



Abschlussbericht WIR!-Projekt

Nachhaltigkeit der Mobilität im Tourismus (Tourismusdestination Erzgebirge)

Erarbeitet durch:

Tourismusverband Erzgebirge e.V.
Adam-Ries-Straße 16
09456 Annaberg-Buchholz
Karsten Gräning/ Andrea Nestler

Begleitende Einrichtungen:

Technische Universität Chemnitz (TUC)
Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt –
Institut für Verkehrssicherung (DLR)
Volksbank Chemnitz / Energiegenossenschaft
Chemnitz – Zwickau eG (EGCZ)

Erarbeitungszeitraum

01.02.2022 – 31.01.2025

Gefördert vom:

Bundesministerium für Forschung und Bildung
(Einzelplan 30, Kapitel 04, Titel 68510,
Unter: 03WIR1217C)

- 0. Vorwort / Einleitung**
- 1. Ausgangssituation**
 - 1.1 Entwicklung der Tourismusdestination Erzgebirge 2010 – 2023
 - 1.1.1 Entwicklung der DMO, der Struktur und des Zusammenwirkens
 - 1.1.2 Produktentwicklung
 - 1.1.3 Bedeutung der Mobilität im Tourismus
 - 1.1.4 Zusammenarbeit ÖPNV / ÖSPV
 - 1.1.5 Realisierte Mobilitätsprojekte/ -produkte innerhalb der Tourismusdestination Erzgebirge 2000 - 2022
 - 1.1.5.1 Erste touristische Mobilitätsangebote mit dem ÖPNV/SPNV 2000-2012
 - 1.1.5.2 Ski- und Wanderbus 2008-20013
 - 1.1.5.3 ErzgebirgsCard 2003 - 2018
 - 1.1.5.4 ISZ Informations- und Servicezentrale 2013 - 2015
 - 1.1.5.5 Das Erzgebirge mit dem Bus „erfahren“ / Plus-Bus 2017 – 2024
 - 1.1.5.6 Pilotprojekt Gästekarte und ÖPNV-Angebot
 - 1.1.5.7 Aktuelles Projekt 2024/2025: Erstellung eines Konzeptes zur Entwicklung einer Card-Plattform für die Destination Erzgebirge
- 2. Die derzeitige Rolle des ÖPNV / ÖSPV und anderer Anbieter von Beförderungsleistungen in der Tourismusdestination Erzgebirge**
 - 2.1 ÖPNV
 - 2.1.1 Liniennetz Erzgebirge
 - 2.2 ÖSPV
 - 2.2.1 Liniennetz Erzgebirge
 - 2.3 Andere Anbieter von Beförderungsleistungen
- 3. Der ÖPNV / ÖSPV aus Sicht von Einheimischen und Touristen (Ist-Stand / Zukunft)**
 - 3.1 Notwenige Schritte des TVE zur Erhebung der Mobilitätsbedürfnisse und des Mobilitätsverhaltens in der Destination Erzgebirge
 - 3.2 Aus der Sicht unserer Gäste / Einwohner
 - 3.2.1 Befragung und Ergebnisse
 - 3.3 Aus der Sicht unserer Leistungsträger der Beherbergungs- und Freizeitwirtschaft sowie der kommunalen Akteure
 - 3.3.1 Befragung und Ergebnisse
 - 3.4 Zusammenfassung/Fazit, Lösungs- und Entwicklungsansätze
 - 3.4.1 Zusammenfassung der Erkenntnisse hinsichtlich der Zielgruppen Aktivtourismus und Familienzeit
 - 3.4.2 Maßnahmen- und Vermarktungsansätze
 - 3.4.3 Pilotregion Greifensteinareal: Ein Modellprojekt zur Mobilitäts- und

- Infrastrukturentwicklung
- 3.4.4 Erhebung der TUC zu zukünftigen Mobilitätsbedürfnissen im Erzgebirgskreis
4. **Anforderungen einer nachhaltigen Tourismusentwicklung an den ÖPNV / ÖSPV im Erzgebirge**
- 4.1 In Bezug auf den Zertifizierungsprozesses zum „nachhaltigen Reiseziel“
 - 4.2 In Bezug auf die touristische Produktentwicklung
 - 4.3 In Bezug auf den Gästeservice
 - 4.4 In Bezug auf die „Grenzregion“ Sächsisch-Böhmisches Erzgebirge

Fazit/ Schlusswort

Abkürzungsverzeichnis:

BLOCKLINE	Bike-Strecke im Osten des Erzgebirges
DLR	Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt
DMO	Destinations-Management-Organisation
EGCZ	Energiegenossenschaft Chemnitz-Zwickau eG
FEBG mbH	Freiberger Eisenbahngesellschaft mbH
IG Preßnitztalbahn e.V.	Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn e. V.
ISZ	Informations- und Servicezentrale
marego	Magdeburger Regionalverkehrsverbund
MDV	Mitteldeutscher Verkehrsverbund
MiD	Mobilität in Deutschland
MTB	Mountainbike
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentliche Straßenpersonennahverkehr
RBM	Regiobus Mittelsachsen
RVE	Regionalverkehr Erzgebirge GmbHb
RVSOE	Regionalverkehr Sächsische Schweiz-Osterzgebirge GmbH
SBS	Sächsisch-Böhmischa Silberstraße
SDG	Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft mbH
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
TGSE	Tourismusgemeinschaft Silbernes Erzgebirge e.V.
TourCert – Travel for Tomorrow	TourCert gGmbH ist eine gemeinnützige Organisation für Zertifizierungen im Tourismus
TU Chemnitz (TUC)	Technische Universität Chemnitz
TVE	Tourismusverband Erzgebirge e.V.
UNESCO	United Nations Educational Scientific & Cultural Organization
VMS	Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH
VMT	Verkehrsverbund Mittelthüringen
VVO	Verkehrsverbund Oberelbe
VVV	Verkehrsverbund Vogtland
ZVON	Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien

0. Vorwort / Einleitung

Nachfolgende Untersuchungen und Lösungsansätze zur Entwicklung einer nachfrageorientierten touristischen Mobilität im Erzgebirge sind schon seit über 15 Jahren auf der Agenda des TVE und begleitender Bestandteil der Produktentwicklung. Für eine konsequente positive Entwicklung gab es zwar Ideen und Umsetzungsansätze, welche aber auf der Grundlage fehlender finanzieller Mittel und politischer Unterstützung, noch vorhandenen „Klein-Denkens“ nicht erfolgreich und dauerhaft umgesetzt werden konnten.

Klimawandel und die sich vollziehende gesamtgesellschaftliche Akzeptanz zu Fragen des Umweltschutzes, neue Mobilitätsformen- und Angebote schaffen den Raum für die Entwicklung, Diskussionen und Entscheidungen neuer Ideen zur nachhaltigen Mobilitätsentwicklung.

Aus diesem Ansatz heraus und der durch den Bund bereitgestellten Mittel zur Förderung des Projektes „Nachhaltige touristische Mobilität“, des bis Ende 2024 laufenden Prozesses zur Zertifizierung des Erzgebirges als „Nachhaltiges Reiseziel“, sehen wir in der Erarbeitung und Umsetzung des vorliegenden Konzeptes, einen wichtigen Leitfaden für die Gestaltung unserer touristischen Angebote für unsere Gäste und Einwohner.

1. Ausgangssituation

1.1 Entwicklung der Tourismusdestination Erzgebirge 2010 – 2023

1.1.1 Entwicklung der DMO, der Struktur und des Zusammenwirkens

Keine sächsische Tourismusdestination hat in den zurückliegenden 14 Jahren eine solche rasante, strukturelle und inhaltliche Ausrichtung bzw. Veränderung erfahren, wie das Erzgebirge!

Eine seit 1993 bestehende regionale Zersplitterung, in Angeboten und Marketing, konnte in einem langwierigen Diskussions- und Entwicklungsprozess zum 01.01.2013 beendet werden. Dieser Prozess ist im Wesentlichen im und durch das Erzgebirge selber geführt worden, was sicher dazu beigetragen hat, dass dieser Prozess seit über 10 Jahren, von allen am Tourismus Beteiligten, erfolgreich weitergeführt wird. Der TVE hat zurzeit über 370 Mitglieder, zu denen 3 Landkreise, über 70 Kommunen und zahlreiche Vertreter der Tourismusbranche gehören. Die Struktur des Tourismusverbandes, folgt seitdem den touristischen Inhalten, Produkten, Aufgabenstellungen und Herausforderungen im Verbundsgebiet. So hat sich der TVE über die zurückliegenden Jahre von einer reinen Marketingorganisation, zu einer schlagkräftigen und anerkannten Destination-Management-Organisation (DMO) entwickelt. In diesem Rahmen ist der TVE immer mehr in eine aktive (Aus-)Gestaltung des Innenmarketings, der Bewertung und Begleitung von touristischen Infrastrukturmaßnahmen sowie der Moderation von Produktentwicklungsprozessen eingebunden. Dies dient nun als Basis für einen erfolgreichen Marketingauftritt in Deutschland und in den Nachbarländern Europas.

Mit der Erarbeitung der ersten Destinationsstrategie ERZGEBIRGE im Jahre 2014 und deren Fortschreibung 2020, besteht nun bis 2025 ein einheitlicher touristischer Leitfaden, der sich an den stetig verändernden Wünschen der Gäste und Zielgruppen in der größten Flächendestination Sachsen orientiert. Mit über 3,1 Millionen Übernachtungen (Ergebnis 2019, als letztes über 12 Monate bewertbares Tourismusjahr) belegt das Erzgebirge hinter den Städten Dresden und Leipzig Platz 3 im Ranking der sächsischen Destinationen und Platz 1 der ländlichen DMO's in Sachsen.

Mit der 2019 durch die UNESCO vollzogene Verleihung des UNESCO Welterbe-Titels an die Montanregion Erzgebirge/Krusnohory, haben sich neue Aspekte der Deutsch-Tschechischen Zusammenarbeit, auch im Tourismus ergeben. So übernimmt der TVE das komplette touristische Marketing in enger Abstimmung mit dem Welterbe-Verein und seinen Mitgliedern. Neben dem Marketing leitet der TVE, Moderationsprozesse zur thematisch-strategischen Produktentwicklung, sowie der Fort- und Weiterbildung von Gäste- und Reiseführern. Das auch im Gleichklang des seit 2021 mit zahlreichen Akteuren Erzgebirgsweit begonnenen Nachhaltigkeitsprozesses, der in der ersten

Etappe bis 2024 dazu führen soll, eine Zertifizierung als „nachhaltige Tourismusdestination“ zu erlangen.

1.1.2 Produktentwicklung

In einem 2010/2011 laufenden Prozess, hat der TVE ein neues Marketingprogramm erarbeitet und erstmalig Produktlinien festgelegt, welche sich an der touristischen Nachfrage, Angebots- und Themenkompetenz des Erzgebirges ausrichten. Die vier Themenfelder:

- Sportlich & Vital in (h)erzreicher Natur,
- Bergbau & Kulturschätze,
- Handwerk & Weihnachts-(wunder)land,
- Eisenbahnromantik & Oldtimerträume,

stehen für sich im Einzelnen, bilden aber eine themenübergreifende Umklammerung der vier Produktlinien im Einzelnen oder in Ihrer Gesamtheit. Auf der Basis dieser Betrachtungsweisen, sind in den zurückliegenden Jahren zahlreiche marktreife, auch international platzierte Produkte entwickelt und erfolgreich in den Markt eingeführt worden.

Sportlich & Vital in (h)erzreicher Natur:

Mit dem 2013 erfolgten Erwerb der Lizenz „**Stoneman Miriquidi**“ von Roland Stauder, hat der TVE einen „Quantensprung“ im Mountain-Bike- und Road-Bike-Bereich vollziehen können. Als zweite Strecke, von heute 5, nach dem „Stoneman Dolomiti“ in Europa und einzige in Deutschland, ging dieses Angebot im Mai 2014 an den touristischen Markt. Bis 2023 haben 34.292 Mountainbike-Begeisterte aus halb Europa, diese Tour über 162 Kilometer und 4400 Höhenmeter durch das sächsisch-böhmisches Erzgebirge an einem, zwei oder drei Tagen gebucht und erfolgreich absolviert. Der „Stoneman Road“, als Straßenradvariante folgte 2018, mit über 5.104 Fahrern bis 2023. Für beide Stoneman-Routen wurde ein zentraler und nachhaltig wirkender Gepäck-transfer entwickelt. Neben anderen Angeboten hat sich das Erzgebirge zu der sächsischen Mountainbike-DMO und zu einer der führenden in DMOs in Deutschland entwickelt. Andere einzigartige MTB-Familienangebote wie die BLOCKLINE folgten.

Der zertifizierte Qualitätswanderweg „Kammweg Erzgebirge-Vogtland“ ist mit seinen 287,6 Kilometern Länge und den zu absolvierenden 12.400 Höhenmetern, nicht nur der längste Qualitätswanderweg in Sachsen, sondern auch einer der anspruchsvollsten! Dieser ist als buchbares Angebot „Wandern- ohne Gepäck“, seit über 12 Jahren von mehreren tausend Wanderfreunden erwandert worden.

Bergbau & Kulturschätze:

Mit der im Juli 2019 durch die UNESCO vollzogenen Anerkennung des Sächsisch-Böhmisches Erzgebirges, als Welterbe-Region „Montane Kulturlandschaft Erzgebirge

Krušnohoří“, haben sich neue Ansätze in der beiderseitigen touristischen Zusammenarbeit und Produktentwicklung ergeben. Mit den Welterbe-Vereinen beider Länder, zeigt sich der TVE für die touristische Inwertsetzung in qualitativer und quantitativer Hinsicht mit den tschechischen Partnern verantwortlich. Als Schwerpunkt steht hier die Aufgabe, die touristische Neuausrichtung der „Sächsisch-Böhmisches Silberstrasse“ (SBS) über alle 24 Welterbe-Bestandteile zu vollziehen, diese zu dem „touristischen Leitprodukt“ des sächsisch- Böhmischen Erzgebirges zu entwickeln, dem eine hohe Qualität und Nachhaltigkeit in der weiteren Produktentwicklung folgt.

Handwerk & Weihnachts-(wunder)land:

Über Jahrhunderte bewahrte und gelebte Traditionen, einzigartiges traditionsreiches Handwerk in Verbindung mit hohem regionalem Bezug und Produkten zu erleben, ist ein starkes jährlich wiederkehrendes Reisemotiv vieler deutscher und internationaler Touristen. In kaum einer europäischen Region, wird die Advents- und Weihnachtszeit in all ihren Facetten so begangen, wie im Erzgebirge. Aus dieser Feststellung heraus und der einzigartigen Verbindung zwischen dem erzgebirgischen Kunsthandwerk und Weihnachten, hat der TVE im Jahr 2020 den „Tag des traditionellen Handwerks im Erzgebirge“, erstmalig als touristisches Angebot aufgelegt und durchgeführt. Ein in dieser Art, als große Flächendestination in Deutschland, einmaliges Event, an dem über 130 Handwerksbetriebe teilnehmen und Ihre Werkstätten an jedem 3. Sonntag im Oktober für über 50.000 interessierte Besucher öffnen.

In diese Produktgruppe integriert ist auch das Thema „Heimatgenuss Erzgebirge“, welches sich seit 2005 bis heute zu einer starken und nachhaltig orientierten Markenkooperation zwischen TVE und über 50 regionalen Erzeugern sowie touristischen Gastronomie- und Beherbergungsunternehmen entwickelt hat. Das jährlich von Oktober bis Ostern aufgelegte „Haamitkistl“, im Direkt- oder Online-Verkauf, Aktionswochen mit regionalen Produkten in der Gastronomie, sind nur zwei nachhaltige Beispiele dafür.

Eisenbahnromantik & Oldtimerträume

Kaum eine touristische Destination in Deutschland hat ein so traditionsreiches und heute noch zum Teil in Regelbetrieb befahrenes Schienen- & Schmalspurnetz, wie das Erzgebirge, welches seit über 140 Jahren betrieben wird und heute noch teilweise Bestandteil des SPNV ist oder als Museumsbahn über Vereine unterhalten wird. Die Sächsische Eisenbahngesellschaft mbH (SDG) betreibt die Fichtelbergbahn und die Weißeritztalbahn im Erzgebirge im Regelbetrieb, als Bestandteil des SPNV. Der VMS betreibt die Drahtseilbahn Augustusburg - Erdmannsdorf. Weiter Museumsbahnen, die durch Vereine und Vereinigungen betrieben werden, sind die Preßnitztalbahn und erzgebirgische Aussichtsbahn. Alle benannten Bahnen sind mit Ihrem Angebot touristisch bedeutsam und in die Produktentwicklung und Vermarktung durch den TVE

eingebunden. Spezialangebote wurden durch den TVE insbesondere mit der Wiederinbetriebnahme der Weißeritztalbahn und der SDG entwickelt. Der „Märchenzug“ oder „Eisenbahndampf im Lichterglanz“, sind dabei nur zwei herausragende und stark besucherfrequentierte Erfolgsprodukte. Das August-Horch-Museum in Zwickau, die Motorradstadt Zschopau, das Elite-Werk in Brand-Erbisdorf als Welt-erbe-Bestandteil, das Schloss Augustusburg mit Kutschen und Motorradmuseum, geben Einblick und Zeugnis in eine über 100 Jahre zurückreichende Automobil- und Motorradgeschichte im Erzgebirge, von den Anfängen bis in die Gegenwart. Noch heute sind örtliche und regional bedeutsame Oldtimerfeste- und Rundfahrten durch das Erzgebirge fester Bestandteil des touristischen Jahreskalenders des TVE.

1.1.3 Bedeutung der Mobilität im Tourismus

War es vor nahezu 60 Jahren noch der Begriff „Fremdenverkehr“, der sich von dem „Der aus der Fremde“ ableiten ließ, so ist dieser durch den Begriff „Tourismus“ ersetzt worden. Eine Maßgeblich bewusste und zeitgemäße Wandlung, welche das „auf Tour“ sein fokussiert, also die Bewegung - Mobil von Punkt „A“ zu Punkt „B“ - zu kommen, in sich verbirgt. Mobilität und der Wunsch Mobil zu sein, beschäftigt den Menschen seit vielen Jahrhunderten. Ob mit Esel oder Kamel, Booten, Pferdegespannen oder ab dem 19. Jahrhundert mit der Dampfmaschine, der Eisenbahn oder erste Verbrenner Motoren – Variation. Jede technologische Mobilitätsweiterentwicklung hatte das Ziel schneller, effizienter und weiterzukommen, dem der Preis-/Leistungskampf nahtlos folgte. Ob Wander-, Rad-, Motorrad-, Auto-, Bus-, Bahn- oder Flugreisen, alles ist heute im touristischen (Über-)Angebot auf dem Markt zu kleinem oder großem Preis, zu geringer oder hoher Qualität und dass aber immer im Grundton zu der eigenen persönlichen oder der Gruppenentscheidung: „Ich will MOBIL sein!“ Eine Einstellung des Menschen, aber eben auch ein Lebensbedürfnis der Menschen, welche eng mit den technologischen Entwicklungen von umfangreichen Mobilitätsmöglichkeiten verbunden ist!

