Angebot ausgeweitet werden. Von Mitte Juni bis Mitte September 2015 werden sowohl innerhalb der Woche als auch am Wochenende vier Fahrtenpaare durchgeführt.

Die Streckenführung verbindet zwei bestehende Buslinien miteinander, die bisher nur bis zur jeweiligen Landesgrenze fuhren. Somit schließt der Naturparkbus eine Lücke in der touristischen Mobilitätskette, da bereits seit langem grenzüberschreitende touristische Vernetzungen (z.B. im Kanutourismus) bestehen. In begrenzter Anzahl transportiert der Naturparkbus auch Fahrräder. Durch die Nutzung zweier bestehender Linien wurde trotz grenzüberschreitender Streckenführung keine neue Konzession erforderlich.

Durchgeführt werden die Fahrten in Kleinbussen durch die Uckermärkische Verkehrsgesellschaft (ÚVG) sowie ein privates Fuhrunternehmen. Die Projektkoordination obliegt dem Regionalmanagement der lokalen Aktionsgruppe Uckermark. Die Finanzierung erfolgt durch Fahrgasteinnahmen, den Fehlbetrag begleicht der Landkreis Uckermark. Perspektivisch ist auch eine Beteiligung der Gemeinden Lychen und Feldberg an den Kosten angedacht (z.B. aus der Kurtaxe). Das Marketing (inkl. Finanzierung) übernehmen die Touristiker aus Lychen und Feldberg (v.a. Tourismusverein Lychen und Kurverwaltung Feldberg).

Ideen für die Zukunft gibt es reichlich. Beispielsweise ist eine Erweiterung der Strecke nach Fürstenberg/Havel – und damit eine Anbindung an das SPNV-Netz – angedacht. Auch soll der Fahrplan möglichst auf die gesamte Saison (April bis Oktober) ausgeweitet werden.



NATURPARKBUS

Über zwei Landkreise und zwei Bundesländer hinweg gibt es für die Sommerferien 2014 ein Angebot der Uckermärkischen Verkehrsgesellschaft – den **NATURPARKBUS**.

Einfach einsteigen und ohne Auto einen Tagesausflug in der Feldberg-Uckermärkischen Seenlandschaft machen. Größtenteils verkehrt auf dieser Strecke ein Kleinbus (bis 16 Sitzplätze). Räder können in begrenzter Anzahl mitgenommen werden.

Es gilt der VBB-Tarif, z.B. eine einfache Fahrt kostet 4,10 €.

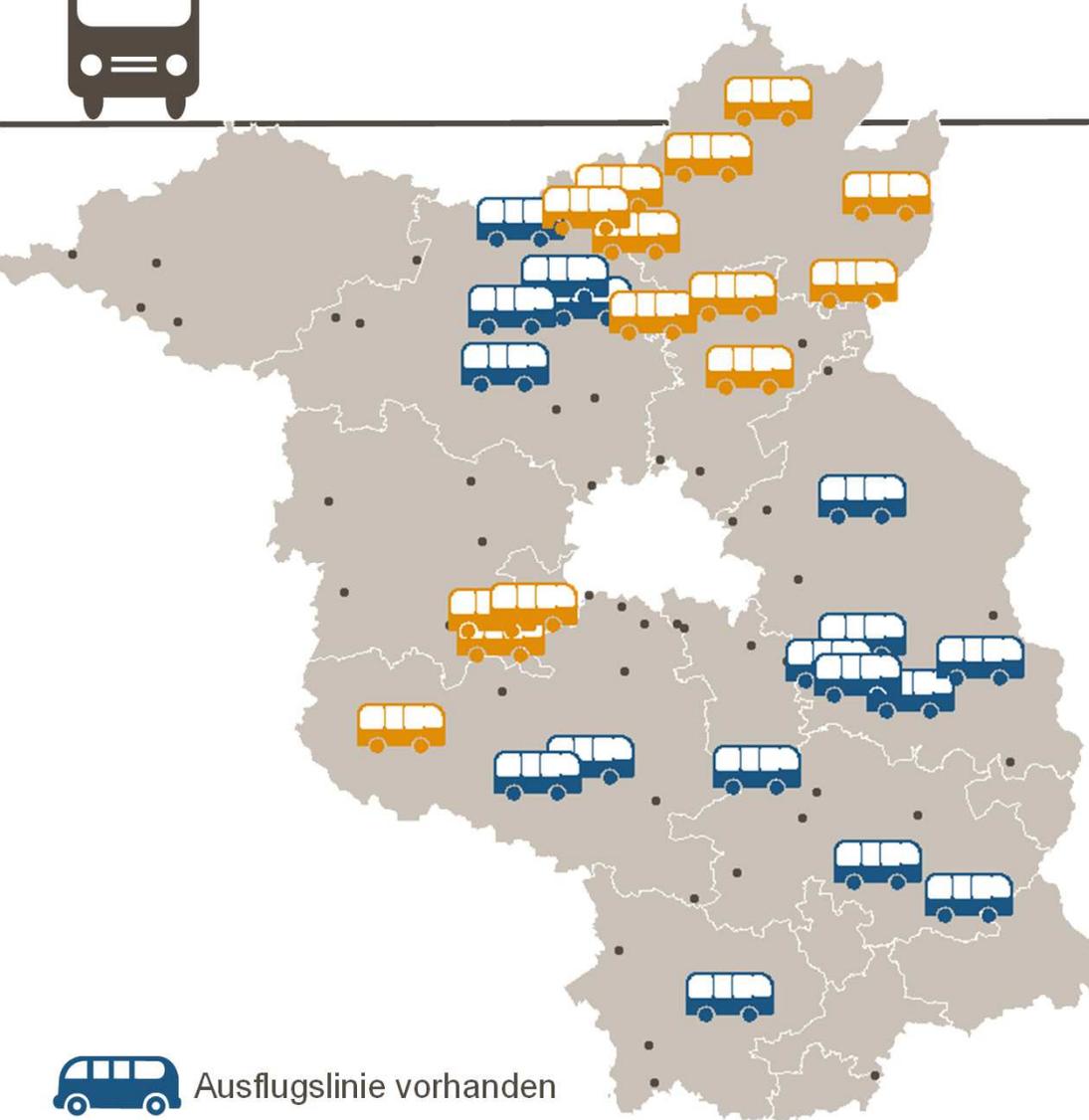
Naturpark
Uckermärkische Seen



Naturpark
Feldberger Seenlandschaft



Mobilität vor Ort: Ausflugslinien und touristische Sonderverkehre



Ausflugslinie vorhanden

● keine Ausflugslinie vorhanden

Quelle: dwif 2014

Typen von Ausflugslinien und touristischen Sonderverkehren

Im Großen und Ganzen lassen sich vier Typen von Ausflugslinien unterscheiden:

Rundtouren

Bei den Rundtouren handelt es sich ebenfalls um Linienvverbindungen, allerdings sind diese als in sich geschlossene Rundfahrten konzipiert.

In Brandenburg gibt es derzeit mindestens 5 dieser für den Ausflugsverkehr relevanten Rundtouren, die allerdings aufgrund ihrer großräumigen Ausdehnung 13 der untersuchten Orte anfahren und sehr häufig auch miteinander verbinden.

Beispiele:

- UckermarkShuttle, der alle wichtigen Orte in der Uckermark miteinander verbindet, u.a. Schwedt, Angermünde, Prenzlau, Templin, Boitzenburg, Lychen bis nach Feldberg
- BiberBus in Angermünde, der den Ortskern mit dem Naturinfozentrum Blumberger Mühle sowie mit den touristisch relevanten Ortsteilen verbindet
- Werbellinseebus, dessen Strecke ab Eberswalde und Joachimsthal um den Werbellinsee führt
- Rundtour um den Schielowsee ab Potsdam und Werder/Havel
- Burgen-Bus-Linie, die von Bad Belzig aus zu einer Rundtour durch den Fläming startet

Mobilität vor Ort: Ausflugslinien und touristische Sonderverkehre

Beispiele: Ausflugslinien und touristische Sonderverkehre - Rundtouren

Burgen-Bus Fläming

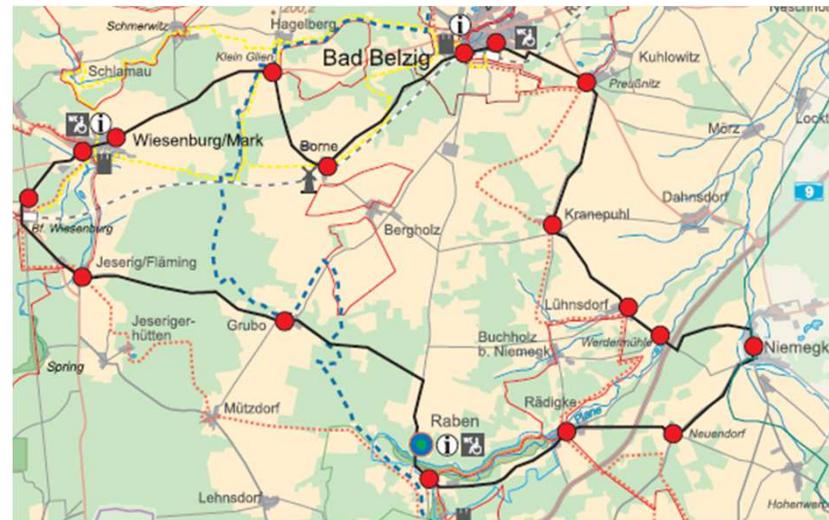
Neben dem seit 2007 verkehrenden Naturparkbus hat der Fläming 2014 Ausflugslinien-Zuwachs bekommen: Die Burgen-Bus-Linie. Sie verbindet vom 18. April bis 2. November 2014 jeweils freitags, samstags, sonntags und feiertags die Region zwischen Bad Belzig, Niemeck, Raben und Wiesenburg mit Anschluss an den RE7 in Bad Belzig.

Entstanden ist das Angebot aus dem Bedarf heraus, an den Wochenenden die Naturparkorte im Hohen Fläming zu erreichen. Zudem zeigten Befragungen und Gästeäußerungen ein hohes Interesse an einer solchen Verbindung. Maßgeblich an der Entwicklung beteiligt waren die Lokale Aktionsgruppe Fläming-Havel e. V., das Naturparkzentrum Hoher Fläming sowie der Landkreis Potsdam-Mittelmark.

Wichtige Prämissen bei der Streckenführung und Taktung war die Abstimmung auf den RE-Fahrplan von und nach Berlin, die Anbindung möglichst vieler Orte entlang der Strecke sowie die Ermöglichung von Rundtouren – auch in Kombination mit Rad- und Wandertouren.

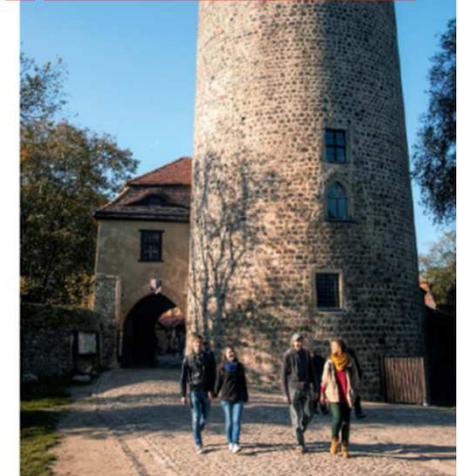
Insgesamt nutzten rund 2.300 Fahrgäste das Angebot der Burgen-Bus-Linie im ersten Saisonbetrieb 2014.

Für 2015 ist die Verlängerung bis zur Burg Ziesar sowie die Entwicklung eines Pauschalangebotes in Kombination von ÖPNV-Anreise und Angeboten entlang der Strecke geplant.



Freizeitipp Burgenlinie Hoher Fläming

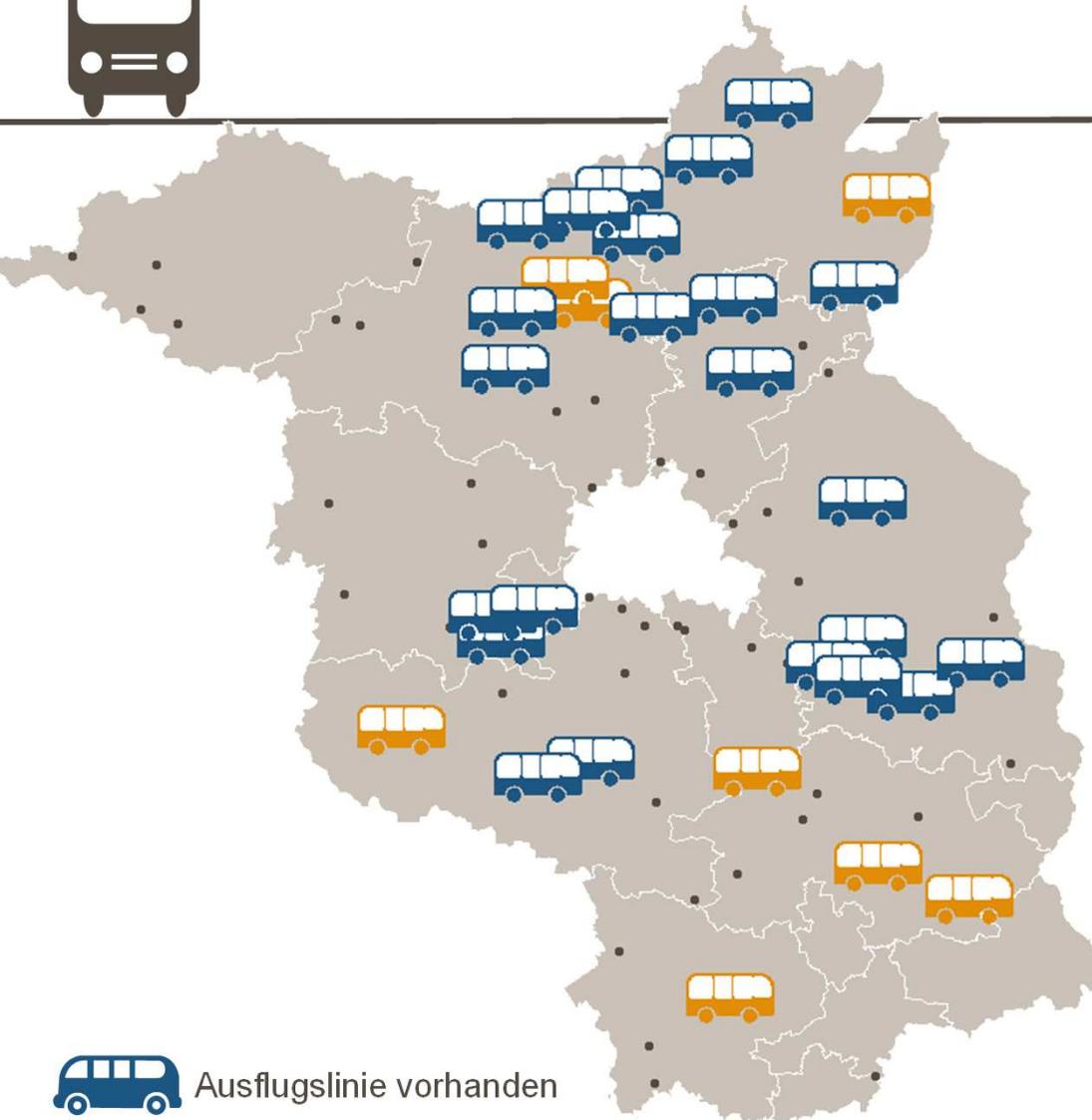
Gültig vom 18. April bis 2. November 2014
Freitag, Samstag/Sonntag und Feiertag
Infos: (030) 25 41 41 oder VBB.de



RE7
572 – Burgenlinie



Mobilität vor Ort: Ausflugslinien und touristische Sonderverkehre



Ausflugslinie vorhanden

● keine Ausflugslinie vorhanden

Quelle: dwif 2014

Typen von Ausflugslinien und touristischen Sonderverkehren

Im Großen und Ganzen lassen sich vier Typen von Ausflugslinien unterscheiden:

Zubringer-/Shuttleverkehre

Mithilfe dieser Angebote soll in der Regel eine bestimmte tourismusrelevante (Freizeit-)Einrichtung an das ÖV- und Schienennetz angeschlossen werden. Dieses Modell findet sich in Brandenburg mindestens 7 mal. In der Regel findet ein Zubringerverkehr innerorts vom Bahnhof zur Einrichtung statt; in einem Fall (ZiegeleiparkShuttle) werden dabei auch zugleich 2 untersuchte Gemeinden miteinander verbunden.

Dazu zählen:

- Direktanbindung Spreewaldtherme Burg
- Pücklerlinie vom Bahnhof Cottbus zum Pückler-Park in Branitz
- Shuttle zur Brandenburgischen Landesausstellung in Doberlug-Kirchhain (temporär; vorerst nur 2014)
- TheaterBus Schwedt mit Anbindung der Uckermärkischen Bühnen vom Bahnhof Schwedt aus
- ShuttleBus Tropical Islands ab Bahnhof Halbe
- Naturparkbus im Fläming, der das Naturinfozentrum in Raben an den Bahnhof Bad Belzig anbindet
- Ziegeleipark-Shuttle zwischen Gransee und dem Ziegeleipark Mildenberg in Zehdenick

Im weiteren Sinne zählen hierzu auch die touristischen Stadtlinien in Potsdam, die verschiedene Sehenswürdigkeiten anfahren.

Mobilität vor Ort: Ausflugslinien und touristische Sonderverkehre

Beispiele: Ausflugslinien und touristische Sonderverkehre - Linienverbindungen

Ziegeleipark-Shuttle



RE 5 Luth. Wittenberg/Falkenberg → Berlin Südkreuz
 Berlin Hauptbahnhof → Berlin Gesundbrunnen → Gransee
 Fürstenberg/Havel → Rostock/Stralsund

854 Gransee → Ziegeleipark Mildenberg



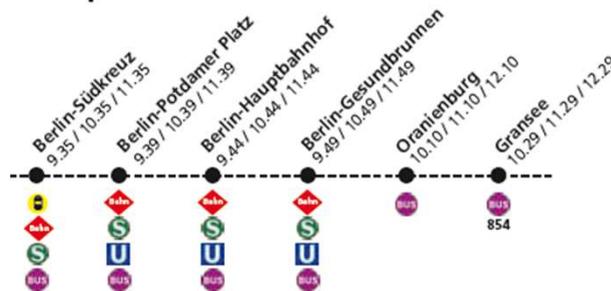
Seit 2014 verbindet eine Shuttle-Buslinie den Regionalbahnhof Gransee direkt mit dem Ziegeleipark in Mildenberg. Die Fahrtzeiten sind auf die Ankunft/Abfahrt des RE5 aus/nach Berlin abgestimmt: von April bis Oktober fährt der Shuttle die Gäste drei Mal am Vormittags zum Ziegeleipark – und nachmittags dreimal nach Gransee zum Bahnhof. Die Fahrtzeit beträgt rund 15 Minuten.

Erste Erfolge sind bereits sichtbar: Mehr als 1.200 Fahrgäste haben den Ziegeleipark-Shuttle in der Saison 2014 genutzt. Zudem hat sich laut Gästebefragung der Anteil der ÖPNV-anreisenden Gäste erhöht: 2013 lag er bei rund 13 Prozent; 2014 bei 16,5 Prozent.

Finanziert wird der Shuttle-Verkehr durch den Landkreis Oberhavel.

Für die nächste Saison plant der Ziegeleipark in Kooperation mit VBB und Landkreis eine weitere Shuttle-Verbindung zum Bahnhof Zehdenick (RB12 aus Berlin). Auf dieser Strecke verkehrt bislang nur ein Rufbus, der allerdings deutlich weniger stark frequentiert wird (ca. 110 Nutzer im Jahr 2014). Laut VBB könnte ein schmales Linienangebot – vergleichbar der Verbindung Gransee-Ziegeleipark bereits besteht – die Strecke besser bedienen als ein Rufbus.

Fahrplan Bahn Berlin - Gransee

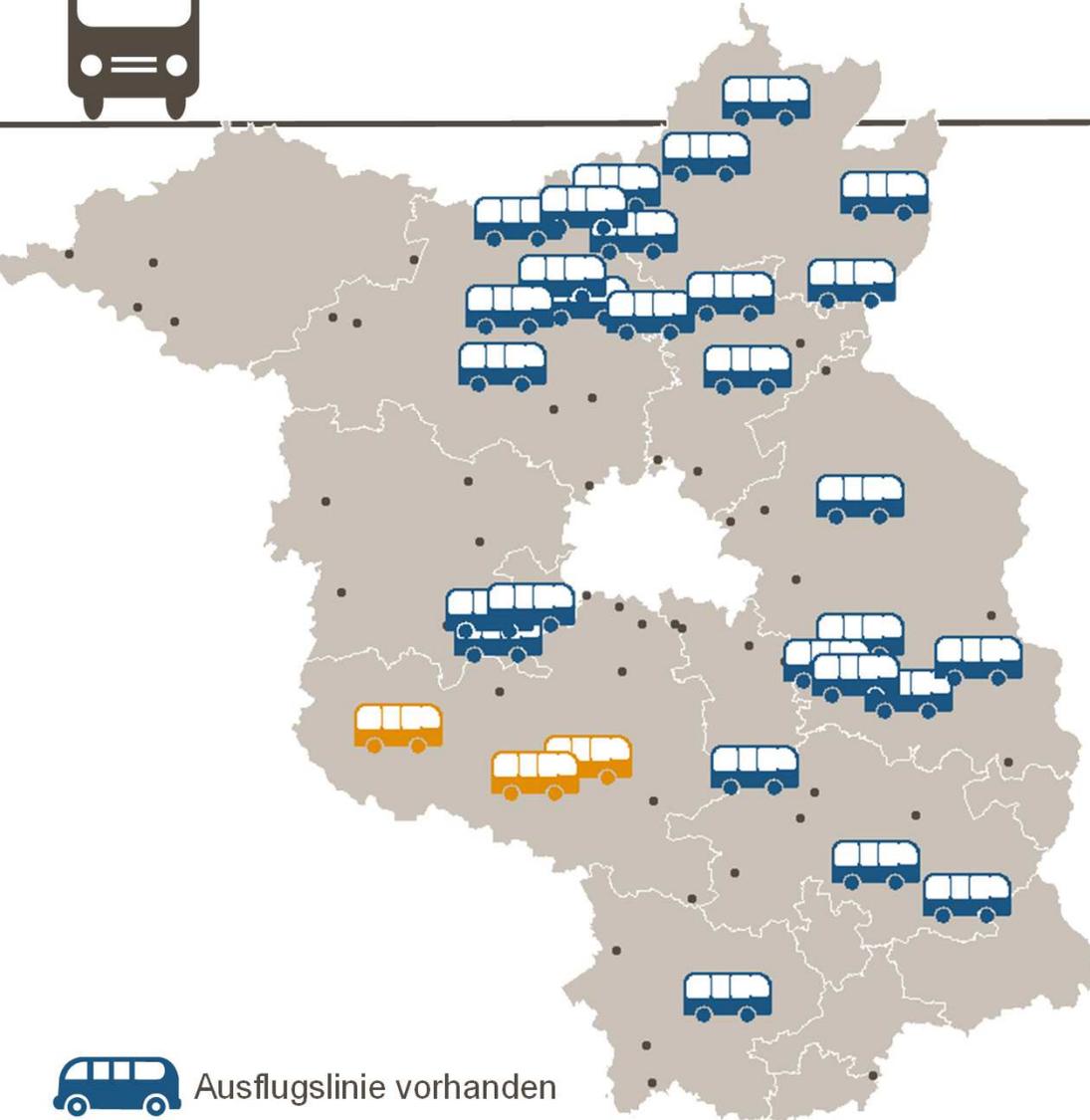


Fahrplan Bus Gransee - Ziegeleipark

BUS 854	Mo - Fr (Ferien)			Samstag u. Sonntag		
	ab					
Gransee, Bahnhof	10.40	11.40	12.40	10.40	11.40	12.40
Mildenberg, Ziegeleipark	10.57	11.57	12.57	10.57	11.57	12.57

BUS 854	Mo - Fr (Ferien)			Samstag u. Sonntag		
	ab					
Mildenberg, Ziegeleipark	14.03	16.03	17.03	14.03	16.03	17.03
Gransee, Bahnhof	14.20	16.20	17.20	14.20	16.20	17.20

Mobilität vor Ort: Ausflugslinien und touristische Sonderverkehre



Ausflugslinie vorhanden

● keine Ausflugslinie vorhanden

Typen von Ausflugslinien und touristischen Sonderverkehren

Im Großen und Ganzen lassen sich vier Typen von Ausflugslinien unterscheiden:

Rufbusse

Während die vorab genannten Beispiele im Linienbusverkehr, also nach festem Fahrplan bedient werden, stellen Rufbusse flexible Bedienformen dar, die meist räumlich und/oder zeitlich flexibel verkehren und sich damit an der tatsächlichen Nachfrage orientieren. Fahrten müssen von den Gästen zuvor angemeldet werden.

Mittlerweile gibt es im Land Brandenburg in allen Landkreisen alternative Bedienformen im ÖPNV. Allerdings haben nur wenige eine explizit touristische Ausrichtung. Lediglich im Fläming werden zwei Ausflugslinien im Rufbusverkehr bedient:

- der SkaterShuttle (Rufbus zur FlämingSkate) sowie
- der Rufbus entlang des Kunstwanderwegs Hoher Fläming.

Beide fahren zwar feste Haltestellen an, werden aber innerhalb eines vorgegeben Zeitrahmens zeitlich flexibel eingesetzt. Rufbusfahrten müssen mindestens 60 Minuten vor gewünschtem Fahrtantritt telefonisch angemeldet werden. Ist eine Radmitnahme gewünscht (SkaterShuttle), sollte dies möglichst zwei Tage vor der Fahrt mitgeteilt werden. Zudem fällt zusätzlich zum VBB-Tarif ein Komfortzuschlag von einem Euro pro Person und Fahrt an.

Exkurs: Mobilitäts- und gästefreundliche Beschilderung

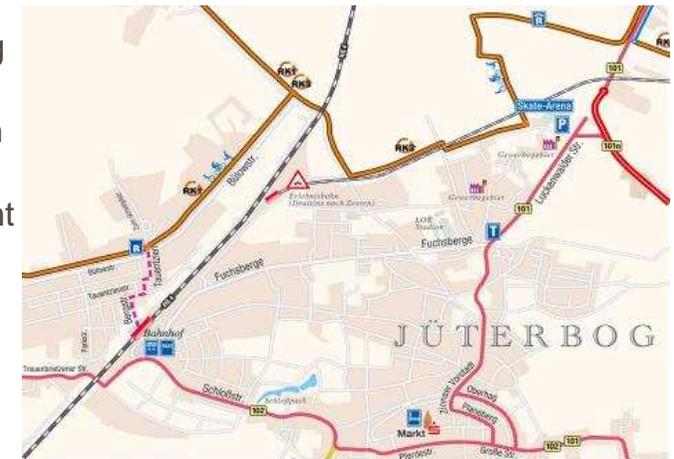
Beispiel Uckermarkshuttle

Die Rundlinie in der Uckermark wurde zur Saison 2011 eingeführt und verbindet die touristischen Sehenswürdigkeiten in der Region mit einer durchgehenden, umsteigefreien Busverbindung an Wochenenden und Feiertagen. Parallel dazu wurde ein touristisches Leitsystem installiert, das die Gäste von den Regionalbahnhöfen zur den UMS-Haltestellen sowie von den Haltestellen zu den touristischen Attraktionen und zurück führt. Ergänzt wird es um Infotafeln, die die Streckenführung des UMS sowie ausgewählte Angebote entlang der Strecke abbildet.



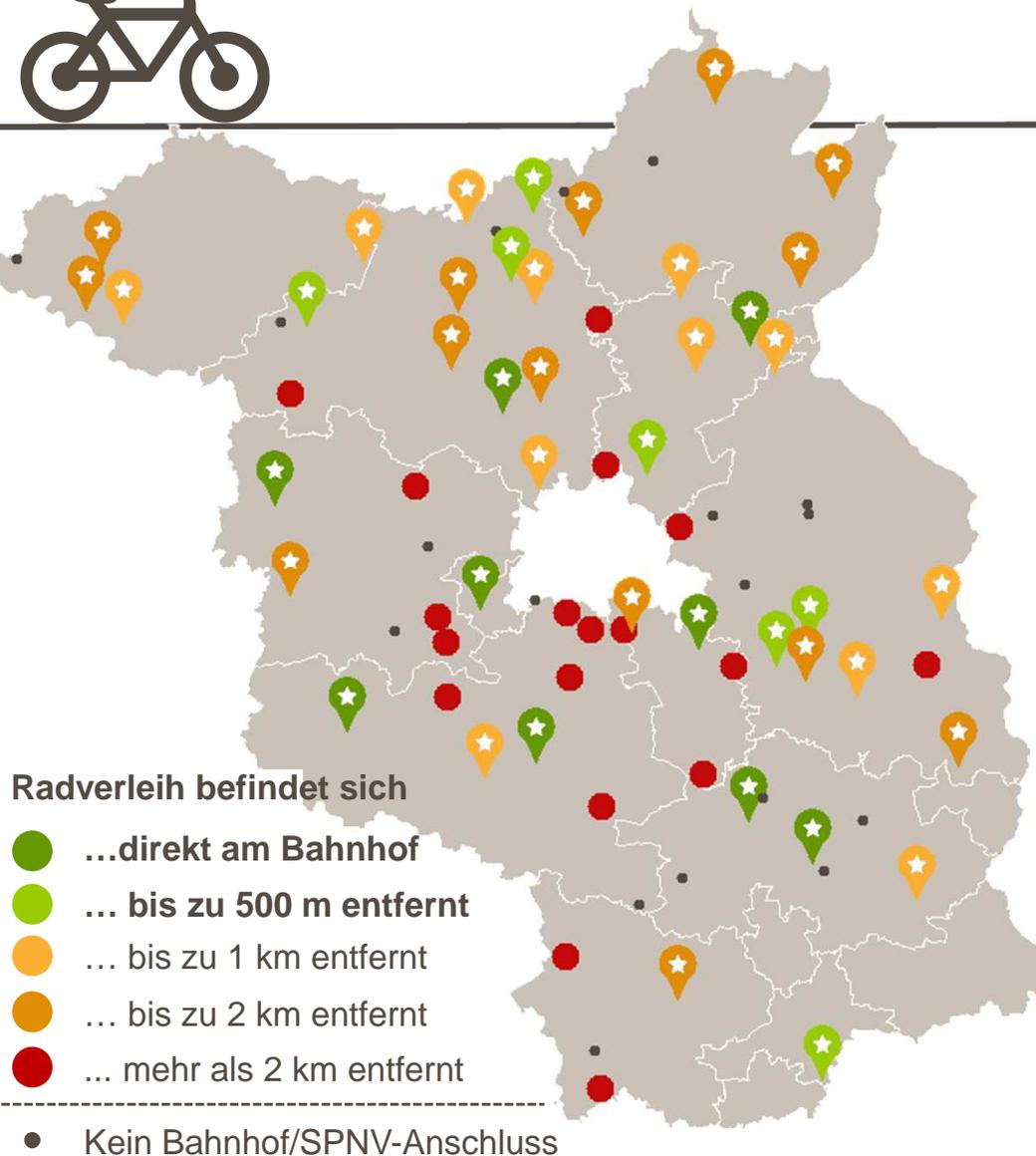
Beispiel Fläming-Skate

Von den Bahnhöfen in Luckenwalde, Jüterbog und Oehna können die Gäste den Weg zu den Einstiegspunkten der Fläming-Skate gar nicht verfehlen. Denn hier zeigen Schilder und Infotafeln offensiv, wo es langgeht. Andersherum sind auch die Bahnhof von der Strecke aus kenntlich gemacht. Auf Tafeln finden sich übersichtliche Karten, die auch in den Printbroschüren kommuniziert werden sowie online auf der Website der Fläming-Skate zum Download bereit stehen.



Hier: Wegweiser und Tafel in Jüterbog

Mobilität vor Ort: Leihmöglichkeiten für Fahrräder



Fazit zu Radverleih an Brandenburger Bahnhöfen

Eine weitere Möglichkeit zur Überwindung der „letzten Meile“ (z.B. vom Bahnhof zum Ausflugsziel) ist die Nutzung eines Fahrrades. Dazu kann entweder das eigene Rad im Zug transportiert oder ein Leihrad vor Ort gemietet werden. Mehrere Gründe sprechen dabei aus Gästesicht für ein Mietfahrrad:

- In der Saison (v.a. an Wochenenden) sind die Regionalbahnlinien häufig sehr stark von Radfahrern frequentiert. Teilweise können Räder aufgrund der begrenzten Kapazitäten nicht transportiert werden. Die Mitnahme des eigenen Fahrrads ist damit nicht selten mit viel Stress verbunden.
- Mit einem Mietrad sind – entsprechende Netzwerke vorausgesetzt – auch One-Way-Touren oder die Nutzung von Kombiangeboten (z.B. Paddel+Pedal, Rad+Wandern) möglich.
- Leihräder können auch von Gästen, die mit dem PKW anreisen und keine Transportmöglichkeiten haben, genutzt werden.

Wichtige Voraussetzung ist dabei die unmittelbare Nähe der Verleihstationen zum Bahnhof (möglichst fußläufig) sowie kundenfreundliche Öffnungszeiten (auch am Wochenende).

- Lediglich an **16 Standorten** gibt es einen **Radverleih in Bahnhofsnähe**. In 9 Fällen befindet sich dieser direkt im/am Bahnhof; in 7 Fällen bis zu 500 Meter fußläufig erreichbar.
- 26 Tourismusorte mit SPNV-Anschluss verfügen zwar über einen Radverleih, dieser ist jedoch bis zu 2 km vom Bahnhof entfernt.
- An 18 Standorten findet sich **keine Verleihstation weit und breit** – das ist **fast jeder dritte** untersuchte Ort mit Bahnanbindung.

Mobilität vor Ort: Leihmöglichkeiten für Fahrräder



Gute Beispiele aus Brandenburg



Radverleihnetzwerk FlämingRAD

FlämingRAD
FAHRRADVERMIETUNG

Mit der FlämingRad Fahrradvermietung haben sich verschiedene Anbieter in der Region Hoher Fläming zu einem Netzwerk zusammengeschlossen. Sie bieten einen Verleihservice unterschiedlichster Fahrradtypen (auch Kinderräder, Tandems, Elektromobile, etc.) zu einheitlichen Konditionen.