Unter den Aspekten der Nachhaltigkeit, des Ressourcenschonenden Umgang von natürlichen Rohstoffen und deren Verteuerung, ist ein Umdenken der Touristen Welt- und Deutschlandweit, so auch derer die das Erzgebirge besuchen wollen, zu bemerken. Fernreisen werden weniger, Kurzreisen auf die Entfernung gesehen mehr gebucht, bzw. in Anspruch genommen! Hier stehen Mobilitätsträger wie Auto, Bus, Bahn in einem Zukunftswettbewerb, den das Auto, wenn sich die Rahmenbedingungen bei Bus und Bahn weiter verbessern, im Zuge der Elektromobilität und ihrer Reichweite nach jetzigem Stand verlieren könnte!

Der Nachhaltigkeitsgedanke und der gesellschaftliche Wandel zu mehr Nachhaltigkeit, der sich in den zurückliegenden Jahren massiv in nahezu allen gesellschaftlichen Bereichen etabliert hat, ist auch im Tourismus seit vielen Jahren angekommen. Immer mehr Reisende, Destinationen, Beherbergungs- und Freizeiteinrichtungen haben ihre

Angebote und Leistungen, an nachhaltige Grundsätze und Verhaltensregeln angepasst. Es ist nicht mehr die Grundfrage vieler Reisenden, wohin kann ich fahren, sondern wie kann ich mein Reiseziel am effektivsten, im Kosten- und Zeitaufwand erreichen. Neue Reiseformen haben sich in Beantwortung der vorstehenden Grundfrage entwickelt. Sind die Reisearten im Wesentlichen die gleichen, wie vor 20 Jahren.

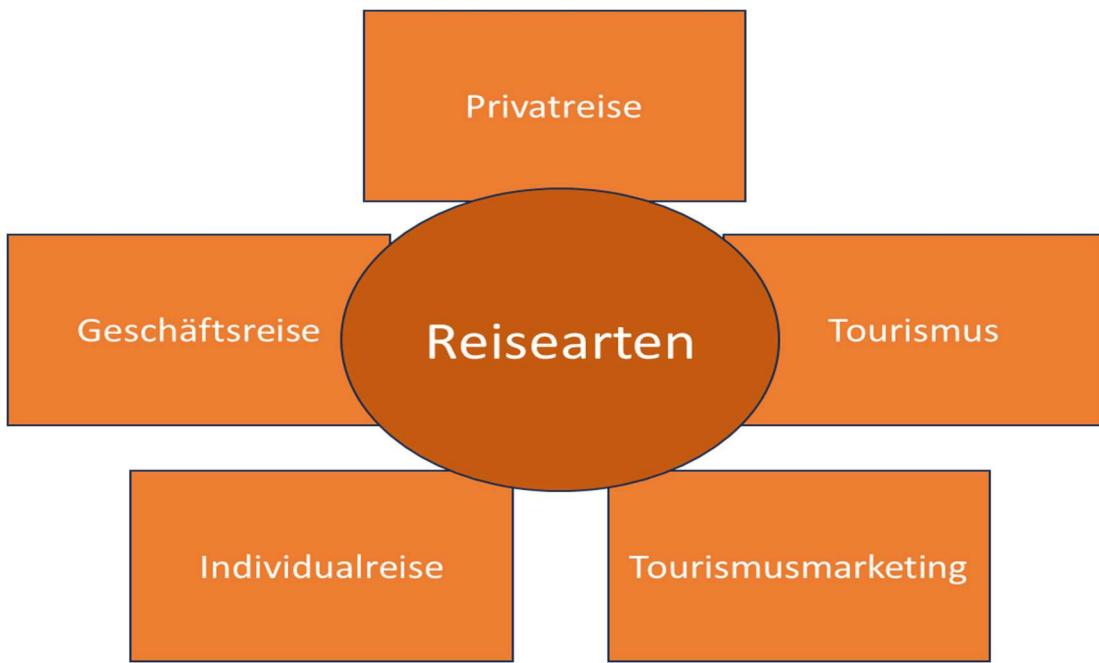


Abbildung 1: Reisearten

(Quelle: Reisearten, Definition, Gabler Wirtschaftslexikon)

Lediglich die Form der Reisen hat sich geändert. Ehemals klassische Zug-, Bus-, PKW-, Rad- oder Wanderreisen zum eigenen Reiseziel, werden heute in Kombination, wie ein „Baukastensystem“ selbst Fahrplanabgestimmt zusammen gestellt. „Intermodale Mobilität“ ist diese, gerade von vielen jungen Touristen praktizierte nachhaltige Mobilitätsform, welche mit dem entsprechenden Umsteigewillen nahezu alle Ziele erreichen. Hier ist auch die sogenannte „letzte Meile“, welche oftmals das „KO“-Kriterium zur Inanspruchnahme von Bus- und Bahnangeboten im Urlaub ist, inbegriffen.

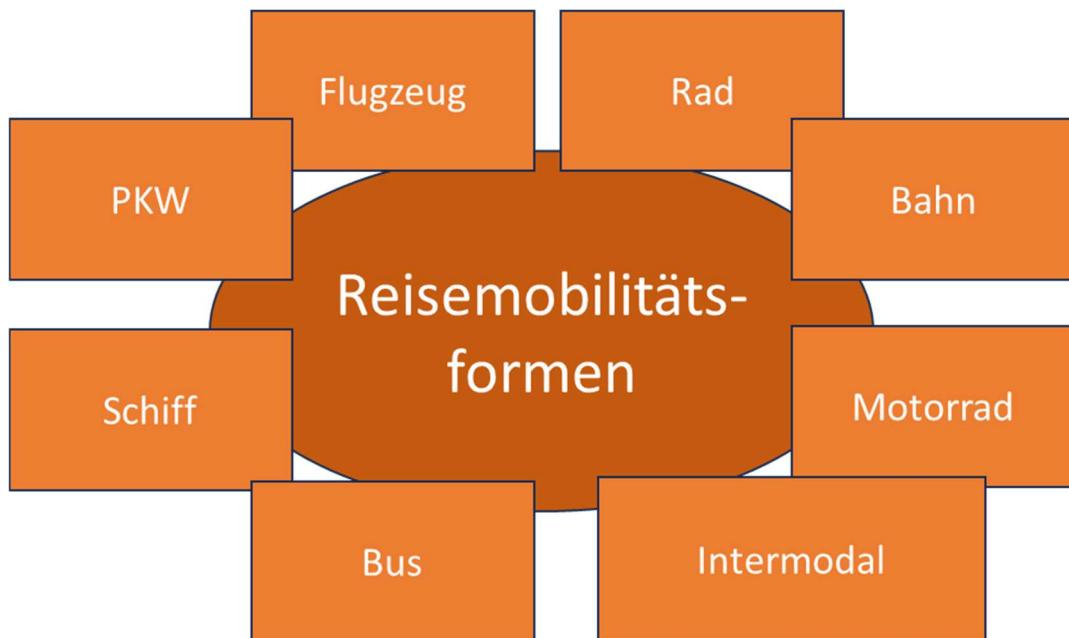


Abbildung 2: Reisemobilitätsarten

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass sich das Reiseverhalten über die Nutzung neuer Reise-Mobilitätsformen verändern wird. Wie schnell dieser Prozess über die Fläche oder durch immer mehr Reisende in Anspruch genommen wird, wird der Status von verzahnten Fahrplanangeboten von Bus- und Bahn, der Pünktlichkeit, Service, Fahrpreis und Verbindungen zu touristisch relevanten Zielen beeinflussen.

Im Rahmen der für 2024 geplanten Zertifizierung des Erzgebirges durch „TourCert“ als „Nachhaltige Tourismusdestination,“ ist die umweltfreundliche Mobilität, ein gewichtiger Schwerpunkt, dem gerade die Beherbergungs- und Freizeiteinrichtungen aller Art mit ihren Angeboten folgen sollen.

Der Ansatz liegt hier in der Offerte aller Mobilitätsangebote über alle möglichen eigenen Kanäle, so dass der Gast von der Alternative zur Nutzung nachhaltiger und intermodaler Beförderungsangebote statt der Nutzung des eigenen Pkw überzeugt werden kann.

„TourCert“, setzt hier massiv auf Angebotskommunikation, Vergünstigungen/Bonus, Handreichungen zusätzlicher Informationen sowie örtlicher und regionaler Kooperation.

Auch alle 4 beschriebenen Produktlinien fokussieren sich in der weiteren Entwicklungsfolge an den Anforderungen durch „TourCert“. Der Maßstab für alle vermarktbaren Produkte, wird zukünftig die Implementierung von nachhaltigen Produktlinien übergreifenden Mobilitätsangeboten beinhalten.

1.1.4 Zusammenarbeit ÖPNV / ÖSPV

Seit über 25 Jahren arbeitet der Tourismusverband mit Vertretern des ÖPNV, hier neben den Verkehrsverbund Oberelbe (VVO), vor allem mit dem Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS), dem Regionalverkehr Erzgebirge GmbH (RVE), dem REGIOBUS Mittelsachsen GmbH (RBM) und den Vertretern des Öffentlichen Schienenpersonenverkehrs (ÖSPV), hier vor allem mit der Erzgebirgsbahn, der Sächsischen Dampfeisenbahngesellschaft mbH (SDG) und der Freiberger Eisenbahngesellschaft mbH zusammen. Projektbezogen sind einzelne private Busunternehmen und einzelne historische Bahnvereine in die Produktentwicklung und Marketing einbezogen. VMS/VVO/SDG und die Freiberger Eisenbahngesellschaft mbH sind seit vielen Jahren ordentliche Mitglieder des TVE. Vertreter vom RVE und VMS sind oder waren gewählte Vorstandsmitglieder des TVE und arbeiten im Marketingbeirat und der AG Messen mit. VMS und SDG nehmen an zahlreichen Messeauftritten des TVE an den Standorten Chemnitz, Leipzig und Dresden teil. Der TVE ist in die Erarbeitung der aktuellen Nahverkehrspläne für den ÖPNV integriert und hat dazu inhaltliche Schwerpunkte aus touristischer Sicht unterbreitet.

Die unter 1.5.1 dargestellten Projekte, sind im wesentlichen Mobilitätsideen des TVE, die mit fachlicher und zum Teil finanzieller Unterstützung umgesetzt werden konnten. In Summe sind für die heutigen Herausforderungen an Mobilität & Tourismus noch zahlreiche Kommunikations-, Arbeits- und Abstimmungsschritte notwendig, um im Bemühen, einen gästeorientierten vom Gast anerkannten und genutzten ÖPNV an den Schwerpunktstandorten und deren Verbindung untereinander zu erzielen. Hier helfen keine Insellösungen, die ohne fachliche Begleitung mit dem TVE entstehen. Hier sollte sich eine am Thema „Touristische Mobilität“ orientierte Zusammenarbeit aller Beteiligten entwickeln, die einen Mehrwert für den ÖPNV, Gäste und Einwohner erbringt.

Mehr im Fokus aller öffentlichen Mobilitätsanbieter sollten zukünftig die Kommunikation mit Beherbergungs- und Freizeiteinrichtungen aller Art, zu ihren Fahrplanangeboten sein. Es sollte ein Schulungssystem (Face to Face/ oder Online) entwickelt werden, wo touristische Akteure die Möglichkeit haben, das Fahrplanverständnis besser zu erlernen, um den Gast schnell und präzise die Auskunft zum ÖPNV zu erteilen. Das sehen wir als grundlegende Voraussetzung, die Hinwendung des Gastes zu nachhaltigen Mobilitätsangeboten zu unterstützen.

Auch wäre hier eine Zertifizierung als „Autorisierte Fahrplanauskunft ÖPNV/ÖPSV“, eine entsprechend starke und nutzerfreundliche Botschaft für unsere Gäste.

1.1.5 Realisierte Mobilitätsprojekte/ -produkte innerhalb der Tourismusdestination Erzgebirge 2000 - 2022

1.1.5.1 Erste touristische Mobilitätsangebote mit dem ÖPNV/SPNV 2000-2022

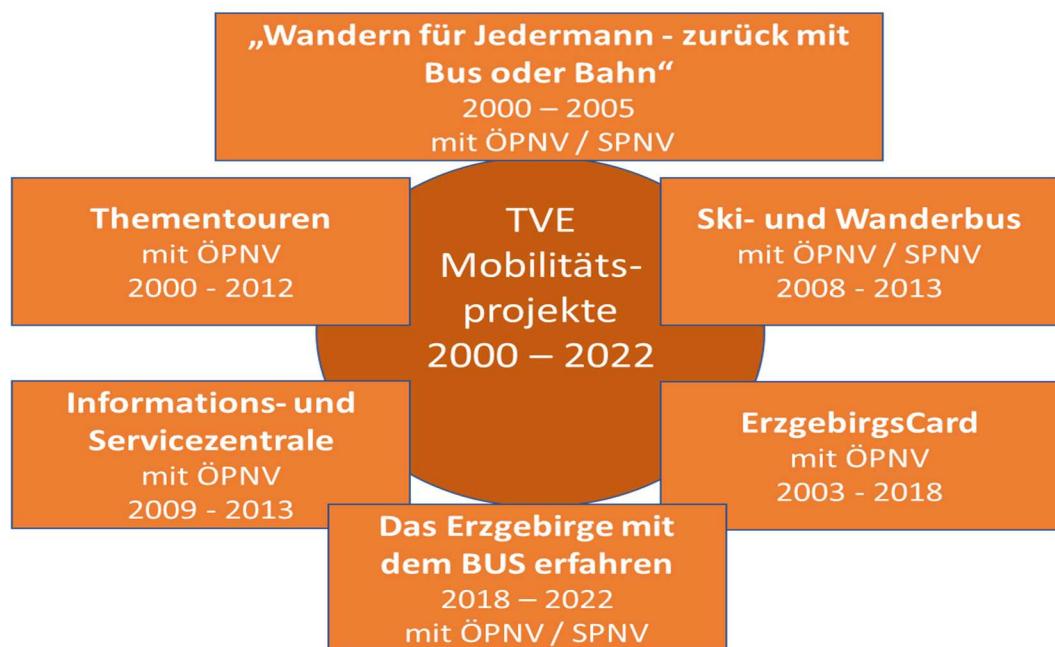


Abbildung 3: Mobilitätsprojekte des TVE im Zeitraum 2000 - 2022

Unter dem Motto „Nicht alles muss mit dem eigenen Auto erfahren werden.“ wurde im Sommer 2020 ein erster Test unternommen, touristische Ziele in der Erzgebirgsregion auch mit dem Bus aus der Region, für Urlauber und Einwohner der Region erreichbar zu machen. Mit dem damaligen Verkehrsbetrieb Kreis Freiberg mbh, nachfolgend mit Vogt's Reisen aus Hilbersdorf als Beförderungsunternehmen, hat die TGSE, als Mitglied im TVE, die Idee von Tourenangeboten, auch finanziell erfolgreich, umgesetzt.

„Regionaltour“ (Anlage 1):

- der „Testballon“ mit Start und Ziel Freiberg Untermarkt
- 9 Fahrsonntage als Tagesfahrt (Juli/August 2000)
- Ticketverkauf über die TI der Region = 10% Provision
- Besuch von 7 regionalen touristischen Einrichtungen
- selbst geprüfte Reiseleiter(in)
- 9 Fahrten im Reisebus mit durchschnittlich 36 Mitfahrenden

Auf der Basis der vorstehenden Ergebnisse und des Organisationssystems wurden bereits im September 2000 eine Thementour zum Deutschlandweiten „Tag des offenen Denkmals“, als jährlich wiederkehrende „Denkmaltour 2000-2012“ (Anlage 2) angeboten und in Reisebusgröße vollständig verkauft. Die Organisation und Abwicklung erfolgte analog der Regionaltour. Auf Grund der hohen Nachfrage folgte zum 1. „Tag

des traditionellen Handwerks im Erzgebirge“, die jährlich wiederkehrende „**Handwerkertour 2000-2012**“ (Anlage 3).

Diese Touren wurden von 2000 bis 2012, als in Deutschland einzigartiges Reiseangebot, mit zum Teil zwei Reisebussen und immer ausverkauft realisiert. Auch zu Jubiläen touristischer Einrichtungen wurde diese Art der Thementouren, wie z. B. die Röthschönberger-Stolln-Tour, erfolgreich angeboten. Auf der Grundlage von Strukturveränderungen wurde die Weiterentwicklung der Thementouren nicht mehr verfolgt.

Fazit: Die Nachfrage solcher Themenfahrten ist extrem hoch und grenzt sich von den üblichen „Kaffeekränzchenfahrten“ ab. Die gute Nachfrage und der wirtschaftliche Ertrag ist Motivation des Ausbaus gewesen. Leider konnten wir kein privatwirtschaftliches Unternehmen finden, die diese nachfrageorientierte Idee, mit einem geringen statischen wiederkehrenden Organisationsaufwand und einem kalkulierbaren Risiko in der Erzgebirgsregion weiterführt.

„Wandern für jedermann – zurück mit Bus oder Bahn“ (Anlage 4) 2000-2005

Wandertouren haben immer eine große Akzeptanz, wenn sie sicherstellen, dass man an meinen Startpunkt (Bus, Bahn, Auto) zurückkommt. Folglich werden von Wanderern mehr Rundwanderwege in Anspruch genommen als Streckenwanderungen, wo man denselben Weg zweimal erwandern müsste. Somit werden Rundwanderwege bevorzugt genutzt. Auf der Grundlage dieser Feststellung wurde der aktuelle Fahrplan des VMS für ausgewählte Wanderungen genutzt, um dem Wanderer Angaben mit auf die Wanderung zu geben, zu welcher Zeit er das Ziel erreichen muss, um mit Bus- oder Bahn an seinen Ausgangspunkt zu kommen. Ab 2006 wurde dieser Service eingestellt, da zu dieser Zeit erste Web- und App-Angebote aufkamen. Der TVE stellt heute über aktuelle Einträge bei Outdooraktive, Komoot, der „Erzgebirge – Aktive App“ und anderen Medien solche Auskünfte nutzerfreundlich bereit.