Insgesamt sind sechs Stationen beteiligt, unter anderem direkt an den Bahnhöfen in Bad Belzig und Wiesenburg/Mark sowie am Naturparkzentrum in Raben. An allen drei Standorten können Räder von Montag bis Sonntag ausgeliehen werden. Zudem sind drei private Anbieter beteiligt.

Weitere Serviceleistungen sind: Reparatur, Verkauf von Radzubehör, Tourentipps, geführte Radtouren. Sind One-way-Touren gewünscht, ist auch eine Abgabe des Fahrrads an einer anderen Station bzw. ein Rücktransport möglich.



Radverleih befindet sich

- ...direkt am Bahnhof
- ... bis zu 500 m entfernt
- ... bis zu 1 km entfernt
- ... bis zu 2 km entfernt
- ... mehr als 2 km entfernt

- Kein Bahnhof/SPNV-Anschluss

Mobilität vor Ort: Motorisierter Individualverkehr – Mietautos

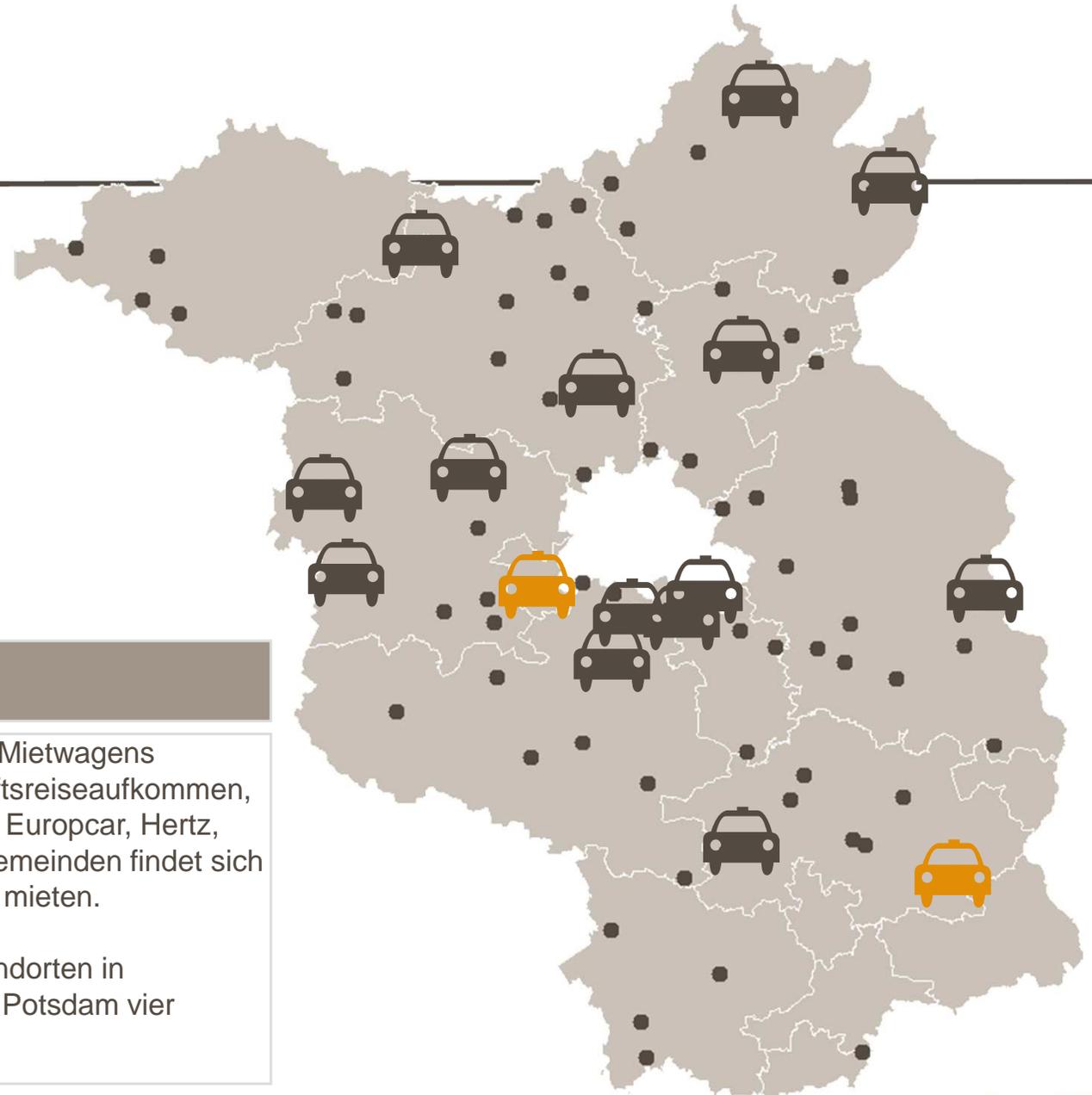


-  Autovermietung
-  Autovermietung und Carsharing
- Kein entsprechendes Angebot

Autovermietung

An 16 untersuchten Standorten ist das Ausleihen eines Mietwagens möglich. Meist sind es Städte mit einem hohen Geschäftsreiseaufkommen, in denen sich die großen Autovermietungen (Sixt, AVIS, Europcar, Hertz, etc.) niedergelassen haben. In kleineren (Tourismus-)Gemeinden findet sich nur selten die Möglichkeit, ein Auto für einen Ausflug zu mieten.

Carsharing-Modelle haben sich bislang nur an zwei Standorten in Brandenburg etabliert: Der Anbieter Flinkster betreibt in Potsdam vier Stationen, in Cottbus eine.



Mobilität vor Ort: Motorisierter Individualverkehr – Mietautos

Beispiele aus anderen Regionen – Carsharing in Tourismusgemeinden

Mobil ohne Auto: Bad Urach (Schwäbische Alb)

Bad Urach liegt inmitten des UNESCO Biosphärenreservats Schwäbische Alb. Im Stadtentwicklungskonzept des Kurortes von 2013 wird dem Handlungsfeld Mobilität eine besondere Bedeutung beigemessen. Neben der Optimierung des ÖPNV-Angebotes sollen auch alternative Mobilitätsmöglichkeiten geschaffen werden. Seit Frühjahr 2014 ist ein erster Schritt getan: Bereits zwei Carsharing-Stationen des Anbieters teilAuto stehen sowohl Einheimischen als auch Gästen zur Verfügung. Der Vorteil für die Urlauber: Sie können bequem mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen, müssen sich aber für die Mobilität vor Ort nicht mehr tagelang an einen teuren Mietwagen binden, sondern können das Fahrzeug stundenweise, zum Beispiel für einen Ausflug in die Umgebung, nutzen. Bereits zwei städtische Hoteliers kooperieren mit teilAuto. Damit ist Bad Urach bundesweit der erste Standort, an dem die Gäste mehrerer Hotels stationsgebundene Carsharing-Fahrzeuge nutzen können. Darüber hinaus verkehren in der Saison mehrere Fahrrad-Rikschas zwischen touristischen Ausflugszielen.



In Bad Urach können Sie auch ohne eigenes Auto mobil sein.



Carsharing für Gäste



Fahrradtaxi Bad Urach



Anfahrt

Carsharing ZweiTälerLand (Schwarzwald)

Im südbadischen ZweiTälerLand hat sich ein Carsharing-Verein gegründet, der seinen Service auch Urlaubsgästen anbietet. Mit ihrer Gästekarte können sie die Flotte des Vereins (sowie aller südbadischen Carsharing-Organisationen) auch ohne Anmeldung nutzen, in dem sie diese bei der örtlichen Tourismusorganisation zu attraktiven Bedingungen leihen. Allerdings sind sowohl Buchung als auch Fahrzeug-abholung und -rückgabe nur zu Öffnungszeiten der Geschäftsstelle (Montag bis Freitag!) möglich. Die Autos können stunden-, tage- oder wochenweise werden. Der Preis ergibt sich aus der Nutzungsdauer, den gefahrenen Kilometern sowie dem gewählten Fahrzeugtyp.



Mobilität vor Ort: Motorisierter Individualverkehr – Stromtankstellen

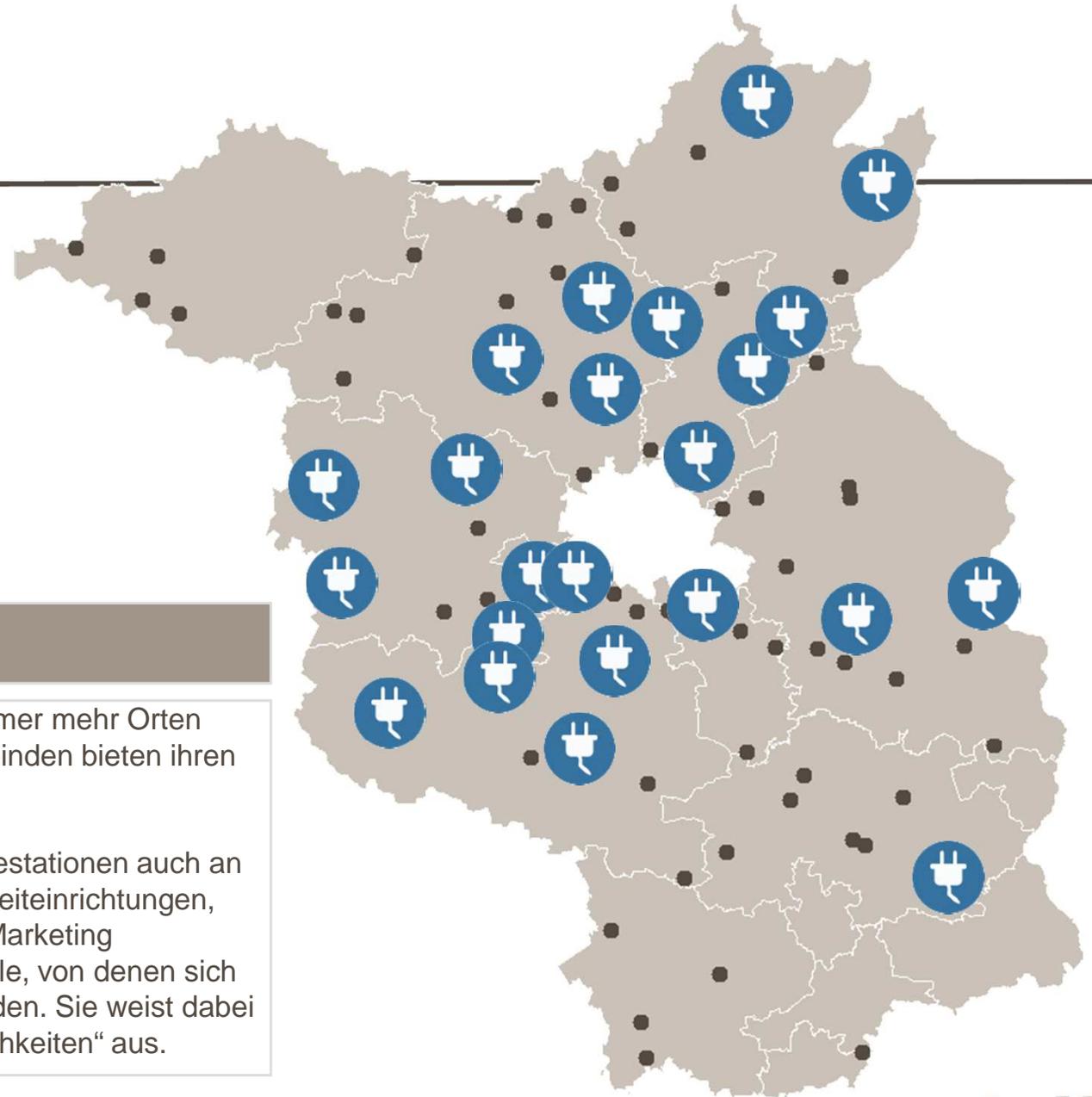


-  Stromtankstelle vorhanden
- Keine Stromtankstelle

Ladestationen für Elektroautos

Dem Trend der Elektromobilität folgend entstehen in immer mehr Orten Stromtankstellen. Bereits 23 der 78 untersuchten Gemeinden bieten ihren Gästen diesen Service an.

Im Rahmen des Projektes „Baden und Laden“ sind Ladestationen auch an touristisch attraktiven Zielen (Hotels, Restaurants, Freizeiteinrichtungen, etc.) entstanden. Insgesamt vermarktet die Tourismus Marketing Brandenburg GmbH 23 „Baden und Laden“-Ausflugsziele, von denen sich 16 in den hier untersuchten Tourismusgemeinden befinden. Sie weist dabei aber bei weitem nicht alle verfügbaren „Nachlademöglichkeiten“ aus.



Zusammenfassung Kapitel 4

Bewertung der touristischen Bewertung der touristischen Mobilitätssituation im Land Brandenburg

- Fast alle wichtigen Tourismusorte sind gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln aus Berlin erreichbar. Teilweise ist der Gast mit Bus und Bahn sogar schneller am Ziel als mit dem PKW. Vor allem der Norden ist hier sehr gut aufgestellt, während der Süden des Landes deutlich schneller mit dem Auto als mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen ist.
- In den vergangenen Jahren haben die Akteure im Land ein hohes Engagement zur Etablierung touristischer ÖV-Angebote gezeigt. Vor allem in den Regionen, die aufgrund ihrer Strukturschwäche vor den größten Herausforderungen bei der Aufrechterhaltung des ÖPNV gestellt sind, sind zahlreiche Ausflugslinien entstanden. Vorreiter sind hier die Uckermark, das Barnimer, das Seenland Oder-Spree sowie der Fläming.
- Leider lässt sich der Erfolg dieser Aktivitäten nur eingeschränkt messen, da ein Fahrgastcontrolling nur in den seltensten Fällen durchgeführt wird. Allerdings lassen sich wichtige Erfolgsfaktoren für die Ein- und Durchführung touristischer ÖV-Angebote ableiten: Von entscheidender Bedeutung ist die kontinuierliche, offene und konstruktive Zusammenarbeit von Touristikern, Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern (sowohl auf Landes- als auch auf Landkreisebene).
- Ausbaufähig ist vielerorts vor allem die Zielgruppenorientierung und Vernetzung der Mobilitätsangebote und damit die Sicherstellung einer komfortablen Überwindung der „letzten Meile“. Das betrifft sowohl die gästeorientierte Streckenführung und Taktung von öffentlichen Verkehren als auch die Etablierung alternativer Mobilitätsformen wie Radverleihnetzwerke oder Carsharing-Systeme. Hier sind neben den öffentlichen Tourismusorganisationen und Verkehrsträgern auch die privatwirtschaftlichen Akteure der Branche gefragt.
- Die Vermarktung der Mobilitätsangebote beschränkt sich in der Regel auf klassische Medien und Kanäle (Printflyer, Anreisebutton/-info auf der Homepage) und schöpft damit die bereits vorhandenen technischen Möglichkeiten bei weitem nicht aus. Eine Bündelung der Informationen an zentraler Stelle findet nur in Ansätzen statt.



Kapitel 5 – Fazit

**Handlungsempfehlungen für die
Verbesserung der Tourismusmobilität**

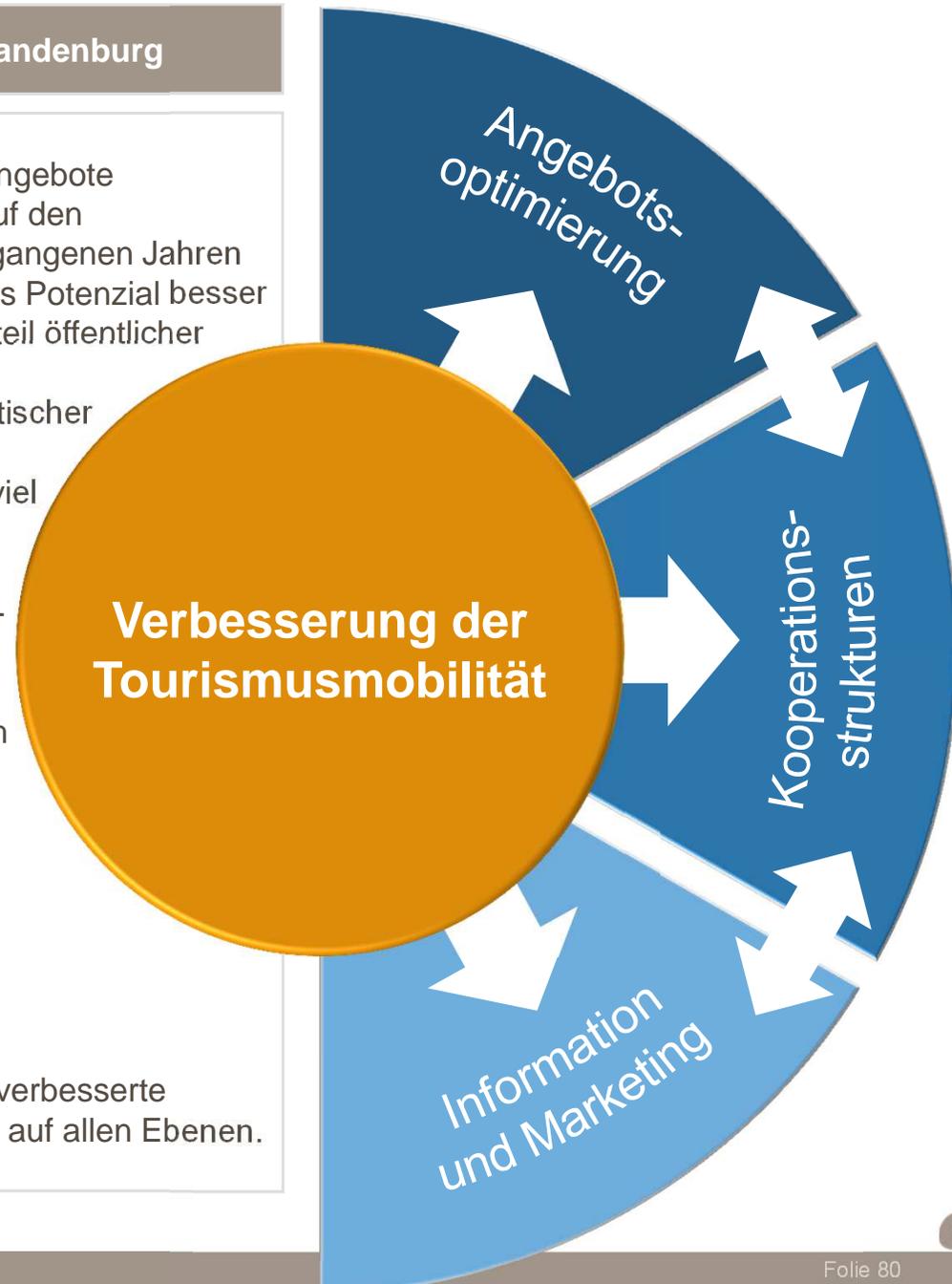
Handlungsempfehlungen für die Verbesserung der Tourismusmobilität in Brandenburg

Drei Hebel zur Verbesserung der Tourismusmobilität in Brandenburg

Die Erhebungen und Analysen haben klar gezeigt: Das Potenzial für eine stärkere Nutzung öffentlicher Verkehrsangebote im Brandenburg-Tourismus ist enorm – vor allem im Hinblick auf den für das Reiseland so wichtigen Berliner Quellmarkt. In den vergangenen Jahren wurden bereits zahlreiche Anstrengungen unternommen, dieses Potenzial besser auszuschöpfen. Bereits heute ist ein überdurchschnittlicher Anteil öffentlicher Verkehrsmittel im Tagesausflugsverkehr festzustellen. In erster Linie zielten die Aktivitäten auf die Entwicklung einzelner touristischer Mobilitätsangebote ab. Im Markt sind erste Signale bereits angekommen, wenngleich bei Bekanntheit und Nutzung noch viel Luft nach oben bleibt.

Um die Tourismusmobilität abseits des motorisierten Individualverkehrs künftig noch stärker zu fördern und auch Gästegruppen für den ÖV zu gewinnen, die bislang nur selten oder mit eigenem PKW nach Brandenburg gereist sind, müssen sich alle Akteure künftig stärker als **Mobilitätsdienstleister** für die Gäste verstehen. Ansatzpunkte dafür gibt es vor allem in drei Bereichen:

- eine Optimierung, Ergänzung und Vernetzung der touristischen Mobilitätsangebote,
- ein gezieltes Urlauber- und Ausflüglermarketing, das die ÖV-Nutzung und Informationen über Mobilitätsketten in den Mittelpunkt stellt,
- sowie als wichtige Basis für beide Handlungsbereiche: eine verbesserte Zusammenarbeit zwischen Touristikern und Verkehrsträgern auf allen Ebenen.



Handlungsempfehlungen für die Verbesserung der Tourismusmobilität in Brandenburg

Empfehlungen zur Optimierung der touristischen Mobilitätsangebote

In vielen Regionen Brandenburgs hat sich in den vergangenen Jahren ein durchaus beachtliches Mobilitätsangebot für Urlauber und Ausflügler entwickelt. Voraussetzung dafür ist die gute Erreichbarkeit fast aller wichtigen Tourismusorte über das Schienennetz. Ein Problem bleibt jedoch vielerorts die Anschlussmobilität. Um diese unter touristischen Gesichtspunkten weiter auszubauen, sollte der Fokus allerdings nicht nur auf den „klassischen“ öffentlichen Verkehrsmitteln – Bahn und Bus – liegen. Um in Zukunft attraktive Mobilitätsdienstleistungen abseits des MIV bieten zu können, sind vielmehr **ganzheitliche, wirtschaftlich tragfähige und zielgruppenorientierte Mobilitätskonzepte** erforderlich. Hier sind viele Tourismusregionen in Deutschland bereits deutlich weiter als Brandenburg.

Solche Lösungen können allerdings nicht pauschal, sondern nur unter Berücksichtigung regional-spezifischer Voraussetzungen und Anforderungen entwickelt werden. So sind die Möglichkeiten beispielsweise stark abhängig von der Siedlungsstruktur (metropolnahe und/oder städtische Regionen vs. ländliche Gebiete) oder dem touristischen Fokus (Tagestourismus vs. Übernachtungstourismus; Segmente: z.B. Natur-/Aktivtourismus vs. Kulturtourismus, Zielgruppen: Familien vs. Best Ager, etc.).

Empfehlenswert ist daher die **Entwicklung von Modellregionen**, in denen beispielhaft Lösungen erarbeitet und erprobt werden, die dann ggf. auf ähnliche Räume übertragbar sind. Sinnvoll ist dabei eine ausgewogene Verteilung auf Räume mit verschiedensten Problemen und Anforderungen. Optimalerweise werden die Modellregionen von einer zentralen Stelle auf Landesebene gesteuert sowie von professionellen Verkehrsplanern mit touristischem KnowHow unterstützt. Für die Erprobung neuartiger Modelle und Angebote ist es sinnvoll, öffentliche Fördermittel zur Verfügung zu stellen. Die Auswahl der Modellregionen kann beispielsweise über einen Ideenwettbewerb erfolgen, sodass eine aktive Beteiligung der regionalen Akteure gewährleistet wird. Über Moderationsprozesse sollte zudem eine Einbindung aller am Tourismus- und Verkehrsgeschehen Beteiligten sichergestellt werden.

Neben den reinen verkehrlichen Angeboten ist dabei auch die konsequente **Zielgruppenorientierung entlang der gesamten Mobilitätskette** zu berücksichtigen, dazu gehört vor allem die Zugänglichkeit (z.B. Wege, Barrierefreiheit, W-LAN) und Servicequalität (z.B. Informationen, Öffnungszeiten, Freundlichkeit).



Handlungsempfehlungen für die Verbesserung der Tourismusmobilität in Brandenburg

Empfehlungen für ein gezieltes Urlauber- und Ausflüglermarketing

Um mehr Brandenburg-Gäste für eine ÖPNV-Nutzung (zur An- und Abreise, aber auch vor Ort) zu gewinnen, ist in erster Linie eine **zielgruppenorientierte, offensive und transparente Vermarktung** der vorhandenen Angebote notwendig.

Im Detail bedeutet das:

- **Zielgruppenorientiert:** Bisher liegt der Fokus im touristischen Mobilitätsmarketing häufig in erster Linie auf der Erreichbarkeit – auch, weil diese Aufgabe vornehmlich von den Verkehrsträgern (S-Bahn, DB Regio, VBB, einzelne Verkehrsunternehmen auf Landkreisebene, etc.) übernommen wird. Hier werden Ausflugsziele, die gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen sind, exponiert vermarktet. Das Urlaubs-/Ausflugsmotiv rückt in den Hintergrund. Künftig muss ein besseres Verständnis dafür geschaffen werden, dass die Beförderung nicht Anlass für einen Ausflug, sondern in erster Linie ein „Mittel zum Zweck“ ist. Es sollten also verstärkt touristisch attraktive Angebote und Anlässe geschaffen werden, die gästefreundliche Mobilitätsangebote mit beinhalten.
- **Offensiv:** Die vorhandenen Mobilitätsangebote nach außen zu kommunizieren, sollte elementarer Bestandteil des touristischen Marketings sein und als Dienstleistung am Kunden verstanden werden. Über die reine Information hinaus ist es aber auch zielführend, **Anreize** zu setzen, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen. Das können finanzielle Incentives sein (z.B. Rabatte bei ÖPNV-Anreise, Kombitickets), aber auch das offensive Herausstellen der Vorteile: Öffentliche Verkehrsmittel sind oft schneller, bequemer, komfortabler und natürlich umweltfreundlicher. Mit diesen Pfunden können Touristiker und Verkehrsunternehmen wuchern und neben der Mobilität gleichzeitig ein „gutes Gefühl“ verkaufen (z.B. „Schneller als Sie denken“).
- **Transparent:** Die Kommunikation der ÖPNV-Angebote an die Gäste darf aber nicht beim Aufzählen von Anreisemöglichkeiten oder einem Link auf die VBB-Website aufhören. Vielmehr sollte sie als **ganzheitliches Mobilitätsmarketing** verstanden werden, das Gästebedürfnisse ernst nimmt, Informationen an zentraler Stelle bündelt und damit geschlossene, vernetzte Mobilitätsketten vom Start zum Ziel anbietet. Die technischen Möglichkeiten und Datenschnittstellen sind vielfach bereits vorhanden und müssen besser ausgeschöpft werden. Apps und digitale Navigationslösungen finden auch bei den Gästen zunehmend Anerkennung und sind zugleich kreative Marketing- und Informationsinstrumente.



Handlungsempfehlungen für die Verbesserung der Tourismusmobilität in Brandenburg

Empfehlungen für eine verbesserte Zusammenarbeit zwischen Touristikern und Verkehrsträgern

Um die Empfehlungen in den zuvor genannten Bereichen Angebot und Marketing umsetzen zu können, ist eine deutlich stärkere Kooperation zwischen touristischen Organisationen und Mobilitätsanbietern notwendig. Zudem muss die Zusammenarbeit auf allen Ebenen (Landes-, Regions-, Landkreis-, Orts-, Leistungsträgerebene) optimiert und von zentraler Stelle gesteuert werden. Nur so sind künftig eine koordinierte, abgestimmte Herangehensweise an das Thema Mobilität unter Mitarbeit und ggf. Mitfinanzierung aller Profiteure möglich.

In Brandenburg sind bereits verschiedene Plattformen entstanden, die diese Aufgabe zumindest teilweise übernehmen (können):

- Im Rahmen der **AG Mobilität** treffen sich Touristiker aus Land und Regionen sowie Verkehrsunternehmen (Federführung VBB) in regelmäßigen Abständen. Im Vordergrund steht der Erfahrung- und Problemaustausch. Die Entscheidungsbefugnis dieses Gremiums ist dementsprechend gering. Hier muss künftig eine stärkere Beteiligung der Entscheidungsebene in den jeweiligen Organisationen gewährleistet werden, um verbindliche Vereinbarungen in diesem Gremium zu erzielen.
- Die seit 2012 jährlich stattfindende **Tagung „Nahverkehr und Tourismus“** sollte fortgeführt werden, um möglichst viele Akteure über neue Entwicklungen und Angebote im Bereich Mobilität zu informieren. Darüber hinaus sind auch Regionalkonferenzen zum gleichen Thema sowie weitere Informations- und Schulungsangebote für Leistungsträger sinnvoll.
- Mit dem **Clustermanagement Tourismus** steht eine zentrale Organisationseinheit zur Verfügung, die künftig deutlich stärker die Rolle einer Schnittstelle zwischen Tourismus und Verkehr/Mobilität übernehmen sollte. Mögliche Aufgaben sind dabei
 - Moderation des Erfahrungsaustausches im Rahmen der AG Mobilität und der Infoveranstaltungen
 - Beratung von Touristikern und Verkehrsanbietern bzgl. Trends, Angeboten, Qualitätskriterien, Fördermitteln, möglichen Partnern, etc.
 - Organisation von Schulungsangeboten (z.B. in Kooperation mit der Tourismusakademie)
 - Auswahl von Modellregionen und Begleitung bei der Erarbeitung von ganzheitlichen, nachhaltigen Mobilitätskonzepten; Prüfung der Übertragbarkeit auf andere RegionenDafür sind ausreichend personelle und finanzielle Ressourcen zur Verfügung zu stellen.

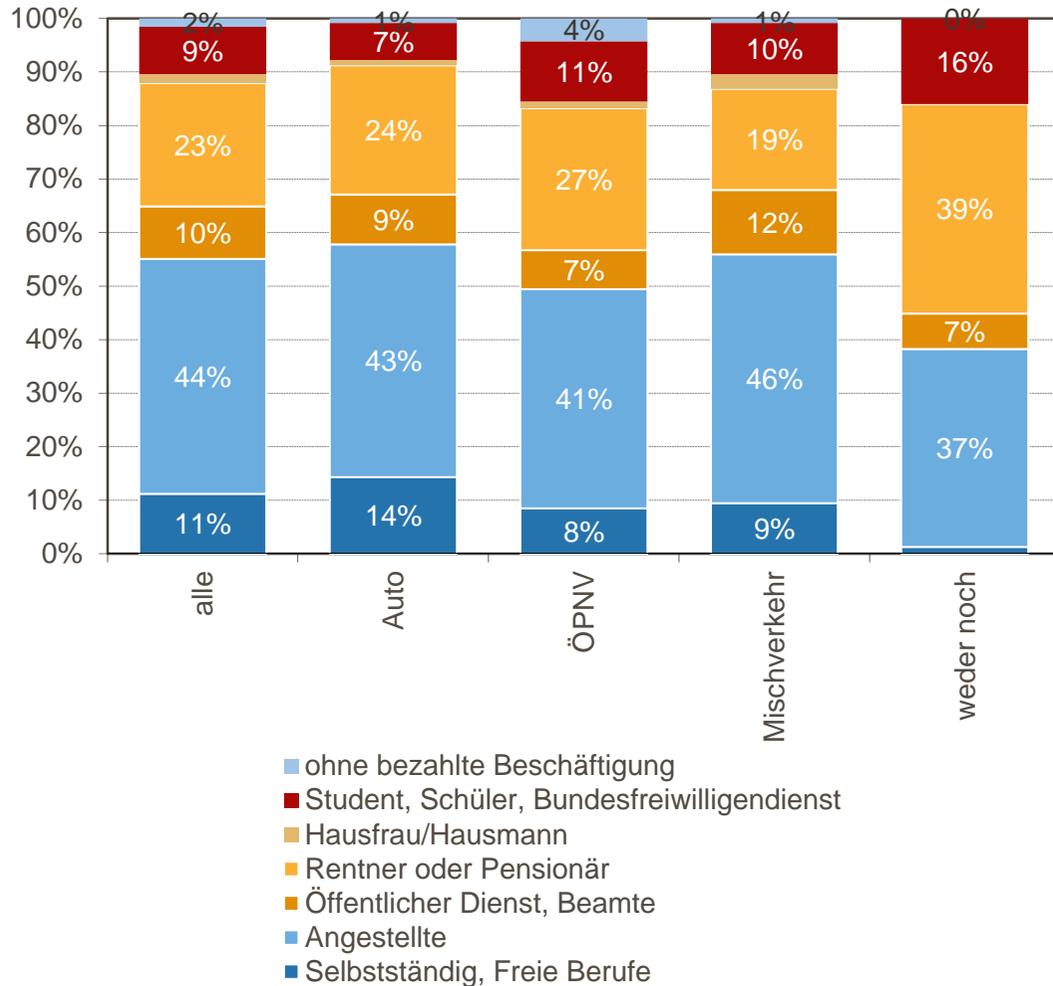


Anhang

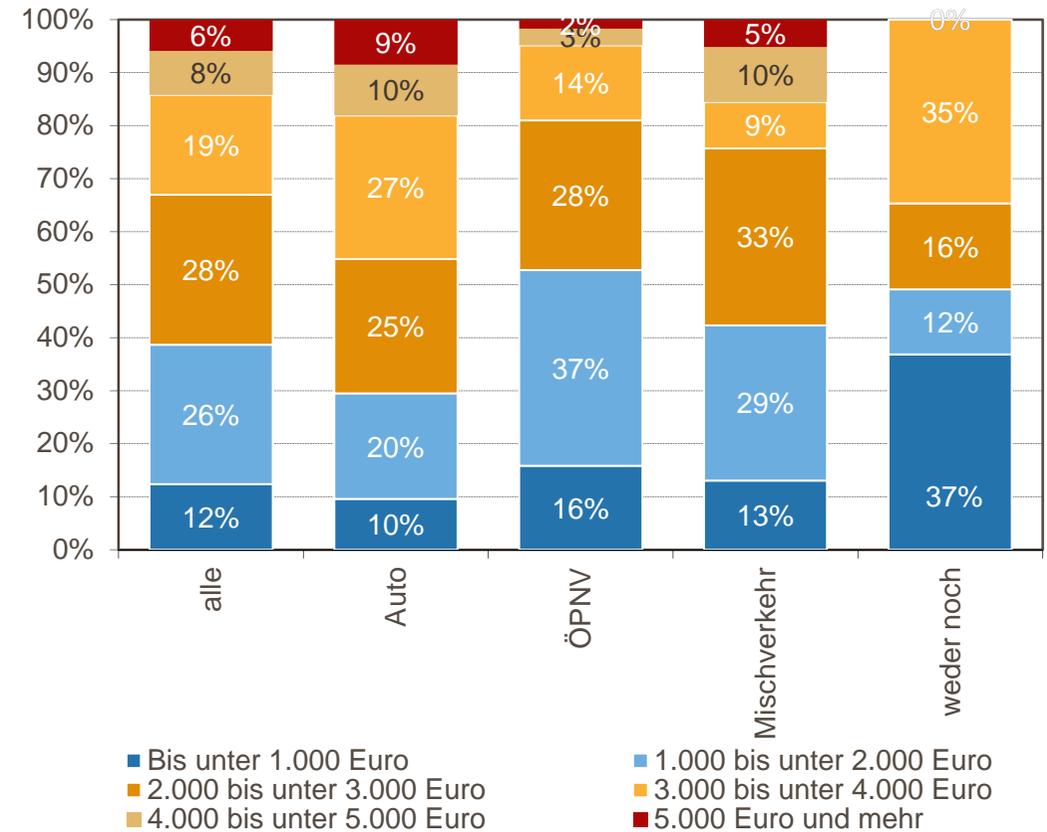
Anhang 1 und 2

Einkommens- und Berufsgruppen nach Verkehrsmittelnutzung in Brandenburg

Frage: Welcher Berufsgruppe gehören Sie an?