1.1.5.2 Ski- und Wanderbus 2008 - 2013

In der besonders touristisch frequentierten Kammregion des Erzgebirges gibt es mit dem ÖPNV kaum nutzbare Ost-West-Verbindungen, die das Wandern auf dem „Kammweg Erzgebirge-Vogtland, als Standortwandern, oder im Winter das Schneeschuhwandern durch den Wald oder in der Kammloipe sowie Osterzgebirgsloipe unterstützen. Auch wurde der Betrieb von einzelnen Streckenabschnitten im touristisch relevanten Samstag-, Sonntags- und Feiertagsbetrieb eingestellt. Auf Initiative von über 15 Beherbergungs- und Gastronomiebetrieben im Osterzgebirge hat der TVE in Zusammenarbeit mit dem VMS und VVO die Idee „Ski- und Wanderbus“ von Zinnwald über Altenberg nach Rechenberg-Bienenmühle entwickelt (Anlage 5). Zielstellung des Projektes war, diese Strecke als „Touristische Sonderlinie“ zwischen Weihnachten und Neujahr und den Winterferien als Pilotprojekt für eine mögliche Weiterführung bis Olbernhau (Anlage 6) und weiter entlang der Kammregion zu entwickeln.

Der VMS und der VVO haben das Projekt im ersten Jahr mit 40.000 €, bei Gesamtkosten von 85.000 €, gefördert. Die beteiligten Beherbergungs- und Gastronomieunternehmen hatten sich zum Abkauf von Bus-Tickets im Wert von 45.000 € verpflichtend am Projekt beteiligt.

Es wurden Sonderhaltestellen vor Hotels, an Orten für Loipeneinstiege und an der Rechenberger Brauerei / Museum ausgewiesen. Die Ski- und Rodelmitnahme erfolgte sogar kostenfrei.

2010/2011 kam ein Sondertarif von 5,60 € als Tageskarte und eines Übergangsticket aus der Freiberger Eisenbahn und Müglitztalbahn in Höhe von 3,00 € zur Anwendung.

2011/2012 und 2012/2013 wurde der Regeltarif von VMS/VVO übernommen und Tickets nur noch im Bus ausgereicht!

Saison	Verkehrstage	Tägliche Fahrten (Paare)	Fahrgäste Gesamtsumme	Durchschnittl. Tagesnutzung Fahrgäste
2010/2011	54	5 (10)	6.400	118
2011/2012	41	4 (8)	5.300	129
2012/2013	33	4 (8)	3.761	114

Abbildung 4: Auslastung Freiberger Eisenbahn / Müglitztalbahn

Auf Grund der positiven Inanspruchnahme dieser „touristischen Sonderlinie“ wurden bereits an der Weiterentwicklung der Strecke bis Olbernhau unter Einbeziehung von Frauenstein, Neuhausen, Sayda und Seiffen als Ganzjahres-Ferienangebot geplant. Auf der Grundlage der durch den VMS/VVO dargestellten Kosten, wurde durch den TVE ein Finanzierungskonzept als 3 Säulen-Modell entwickelt, welches die Beherbergungsunternehmen, die Kommunen sowie die Verkehrsverbünde als Beteiligte sieht. Die Grundfinanzierung sollte über die Anhebung der Kurtaxe um 0,35 € in allen Kommunen erfolgen.

Fazit: Das Projekt Ski- und Wanderbus, wurde im Verlauf des Jahres 2013 beendet und nicht weiterverfolgt. Der TVE konnte keine Einigung mit den Kommunen zur Erhöhung der Kurtaxe um 0,35 € und der Abführung der Erlöse in das Projekt erzielen. Auch war die Bereitschaft des VVO an der Weiterentwicklung vom „Ski & Wanderbus“ zum „KAMMBUS“ nicht mehr gegeben. Der Tenor der beteiligten Beherbergungs- und Gastronomieeinrichtungen war einstimmig für die Fortführung des Projektes.

1.1.5.3 ErzgebirgsCard 2003 – 2018

Im Mai 2003 wurde die ErzgebirgsCard, nach langjähriger Vorbereitung in den touristischen Markt eingeführt.

Die ErzgebirgsCard ist eine Kauf-Card, die von der Aktivierung des ersten Eintritts 24 Stunden oder auch 4 Tage die Möglichkeit eröffnet, 110 bis 150 Freizeit- und Kultur-einrichtungen im Erzgebirge kostenfrei zu besuchen. Jährlich wurden zwischen 5.000 und 3.000 ErzgebirgsCard verkauft. Der VMS hat seit 2012 sein Angebot, der kostenfreien Nutzung von ÖPNV-Angeboten in der Erzgebirgskulisse des VMS-Gebietes, in die Card-Nutzung eingebunden. Die Akzeptanz der Nutzung kann nicht dargestellt werden, da es in den betreffenden Bussen, nicht wie zum Beispiel bei der Schwarzwälder „KONUSS-Card“, keine Zähl- und Erhebungsgeräte gab. Die Verrechnung möglicher Nutzer erfolgte über eine pauschal vertraglich festgelegte Ausschüttung auf der Grundlage verkaufter Card, unter der Annahme einer Nutzung.

Zum 31.12.2018 wurde das Gesamtsystem ErzgebirgsCard aus dem touristischen Angebot gezogen und stillgelegt.

1.1.5.4 ISZ Informations- und Servicezentrale 2013 – 2015

In Kooperation des VMS und des TVE wurde in der Geschäftsstelle des TVE eine Informations- und Servicezentrale eingerichtet und personell mit einer Vollzeitbeschäftigte ausgestattet. Diese ISZ hatte die Aufgabe, die Produktentwicklung aller Bereiche im TVE von der Seite des ÖPNV zu begleiten und Schnittstellen im Angebot zu fixieren. Neben Fahrplanauskünften an die touristischen Dienstleistungsbetriebe aller Art im Verbandsgebiet hat die ISZ eine stetige Kommunikation mit dem VMS sicherstellen können. In den drei vorab befristeten Jahren wurden über die ISZ Arbeits- und Kooperationsgrundlagen geschaffen, die heute noch in der Arbeit des TVE positiv nachwirken.

1.1.5.5 Das Erzgebirge mit dem Bus „erfahren“ / Plus-Bus 2017 - 2024

Der Landkreis Erzgebirgskreis hat den RVE 2016 beauftragt, touristische Wochenendverkehrsangebote zu entwickeln, um einer bestehenden Nachfrage nach verlässlichen Regelfahrtangeboten im Sonnabend/ Sonntagsverkehr nachzukommen. Auf der Basis bestehender Linien wurde ein Sonnabend/Sonntag-Takt entwickelt, der im Besonderem als „Express Bus“, touristische Ziele im Erzgebirgsraum verbinden soll. Aus der Umsetzung der Idee, „das Erzgebirge mit dem Bus erfahren“, hat sich ab 2018 das „Plus Bus“ System entwickelt. Nach Aussagen von Frau Hansen, Verantwortliche Mitarbeiterin der RVE, haben sich die touristischen Linien etabliert und sind weiterhin nachgefragt. Besonders die „Express-Linien“ in Richtung Chemnitz, Schwarzenberg, Oberwiesenthal verzeichnen eine gute Nachfrage. Die Linie 400 Annaberg – Freiberg – Dresden hat sich in den zurückliegenden Jahren, an den Sonn- und Feiertagen, zu einer Ausflugslinie entwickelt und verbindet somit die Landeshauptstadt geradlinig mit dem Erzgebirge. Bis Ende 2018 war auch bei diesem Angebot die ErzgebirgsCard

in die Nutzung implementiert. Das Plus-Bus-Angebot wird nach Aussagen des RVE auch weiterhin ein stabiler Fahrplanbestandteil des RVE bleiben.

1.1.5.6 Pilotprojekt Gästekarte und ÖPNV-Angebot

In der Mikroregion „Aktivland Erzgebirge“ testen seit Januar 2023 mehrere Kommunen die Implementierung der „Gästekarte Erzgebirge“ in das von RVE und RBM mit der Freiberger Eisenbahn vorgehaltene örtliche Fahrplansystem. Dieses Angebot wird durch einen „Wanderbus“ an den Wochenenden und Feiertagen verstärkt. Dazu wurde in den betreffenden Kommunen die Kurtaxe pauschal um 0,50 € erhöht, um die notwendigen Leistungen, der beteiligten Verkehrsunternehmen zu bezahlen. Auf der Basis des Vorzeigens der Gästekarte kann der betreffende Urlauber im ausgewiesenen Zeitraum das begrenzte Fahrplanangebot in der Mikroregion nutzen. Um den Service für die Gäste gegenüber dem Regelangebot zu erhöhen, wurden neue Haltestellen direkt bei größeren Beherbergungseinrichtungen geschaffen, auch werden Wanderziele angefahren, für Gäste die nur Streckenteile absolvieren möchten. In dem Projektansatz sehen wir die Neuauflage, des unter 1.1.5.2 dargestellten Ski- und Wanderbus 2008 - 2013 Angebotes, welches daran gescheitert ist, dass die Kommunen dem damaligen Finanzierungsansatz des TVE nicht gefolgt sind, wobei es sich lediglich um eine Erhöhung von 0,30 € bei der Gästekarte handelte.

Interessensbekundungen einiger Kommunen liegen bereits vor, erste Gespräche wurden geführt, ein Finanzierungskonzept entwickelt und Umsetzungspläne für 2025 vorangetrieben. Detaillierte Zahlen über die Nutzung können zum derzeitigen Zeitpunkt noch nicht geliefert werden.

1.1.5.7 Aktuelles Projekt 2024/2025: Erstellung eines Konzeptes zur Entwicklung einer Card-Plattform für die Destination Erzgebirge

Die Destinationsentwicklung im Erzgebirge unternahm 2024 mit der Erstellung eines umfassenden Konzeptes für eine elektronische Gästekarte bzw. Card-Plattform einen wichtigen Schritt in Richtung Innovation und Serviceoptimierung. Ziel des Projekts ist es, die eben beschriebenen und bestehenden Gästekartensysteme weiterzuentwickeln und auf das gesamte Verbandsgebiet auszudehnen. In Zusammenarbeit mit dem Beratungsunternehmen IRS Consult prüft der Tourismusverband Erzgebirge e.V. (TVE) die Machbarkeit und Attraktivierung einer umlagebasierten, digitalen Gästekarte.

Ein zentraler Aspekt des Projektes ist die Entwicklung eines attraktiven und vielseitigen Produkts, das Übernachtungsgästen, Leistungsträgern und Beherbergungsbetrieben gleichermaßen Mehrwert bietet. Darüber hinaus soll die Karte langfristig auch Tagsgäste und die einheimische Bevölkerung einbinden. Kernziele sind die Steigerung der Attraktivität der Destination, die Schaffung eines Wettbewerbsvorteils sowie die

Optimierung von Organisations- und Digitalisierungsprozessen im Zusammenhang mit der Gästetaxe.

Zu den potenziellen Funktionen der neuen Gästekarte gehören unter anderem freier oder rabattierter Zugang zu Freizeiteinrichtungen sowie die Nutzung des ÖPNV in einer weiteren Ausbaustufe, welches gleichzeitig ein Meilensteinschritt in Richtung nachhaltiger Mobilität im touristischen Bereich darstellen würde

Ziel ist es, auf dieser Basis einen nachhaltigen und wirtschaftlich tragfähigen Lösungsansatz zu entwickeln, der nicht nur die Region stärkt, sondern auch die Digitalisierung sowie nachhaltige Mobilität für Gäste und Einheimische fördert. Dieses Konzept zur Card-Plattform ist ein weiterer Schritt, das Erzgebirge als innovative und zukunftsorientierte Destination zu positionieren.

2. Die derzeitige Rolle des ÖPNV / ÖSPV und anderer Anbieter von Beförderungsleistungen in der Tourismusdestination Erzgebirge

2.1 ÖPNV

2.1.1 Liniennetz Erzgebirge (Anlage 10 / 11: Tarifzonenplan)

Zwei Verkehrsverbünde, der VMS und der VVO als Aufgabenträger für den ÖPNV, und drei mit einander verzahnte regionale Mobilitätsdienstleister (RVE, RBM, RVSOE auf der Basis der drei Landkreise) stellen neben anderen die Säulen des ÖPNV in den Landkreisen Erzgebirgskreis, Mittelsachsen und Sächsische Schweiz/Osterzgebirge dar. Auf Grund der Tatsache, dass der Landkreis Mittelsachsen über den RBM seit nahezu 15 Jahren auch die „Altkreise“ Döbeln und Mittweida bedient, und dass die Sächsische Schweiz/Osterzgebirge über den RVSOE die „Altkreise“ Sächsische Schweiz und Weißeritzkreis bedient, ist eine auf das Erzgebirge zugeschnittene Zahlendarstellung nicht möglich. Diese kleinteilige Struktur und die Verzahnung so vieler Akteure lässt eine detaillierte und aussagekräftige Erhebung nicht zu.

VMS und VVO haben für Ihre Nahverkehrsräume/ Landkreise einen Nahverkehrsplan 2025 erarbeitet, in denen wesentliche Aussagen zur:

- Raumstruktur
- dem Öffentlichen Straßenpersonennahverkehr unter andrem mit:
 - Linien (Anlage 10) und Leistungen
 - Angebot, Erschließungsqualität und Erreichbarkeit
 - Nachfrage und Fahrgastaufkommen
- der Infrastruktur
- der Verkehrsprognose
- der Gestaltung ÖPNV
- der Verkehrsleistungen
- der Netzebenen des ÖSPV

getroffen werden.

Insgesamt geht die Prognose des VMS von einem Beförderungswachstum von 20 Millionen Fahrgästen bis 2030, trotz sinkender Bevölkerung, aus. Grundlage dieser Entwicklung ist der „Umsteigewillen“ der Bürger, gefördert durch ein erhöhtes Umweltbewusstsein und derzeitige hohe Kosten bei der privaten Nutzung eigener PKW. In der Prognose ist das bundesweite und zum 01.05.2023 aufgelegte 49,00 €- Ticket noch nicht einbezogen. Festzustellen ist, dass sich der ÖPNV in seiner weiteren Entwicklung, an den sich stetig verändernden gesamtgesellschaftlichen Bedingungen und Bedürfnissen orientiert. Dort sollte die Weiterentwicklung von:

- Plus- oder RufBus-Linien
- Expresslinien

- touristischen Linien (ganzjährig oder saisonal)
- touristische Sonderlinien (Kammwegbus/ Sächsisch-Böhmischa SILBERSTRASSE)
- „Event“ -Linien“ (Stadtfeste / Konzerte)
- Service & Qualität

im Focus stehen.

Festzustellen ist, dass auf der Grundlage der Anlagen 10/11 Tarifzonen zu erkennen sind, wo sich die Dichte an Linien in beiden Verkehrsverbünden VMS/ VVO in Richtung der ländlichen Räume ausdünnt. Das vielfältige ÖPNV- und ÖSPV-Angebot, welches in Städten wie Chemnitz und Zwickau vorgehalten wird, ist in der Kammregionen des Erzgebirges nur minimal vorhanden. Das Maß an der Bevölkerungsdichte ist nicht das Maß an Nachhaltigkeit und die Beförderung des Gedankens des „Umsteigens“, vom eigenen PKW auf Bus oder Bahn! Auch wird deutlich, dass im ÖPNV-Liniensystem ein „Netz-Fokus“ auf favorisierte Linien mit Verlauf von Süd (Kammregion) in Richtung Nord (Ballungsräume) zu erkennen ist.

Die Großstadt Chemnitz ist bis heute nicht nachfrageorientiert mit seinem Schienennetz an die Metropolen Leipzig und Erfurt angeschlossen. Hier wurde der zweigleisige elektrifizierte Ausbau der Strecke in Richtung Leipzig zwar schon oft propagiert, aber nie umgesetzt, was die nachhaltige Nutzung des Eisenbahn-Fernverkehrs für Urlauber in Richtung Erzgebirge oder auch zurück, nicht attraktiv macht. So wurde dem Automobilverkehr mit der Planung und dem Bau der Bundesautobahn A 72 Chemnitz – Leipzig weitere Vorteile geschaffen, als Nachhaltigkeitsprojekte umzusetzen. Dies ist sehr bedauerlich.

Der aktuelle Zustand des ÖPNV in der Kammregion des Erzgebirges, besonders mit Blick auf die Übergänge nach Tschechien, bietet den Gästen wenig touristischen Mehrwert, selbst an zentralen Beherbergungsorten, die eigentlich als "Abhol- und Entwicklungspunkte" für neue Fahrgäste dienen sollten. Es fehlen direkte Verbindungen, die die Kammregion miteinander verknüpfen. Zudem ist zu beachten, dass viele ÖPNV-Linien in dieser Region hauptsächlich dem Schülerverkehr dienen und während der Schulferien, wenn viele Touristen das Erzgebirge besuchen, nicht verkehren.

Aus diesem Missverhältnis heraus wurde das Pilotprojekt „Ski- und Wanderbus“ 2008 – 2013, unter 1.1.5.2 bereits beschrieben, entwickelt. Dieser, so war der Plan, sollte täglich in der Ferienzeit Deutschlands, ansonsten an Sonn- und Feiertagen sowie mittwochs zum Einsatz kommen. Basisfinanziert mit 0,30 € aus der Gästetaxe aller Kamm-Kommunen sowie Zuschüssen von Beherbergungsunternehmen, Freizeiteinrichtungen und Verkehrsträgern, sollte diese zwischen Altenberg/Zinnwald und Eibenstock/Carlsfeld, als touristische Sonderlinie zum Einsatz kommen. Die Wiederauflage dieses touristischen Beförderungsangebotes, auch zur Nutzung der Einwohner im

Sinne des Tagestourismus, sollte ein sinnhaftes und nachfrageorientiertes Zukunftsprojekt sein.

Das Haltestellensystem des RVE, RBM und RVSOE, weist eine gute Dichte und kundenfreundliche Erreichbarkeit aus. Zu prüfen wäre nun die Ausweisung bzw. der Einsatz von touristischen Bedarfshaltestellen, welche Nutzern es gerade in den Ferienzeiten und an Sonn- und Feiertagen ermöglicht, touristische Ziele mit dem ÖPNV näherzukommen. Die damit einhergehende Verkürzung der sogenannten „letzte Meile“ zum Tages- oder Besichtigungsziel, wäre eine serviceorientierte Einladung neuer Gäste für den ÖPNV.

Der Bedarf des Ausbaus grenzüberschreitender Verkehrslinien, über die Grenzübergänge, wie zurzeit im folgenden Liniennetzplan vorhanden:

- Bärenstein – Chomutov
- Bärenstein – Vejprty
- Reitzenhain – Chomutov
- Altenberg/Zinnwald – Teplice,

wird sich mit dem Ausbau des touristischen Angebotes auf tschechischer Seite und im Rahmen der touristischen Angebotsentwicklung zur UNESCO Welterbe Region „Montanregion Erzgebirge/Krušnohoří“ weiter erhöhen. Mit der touristischen Inwertsetzung der „Sächsisch Böhmisches Silberstrasse“ über alle deutschen und tschechischen Welterbe Bestandteile, entsteht ein neues touristisches Routennetz mit qualitativ hochwertigen und nachfrageorientierten Angeboten. Es wird vorgeschlagen, an Wochenenden eine touristische Buslinie mit dem ÖPNV für Gruppen- und Bildungserlebnisse zu testen. Alternativ könnten diese Erlebnisse auch als organisierte Reisen mit Reisebussen angeboten und beworben werden.