Frage: Wie hoch ist Ihr durchschnittliches monatliches Haushaltsnettoeinkommen?



Anhang 3 (1/3)

Gründe für die Nichtnutzung des ÖPNVs bei Ausflügen nach Brandenburg

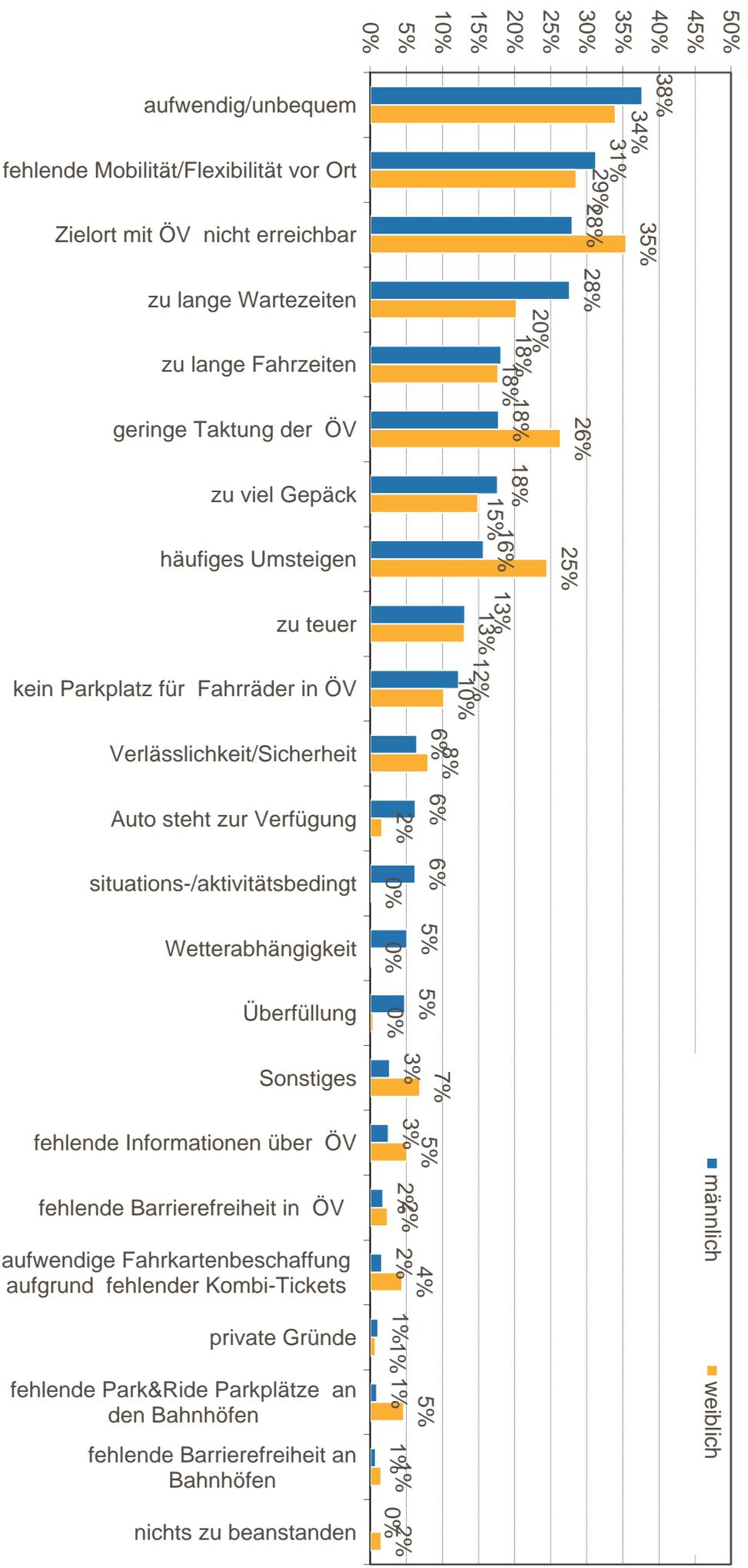
Frage: Wenn Sie sich bei Ihren Reisen/Ausflügen nach Brandenburg gegen eine Nutzung des ÖV entscheiden, was sind in der Regel die Gründe dafür?

	Nach Verkehrsmittelnutzung bei Ausflügen nach Brandenburg			nach ÖPNV-Alltagsnutzung	
	über alle	ÖPNV-Gruppe	Mischverkehr-Gruppe	weniger ÖPNV-Affin	ÖPNV-affin
aufwendig/unbequem	35%	10%	42%	47%	31%
Zielort mit ÖV nicht erreichbar	32%	20%	36%	25%	36%
fehlende Mobilität/Flexibilität vor Ort	30%	18%	33%	40%	26%
zu lange Wartezeiten	23%	10%	27%	25%	23%
geringe Taktung der ÖV	23%	21%	23%	32%	19%
häufiges Umsteigen	21%	20%	21%	23%	20%
zu lange Fahrzeiten	18%	10%	20%	18%	18%
zu viel Gepäck	16%	7%	18%	20%	14%
zu teuer	13%	13%	13%	9%	15%
kein Parkplatz für Fahrräder in ÖV	11%	19%	9%	7%	13%
Verlässlichkeit/Sicherheit/Streik	7%	17%	5%	9%	7%
Sonstiges	5%	12%	3%	7%	4%
fehlende Informationen über ÖV	4%	5%	4%	8%	3%
Auto steht zur Verfügung	4%	0%	5%	0%	5%
aufwendige Fahrkartenbeschaffung wg. fehlender Kombi-Tickets	3%	6%	3%	5%	2%
fehlende Park&Ride Parkplätze an den Bahnhöfen	3%	1%	4%	7%	2%
situations-/aktivitätsbedingt	3%	1%	3%	1%	3%
Überfüllung	2%	4%	2%	0%	3%
Wetter	2%	0%	3%	0%	3%
fehlende Barrierefreiheit in ÖV	2%	5%	2%	2%	2%
fehlende Barrierefreiheit an Bahnhöfen	1%	1%	1%	2%	1%
nichts zu beanstanden bei ÖPNV	1%	2%	1%	1%	1%
private Gründe	1%	1%	1%	1%	1%

Anhang 3 (2/3)

Gründe für die Nichtnutzung des ÖPNVs bei Ausflügen nach Brandenburg nach Geschlecht

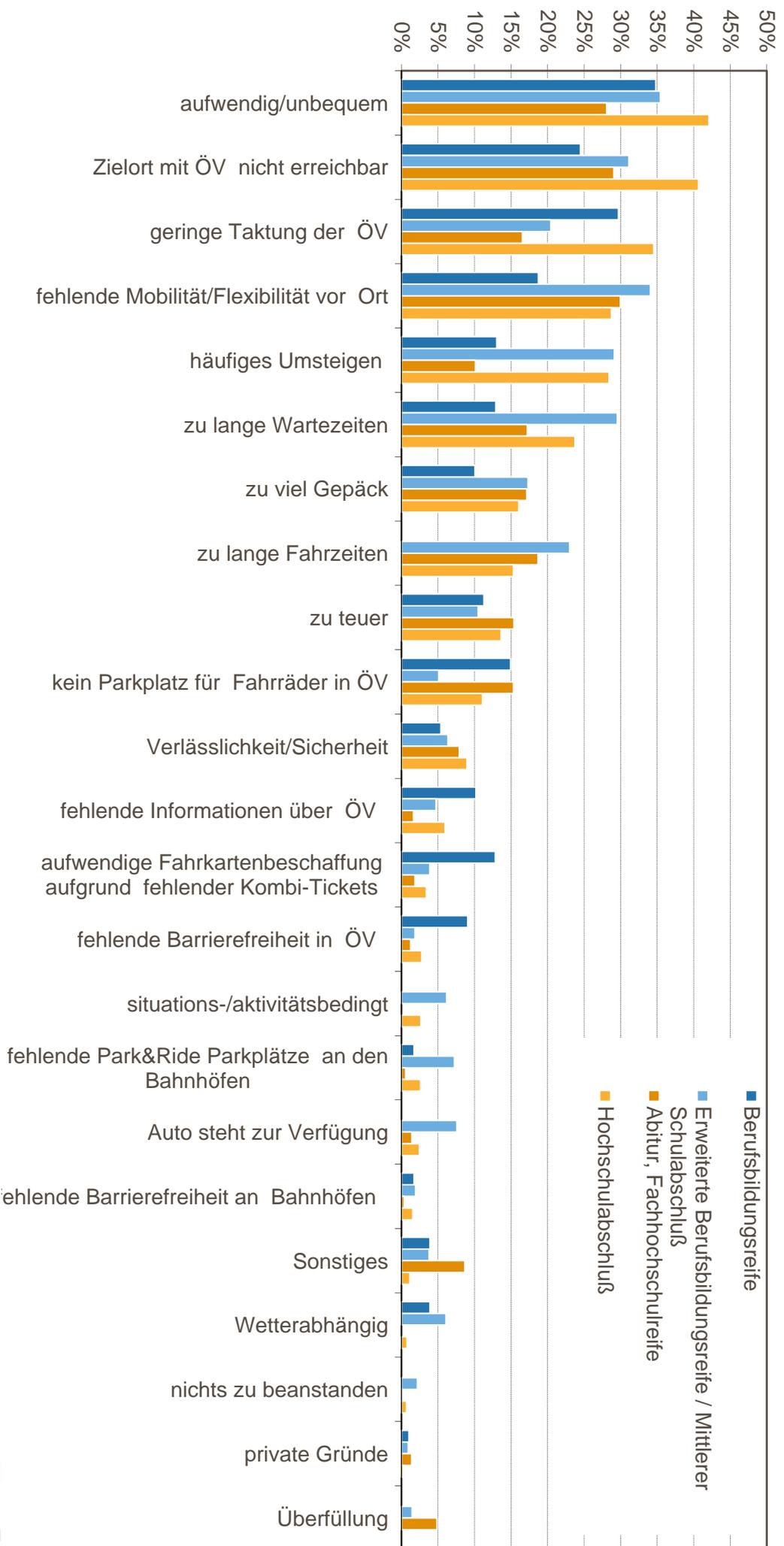
Frage: Wenn Sie sich bei Ihren Reisen/Ausflügen nach Brandenburg gegen eine Nutzung des ÖV entscheiden, was sind in der Regel die Gründe dafür?



Anhang 3 (3/3)

Gründe für die Nichtnutzung des ÖPNVs bei Ausflügen nach Brandenburg nach Schulabschluss

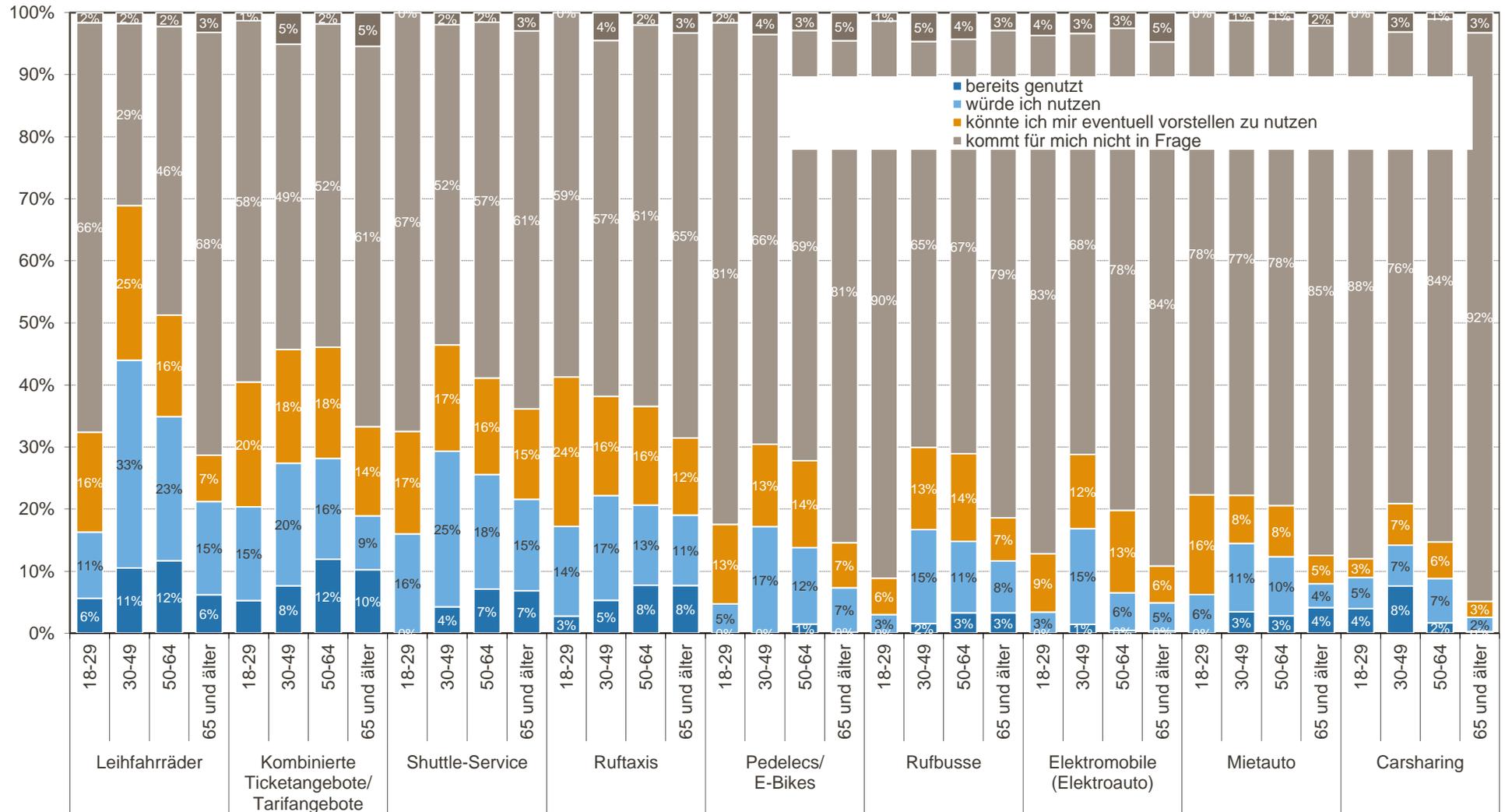
Frage: Wenn Sie sich bei Ihren Reisen/Ausflügen nach Brandenburg gegen eine Nutzung des ÖV entscheiden, was sind in der Regel die Gründe dafür?