Als bedenklich für eine noch höhere Akzeptanz des ÖPNV durch Einwohner und Gäste zeigt sich im Gesamtbeförderungsraum Erzgebirge, dass VMS und VVO preislich unterschiedliche Tarifzonen vorhalten. Hier gibt es seit dem Jahr 2022 erste kleinen Schritte der Verbesserung in den Verbundraumgrenzen, wo man mit einem durchgehenden Ticket bestimmte Linien nutzen kann.

Das sachsenweite, auch in Thüringen und Sachsen-Anhalt nutzbare „Sachsen Ticket“ wird seit einigen Jahren, gerade bei Gruppenausflügen (bis zu 5 Personen) erfolgreich genutzt. Dabei können alle Busse und Bahnen des Regionalverkehrs sowie von Verkehrsverbünden wie VVO, VVV, VMS, ZVON, MDV, marego und VMT genutzt werden von 9 Uhr morgens bis 3 Uhr des Folgetages. Am Wochenende und an Feiertagen gilt das Ticket sogar ganztags.

Das zum 01.05.2023 eingeführte Deutschland-Ticket (49,00 €) ist eine deutschlandweit gültige Monats- bzw. Zeitkarte für den öffentlichen Personennahverkehr. Es ist ausschließlich im monatlich kündbaren Abonnement erhältlich. Hierzu liegen bis zum

heutigen Tage noch keinerlei Zahlen für die Verbundräume und das Erzgebirge insbesondere vor. Auch steht noch die Untersuchung aus, inwieweit dieses Ticketangebot sich auf schon bestehenden und bezahlten Vergünstigungen im touristischen Bereich der „Gästetaxe“ auswirkt. Vielerorts, so auch in einer Pilotregion im Erzgebirge, im Umkreis vom Kurort Seiffen, ist die Nutzung des ÖPNV über die Gästekarte „frei“, die der Gast über die erhobene und bezahlte „Gästetaxe“ zu Beginn seines Aufenthaltes erhält. Die am Projekt beteiligten Kommunen führen einen festgelegten Prozentsatz aus der Gästetaxe an den VMS ab, der diese dem beauftragten Beförderungsunternehmen die entsprechende Fahrleistung vergütet. Das ein Inhaber des „Deutschlandtickets“ eigentlich kostenfrei fahren kann, ergibt sich hier eine Diskrepanz zu dem Anteil Kurtaxe, der für die kostenfreie ÖPNV-Nutzung aufgerufen bzw. abgeführt wird. Siehe auch unter 1.1.5.6 Pilotprojekt Gästekarte und ÖPNV-Angebot

2.2 ÖSPV

2.2.1 Liniennetz Erzgebirge (Anlage 12)

Neben umfangreichen Bahnangeboten der Erzgebirgsbahn und anderer Schienenverkehrsunternehmen, unterhält keine Mittelgebirgsregion in Deutschland ein so großes und vielfältiges Netz an Museumsbahnen, deren erste Inbetriebnahme bis in das 19. Jahrhundert zurückreicht. Diese sind sowohl Bestandteil des ÖSPV-Regelverkehrs nach Fahrplan, als auch Museumsbahnen, die nach gesonderten Fahrplänen im Erzgebirge unterwegs sind.

Dazu gehören:

- **Weißeritztalbahn** (SDG) Freital – Kipsdorf
- **Fichtelbergbahn** (SDG) Cranzahl – Oberwiesenthal
- **Preßnitztalbahn** (IG Preßnitztalbahn e.V. + GmbH) Steinbach – Jöhstadt
- **Erzgebirgische Aussichtsbahn** (Stadt Schwarzenberg/VSE/Erzgebirgsbahn) Annaberg-Buchholz – Schwarzenberg
- **Nebeneisenbahn Muldenberg** (FV Hist. Westsächsische Eisenbahnen e.V.) Schönheide Süd – Schönheide Ost
- **Drahtseilbahn Augustusburg** (VMS) Erdmannsdorf – Augustusburg

Auf Grund der geografischen Lage des Erzgebirges findet der ÖSPV neben den drei bereits benannten Bahnlinien, Weißeritztalbahn, Fichtelbergbahn, Drahtseilbahn Augustusburg, im Wesentlichen unter Ausnutzung der Flusstäler in Nordwestliche-/Nordöstliche Richtung im Pendelverkehr statt.

Hauptverkehrsunternehmen für die Erbringung der überwiegenden Streckenleistung im Erzgebirge ist die „DB RegioNetz Erzgebirgsbahn“.

Strecken im Erzgebirge und Betreiber:

- Flöhatal-Bahn: Olbernhau Grünthal – Flöha – Chemnitz (Erzgebirgsbahn)
- Zschopautalbahn-Bahn: Cranzahl – Flöha – Chemnitz (Erzgebirgsbahn)
- Muldental-Bahn: Johanngeorgenstadt – Aue – Zwickau (Erzgebirgsbahn)
- Freiberger Muldenbahn: Freiberg – Holzhau (– Moldava) (FEBG mbh)
- Müglitztalbahn: Heidenau (Elbe) – Glashütte – Kurort Altenberg (DB Regio-AG)

Bestellte Verkehrsleistungen im SPNV (gerundet auf 10.000 Km)	2023	2022	2021	2020	2019	2018
Erzgebirgsbahn DB Regio Netz GmbH	1.940.000	1.940.000	1.960.000	2.000.000	2.000.000	2.290.000
SDG	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000
Freiberger Eisenbahngesellschaft mbH	280.000	280.000	280.000	280.000	250.000	250.000
Müglitztalbahn (RB72 + RE19) VVO	413.299	413.299	413.299	413.299	413.299	392.384

Quelle: Jahresabrechnungen der EVU / VVO

Abbildung 5: Netzanbieter und deren Auslastung 2018 - 2023

Auf der Grundlage des Chemnitzer Modells wurde in den zurückliegenden Jahren ein Stadtbahnmodell in 5 Ausbaustufen entwickelt, der die Stadt Chemnitz (Hauptbahnhof) mit der Region über elektrifizierte Stadtbahngleisanschlüsse verbindet. Die Stufen 1 und 2 wurden bereits realisiert. So sind jetzt vom Chemnitzer Hauptbahnhof aus, die Städte Stollberg und Aue über Thalheim erreichbar. Ein Erweiterungsplan über Oelsnitz bis St. Egidien liegt bereits vor (Stufe 5).

Die Strecke Zwickau Johanngeorgenstadt – Karlovy Vary ist im Regelbetrieb die einzige grenzüberschreitende Bahnverbindung im Erzgebirge. Saisonal wird zwischen Cranzahl – Bärenstein – Vejprty – Chomutov in den Sommermonaten der Bahnverkehr nach gesondertem Fahrplan angeboten. Wie unter 2.1 bereits betrachtet, ist auch der ÖSPV-Bestandteil der Nahverkehrspläne 2025 des VMS/ VVO.

In der Diskussionsphase ist der „Historische Lückenschluss“ der „Freiberger Muldenbahn“, der zwischen Holzhau und Moldava im Jahre 1972 stillgelegt und gleismäßig rückgebaut wurde. Aus einer Machbarkeitsstudie zur Schließung dieser Lücke und nachfolgender Betriebsaufnahme wurden politische Absichtserklärungen beider Staaten zum Wiederaufbau formuliert und unterzeichnet. Die Wiederaufnahme des Fahrbetriebes der dann durchgängig befahrbaren „tschechischen Semmeringbahn“ würde aus touristischer Sicht eine weitere nachhaltige Belebung des Ganzjahrestourismus auf beiden Seiten des Erzgebirges mit sich ziehen.

2.3 Andere Anbieter von Beförderungsleistungen

Neben den bereits aufgeführten öffentlichen Verkehrsdiestleistungsunternehmen RVE, RBM und RVSOE, decken zahlreiche private Omnibus- und Reisebusunternehmen im Erzgebirgsraum die tägliche Bedienung des kompletten Liniennetzes ab. Diese haben eine zeitlich begrenzte Linienlizenz erworben, auf der sie im Auftrag des VMS oder VVO Beförderungsdienstleistungen im Linien- und Schülerbeförderungsverkehr erbringen und fahren dürfen. Dazu gehören zum Beispiel „Reisedienst Kaiser“, Vogt's Europareisen, Zacharias Reisen oder Schelle Reisen. In der Regel sind diese im Out-going-Geschäft tätig und bieten über ihre oder angeschlossenen Reisebüros Bus- und Fernreisen weltweit an.

In der Aufzählung dieser Anbieter sind die deutschen und europäischen Reisebusunternehmen nicht zu vergessen, die jährlich mit ihren zehntausenden Gästen das Erzgebirge mit dem Bus besuchen und erkunden. Positiv wirken sich diese vielen Reiseveranstalter auch auf die Beherbergungswirtschaft aus, da es sich zumeist um Übernachtungsgäste in den regionalen Hotels handelt. Um diesen Markt weiter zu befördern ist, wie unter 1. Beschreiben, eine strategische Verzahnung von Produktentwicklungen unter Beachtung der besonderen Mobilitätsbedürfnissen der Zielgruppen nachhaltig, nachfrage- und zukunftsorientiert zu gestalten.

3. Der ÖPNV / ÖSPV aus Sicht von Einheimischen und Touristen (Ist-Stand/Zukunft)

3.1 Notwendige Schritte des TVE zur Erhebung der Mobilitätsbedürfnisse und des Mobilitätsverhaltens in der Destination Erzgebirge

Im Jahr 2023 führte der Tourismusverband Erzgebirge e.V. (TVE) eine öffentliche Ausschreibung gemäß § 3 VOL/A zur Vergabe des Auftrags „*Erhebung der Mobilitätsbedürfnisse und des Mobilitätsverhaltens aus Sicht der Stakeholdergruppen Touristen und Eigentümer/Betreiber touristischer Destinationen sowie anschließender Ableitung von Handlungsempfehlungen*“ (Vergabenummer VB 55_23) durch.

Ziel der Ausschreibung war es, eine empirische Untersuchung durchzuführen, die im Rahmen des Projekts „WIR! – Projekt Nachhaltigkeit der Mobilität des Smart Rail Connectivity Campus“ die Mobilitätsanforderungen von Touristen sowie von Betreibern touristischer Destinationen analysiert. Dabei wurde insbesondere die touristische Dienstleistungsbranche, darunter Hotellerie und Gastronomie, in die Untersuchung einbezogen.

Die Vergabe erfolgte über die Auftragsberatungsstelle Sachsen e.V. Die Ausschreibung war als öffentliche Vergabe angelegt, wodurch qualifizierte Dienstleister aufgefordert wurden, Angebote einzureichen. Nebenangebote waren im Rahmen dieser Ausschreibung nicht zulässig.

Die erhobenen Daten und daraus resultierenden Handlungsempfehlungen sollen als Grundlage für strategische Maßnahmen zur Optimierung der Mobilität im Tourismus- und Wirtschaftsstandort Erzgebirge dienen. Besonderes Augenmerk lag dabei auf nachhaltigen und zukunftsorientierten Mobilitätslösungen, die sowohl für Gäste als auch für lokale Unternehmen von Vorteil sind.

Durch die öffentliche Vergabe wurde sichergestellt, dass der Auftrag transparent und wettbewerbsorientiert an einen geeigneten Anbieter vergeben wurde, der die notwendigen Kompetenzen zur Umsetzung der Studie mitbringt.

Nach sorgfältiger Prüfung der eingegangenen Angebote erhielt die Firma NutsOne GmbH den Zuschlag für die Durchführung der Untersuchung.

Mit Unterstützung aller Projektpartner des WIR!NaMo-Projektes sowie der Geschäftspartner des TVE konnte die Befragung Ende 2023 erfolgreich abgeschlossen werden. Erste Ergebnisse der Erhebung lagen im Januar 2024 vor und bilden nun die Basis für die weiteren Analysen und Handlungsempfehlungen.

In den folgenden Abschnitten wird näher auf die wesentlichen Erkenntnisse der Studie sowie die daraus resultierenden Schlussfolgerungen für die zukünftige Entwicklung nachhaltiger Mobilitätskonzepte im Erzgebirge eingegangen.

3.2 Aus der Sicht unserer Gäste / Einwohner

3.2.1 Befragung und Ergebnisse

Die Befragung zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und öffentlichen Schienenpersonennahverkehr (ÖSPV) aus der Perspektive von Gästen und Einwohnern umfasste eine Stichprobe von 203 Teilnehmern im Alter von 18 bis 71 Jahren. Die Mehrheit der Befragten war weiblich, eine Person gab divers an. Die durchschnittliche Haushaltsgröße betrug 2,6 Personen, wobei 59% der Befragten keine Kinder unter 18 Jahren im Haushalt hatten. Zwei Drittel der Befragten waren Vollzeitbeschäftigte, wobei eine breite Streuung des angegebenen Nettoeinkommens vorliegt. Die soziodemographischen Merkmale der befragten Personen ergaben eine sehr breite Verteilung. Durch diese vielfältigen Bedürfnisse, Lebensbedingungen und -situationen der beteiligten Personengruppen erhöhen sich die individuellen Anforderungen bei der Entwicklung von Angeboten, Dienstleistungen oder politischen Maßnahmen, um diesen in Mobilitätsbereich einigermaßen gerecht werden zu können. Hinterfragt wurde u.a. auch der Anlass des Besuches der Destination. $\frac{1}{4}$ der Befragten gaben keinen Anlass an, wobei dies zumeist die Bewohnenden selbst betrifft. 86 Personen gaben als Anlass einen Grund im Freizeit- bzw. touristischen Bereich an. Die folgende Grafik verdeutlicht dies näher (Mehrfachnennungen waren möglich):

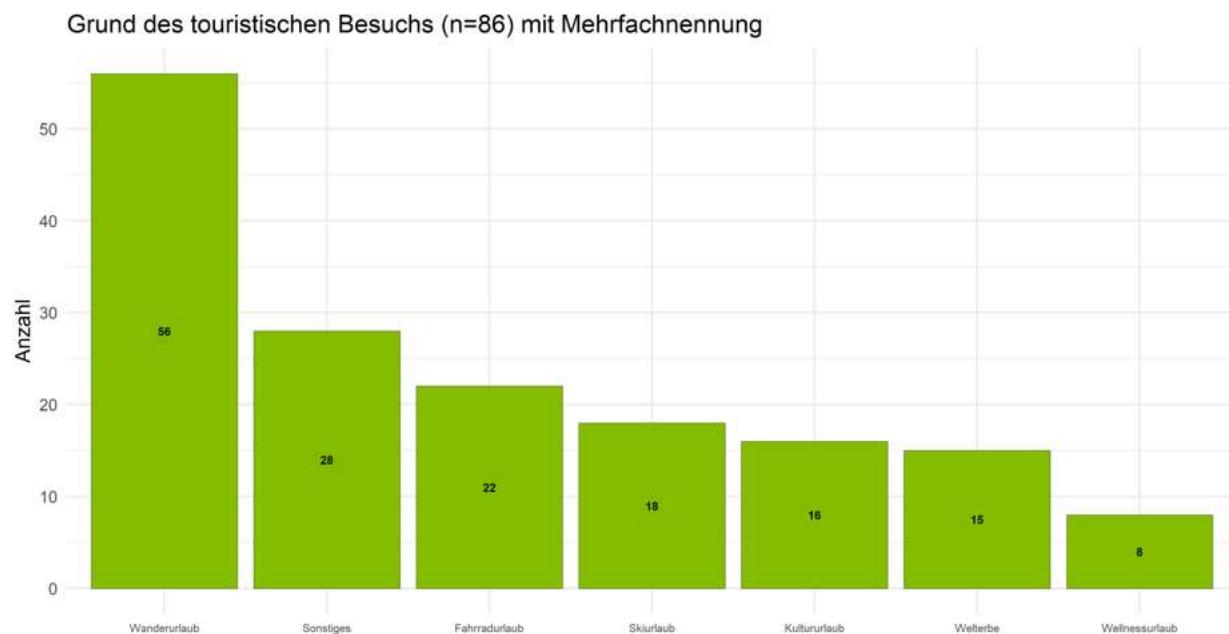


Abbildung 6: Grund des touristischen Besuchs

(Quelle: 'AP1_Erhebung zur Mobilität in der Region' S. 11 von NutsOneGmbH)

Zusammenfassend zeigt sich, dass ein Drittel der auswärtigen Gäste im Erzgebirge länger als 7 Tage verweilte, während etwa ein Viertel Tagestouristen oder Kurzurlauber sind. Mehr als die Hälfte der auswärtigen Gäste besucht das Erzgebirge mehrmals, wobei fast 30% sogar mehrmals innerhalb eines Jahres kommen. Bei den Einheimischen sind knapp 45% Tagestouristen und etwa 36% verweilen länger als 7 Tage im Erzgebirge. Befragt wurden die Personengruppen auch zum eigenen Verkehrsmittelverhalten und deren Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel.

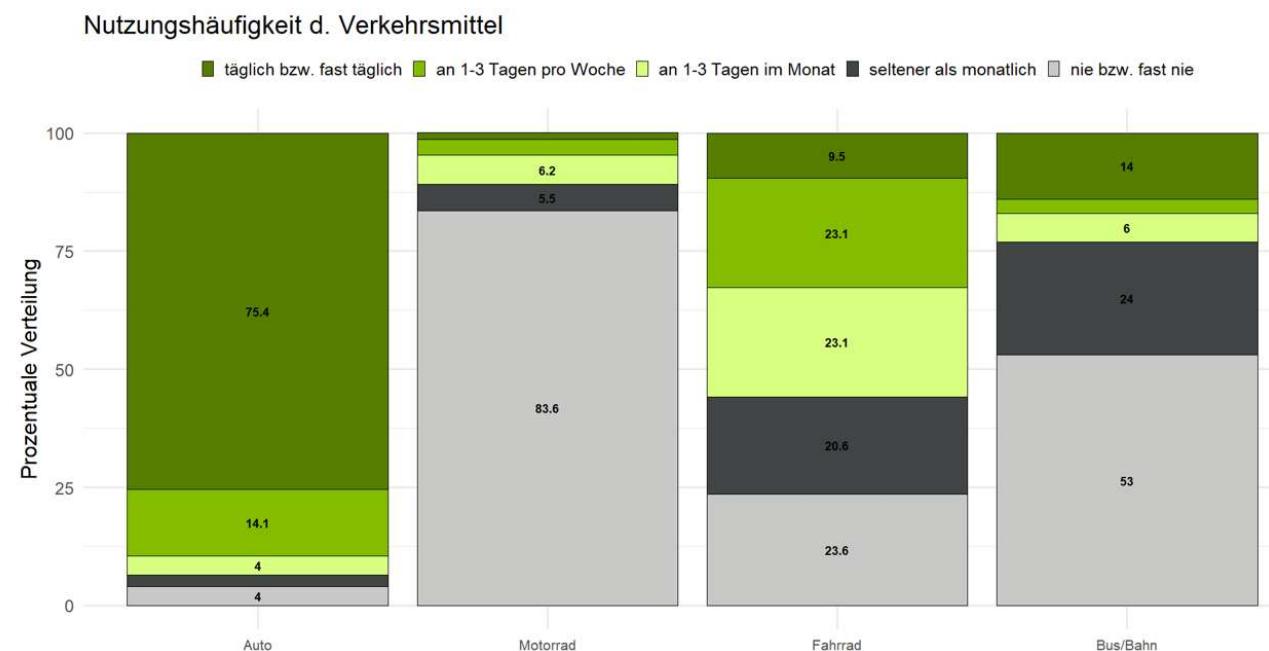


Abbildung 7: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel

(Quelle: „AP1_Erhebung zur Mobilität in der Region“ - S. 16 von NutsOneGmbH)

Das Auto ist im Erzgebirge das dominierende Verkehrsmittel in der Alltagsmobilität. 94% der Befragten (n=199) geben an über mindestens einen Pkw im Haushalt zu verfügen (vgl. Abbildung 2). Gut 75% der Befragten nutzen den Pkw täglich bzw. fast täglich. Das ist mehr als im Vergleich zur Studie Mobilität in Deutschland (MiD) bezogen auf die im Erzgebirge vorherrschenden Raumtypen (RegioStar-Typen 76-77) mit 58%-64% tägliche bzw. fast tägliche Nutzung.