Anhang 4

Nutzung weiterer Mobilitätsangebote nach Altersgruppen

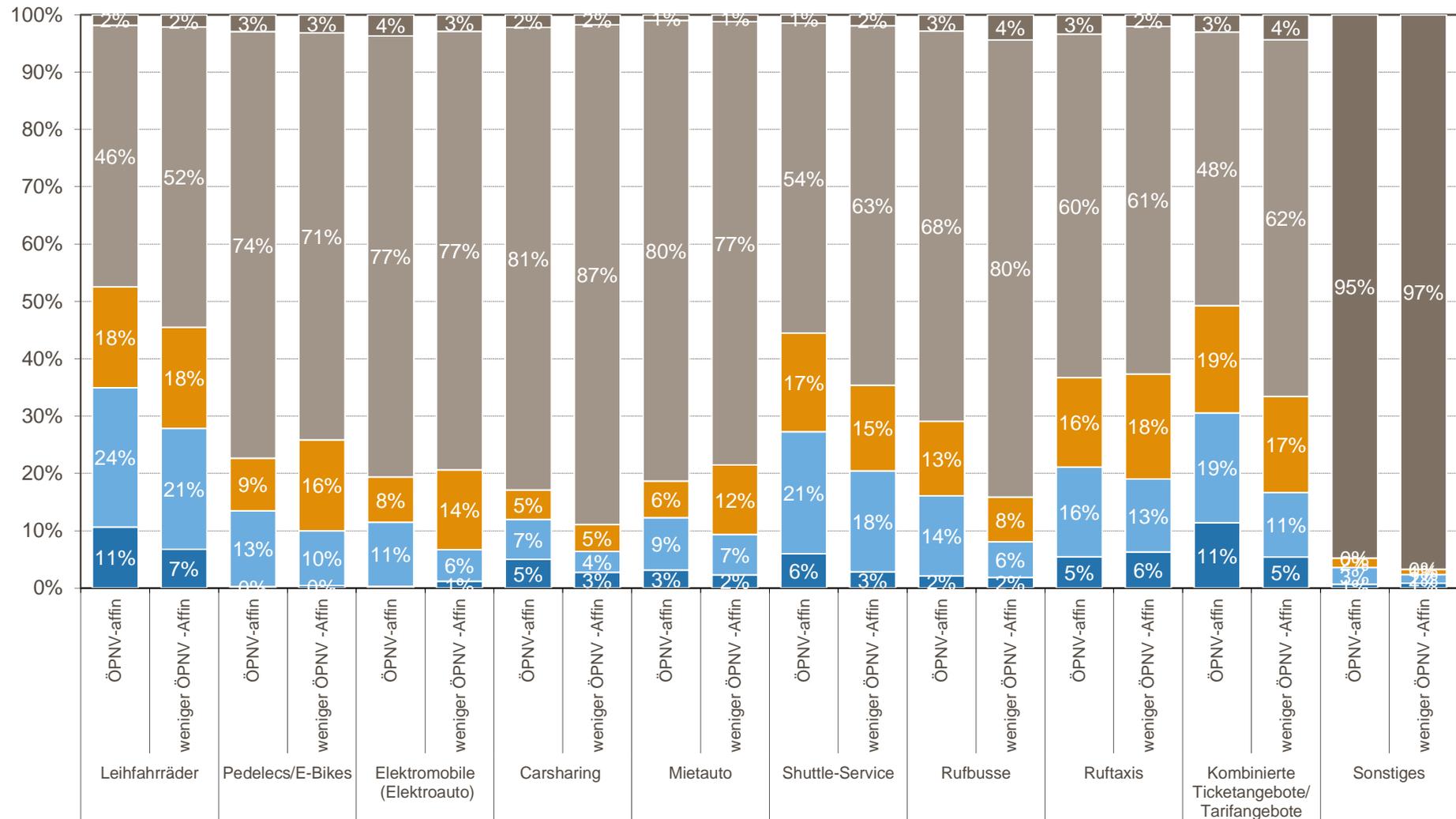
Frage: Würden Sie folgende Mobilitätsangebote nutzen, wenn diese am Zielort zur Verfügung stehen würden?



Anhang 5

Nutzung weiterer Mobilitätsangebote nach ÖPNV-Affinität im Alltag

Frage: Würden Sie folgende Mobilitätsangebote nutzen, wenn diese am Zielort zur Verfügung stehen würden?



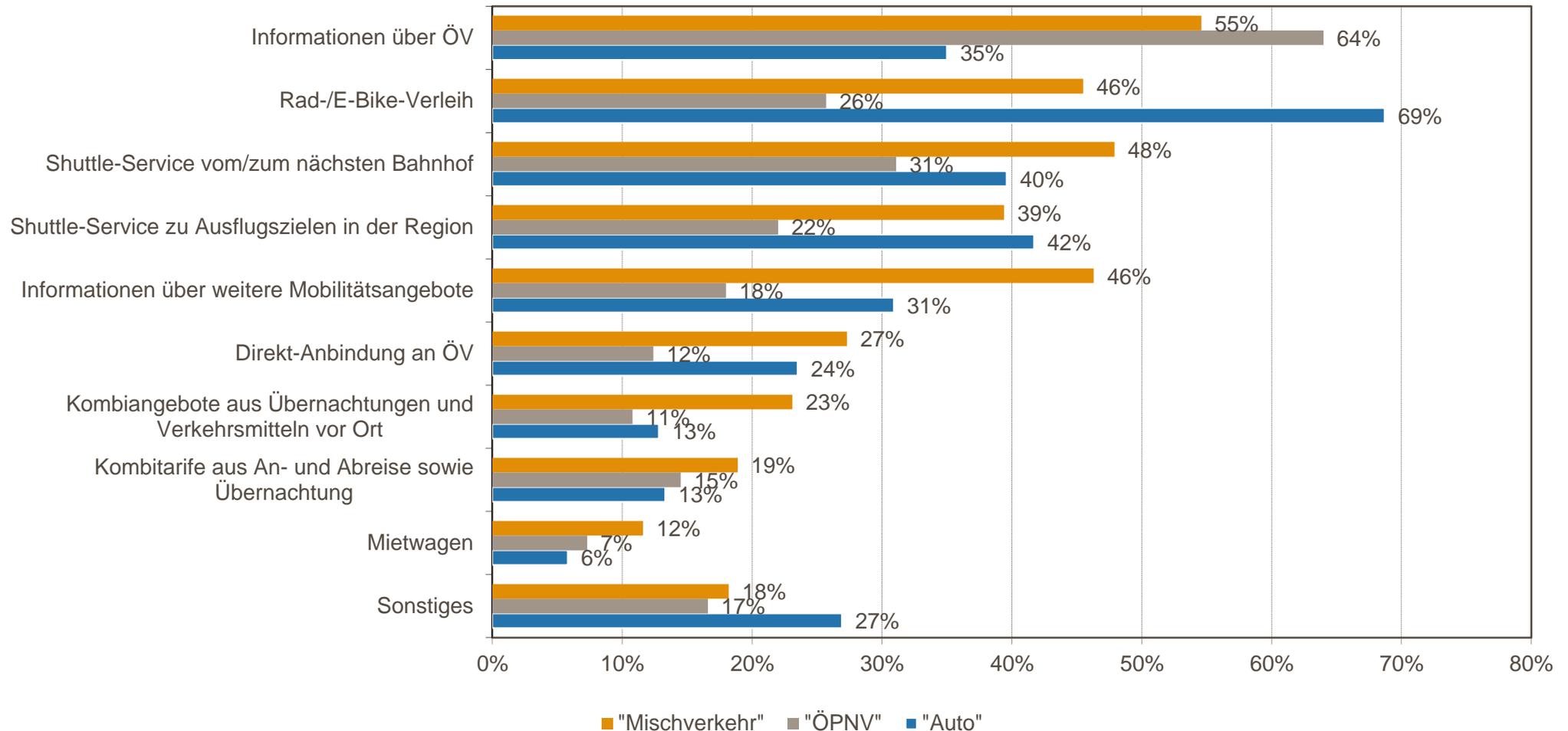
■ bereits genutzt ■ würde ich nutzen ■ könnte ich mir eventuell vorstellen zu nutzen ■ kommt für mich nicht in Frage ■ Weiß ich nicht

Quelle: dwif 2014; Einwohnerbefragung Berlin, n = 1.262

Anhang 6

Erwartungen von Mobilitäts-/Serviceangeboten in Beherbergungsbetrieben nach Verkehrsmittelnutzung bei Ausflügen nach Brandenburg

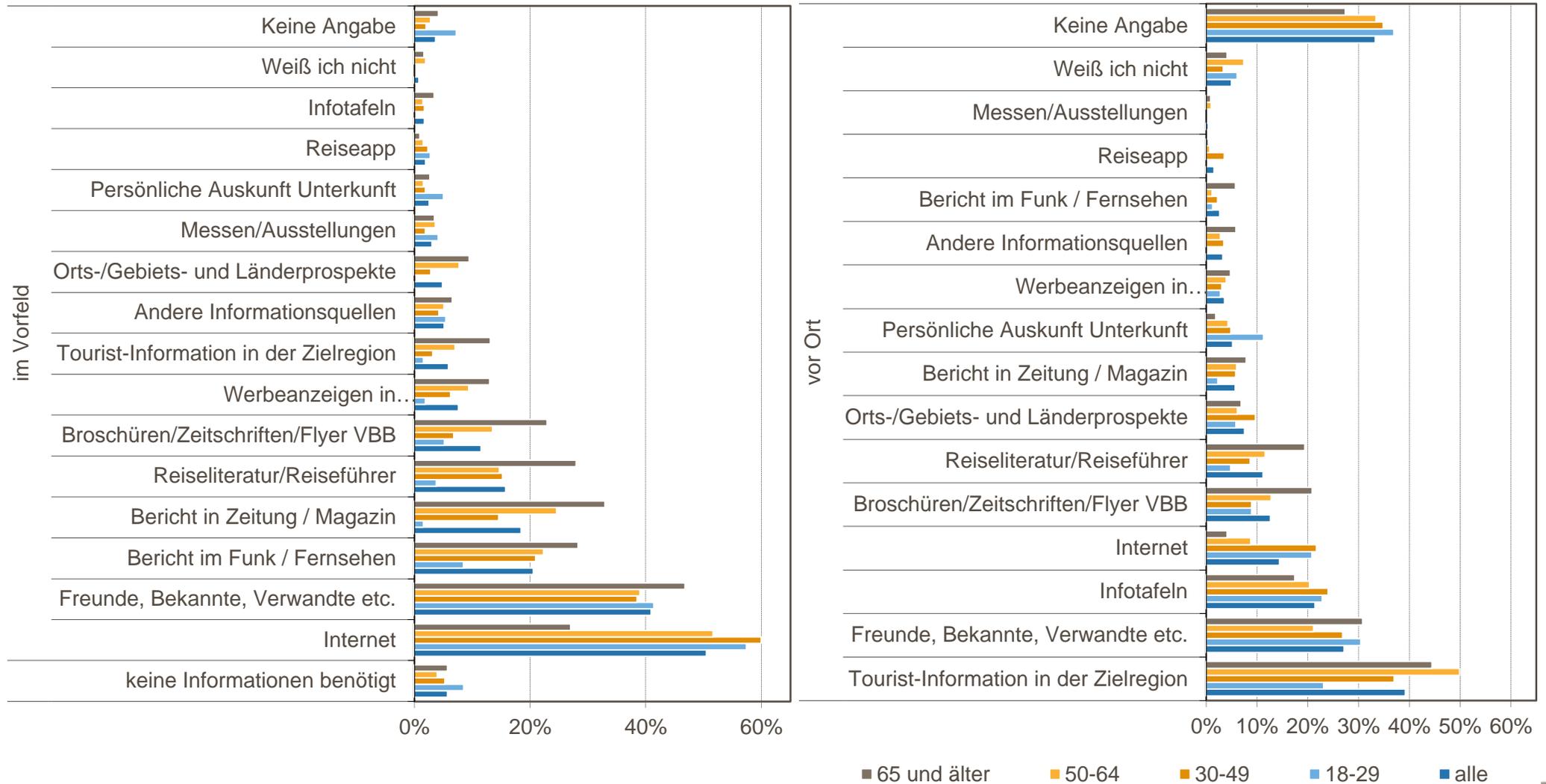
Frage Welche Mobilitäts-/ Serviceangebote erwarten Sie von einem Beherbergungsbetrieb? (Nur Übernachtungsgäste, Mehrfachantworten möglich)



Anhang 7

Informationsmedien nach Altersgruppen

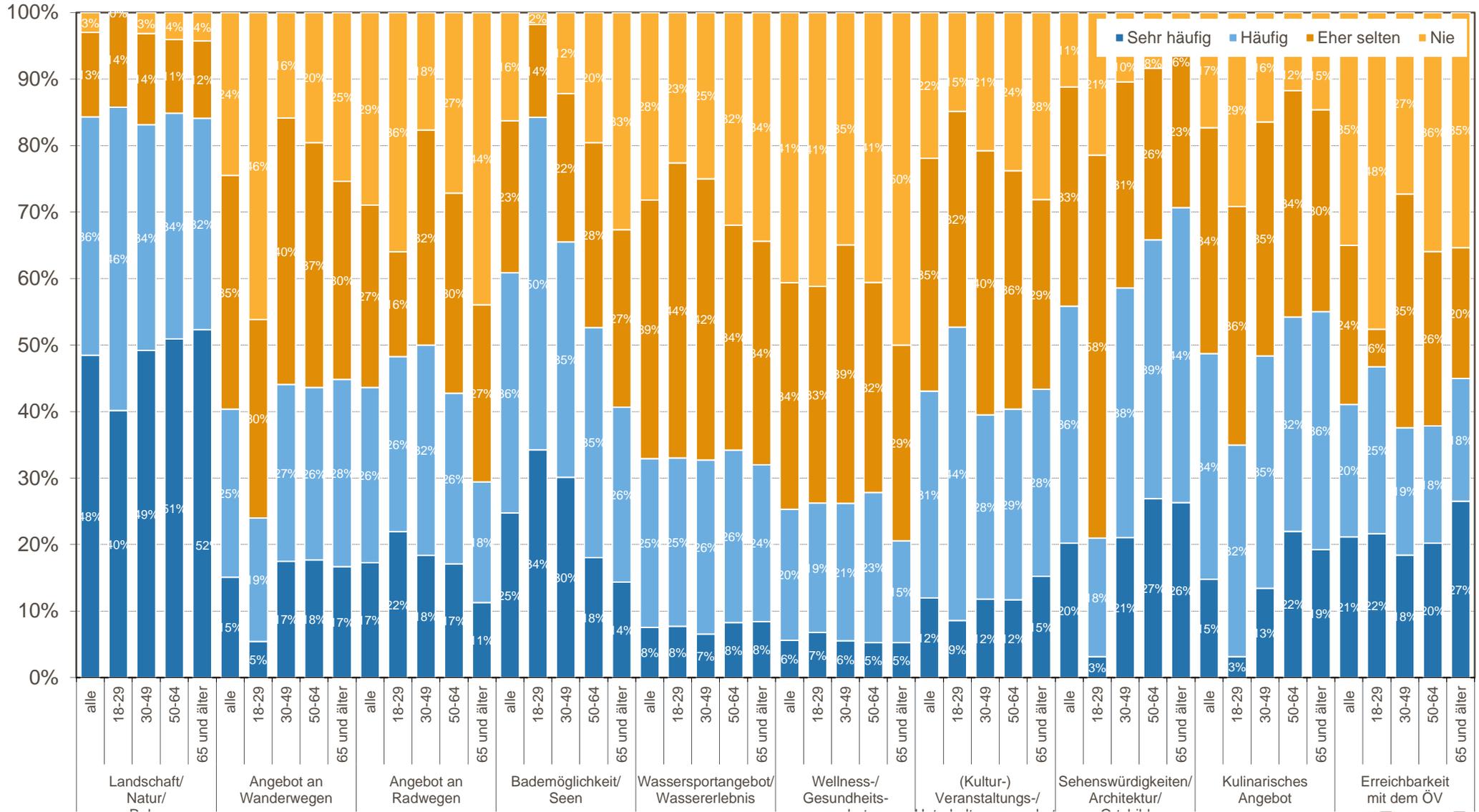
Frage: Wie informieren Sie sich in der Regel über Ihre Reisen/Ausflüge nach Brandenburg?



Anhang 8

Entscheidungsgründe für die Reise/den Ausflug nach Brandenburg nach Altersgruppen

Frage: Wie häufig sind die folgenden Entscheidungsgründe in der Regel für Ihre privaten Reisen/Ausflüge nach Brandenburg ausschlaggebend?

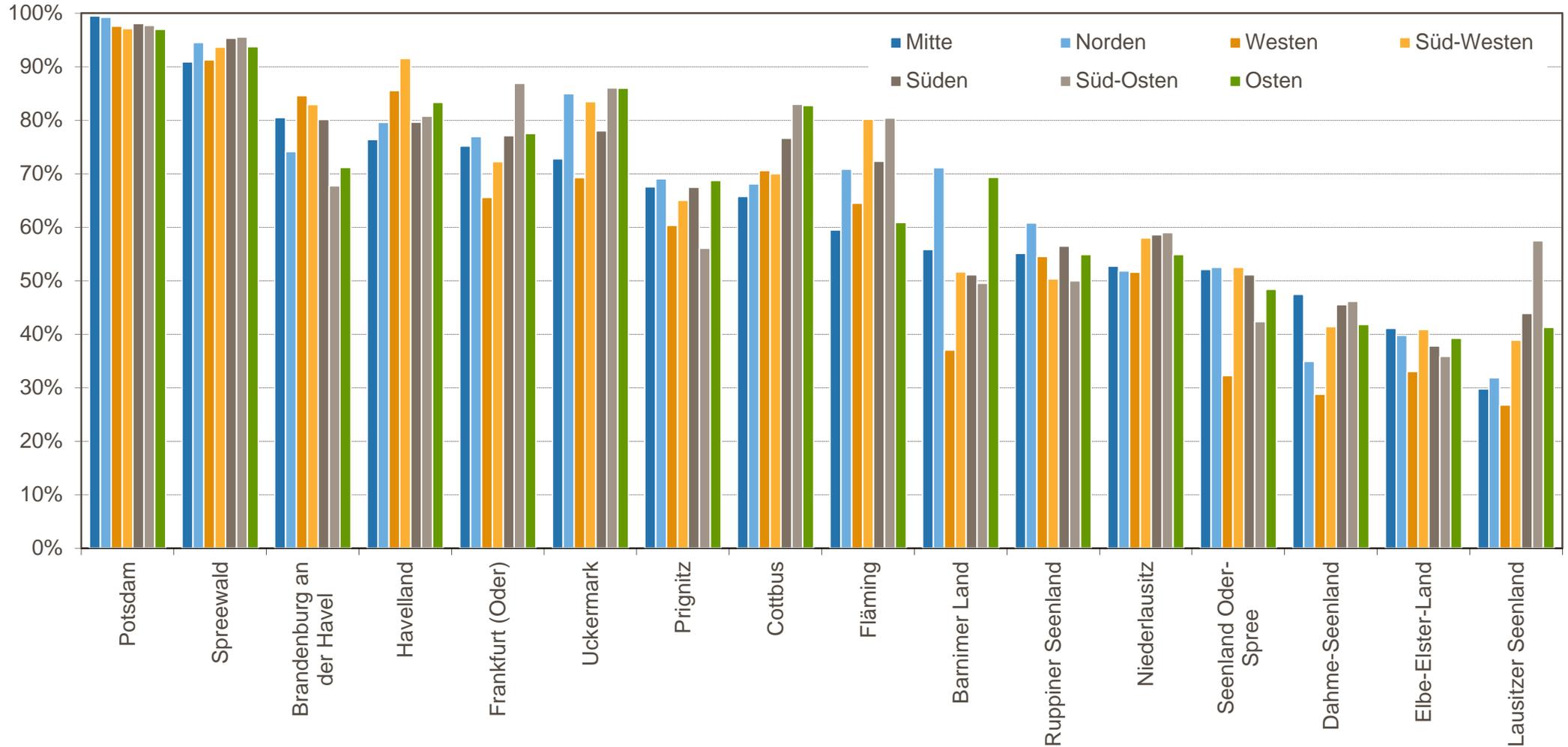


Quelle: dwif 2014; Einwohnerbefragung Berlin, n = 1.262

Anhang 9 (1/2)