Die Pkw-Nutzung bei den Einheimischen Gästen dominiert, wobei 82% im Vergleich zu 53% bei den Auswärtigen das Auto täglich nutzen (vgl. Abbildung 3). Die Auswärtige nutzen das Auto zu 24,5% 1-3x pro Woche, im Vergleich zu 11% bei Einheimischen. Wenige Personen sind Gelegenheits- oder Nicht-Nutzer des Autos.

Auch bezüglich der Fahrradnutzung ergaben sich große Unterschiede. Während Einheimische nur zu 4,7% täglich das Fahrrad nutzen, liegt dieser Wert bei Auswärtigen bei 24%. Auswärtige nutzen das Fahrrad zu 18% 1-3x pro Woche, während dieser Wert bei Einheimischen fast 25% beträgt. Das Fahrrad wird, wahrscheinlich aufgrund der

Topographie, im Erzgebirge nicht oft als Pendelfahrzeug zur Arbeit genutzt, ist aber im Vergleich zur MiD durchweg relevanter für Einheimische und Auswärtige in der gelegentlichen Nutzung. Nach MiD nutzen 33%-30% das Fahrrad mind. 1-3 Tage pro Woche, aber 39%-37% nie bzw. fast nie. Die Auswärtigen nutzen nur zu 18% nie das Fahrrad, die Einheimischen zu 26,2%.

Motorradfahren wird hauptsächlich als Freizeit- oder Gelegenheitsmobilität betrachtet und spielt eine untergeordnete Rolle. Die Betrachtung des ÖPNV-Nutzungsverhaltens ist ernüchternd, da die tägliche Nutzung bei Einheimischen bei 8,7% und bei Auswärtigen bei 30% liegt. Nach MiD-Daten nutzen 20%-14% der Einwohner in Regionstypen vergleichbar dem Erzgebirge den ÖPNV mindestens 1-3-mal pro Monat, während 57%-64% dies nie oder fast nie tun. Insgesamt wird der ÖPNV in der Destination Erzgebirge als weniger attraktiv beschrieben, und Gründe für die Nichtnutzung sind unter anderem eine schlechte Anbindung, zu lange Fahrtzeiten oder die Präferenz für das Auto.

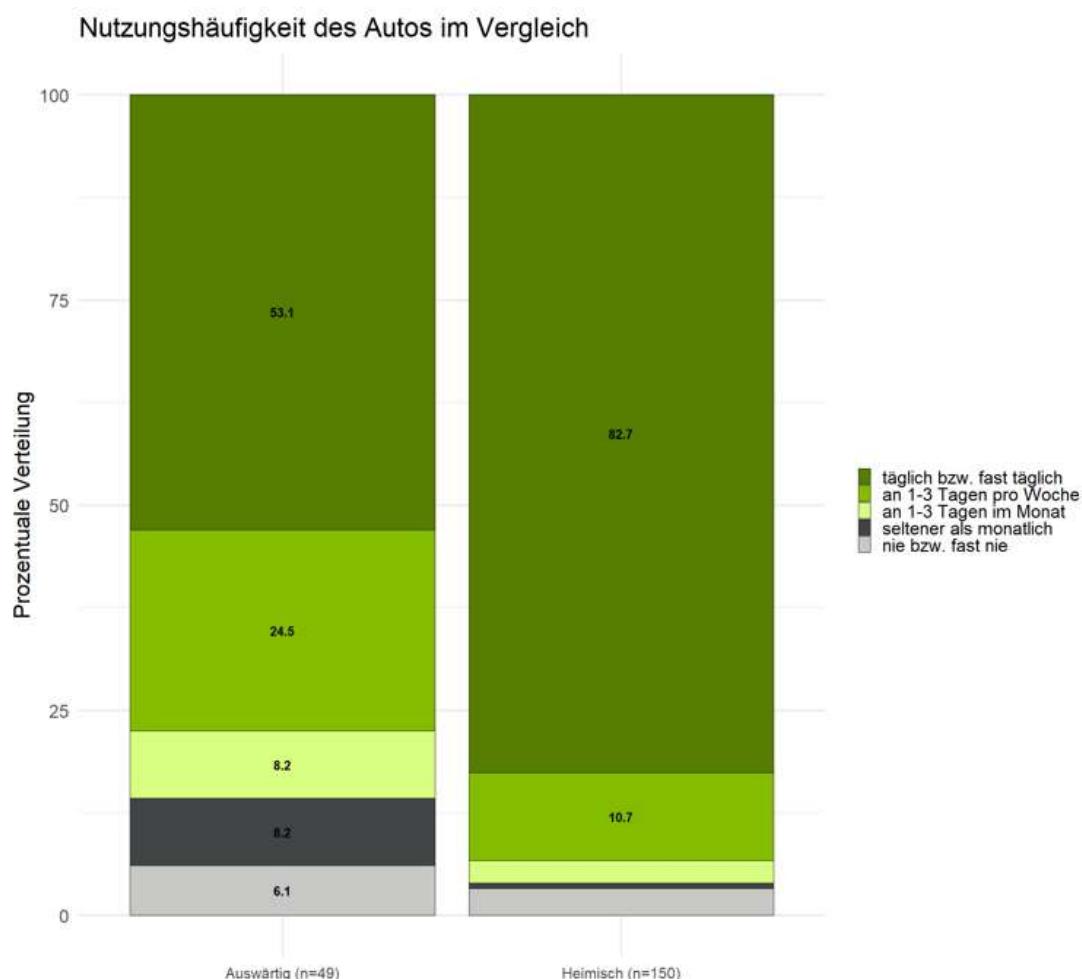


Abbildung 8: Nutzungshäufigkeit des Autos im Vergleich

(Quelle: „AP1_Erhebung zur Mobilität in der Region“ - S. 17 von NutsOneGmbH)

Die Gründe für die NICHT-Nutzung des ÖPNV sind vielfältig und umfassen verschiedene Aspekte. Eine Hauptursache ist die schlechte Anbindung und fehlende Haltestellen vor Ort bzw. nahe dem Zielort, insbesondere in kleineren Kommunen sowie zu Tagesrandzeiten und am Wochenende. Mangelnde Abstimmung der Fahrpläne zwischen Bus und Bahn führt zu hohem Planungsaufwand und langen Wartezeiten (vgl. Abbildung 4). Lange Fahrzeiten, häufige Umstiege und fehlende Direktverbindungen machen die Nutzung unattraktiv, besonders im Vergleich zum Auto. Der ÖPNV ist auch nicht immer geeignet für die spezifischen Bedürfnisse der Reisenden, wie Kinderbeförderung, Gepäck- und Fahrradmitnahme oder die Erreichbarkeit bestimmter (touristischer) Zielorte. Für die Einheimischen sind insbesondere Wegeketten (bspw. Schule-Arbeit-Einkaufen-Schule) mit dem vorhandenen ÖPNV-Angebot nicht darstellbar. Als hoch und undurchsichtig wahrgenommene Tarife für den ÖPNV, kombiniert mit bequemen Nutzungsoptionen des eigenen PKW vor der Haustür, wird die Präferenz der Autonutzung zusätzlich gestärkt. Außerdem werden Komfortprobleme wie überfüllte Busse, mangelnde Sauberkeit und Sicherheit an Haltestellen sowie die schlechte Straßen- und Radwegeinfrastruktur genannt. Letztlich spielen auch individuelle Reisemotive wie Wander- oder Motorradurlaub eine Rolle bei der Entscheidung gegen den ÖPNV. Alternative Sharing-Angebote, welche die Anreise ohne eigenen Pkw unterstützen könnten, sind aktuell kaum für Interessierte vorhanden und nutzbar. Auch hier gibt es Entwicklungspotentiale für die mobile Zukunft in der Region Erzgebirge. Erfolgt die Anreise ins Erzgebirge mit dem eigenen Pkw, sind gute und einfach nutzbare Angebote unabdingbar, damit das Auto vor Ort stehen gelassen werden kann. Die Befragten gaben auch an, dass der Wunsch nach nachhaltigen Mobilitätsangeboten besteht, bei auswärtigen und heimischen Touristen gleichermaßen. Diese sollten aber kostengünstiger als das bisherige Verkehrsmittel (i.d.R. das Auto) sein. Der Kostenfaktor und ein niedrigschwelliger Zugang zu den Mobilitätsangeboten spielen dabei eine große Rolle. Vorhandene (oder neue) Angebote sollen den Einheimischen und Gästen auch entsprechend kommuniziert werden (bspw. über eine App) und nutzbar bzw. buchbar sein.

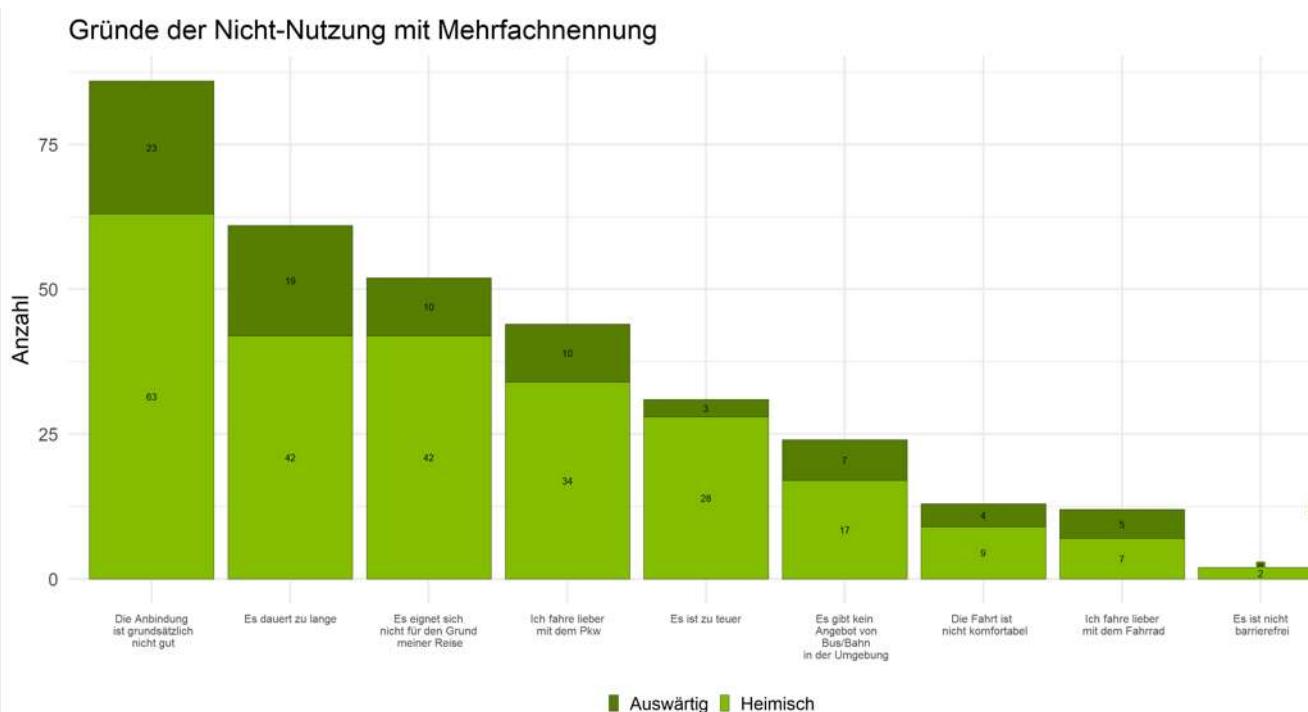


Abbildung 9: Gründe der Nicht-Nutzung des ÖPNV

(Quelle: 'AP1_Erhebung zur Mobilität in der Region` S. 31 von NutsOneGmbH)

Zusammenfassend lassen sich folgende Ergebnisse der Befragung von Gästen/ Touristen und Einheimischen feststellen:

Ein ökologisches und soziales Nachhaltigkeitsbewusstsein bezüglich der Verkehrsmittelwahl ist bei den Befragten vorhanden, jedoch ist die Bereitschaft, höhere Kosten für nachhaltige Mobilität zu tragen, eng mit den Erwartungen an Qualität und Service verbunden. Prinzipiell stehen alle Befragten alternativen Angeboten, wie z.B. der E-Mobilität, offen und neugierig gegenüber, sehen aber die alltägliche Anwendbarkeit (noch) kritisch für die Region. Es gibt Unterschiede im alltäglichen Verkehrsmittelverhalten zwischen Auswärtigen und Einheimischen, wobei letztere ähnliche Verhaltensmuster wie in vergleichbaren Studien gezeigt haben. Die Nutzung des Pkw prägt die An- und Abreise in die Destination sowie die Verkehrsmittelwahl vor Ort. Der öffentliche Nahverkehr wird vor allem von Auswärtigen genutzt, bleibt aber insgesamt hinter der Nutzung des Pkw zurück. Die Nicht-Nutzung des ÖPNV wird hauptsächlich mit Qualität (Taktung) und Kosten von Bus und Bahn vor Ort erklärt. Aufgrund der geringen Nutzung des ÖPNV ist aber auch von einer entsprechenden Unwissenheit in Bezug auf Angebote und Tarife auszugehen. Die An- und Abreise wird positiv bewertet, wobei der eigene Pkw bevorzugt wird, aber auch Bus und Bahn zunehmend genannt werden. Die Befragten bewerteten außerdem die Ladesäuleninfrastruktur und das Sharing-Angebot vor Ort eher negativ, wobei die Bereitschaft zum Testen neuer Angebote vorhanden ist, insbesondere bei niedrigen Kosten und einfacherem Zugang.

3.3 Aus der Sicht unserer Leistungsträger der Beherbergungs- und Freizeitwirtschaft und kommunaler Akteure

3.3.1 Befragung und Ergebnisse

An der Befragung für kommunale Akteure und touristische Leistungsträger nahmen insgesamt 79 Teilnehmer teil, darunter 23 Freizeiteinrichtungen, 18 Städte und Gemeinden, 15 Hotels, Pensionen und Gasthöfe, sowie 7 Ferienwohnungen, Einzelhandel und Vereine. Für über 60% der befragten kommunalen Akteure und über 70% der touristischen Leistungsträger ist das Thema Nachhaltigkeit (sehr) relevant. Es betrifft alle Dimensionen der Nachhaltigkeit und wird durch eine Vielzahl umgesetzter Maßnahmen reflektiert. Diese Maßnahmen umfassen unter anderem die Nutzung erneuerbarer Energien, Diversity & Soziale Gerechtigkeit, Gesundheitsförderung der Mitarbeiter, Verwendung nachhaltiger Rohstoffe sowie Engagement für Umwelt-, Tier- schutz und benachteiligte Personengruppen. Während 34% der kommunalen Akteure nur eine Maßnahme angeben, gibt ein kommunaler Akteur sechs Maßnahmen an. Bei den touristischen Leistungsträgern geben 25% nur eine Maßnahme an, während 13 Leistungsträger sechs oder mehr Maßnahmen angeben, wobei das Maximum bei 10 Maßnahmen liegt.

Die Einrichtungen der touristischen Leistungsträger empfangen vorwiegend Gäste wie Wander-, Erholungs-, Kultur-, Fahrradurlauber, Tagestouristen, teils auch Bewohner und Besucher des Welterbes. Das Mobilitätsverhalten der Mitarbeitenden der Leistungsträger gleicht dem der Gäste und Einheimischen aus Punkt 3.1. Sie nutzen hauptsächlich das eigene Auto für ihre Fortbewegung, während nur wenige zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind. Die Nutzung des ÖPNV kommt nur für 2 % der Mitarbeitenden in Frage. In Bezug auf die Mobilitätsangebote vor Ort werden Parkplätze häufig genutzt, was dem An- und Abreiseverhalten mit dem PKW entspricht. Ladensäulen werden von einigen Gästen genutzt, aber es besteht eine gestiegerte Nachfrage nach weiteren Angeboten, wie aus den offenen Nennungen hervorgeht. Shuttleservices sind zwar selten vorhanden, werden jedoch ebenfalls als Wunsch in den offenen Nennungen geäußert.

Die touristischen Leistungsträger schätzen, dass der öffentliche Nahverkehr in der Umgebung von etwa einem Drittel der Gäste (sehr) häufig genutzt wird, eine Einschätzung, die ähnlich ausfällt wie bei den kommunalen Akteuren.

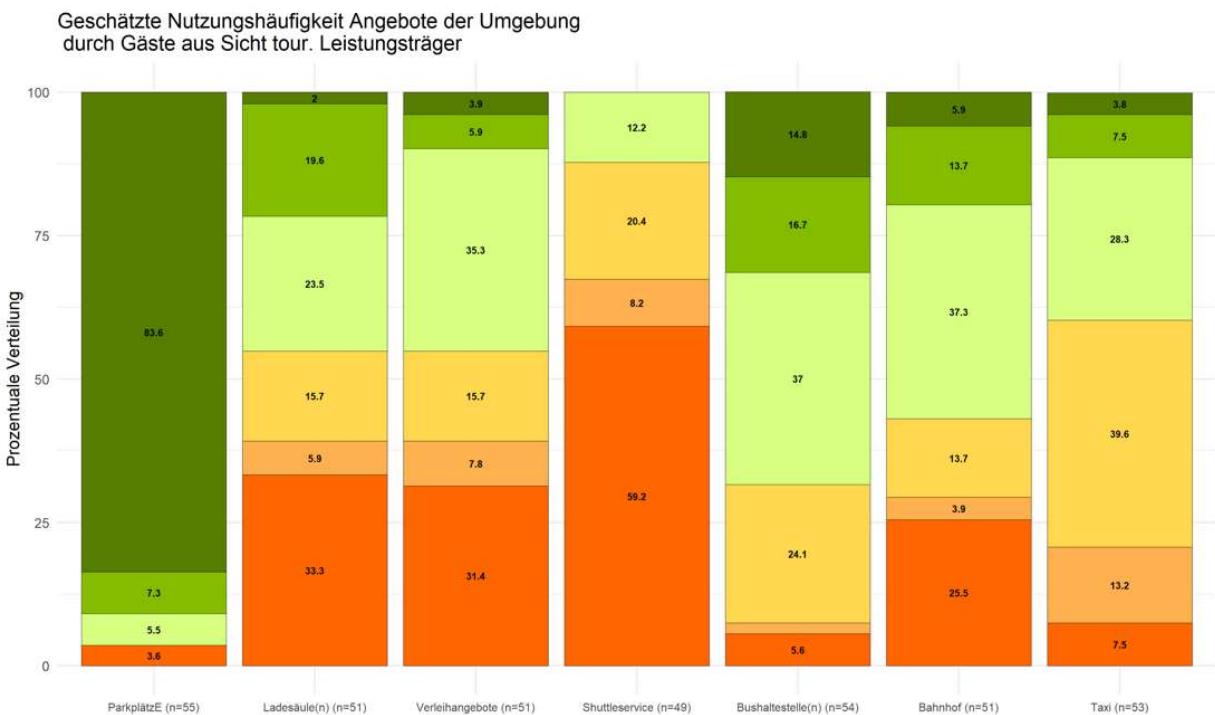


Abbildung 10: Nutzungshäufigkeit verschiedener Angebote

(Quelle: 'AP1_Erhebung zur Mobilität in der Region' S. 59 von NutsOneGmbH)

Die befragten Vertreter der Kommunen und Touristiker sehen diverse Hindernisse im Bereich der Mobilität vor Ort für ihre Kunden, darunter ein schlechtes ÖPNV-Angebot mit nicht vorhandenen Anbindungen von Bus, Bahn und Shuttle sowie schlechte oder fehlende Fahrradwege.

Die Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln gestaltet sich umständlich aufgrund langer Fahr- und Umsteigezeiten, schlechter Taktung und fehlender Fahrzeiten an Wochenenden und Tagesrandzeiten.

Die Touristen und Gäste sind oft gezwungen, Sehenswürdigkeiten mit dem eigenen PKW zu besuchen, da die Anbindung zu umständlich bzw. teils nicht vorhanden ist. Die Finanzierbarkeit kleinerer alternativer Mobilitätsangebote durch den ÖPNV wird als schwierig erachtet, auch an der personellen Umsetzung sind den Anbietern Grenzen gesetzt. Eine schlechte Straßeninfrastruktur mit leider teils sehr schlechten IST-Zuständen sowie einem ausbaufähigem Radwegenetz tragen ebenfalls zu den Hindernissen bei. Die Topografie der Region und mangelnde Ladestationen für PKW und E-Fahrräder stellen weitere Herausforderungen dar. Die Unübersichtlichkeit des ÖPNV, schwer zugängliche Informationen sowie mangelnde Kommunikation werden ebenfalls genannt, wobei eine Zentralisierung der Angebote in einer App für Wegeplanung von den Befragten vorgeschlagen wird. Die Informationsbeschaffung zu Mobilitätsangeboten vor Ort erfolgt hauptsächlich online oder mündlich, wobei das Internet als Hauptinformationsquelle der Gäste dient. Die Mobilitätsangebote vor Ort werden ge-

nerell als verbesserungswürdig betrachtet, wobei die Erreichbarkeit von Sehenswürdigkeiten mit dem Fahrrad von mehr als 60% der Befragten als (eher) gut bewertet wird.

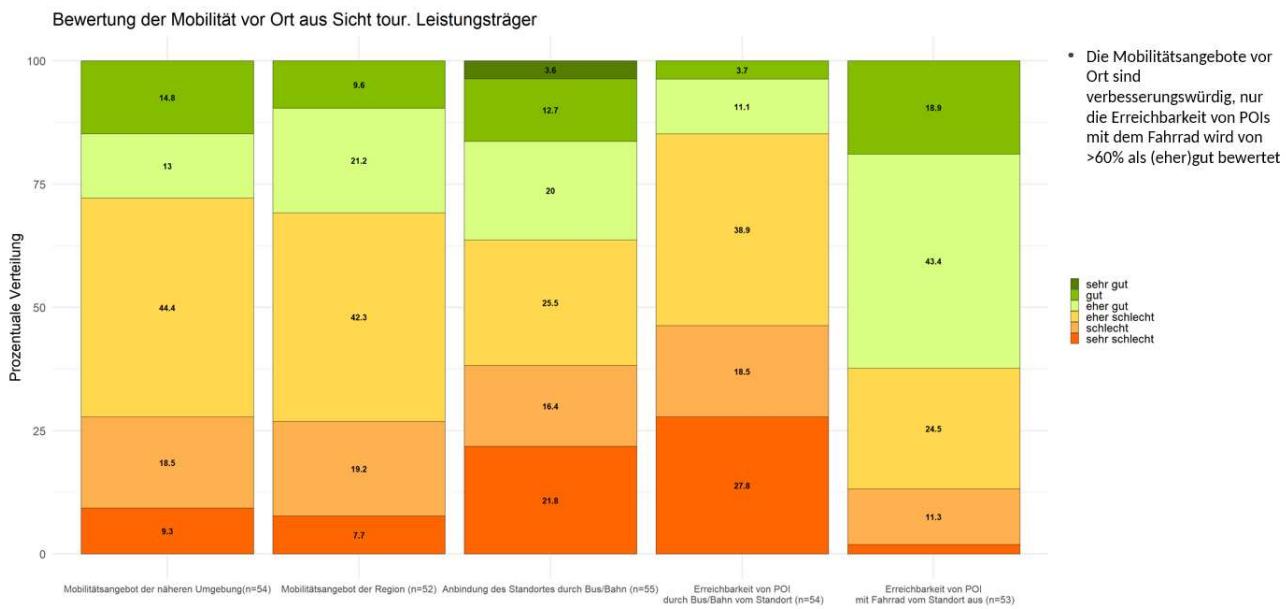


Abbildung 11: Bewertung der Mobilität (vor Ort)

(Quelle: 'AP1_Erhebung zur Mobilität in der Region' S. 66 von NutsOneGmbH)

Sowohl die kommunalen Akteure als auch die touristischen Leistungsträger bringen ähnliche bis gleiche Vorschläge zur Verbesserung der Mobilitätsangebote vor Ort ein. Sie erachten eine Bündelung der Angebote sowie eine Abstimmung zwischen den Anbietern als wertvoll, um ein effizientes und kohärentes System zu schaffen. Darüber hinaus werden landkreisüberschreitende und grenzüberschreitende Verbindungen nach Tschechien angeregt, um die Mobilität zu erleichtern. Die Anbindung touristischer Orte, Einrichtungen und Wanderwege an den ÖPNV sollte verbessert werden, ebenso wie bedarfsoorientierte Fahrzeiten der Busse. Eine kundenfreundliche Preisgestaltung wird angestrebt, indem die Nutzung des ÖPNV mit Gästekarten kostenfrei oder ermäßigt angeboten wird, sowie kostenfreier Stadtverkehr für Gäste und Jahreskarten für Einwohner. Privatwirtschaftliche Zusatzangebote wie E-Busse und Shuttle-Dienste sollten das ÖPNV-Netz ergänzen, ebenso wie Carsharing-Angebote an den DB-Bahnhöfen.

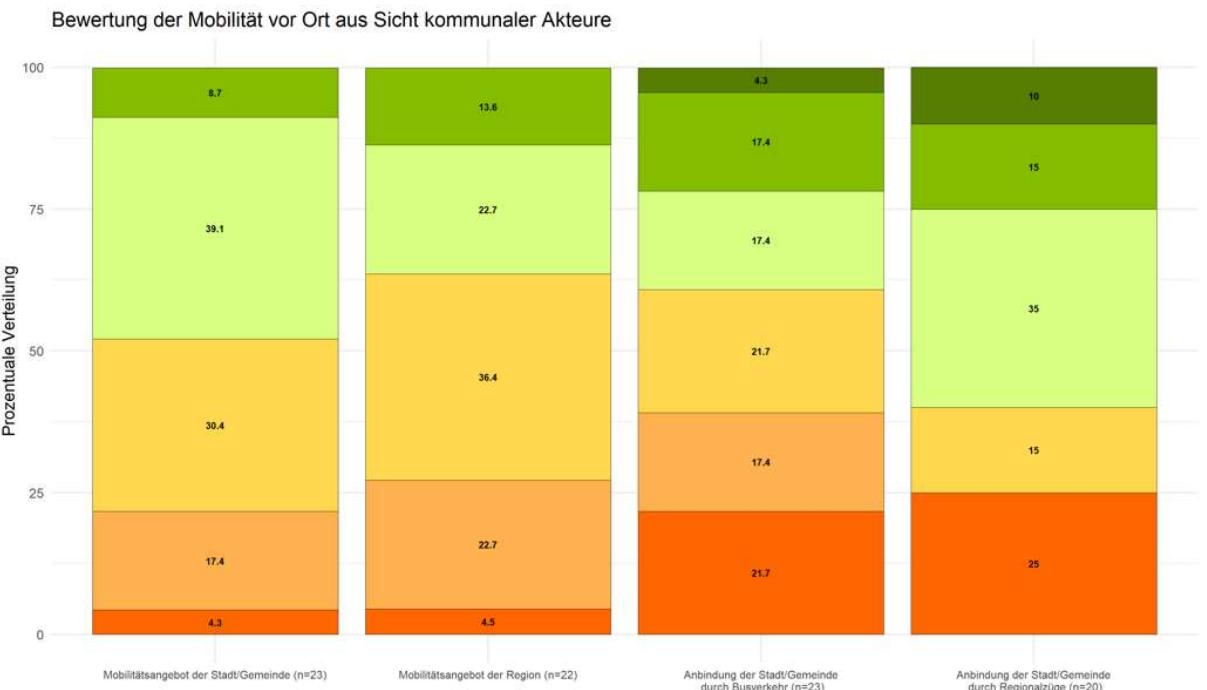


Abbildung 12: Bewertung der Mobilitätsangebote aus Sicht der kommunalen Akteure (Quelle: 'AP1_Erhebung zur Mobilität in der Region' S. 67 von NutsOneGmbH)

Folgende wesentliche Erkenntnisse aus der Befragung von kommunalen Akteuren und touristischen Leistungsträgern werden nun kurz zusammengefasst:

Nachhaltigkeit ist ein zunehmend wichtiger Aspekt sowohl für kommunale Akteure als auch für touristische Leistungsträger, sowohl im Bewusstsein als auch in der praktischen Umsetzung, wobei ökologische und soziale Aspekte gleichermaßen relevant sind.

Die Einschätzung der Nachhaltigkeit der Mobilitätsangebote in der Region wird von den Kommunen eher negativ assoziiert, wobei eine Diskrepanz zwischen der Wichtigkeit und dem aktuellen Status quo bezüglich der Mobilität besteht.

Auch die Einschätzung der Nachhaltigkeit der Verkehrsmittelwahl der Gäste fällt eher negativ aus, sowohl im Allgemeinen als auch bei der An-/Abreise und vor Ort. Eine einfache ÖPNV-Nutzung u.a. durch die Gästekarte wird von allen befragten Akteuren als Lösung vorgeschlagen.

Die Mitarbeitermobilität der touristischen Leistungsträger ist stark durch den Einsatz von PKWs geprägt. Bei alternativen Angeboten nutzen diese eher Ladesäulen, während Verleihangebote und Shuttleservices weniger genutzt werden und für die alltägliche Mobilität eine untergeordnete Rolle spielen.

Kommunale Akteure nehmen die Nutzung von Mobilitätsangeboten abseits von Parkplätzen als gering wahr. Die Bewertung der Mobilitätsangebote vor Ort aus Sicht der touristischen Leistungsträger ist eher schlecht, während die Bewertung durch Kom-

munen durchwachsen ist. Dabei wird die Anbindung durch Regionalzüge mehrheitlich positiv bewertet, während die Busanbindung als zu teuer und kompliziert empfunden wird, und alternative Angebote wie E-Ladesäulen fehlen.

Kommunale Akteure und touristische Leistungsträger sehen dieselben Hindernisse und teilen dieselben Wünsche hinsichtlich einer nachhaltigen Mobilität, darunter die Qualität des ÖPNV, die Preisgestaltung, die Straßeninfrastruktur und das Vorhandensein von E-Ladesäulen für PKWs und E-Fahrräder.

3.4 Zusammenfassung/Fazit, Lösungs- und Entwicklungsansätze

3.4.1 Zusammenfassung der Erkenntnisse hinsichtlich der Zielgruppen Aktivtourismus und Familienzeit

Folgende wesentlichen Erkenntnisse lassen sich abschließend zusammenfassen:

Die vorgeschlagenen Lösungsansätze konzentrieren sich darauf, die Mobilität für Familien und Aktivurlauber zu verbessern. Dies beinhaltet sowohl die An- und Abreise als auch Routenvorschläge unter Berücksichtigung wichtiger Sehenswürdigkeiten und Mobilitätsbedürfnisse.

Im Bereich des Aktivtourismus wird eine Implementierung von Busverbindungen zu POIs (Points of Interest) bzw. den Startpunkten ausgewählter Aktivrouten bspw. für Wanderungen, Radtouren und Skitouren mit dem öffentlichen Nahverkehr vorgeschlagen, die auch eine Gepäckmitnahme für Skier und Räder ermöglichen. Dies könnte auch in Form von Sonderbussen in der Saison erfolgen, die Hin- und Rückfahrten anbieten, um unnötige Wartezeiten zu minimieren. Eine weitere Möglichkeit wäre die Anpassung bestehender ÖPNV-Linien an die Tourismusnachfrage von Aktivurlaubern oder eine höhere Taktung in der Saison. Bei der Tourenplanung der Aktivrouten sollten Einkehrmöglichkeiten in der Nähe von Bushaltestellen bzw. Wartestellen mit bedacht werden, um das Warten etwas angenehmer zu gestalten und den Gästen Versorgungspunkte zu bieten. Auch niedrigschwellige Angebote, wie z.B. die Bereitstellung von Bussen und Fahrrädern am Hotel sowie die Nutzung von Audioguides während der Tour, werden vorgeschlagen. Die Vermarktung der Angebote könnte über eine App erfolgen oder eine zentrale Homepage zur Planung und Durchführung von Wander- und Radtouren, die gleichzeitig eine Verknüpfung von Touren mit Mobilitätsangeboten der Region umsetzen kann.

Eine weitere Hauptzielgruppe der DMO sind Familien bzw. das Thema Familienzeit, deren Mobilitätswünsche und -verhalten ebenso untersucht und in Konzeptionsansätzen formuliert wurden. Das Konzept schlägt die Ausarbeitung von Routen/ Touren mit einfachen An- und Abfahrten vor, die POIs in der Umgebung mit kurzen und abwechslungsreichen Rad- und Wanderwegen verbinden. Empfohlen werden kurze Etappenwege mit überschaubaren Fußanteilen und vielen Unterbrechungen sowie

Aktivitäts- und Pausenmöglichkeiten für die ganze Familie. Vorteilhaft und unterstützend bei der Planung wären aktuelle Informationen zu Öffnungszeiten der POIs, Möglichkeiten der Nutzung von verschiedenen Verkehrsmitteln und deren spontane Buchbarkeit bei Nutzungswillen. Die Möglichkeit zur Nutzung verschiedener Verkehrsmittel knüpft sich dabei eng an die flexible Buchung und Bezahlung per App. Die ausgearbeiteten Familien-Routen sollen durch digitale Spiele und Foto-Spots attraktiv gestaltet werden und auch Kinder aktiv einbeziehen. Zusätzlich wird die Vermarktung über verschiedene Kanäle wie Homepages, Apps, persönliche Kommunikation, Postkarten und Social Media angestrebt.

3.4.2 Maßnahmen- und Vermarktungsansätze

Als eines der Ziele für eine nachhaltige Mobilität wurde, zunächst das Thema Verkehrsvermeidung betrachtet, was durch das Bewerben und Schaffen von Angeboten direkt an der Unterkunft sowie das Planen von Wanderwegen und Spazierrouten direkt ab Haustür der Unterkunft erreicht werden könnte. Des Weiteren wird die Verkehrsverlagerung angestrebt, unter anderem durch Sharing-Angebote für Fahrräder, e-Bikes und e-Carsharing. Ergänzend kämen noch eine optimal-nutzbare ÖPNV-Anbindung, die Schaffung von Touren on-demand zu Freizeitangeboten sowie regionale Shuttle-Services vom (Bus-)Bahnhof hinzu. Zusätzlich könnte noch eine Antriebswende in Richtung elektrischer Antriebe die nachhaltigen Mobilitätsangebote vor Ort unterstützen. Grundlegend sollte man aber beachten, dass sich das routinierte Mobilitätsverhalten von Personen nur sehr langsam ändert. Man braucht Geduld und passende Angebote.

Um Anreize für eine nachhaltige Mobilität zu setzen, ist es wichtig, Angebote im Vorfeld bekannt zu machen und entsprechend zu bewerben. Eine zuverlässige und sichere Reiseplanung ohne Pkw-Nutzung vor Ort sollte gewährleistet sein. Ein grüner Urlaub kann durch Werbebilder der Region mit Bus und Bahn gefördert werden, die die Gäste emotional ansprechen und das Erlebnis des Reisens durch die Landschaft betonen. Die Information und Buchung solcher Angebote sollte einfach und auch vor Reiseantritt möglich sein, um eine sichere Reiseplanung zu gewährleisten. Digitale Gästekarten oder kostenfreie Nutzung bestimmter Verkehrsmittel/Routen könnten zusätzliche unkomplizierte und bequeme Optionen sein, die einen Anreiz bieten. Eine Kostenreduktionen durch die Nutzung von Gästekarten und/oder kostenlose ÖPNV-Nutzung könnten ebenfalls attraktive Anreize schaffen. Die Verfügbarkeit von Parkplätzen an touristisch relevanten Orten sowie POIs sollte breit kommuniziert werden, wobei eine Information über hohe Auslastung ebenso Anreize für die Nutzung von ÖPNV oder Shuttles schaffen kann. Ein Parkleitsystem und kostenfreier Shuttle-Service ab Parkplätzen außerhalb der Stadt wären für Gäste und Einheimische gleichermaßen von hohem Interesse, um den Verkehr und Parksuchverkehr innerorts zu reduzieren. Weiterhin könnte ein Bonussystem bei der Bus- und Bahnnutzung, beispielsweise durch ein Check-in-System mit Gästekarten oder das Scannen von QR-Codes im Bus, die

Gutscheine für Getränke oder reduzierte Eintrittspreise enthalten, zusätzliche Anreize zur ÖPNV-Nutzung schaffen. Zusammenfassend lässt sich noch erwähnen, dass bei der Planung und Organisation von Aktivitäten bzw. Touren, die passenden regionalen Mobilitätsangebote mit Beachtung finden und in Packages vereint werden.