Bekanntheit von Regionen/Städten in Brandenburg nach Wohnort in Berlin

Frage: Welche der folgenden Brandenburger Regionen/Städte sind Ihnen bekannt? Mehrfachnennungen sind möglich; gestützte Abfrage



Mitte: Mitte, Friedrichshain-Kreuzberg; Norden: Pankow, Reinickendorf; Westen: Charlottenburg-Wilmersdorf, Spandau; Süd-Westen: Steglitz-Zehlendorf; Süden: Tempelhof-Schöneberg, Neukölln; Süd-Osten: Treptow-Köpenick; Osten: Markzahn-Hellersdorf, Lichtenberg

Quelle: dwif 2014; Einwohnerbefragung Berlin, n = 1.262

Anhang 9 (2/2)

Bekanntheit von Regionen/Städten in Brandenburg – ungestützte Abfrage

Top 20 Nennungen bezogen auf die Zahl der Befragten

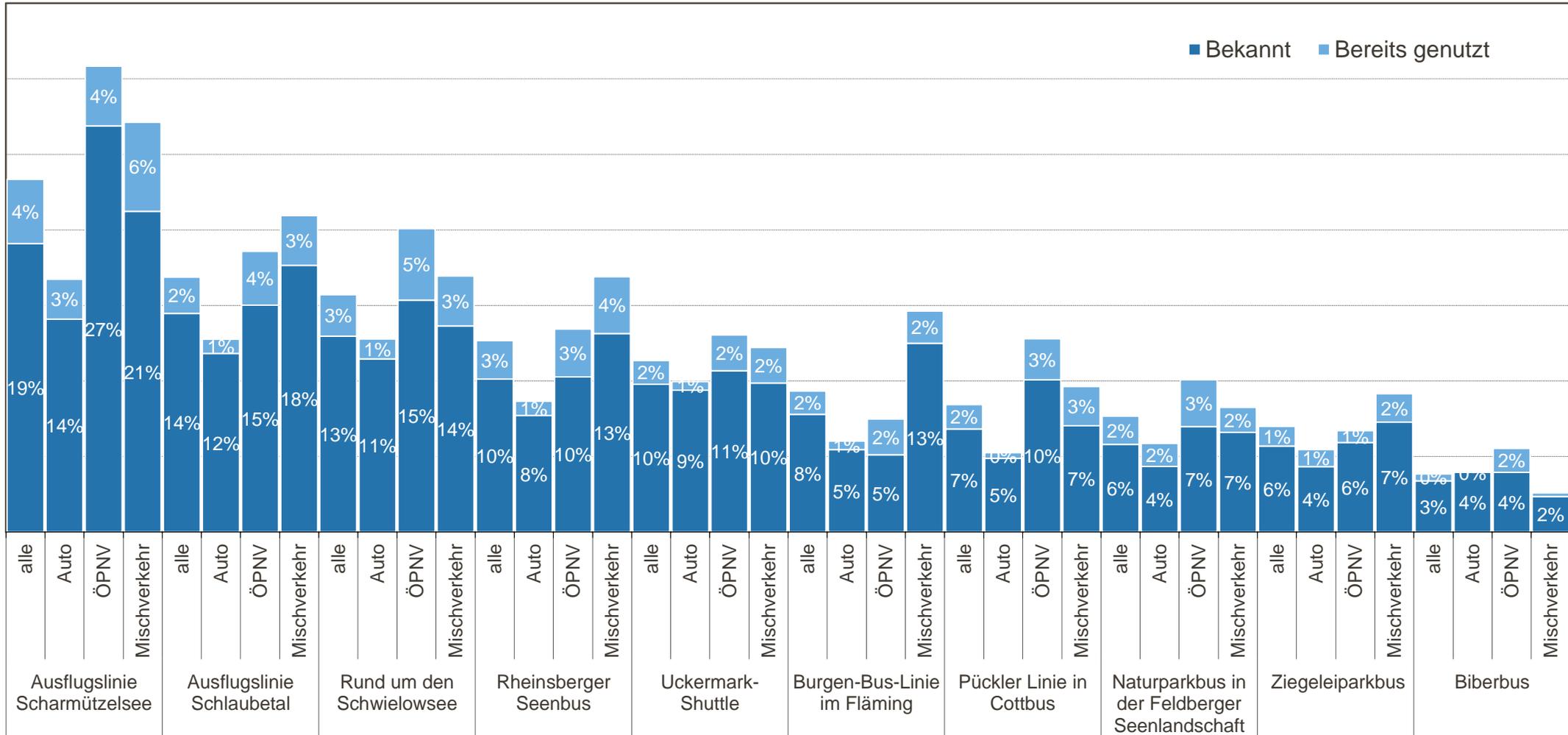
1	Potsdam	48,7%	11	Chorin	4,1%
2	Spreewald	20,5%	12	Werder	4,0%
3	Brandenburg an der Havel	9,3%	13	Landkreis Havelland	4,0%
4	Uckermark	8,4%	14	Fläming	3,2%
5	Rheinsberg	7,8%	15	Bad Saarow	3,2%
6	Oranienburg	6,9%	16	Templin	3,0%
7	Cottbus	6,7%	17	Landkreis Prignitz	2,9%
8	Neuruppin	6,3%	18	Bernau bei Berlin	2,5%
9	Frankfurt Oder	5,4%	19	Wandlitz	2,2%
10	Schorfheide	4,3%	20	Scharmützelsee	2,2%

Frage: Welche Ausflugs-/Reiseziele im Land Brandenburg kennen Sie? (max. 5 Antworten; ungestützte Abfrage)

Anhang 10 (1/2)

Bekanntheit von Ausflugslinien nach Verkehrsnutzungstypen bei Ausflügen nach Brandenburg

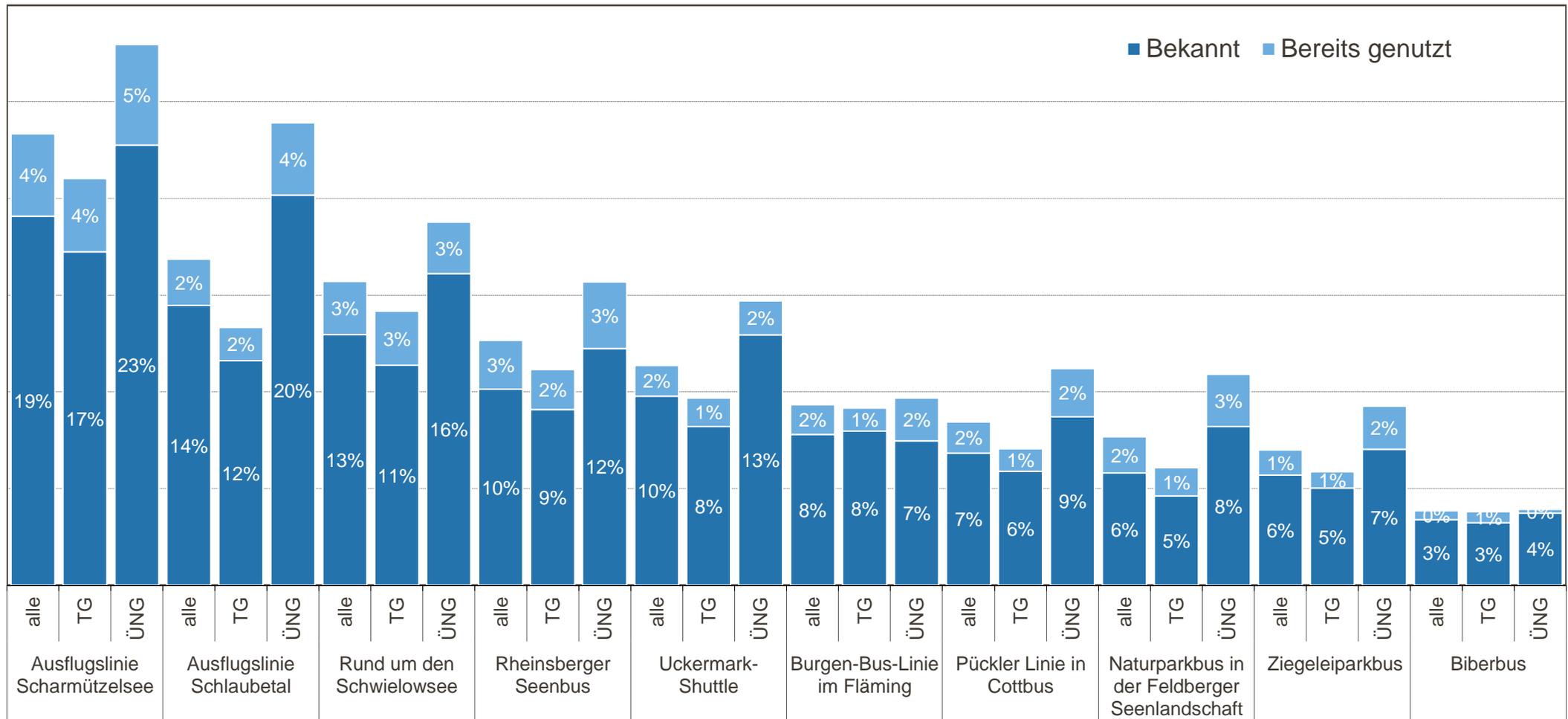
Frage: Kennen Sie folgende Ausflugslinien des öffentlichen Verkehrs in Brandenburg bzw. haben Sie diese bereits bei Ihren Übernachtungsreisen/Tagesausflügen nach Brandenburg genutzt?



Anhang 10 (2/2)

Bekanntheit von Ausflugslinien nach Tages- und Übernachtungsgästen

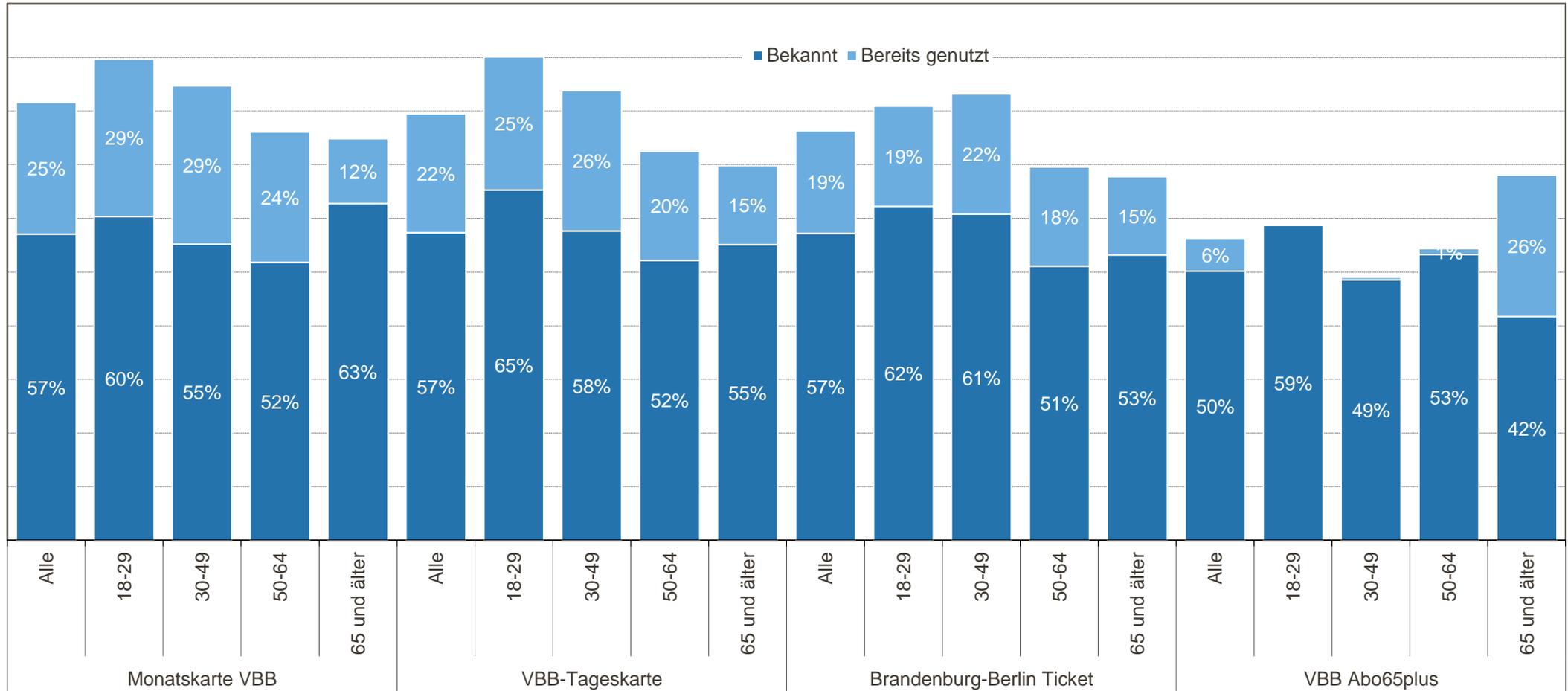
Frage: Kennen Sie folgende Ausflugslinien des öffentlichen Verkehrs in Brandenburg bzw. haben Sie diese bereits bei Ihren Übernachtungsreisen/Tagesausflügen nach Brandenburg genutzt?



Anhang 11

Bekanntheit von Tickets nach Altersgruppen

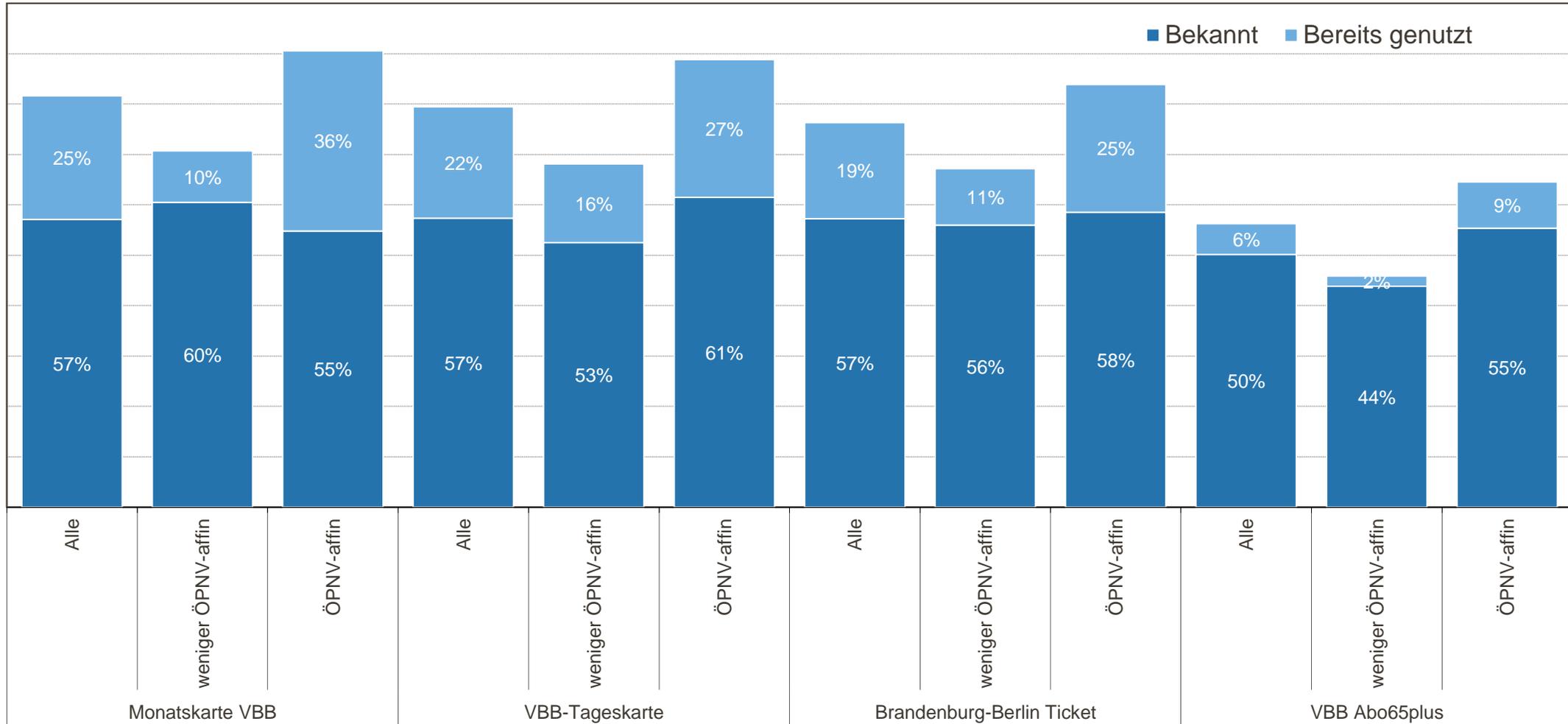
Frage: Kennen Sie eines der folgenden Tickets und haben Sie diese bereits bei Ihren Reisen/Ausflügen nach Brandenburg genutzt?