Was ist ein möglicher Weg der DMO und welche kurz- mittel- und langfristigen Ziele wären in Richtung nachhaltige Mobilität denkbar? Die folgende Übersicht, zeigt zusammenfassend erste Lösungsansätze auf:

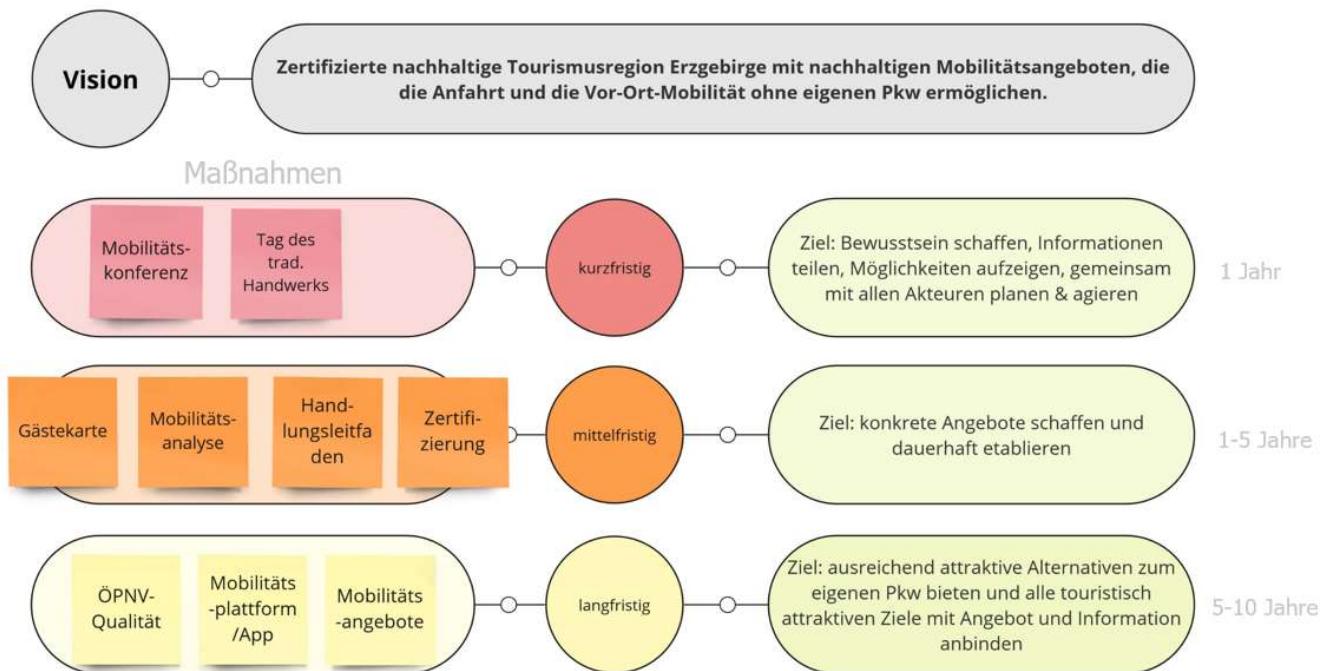


Abbildung 13: Mögliche Mobilitäts-Maßnahmen in der DMO

(Quelle: 'AP2_Entwicklung und Validierung von Lösungsansätzen' S. 11 NutsOneG-mbH)

Maßnahmen für nachhaltige Mobilität könnten bspw. durch die Organisation einer touristischen Mobilitätskonferenz in 2025/2026 sowie nachhaltiger Angebote am 'Tag des traditionellen Handwerks' vorangetrieben, wobei der örtliche ÖPNV eingebunden wird. Schwerpunkte der Mobilitätskonferenz sollen die Kommunikation der Befragungsergebnisse, der laufenden Aktivitäten und die Planung neuer gemeinsamer Schritte in der Region sein. Eine enge Zusammenarbeit zwischen kommunalen und touristischen Akteuren zur Verbesserung der regionalen Mobilitätsangebote ist dabei Grundvoraussetzung und wurde auch in der Befragung von allen Seiten gewünscht. Zum Tag des traditionellen Handwerks werden jedes Jahr unzählige Gäste erwartet, die die Manufakturen, Museen und Vereine besuchen möchten. Diese Veranstaltung ist prädestiniert, um das Thema nachhaltige Mobilität sichtbar und nutzbar umzusetzen und ein großes Maß an Aufmerksamkeit zu erzielen. Ein erweitertes ÖPNV-An-

gebot an diesem Wochenende und die Einrichtung eines POI-verbindenden Shuttle-services mit erleichtertem Zugang für Familien mit Kindern und Mobilitätseingeschränkten, wäre ein erster Lösungsansatz. Die Erweiterung des Mobilitätsangebotes könnte noch zusätzlich in Richtung E-Bikes, Lastenräder und Carsharing gedacht werden, die an Park & Ride-Plätzen am Rande der Hotspots für den Tag des traditionellen Handwerks (wie z.B. Olbernhau, Seiffen, Neuhausen ...) als Testfahrzeuge zur Verfügung stehen. Während der Planungsphase könnten konkrete Handwerks-Touren mit passenden Mobilitätsangeboten per Kleinbusse entwickelt und in die Fahrpläne des ÖPNV integriert werden, deren Zeitslots vorab buchbar sind. Um nachhaltige Mobilität im Erzgebirge und besonders zum Tag des traditionellen Handwerks zu fördern, sollten (private) Fahrgemeinschaften unterstützt und ein Service für den Versand von Gepäck eingerichtet werden. Dies ermöglicht es Besuchern, gekaufte Kunsthändlerwerke oder selbstgebastelte Gegenstände bequem zu den Startpunkten ihrer Reise bzw. nach Hause zu schicken. Diese Maßnahmen tragen zur Reduktion des Individualverkehrs bei und erleichtern den Transport schwerer oder sperriger Gegenstände, wodurch die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel attraktiver wird. Zur Förderung nachhaltiger Mobilität im Erzgebirge sollen Maßnahmen ergriffen werden, die das Erzgebirge als nachhaltiges Reiseziel etablieren. Dies soll im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit zum Tag des traditionellen Handwerks besonders hervorgehoben werden. Teilnehmende Unternehmen, kommunale Akteure und Beherbergungsbetriebe agieren dabei gemeinsam als Multiplikatoren, die das Thema Nachhaltigkeit verbreiten, die Attraktivität der Region stärken und die Destination gemeinsam voranbringen.

Die Einführung einer digitalen Gästekarte mit Verknüpfung zu regionalen Verkehrsverbünden wurde ebenso bei den entwickelten Maßnahmen berücksichtigt. Dies wird bereits durch den TVE in Kombination mit dem elektronischen Meldewesen vorangetrieben und erste Partnerkommunen gewonnen. Die digitale Gästekarte kann mit der Buchungsbestätigung digital oder auf Wunsch weiterhin analog bei der jeweiligen Unterkunft erhalten werden. Wichtig dabei ist, dass eine Online-Schnittstelle zu Informationsplattformen der Region, Routenplanern, Ticketing und touristischen Angeboten geschaffen wird und der Zugang sehr niedrigschwellig ist. Zur effektiven Publizierung und Vermarktung bedarf es verschiedener touristischer Stakeholder mit guter Nutzerreichweite, wie z.B. Tourismusverbände, kommunale Akteure, Tourist Informationen und Gästebüros, die umfassende Kenntnisse zur Nutzung der digitalen Gästekarte an die Touristen weitergeben. Die touristischen Beherbergungsbetriebe müssen daher vorab in der Nutzung der Gästekarte geschult und eingewiesen werden, um deren ganzheitlichen Vorteile positiv zu kommunizieren und so ggf. einen großen Beitrag zur Förderung der nachhaltigen Mobilität in der Region leisten. Die Entwicklung einer umfassenden Mobilitätsplattform/App für Gäste und Einwohner zur Information, Planung und Buchung von Mobilitäts- und Freizeitangeboten der Region werden als weitere wichtige Schritte vorgeschlagen.

Abschließend wurden als Best-Practice-Beispiele noch Mobilitätssteckbriefe erarbeitet, die langfristig betrachtet durchaus auch für das Erzgebirge von Interesse sein könnten. Um nur einige Beispiele zu benennen, ging es um die Elektrifizierung von Betriebsfahrzeugen, Elektrifizierung des ÖPNV, Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur, automatisierte Fahrzeuge, Shuttleservice und Rufbusse. Einige der vorgeschlagenen Ansätze gibt es bereits, auch im Erzgebirge. Dennoch wurde in dem Bericht nicht nur auf die einzelnen Auswirkungen bei der Nutzung dieser Mobilitätsansätze eingegangen, sondern auch immer der Bogen zum nachhaltigen Gesamtzusammenhang geschlagen. Diese umfassende Betrachtungsweise ist für die langfristige Entwicklung des Erzgebirges zum nachhaltigen Reiseziel mit attraktiven Mobilitätskonzepten unabdingbar und für nachfolgende Entwicklungsprojekte ein solides Gedankenfundament.

3.4.3 Pilotregion Greifensteinareal: Ein Modellprojekt zur Mobilitäts- und Infrastrukturentwicklung

Basierend auf den erarbeiteten und vorliegenden Lösungsansätzen (siehe 3.3.2) wurde in gemeinsamen Projektgruppensitzungen des WIR!-Projektes „Nachhaltigkeit der Mobilität im Tourismus“ mit allen Partnern die **Modellregion Greifensteine als Pilotregion** im Erzgebirge ausgewählt, um praxisnahe Lösungsansätze zur Verbesserung der Mobilität und Infrastruktur umzusetzen. Dieser Ansatz ermöglicht eine zielgerichtete Erprobung neuer Ideen in einer klar definierten Modellregion, bevor sie auf das Erzgebirge als Ganzes ausgeweitet werden.

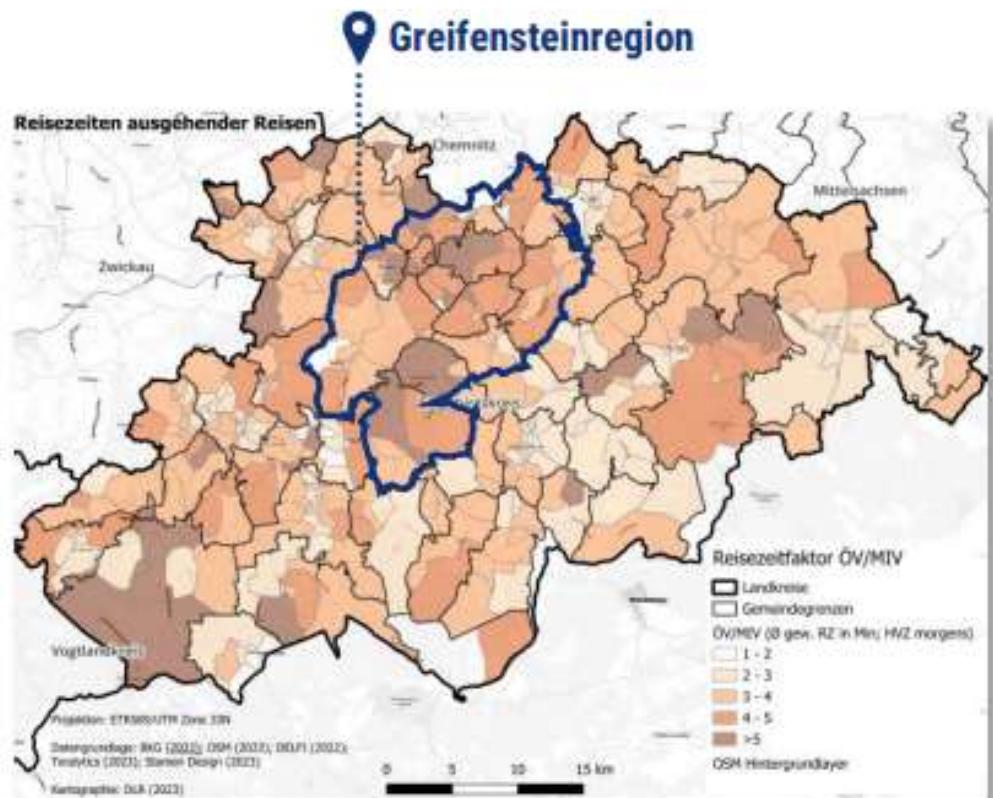


Abb. 14 Einbindung der Greifensteinregion in den Erzgebirgskreis; Quelle: DLR

Die Region Greifensteine wurde als Modellregion im WIR!NaMo-Projektteam ausgewählt, da sie eine optimale Testumgebung für nachhaltige Mobilitätslösungen bietet. Die Destination Erzgebirge ist als Ganzes aufgrund ihrer Größe und der infrastrukturellen Vielfalt nicht als einheitliche Pilotregion geeignet. Die Greifensteinregion hingegen weist eine hohe Dichte an Bewegungsströmen auf, insbesondere in der Hauptverkehrszeit (HVZ) und in Ost-West-Richtung, während gleichzeitig ein Mangel an direkten ÖPNV-Verbindungen besteht.

Ein weiteres entscheidendes Kriterium war die hohe touristische Attraktivität der Region, kombiniert mit einem stark ausgeprägten Bedarf an verbesserten Mobilitätsangeboten für alle Nutzergruppen. Die Region bietet viele Haltestellen mit wenigen Abfahrten pro Tag, hohe Reisezeitfaktoren und Nachbarschaften mit einem besonders hohen Bedarf an ÖPNV-Zubringerdiensten.

Zudem wurden in der Greifensteinregion bereits Mobilitätsprojekte wie ERZmobil oder UseXS umgesetzt, was eine Sensibilisierung der Bevölkerung für nachhaltige Mobilitätskonzepte begünstigt. Die Kompetenzen des Projektteams, die Möglichkeit einer schrittweisen Umsetzung und die realistische Aussicht auf Förderung und Partnergewinnung machten die Region zur idealen Wahl für die Erprobung innovativer Mobilitätslösungen.

Auf Initiative des Tourismusverbands Erzgebirge e.V. (TVE) hin und in enger Kooperation mit der Tourist Information Greifensteine wurden umfassende Zuarbeiten geleistet, die den Projektpartnern, darunter die TU Chemnitz, das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) und das EGCZ, als Basis dienten. Zu den erhobenen Daten gehörten:

- **Erfassung von Points of Interest (POIs):** Wichtige Sehenswürdigkeiten und touristische Anlaufpunkte wurden identifiziert, um diese gezielt in Mobilitätskonzepte einzubinden.
- **Zentrale Verkehrswege:** Es wurden Hauptverkehrs Routen der Einheimischen berücksichtigt, insbesondere Wege des täglichen Bedarfs wie Arbeitswege oder Einkäufe.
- **Tagestouren:** Empfehlungen für attraktive und gut erreichbare Tagesrouten wurden ausgearbeitet, die sowohl für Touristen als auch für Einheimische interessant sind.

Diese umfassenden Informationen bildeten die Grundlage für die Entwicklung innovativer Konzepte durch die Projektpartner TUC und DLR.

Basierend auf den gesammelten Fakten und GPS-Datenauswertungen der Bewegungsströme in dieser Region wurden erste Umsetzungsansätze formuliert, wie beispielsweise eine Buslinie im Greifensteinareal, die die Bedürfnisse der Touristen als auch die Mobilitätsanforderungen der lokalen Bevölkerung berücksichtigt. Die Greifensteinregion dient als Pilotareal für die Erprobung dieser Lösungsansätze, um ihre

Praxistauglichkeit und Effizienz zu testen. Langfristig sollen die gewonnenen Erkenntnisse auf andere Teile des Erzgebirges übertragen werden, um eine einheitliche und nachhaltige Infrastruktur in der gesamten Destination zu schaffen. Dabei steht nicht nur die Verbesserung der touristischen Mobilität im Fokus, sondern auch die Schaffung attraktiver Angebote für Einheimische.