Anhang 12

Bekanntheit von Tickets nach Alltags-ÖPNV-Affinität

Frage: Kennen Sie eines der folgenden Tickets und haben Sie diese bereits bei Ihren Reisen/Ausflügen nach Brandenburg genutzt?



Anhang 13

Bekanntheit von Internetseiten

Frage: Kennen Sie folgende Internetseiten?

	Nach Verkehrsmittelnutzung bei Ausflügen/Reisen nach Brandenburg				Nach Altersgruppen			
	alle Fälle	ausschl. „Auto“	ausschl. „ÖPNV“	„Misch- verkehr“	18-29	30-49	50-64	65 und älter
digitale Navigationslösungen	27%	27%	9%	38%	32%	31%	26%	16%
persönlich/ telefonisch bei der Tourist-Information vor Ort	22%	19%	22%	25%	27%	15%	24%	26%
Internetseiten von Verkehrsanbietern und -verbänden	20%	8%	37%	23%	17%	25%	20%	12%
persönlich/telefonisch im Reisezentrum	15%	7%	26%	19%	5%	14%	17%	25%
andere Informationsquellen im Internet	15%	13%	12%	20%	24%	13%	18%	9%
Internetseiten von Tourismusorganisationen des Zielorts/ der Zielregion	13%	15%	11%	13%	8%	19%	14%	7%
Internetseiten von tour. Anbietern	4%	4%	4%	6%	4%	6%	4%	1%
Sonstiges	28%	30%	17%	31%	32%	24%	25%	37%

Anhang 14

Bekanntheit von Qualitätslabels nach Gästetyp und Altersgruppen

Frage: Kennen Sie folgende Qualitätslabel?

	Alle	Nach Gästetyp		Nach Altersgruppen			
		Tagesgäste	Übernachtungs- gäste	18-29	30-49	50-64	65 und älter
Kein Label bekannt	50%	54%	43%	57%	49%	41%	56%
Hotel-Sterne-Klassifizierung	34%	33%	37%	22%	36%	43%	33%
Bett+Bike	22%	17%	29%	17%	24%	27%	15%
Brandenburger Gastlichkeit	14%	12%	17%	12%	11%	19%	15%
ServiceQ	6%	4%	10%	0%	9%	7%	6%
Gelbe Welle	5%	4%	8%	7%	4%	7%	4%

Anhang 15

Expertengespräche – Liste der Gesprächspartner

Institution	Name	Vorname
Ab-Ins-Gruene.de	Eißer	André
Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) GmbH	Hunsicker	Frank
TMB Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH	Hütte	Dieter
LTV Landestourismusverband Brandenburg e.V.	Krause	Peter
Ministerium für Wirtschaft und Energie	Linsen	Martin
Bundesverband CarSharing e.V.	Loose	Willi
Little John Bikes	Müller	Sirko
Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung	Höppe	Detlef
pro agro Verband zur Förderung des ländlichen Raumes im Land Brandenburg e.V.	Kummer	Dennis
DB Regio AG	Pöhle	Jörg
Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH	Ross	Jürgen
Fachverband Wandern Berlin e. V.	Schmidt	Harald
Tourismusverband Dahme-Seen e.V.	Thien	Susanne
tmu Tourismus Marketing Uckermark GmbH	Umbach	Leonie
S-Bahn Berlin GmbH	Westphal	Annekatriin

Anhang 16 (1/5)

Detailergebnisse der Recherchen zur Mobilitätssituation in den wichtigsten Brandenburger Tourismusgemeinden

Ort	Fahrtzeit PKW ab Berlin Mitte (in Minuten)	Fahrtzeit mit ÖPNV ab Berlin Hbf (günstigste Verbindung; in Minuten)	SPNV-Anbindung	S-Bahn-Anbindung	Anzahl Verkehrsmittel für die Anreise mit dem ÖPNV (günstigste Verbindung)	Touristische Ausflugslinien und Sonderverkehre	Radverleih - Entfernung zu Bahnhof (in Meter)	Ladestation für Elektroautos	Autovermietung
Altlandsberg	46	57	nein	nein	2		keine SPNV-Anbindung		
Angermünde	80	54	ja	nein	1	Uckermark-Shuttle; BiberBus	1200		
Bad Belzig	73	60	ja	nein	1	572 Burgen-Bus-Linie, 592 Naturparkbus, 555 Rufbus Kunstwanderweg	direkt am Bahnhof	Steintherme Bad Belzig	
Bad Freienwalde (Oder)	80	61	ja	nein	2		1000		
Bad Liebenwerda	107	125	ja	nein	1		kein Radverleih in Bahnhofsnahe		
Bad Saarow	75	63	ja	nein	2	Linien 430, 431, 435 (Ausflugslinien Scharmützel-Seeregion)	450	SaarowTherme	
Bad Wilsnack	138	55	ja	nein	1		600		
Baruth/Mark	51	65	ja	nein	1		kein Radverleih in Bahnhofsnahe		
Beelitz	59	50	ja	nein	2		kein Radverleih in Bahnhofsnahe	Poststraße	
Beeskow	84	123	ja	nein	2	Linien 430 (Ausflugslinien Scharmützel-Seeregion)	750		
Bernau bei Berlin	49	19	ja	ja	1		500	Bürgermeisterstraße, Zepernicker Chausee, Alte Brauerei	
Blankenfelde-Mahlow	36	40	ja	ja	1		1600		
Boitzenburger Land	104	169	nein	nein	3	Uckermark-Shuttle	keine SPNV-Anbindung		
Brandenburg an der Havel	77	46	ja	nein	1		1300	Wassersportzentrum Alte Feuerwache	AVIS, Hertz, City Autovermietung, Europcar
Buckow (Märkische Schweiz)	74	84	nein	nein	2	Linie A930 - Ausflugslinie Märkische Schweiz	keine SPNV-Anbindung		
Burg (Spreevald)	79	93	nein	nein	2	Direktanbindung Spreewaldtherme Burg + Kombiticket	keine SPNV-Anbindung		
Chorin	79	42	ja	nein	1		direkt am Bahnhof	Radverleih am Bahnhof	

Anhang 16 (2/5)

Detailergebnisse der Recherchen zur Mobilitätssituation in den wichtigsten Brandenburger Tourismusgemeinden

Ort	Fahrtzeit PKW ab Berlin Mitte (in Minuten)	Fahrtzeit mit ÖPNV ab Berlin Hbf (günstigste Verbindung; in Minuten)	SPNV-Anbindung	S-Bahn-Anbindung	Anzahl Verkehrsmittel für die Anreise mit dem ÖPNV (günstigste Verbindung)	Touristische Ausflugslinien und Sonderverkehre	Radverleih - Entfernung zu Bahnhof (in Meter)	Ladestation für Elektroautos	Autovermietung
Cottbus	83	83	ja	nein	1	Pücklerlinie Hbf - Branitz	700	Kunstmuseum Dieselkraftwerk Cottbus	AVIS, Europcar, Sixt
Dahme/Mark	76	121	nein	nein	2		keine SPNV-Anbindung		
Doberlug-Kirchhain	91	99	ja	nein	1	Linie 571 - Shuttle zur Brandenburgischen Landesausstellung	2000		
Eberswalde	72	50	ja	nein	2	917 Werbellinsee-Bus, 916 Eberswalde-Niederfinow-Oderberg	1000	Am Parkhaus Paul-Wunderlich-Haus	Sixt, Euromobil, Europcar
Frankfurt (Oder)	90	65	ja	nein	1		900	Marktplatz	Citycar, Sixt, Europcar
Fürstenberg/Havel	106	57	ja	nein	1	Uckermark-Shuttle	450		
Gransee	83	42	ja	nein	1	Linie 854 - Anbindung Ziegeleipark Mildenberg	450		
Großbeeren	41	20	ja	nein	1		kein Radverleih in Bahnhofsnahe		Hertz
Grünheide	44	51	nein	nein	2		keine SPNV-Anbindung		
Halbe	44	65	ja	nein	1	ShuttleBus Tropical Islands	kein Radverleih in Bahnhofsnahe		
Heidesee	41	66	ja	nein	2		kein Radverleih in Bahnhofsnahe		
Hennigsdorf	58	39	ja	ja	2		800		
Herzberg (Elster)	97	80	ja	nein	1		kein Radverleih in Bahnhofsnahe		
Hoppegarten	38	39	ja	ja	1		kein Radverleih in Bahnhofsnahe		
Joachimsthal	73	61	ja	nein	2	917 Werbellinsee-Bus	1000		
Jüterbog	67	46	ja	nein	1	Linie 777 Rufbus TF (Skatershuttle)	700		
Ketzin/Havel	106	65	nein	nein	2		keine SPNV-Anbindung		
Kleinmachnow	43	45	nein	nein	2		keine SPNV-Anbindung		
Kloster Lehnin	60	85	nein	nein	2		keine SPNV-Anbindung		

Anhang 16 (3/5)

Detailergebnisse der Recherchen zur Mobilitätssituation in den wichtigsten Brandenburger Tourismusgemeinden

Ort	Fahrtzeit PKW ab Berlin Mitte (in Minuten)	Fahrtzeit mit ÖPNV ab Berlin Hbf (günstigste Verbindung; in Minuten)	SPNV-Anbindung	S-Bahn-Anbindung	Anzahl Verkehrsmittel für die Anreise mit dem ÖPNV (günstigste Verbindung)	Touristische Ausflugslinien und Sonderverkehre	Radverleih - Entfernung zu Bahnhof (in Meter)	Ladestation für Elektroautos	Autovermietung
Königs Wusterhausen	34	34	ja	ja	1		direkt am Bahnhof	Gewerbepark	Opelrent
Kremmen	69	61	ja	nein	2		direkt am Bahnhof		
Kyritz	106	70	nein	nein	2		keine SPNV-Anbindung		
Lenzen (Elbe)	151	120	nein	nein	2		keine SPNV-Anbindung		
Lindow (Mark)	99	70	ja	nein	2	Linie 764 (Neuruppin-Lindow-Rheinsberg/Schloss)	1300		
Lübben (Spreewald)	61	57	ja	nein	1		direkt am Bahnhof		
Lübbenau/Spreewald	66	64	ja	nein	1		direkt am Bahnhof		
Luckau	64	94	nein	nein	2		keine SPNV-Anbindung		AVIS
Luckenwalde	58	38	ja	nein	1	Linie 777 Rufbus TF (Skatershuttle)	direkt am Bahnhof	Pension Hartmann	
Ludwigsfelde	40	21	ja	nein	1		kein Radverleih in Bahnhofsnähe	Rathaus, Zum Röthepfuhl	Sixt, Hertz
Lychen	126	104	nein	nein	2	Naturparkbus, Uckermark-Shuttle	keine SPNV-Anbindung		
Müllrose	87	97	ja	nein	2	Linie A 400 (Ausflugslinie Schlaubetal)	kein Radverleih in Bahnhofsnähe		
Nauen	74	29	ja	nein	1		kein Radverleih in Bahnhofsnähe	Landgut Borsig Groß Behnitz	AVIS
Neuruppin	98	79	ja	nein	2	Linie 764 (Neuruppin-Lindow-Rheinsberg/Schloss)	1800	"Altes Casino" Hotel am See, Stadtwerke Neuruppin GmbH, Jetcar Zukunftsfahrzeug GmbH	
Neustadt (Dosse)	102	53	ja	nein	1		kein Radverleih in Bahnhofsnähe		
Neuzelle	114	137	ja	nein	1		1400		
Oranienburg	65	25	ja	ja	1		1100	Sachsenhausener Straße	Europcar, Sixt, AVIS

Quelle: dwif 2014

Anhang 16 (4/5)

Detailergebnisse der Recherchen zur Mobilitätssituation in den wichtigsten Brandenburger Tourismusgemeinden

Ort	Fahrtzeit PKW ab Berlin Mitte (in Minuten)	Fahrtzeit mit ÖPNV ab Berlin Hbf (günstigste Verbindung; in Minuten)	SPNV-Anbindung	S-Bahn-Anbindung	Anzahl Verkehrsmittel für die Anreise mit dem ÖPNV (günstigste Verbindung)	Touristische Ausflugslinien und Sonderverkehre	Radverleih - Entfernung zu Bahnhof (in Meter)	Ladestation für Elektroautos	Autovermietung
Perleberg	135	103	ja	nein	2		1300		
Potsdam	54	24	ja		1	Linie 607 - Rund um den Schielowsee; Linie 603 - zum Schloss Cecilienhof und zum Neuen Garten; Linie 605 und 606 - zum Schloss und Park Charlottenhof; Linie 690 - Zum Filmpark Babelsberg; Linie 694 zum Park Babelsberg und zur Medienstadt; Linie 695 und X15 - zum Schloss und Park Sanssouci, Tram 92 - zum Krongut Bornstedt; Linie 93 - zum Hans-Otto-Theater und Kulturstandort Schiffbauergasse, Tram 96 - zur Biosphäre am Volkspark; für Gruppen: TRAMtours (touristische Stadtrundfahrten)	direkt am Bahnhof	Park Sanssouci/Historische Mühle, Campingplatz Sanssouci, Klinikum Ernst von Bergmann, Obeta Elektrogroßhandel	Europcar, Hertz, AVIS, Sixt, Budget, HHT Cars, LowTours
Prenzlau	97	71	ja	nein	1	Uckermark-Shuttle	1500	Hotel Uckermark	AVIS
Rathenow	108	48	ja	nein	1		direkt am Bahnhof	Optipark	AVIS
Rheinsberg	116	85	ja	nein	2-3	Linie 764 (Neuruppin-Lindow-Rheinsberg/Schloss)	750		
Schlepzig	63	84	nein	nein	2		keine SPNV-Anbindung		
Schönefeld	25	31	ja	ja	1		kein Radverleih in Bahnhofsnahe		Budget, Hertz, AVIS
Schorfheide	72	76	ja	nein	3	917 Werbellinsee-Bus	kein Radverleih in Bahnhofsnahe	Dorfladen Werbellinsee	
Schwedt/Oder	97	82	ja	nein	1	Uckermark-Shuttle, Linie 470 (Schwedt - Gartz - Stettin); TheaterBus	1300	Centrum-Kaufhaus, AquariUM	AVIS
Schielowsee	87	138	nein	nein	2		keine SPNV-Anbindung		
Schielowsee	53	74	ja	nein	2	Linie 607 - Rund um den Schielowsee	kein Radverleih in Bahnhofsnahe	Caputh	
Senftenberg	90	129	ja	nein	1		450		
Stechlin	101	102	nein	nein	2		keine SPNV-Anbindung		
Storkow (Mark)	52	75	ja	nein	2	Linien 430, 431, 435 (Ausflugslinien Scharmützel-Seeregion)	500		

Anhang 16 (5/5)

Detailergebnisse der Recherchen zur Mobilitätssituation in den wichtigsten Brandenburger Tourismusgemeinden

Ort	Fahrtzeit PKW ab Berlin Mitte (in Minuten)	Fahrtzeit mit ÖPNV ab Berlin Hbf (günstigste Verbindung; in Minuten)	SPNV-Anbindung	S-Bahn-Anbindung	Anzahl Verkehrsmittel für die Anreise mit dem ÖPNV (günstigste Verbindung)	Touristische Ausflugslinien und Sonderverkehre	Radverleih - Entfernung zu Bahnhof (in Meter)	Ladestation für Elektroautos	Autovermietung
Teltow	43	17	ja	ja	1		kein Radverleih in Bahnhofsnahe	Marktplatz	
Templin	139	92	ja	nein	2	Uckermark-Shuttle	1200		
Uebigau-Wahrenbrück	104	147	nein	nein	2		keine SPNV-Anbindung		
Waldsiefersdorf	73	74	nein	nein	3		keine SPNV-Anbindung		
Wandlitz	59	31	ja	nein	2		kein Radverleih in Bahnhofsnahe		
Wendisch Rietz	62	85	ja	nein	2	Linien 430 (Ausflugslinien Scharmützel-Seeregion)	1500		
Werder (Havel)	65	33	ja	nein	1	Linie 607 - Rund um den Schwielowsee	kein Radverleih in Bahnhofsnahe		
Wittenberge	143	84	ja	nein	1		1200		
Wittstock/Dosse	103	104	ja	nein	2		650		Sixt
Wusterhausen/Dosse	102	62	ja	nein	2		450		
Zehdenick	86	68	ja	nein	2	Linie 854 - Anbindung Ziegeleipark Mildenberg von Gransee aus	550	Ziegeleipark Mildenberg	
Teltow	43	17	ja	ja	1		kein Radverleih in Bahnhofsnahe	Marktplatz	
Templin	139	92	ja	nein	2	Uckermark-Shuttle	1200		