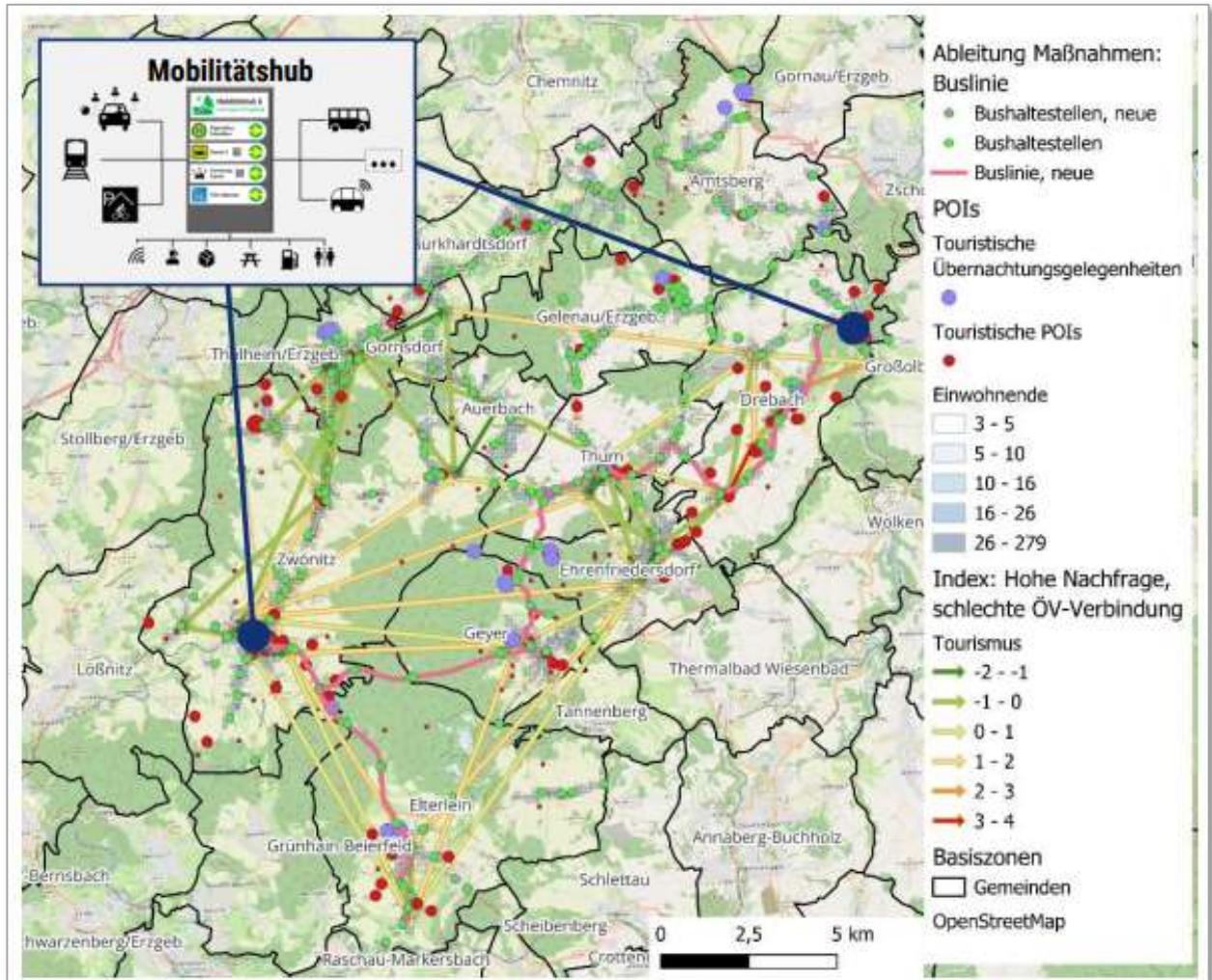


Abbildung 15: Gestaltungsempfehlung – Grobkonzept für die Greifensteinregion
(Quelle: Abschlussreflexion Projekt „NaMo“-Präsentation S. 40)

Zur Veranschaulichung und Verständnis der dargestellten Karte lassen sich folgende Kernaussagen zusammenfassen:

Das Grobkonzept sieht die Einführung einer neuen Direktbuslinie zwischen Zwönitz und Scharfenstein vor, um Pendler, Touristen und Schüler effizienter zu befördern und die Reisezeitunterschiede zwischen öffentlichem Verkehr (ÖV) und motorisiertem Individualverkehr (MIV) zu reduzieren. Ergänzend sollen Mobilitätshubs an den Bahnhöfen dieser Orte entstehen, die verschiedene Verkehrsangebote verknüpfen und Sharing- sowie Park+Ride-Konzepte integrieren. Zudem sind zusätzliche Dienste wie

On-Demand-Angebote sowie eine gezielte Informations- und Kommunikationsstrategie vorgesehen, um den öffentlichen Nahverkehr attraktiver zu gestalten.

Darüber hinaus analysierten die Projektpartner die bestehenden Carsharing-Dienste in der Region, werteten sie aus und identifizierten neue Entwicklungsperspektiven. Auch die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge wurde berücksichtigt. In diesem Zusammenhang wurden Maßnahmen zur Errichtung zusätzlicher Ladesäulen vorgeschlagen, um die nachhaltige Mobilität in der Region weiter auszubauen. Die enge Zusammenarbeit mit bestehenden Mobilitätsanbietern sowie die bessere Vernetzung von Akzeptanzstellen sollen den Infrastrukturaufbau zusätzlich fördern. Dabei spielen u.a. die Energiegenossenschaft Chemnitz-Zwickau eG und die Stadtwerke Annaberg-Buchholz eine zentrale Rolle in der zukünftigen Entwicklung im Erzgebirge.

Eine weitere Idee, die durch die TU Chemnitz und den DLR eingebracht wurde, betrifft die Schaffung von Mobilitätshubs als zentrale Verkehrsknotenpunkte. Diese sollen verschiedene Verkehrsmittel wie Busse, Carsharing, Fahrräder und Elektrofahrzeuge miteinander vernetzen und damit einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität leisten. Genauere Details zu dieser Maßnahme sind derzeit noch in der Entwicklung.

Dieses Pilotprojekt zeigt, wie durch gezielte Zusammenarbeit und datengestützte Planung innovative Konzepte zur Mobilitätsverbesserung im ländlichen Raum entstehen können.

3.4.4 Erhebung der TUC zu zukünftigen Mobilitätsbedürfnissen im Erzgebirgskreis

Im Spätherbst 2024 führte die TU Chemnitz (TUC) eine weitere Erhebung durch, um die bisherigen Ergebnisse des WIR! NaMo-Projektes zu validieren und zu ergänzen. Diese Online-Befragung untersuchte die zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse im Erzgebirgskreis und wurde im Projektnetzwerk zwischen TUC, TVE und der Energiegenossenschaft Chemnitz-Zwickau (EGCZ) aktiv verbreitet. Zusätzlich wurden verschiedene Medien genutzt, um eine möglichst breite Teilnahme zu gewährleisten.

Die Untersuchung erfolgte im Rahmen des Projektes „Nachhaltigkeit der Mobilität“ (NaMo) unter der Leitung von Prof. Dr. Stefan Hüsig, Inhaber der Professur für Innovationsforschung und Technologiemanagement an der TU Chemnitz. Ziel der Studie ist es, nachhaltige Mobilitätskonzepte für den Erzgebirgskreis zu entwickeln und die Weichen für zukunftsorientierte Lösungen zu stellen. Dazu zählen unter anderem Mobilitätshubs, On-Demand-Verkehre sowie optimierte Busrouten.

Interessierte Bürgerinnen und Bürger hatten bis zum 19. Januar 2025 die Möglichkeit, an der Umfrage teilzunehmen und so aktiv an der Gestaltung der Mobilität der Zukunft im Erzgebirge mitzuwirken. Die gewonnenen Erkenntnisse fließen nun in die weiteren Maßnahmen des NaMo-Projektes ein und bilden eine wertvolle Grundlage für nachhaltige Verkehrslösungen in der Region.

Bis zum Abschluss der Befragung nahmen insgesamt 778 Personen teil. Die Ergebnisse wurden durch die TU Chemnitz, insbesondere durch die Professuren für Innovationsforschung und Technologiemanagement sowie Unternehmensrechnung und Controlling, analysiert, ausgewertet, veröffentlicht und mögliche Ansätze für zukunftsfähige Folgeprojekte erarbeitet.

4. Anforderungen einer nachhaltigen Tourismusentwicklung an den ÖPNV / ÖSPV im Erzgebirge

4.1 In Bezug auf den Zertifizierungsprozesses zum „nachhaltigen Reiseziel“

Eine nachhaltige Tourismusentwicklung im Erzgebirge stellt besondere Anforderungen an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und den Öffentlichen Straßenbahn- und Busverkehr (ÖSBV). Die Nachhaltigkeitszertifizierung durch TourCert in 2024 ist ein wichtiger Schritt zur Attraktivitätssteigerung der Region als nachhaltige Tourismusdestination. Daher sollten vorgelagerte Maßnahmen gezielt auf die Kriterien der Nachhaltigkeitszertifizierung einzahlen.

Folgende relevanten Punkte sind u.a. für die Zertifizierung von Bedeutung:

- Bereitstellung von Informationen zur Anreise mit Bus und Bahn sowie eines ÖPNV-Anfahrtsplaners auf der Website der POIs und Unterkünfte
- Einrichtung bzw. Angebot von Abholservices an Bahnhöfen und Haltestellen
- Informationen über nachhaltige Mobilitätsangebote vor Ort, wie z.B. ÖPNV, Fahrradverleih und vieles mehr
- Verteilung von Infomaterialien wie Fahrpläne, Wander-, Ski- und Weltkulturerbe-Busse und Bahnen.

Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Einbindung von Multiplikatoren. Diese spielen eine wichtige Rolle, so dass bspw. Mitarbeitende von Gästebüros und Unterkünften umfassend zu den Angeboten und Tarifen geschult werden sollten. Ebenso wäre die Erarbeitung von Vorschlägen zur Freizeitgestaltung mit ÖPNV-Anreise, etwa beim Wandern, Rad- und Skifahren, wichtig und sollte auch vorrangig von den Multiplikatoren kommuniziert werden. Dazu bedarf es vorab der Schulung von Mitarbeitenden, die direkten Kontakt zum Gast haben, zu den Angeboten und Tarifen des ÖPNV sowie Vorschlägen für die nachhaltige Freizeitgestaltung.

Touristische Mobilitätskonzepte in der Region sollen eine umwelt- und klimafreundliche Beförderung der Gäste fördern und die CO₂-Emissionen reduzieren. Ziel ist es, die Nutzung umweltfreundlicher Transportmittel durch Gäste zu steigern, die tägliche Zweckmobilität vor Ort zu erleichtern und die umweltverträgliche Freizeitmobilität zu bewerben. Durch diese Maßnahmen wird die nachhaltige Entwicklung des Tourismus im Erzgebirge gestärkt und die Region als umweltfreundliches Reiseziel attraktiver gemacht.

4.2 In Bezug auf die touristische Produktentwicklung

Die Anforderungen einer nachhaltigen Tourismusentwicklung an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und den Öffentlichen Straßenbahn- und Busverkehr (ÖSBV) im Hinblick auf die touristische Produktentwicklung sind vielfältig und umfassen verschiedene Aspekte der Mobilität, Infrastruktur und Servicequalität. Die wesentlichen Anforderungen werden nun folgend kurz zusammengefasst:

1. Integration und Erreichbarkeit

Gute Anbindung an touristische Ziele: Der ÖPNV sollte eine umfassende Anbindung an wichtige Sehenswürdigkeiten, Naturparks und Freizeitangebote bieten bzw. diese bei der Planung der Busrouten und Taktungen mit bedenken.

Verbindung von Points of Interest: Neben dem ÖPNV sollten Shuttleservices oder spezielle Linienbusse verschiedene touristisch interessante und gut frequentierte Anlaufstellen miteinander verbinden.

2. Information und Transparenz

Informationsbereitstellung: Es sollte umfassende sowie aktuelle Informationen zur Anreise mit Bus und Bahn sowie detaillierte ÖPNV-Fahrpläne auf den Websites der Unterkünfte, Freizeiteinrichtungen und in den Tourist-Informationen geben.

Infomaterialien: Fahrpläne, Routenpläne und Informationen zu Wander-, Rad-, Ski- und Welt-Kultur-Erbe-Bussen sollten leicht zugänglich sein, egal ob in analoger oder digitaler Form.

3. Service und Komfort

Abholservices: Bereitstellung von buchbaren Abholservices an Bahnhöfen, Haltestellen und Park & Ride Plätzen, um den Gästen einen komfortablen Übergang zu ihren Unterkünften und/ oder Einstieg zu touristischen Zielen zu ermöglichen.

Digitale Lösungen: Die Einführung digitaler Gästekarten mit integrierten Fahrtickets für Bus und Bahn, die auch im Vorfeld der Reise zur Nutzung des ÖPNV bei der Anreise verschickt werden können.

4. Nachhaltige Mobilitätsangebote

Umweltfreundliche Transportmittel: Förderung der Nutzung von Fahrrädern, E-Bikes, Lastenrädern und Carsharing-Angeboten. Die Ausweitung von Leihangeboten in diesem Bereich erhöht die Nutzerakzeptanz nicht unerheblich.

Innovative Mobilitätskonzepte: Entwicklung und Testen neuer Mobilitätsangebote, wie etwa Kleinbusse und vorab buchbare Zeitslots für individuelle Transportbedürfnisse, bspw. in Form von Rufbussen oder Shuttles.

5. Schulung und Sensibilisierung

Multiplikatoren: Schulung von Mitarbeitenden in touristischen Einrichtungen, Beherbergungsbetrieben und Verkehrsbetrieben zu den Angeboten und Tarifen des ÖPNV.

Positive Kommunikation: Unterkünfte sollten zur positiven Kommunikation der Vorteile der Gästekarten und nachhaltigen Mobilitätsangebote angeleitet werden und diese über alle verfügbaren Kanäle nach außen tragen.

6. Klimafreundliche Maßnahmen

CO2-Reduktion: Förderung des ÖPNV zur Reduktion von CO2-Emissionen, z.B. durch den Einsatz emissionsarmer oder elektrischer Fahrzeuge. Ebenso würde eine gesteigerte Nutzung des ÖPNV durch Gäste und Einheimische gleichermaßen die CO2-Reduktion fördern.

Park & Ride: Einrichtung von Park & Ride-Standorten außerhalb der Städte und in der Nähe von touristisch relevanten POIs mit dazugehörigem Shuttleverkehr, um den innerstädtischen Verkehr zu entlasten. Die Einrichtung von Park & Ride-Parkflächen könnte auch temporär bei Veranstaltungen mit erhöhtem Besucheraufkommen genutzt werden.

7. Touristische Produkte und Erlebnisse

Freizeitgestaltung mit Nutzung des ÖPNV: Entwicklung und Planung von Aktivitätspaketen, die die An- und ggf. Abreise mit dem ÖPNV bis zu den Einstiegsmöglichkeiten in vorgeschlagene Routen beinhalten, wie beispielsweise bei Wander-, Rad- oder Skitouren.

Erlebnisse im ÖPNV: Fahrten mit dem Linienbus oder Shuttleservice als Erlebnis an ausgewählten und buchbaren Tagen gestalten, z.B. durch Bonus-Codes

oder Challenges im Bus, interessante Persönlichkeiten als Guide, Verkostungen regionaler Produkte während der Fahrt ... usw.

8. Nachhaltige Öffentlichkeitsarbeit

Marketing und Promotion: Attraktivitätssteigerung der Nutzung der nachhaltigen Mobilität, durch positive Kommunikation als zentrales Thema in der gesamten Öffentlichkeitsarbeit sowohl der DMO als auch der touristischen Akteure der Region. Dies sollte zu allen Veranstaltungen, wie z.B. zum Tag des traditionellen Handwerks oder bei Jubiläen der Städte und Gemeinden, entsprechend durchgängig nach außen kommuniziert werden.

Digitale Integration: Schaffung einer digitalen Schnittstelle zu Informationsplattformen der Region, Routenplanern und Ticketing-Systemen. Relevant ist dabei auch der niedrigschwellige Zugang für Nutzer zu dieser Informationsplattform.

Durch die Erfüllung dieser Anforderungen kann der ÖPNV und ÖSBV einen wesentlichen Beitrag zur nachhaltigen Tourismusentwicklung im Erzgebirge leisten und die Attraktivität der Region als umweltfreundliches Reiseziel erhöhen.

4.3 In Bezug auf den Gästeservice

Die Anforderungen einer nachhaltigen Tourismusentwicklung mit Bezug auf den Gästeservice sind ebenso komplex und vielfältig zu betrachten, wie oben genannte Bereiche. Auch hier werden nun folgende Aspekte näher beleuchtet:

1. Information und Kommunikation:

Schon mit der Reiseplanung müssen umfassende Informationen zur Anreise mit Bus und Bahn dem Gast zur Verfügung gestellt werden können.

Ideal wäre die Entwicklung und Integration eines die Region übergreifenden ÖPNV-Anfahrtsplaners auf touristischen Websites und insbesondere bei den Beherbergungsbetrieben selbst.

Neben den o.g. Informationen zum ÖPNV-Angebot, ist ebenso die Bereitstellung von Infomaterialien zu Fahrplänen und Angeboten spezieller (Sonder-)Bus- und Bahnangeboten (z.B. Wander-, Ski-, Weltkulturerbe-Busse) relevant.

2. Erreichbarkeit und Verfügbarkeit:

Ein weiterer Service für Gäste wäre die Einrichtung von Abholservices an wichtigen Bahnhöfen und Haltestellen, um die Anreise zu erleichtern und den Umweltaspekt der nachhaltigen Reise zu unterstützen.

Der Ausbau der Verkehrsverbindungen und damit auch der Erreichbarkeit zu touristisch relevanten Orten und Sehenswürdigkeiten würde die Anreise für Gäste erleichtern.

Bei der Schaffung von Verbindungen und nachhaltigen Mobilitätsangeboten, sollte unbedingt auch auf die Bedürfnisse von Familien mit Kleinkindern und mobilitätseingeschränkten Personen eingegangen werden.

3. Nachhaltige Mobilitätsangebote vor Ort:

Dem Gast sollten schon mit der Reiseplanung Informationen zur Region, Unterkunft und über vor Ort verfügbare nachhaltige Mobilitätsangebote wie Fahrradverleih, E-Bikes, Lastenräder und Carsharing zur Verfügung stehen. Dies würde auch die Wahl bei der Art der Anreise entscheidend beeinflussen.

Weiterhin könnten mit der Buchungsbestätigung dem Gast Tourenvorschläge für Tagesausflüge mit integrierter ÖPNV-Nutzung zugesandt werden.

4. Digitale und Analoge Gästekarte:

Auf die Vorteile der digitalen Gästekarte wurde bereits eingegangen. Die Einführung einer digitalen Gästekarte mit ÖPNV-Nutzungsmöglichkeit könnte bereits mit der Buchungsbestätigung an den Gast versendet und zur Anreise genutzt werden.

Weiterhin sollte dennoch eine analoge Version der Gästekarte verfügbar sein, um als Gast so viel wie möglich Akzeptanzstellen nutzen zu können.

5. Attraktive und umweltfreundliche Freizeitgestaltung:

Entwicklung von Vorschlägen für Freizeitaktivitäten, die ein Stehenlassen des Fahrzeugs des Gastes während seines Aufenthaltes ermöglicht und die Mobilität per ÖPNV (z.B. Wandern, Skifahren) oder Shuttleservices gewährleistet werden kann.

Schaffung touristischer Mobilitätskonzepte zur umwelt- und klimafreundlichen Förderung der Gäste und zur Reduktion der CO2-Emissionen, die ab der Unterkunft/ Beherbergung zur Verfügung stehen bzw. ab dort nutzbar sind.

6. Erlebnisse und Vermarktung:

Die Fahrten mit Bus und Bahn in der Region können als Erlebnis gestaltet werden, eventuell durch Hör-Informationen und Geschichten zur Region, Nutzung von QR-Codes als Bonussystem in Freizeiteinrichtungen und Gaststätten, Audioguides und anderen digitalen Hilfsmitteln, um die Reise informativ und unterhaltsam zu gestalten.

7. Förderung von Fahrgemeinschaften:

Ein weiterer Vorschlag wäre die Förderung der Bildung von Fahrgemeinschaften unter Gästen und Einheimischen, um die Anzahl der Fahrzeuge auf den Straßen zu reduzieren.

Durch die Umsetzung dieser Anforderungen kann der ÖPNV/ÖSBV wesentlich zur nachhaltigen Tourismusentwicklung beitragen, indem er die Anreise und Mobilität vor Ort für Gäste verbessert und gleichzeitig umweltfreundliche Alternativen anbietet und fördert.

4.4 In Bezug auf die „Grenzregion“ Sächsisch-Böhmisches Erzgebirge

Die Entwicklung einer grenzenlosen Mobilität spielt für die Menschen in der Grenzregion Erzgebirge zu Tschechien eine wichtige Rolle. Gute Bus- und Bahnverbindungen sowie günstige und einfache Tarife sind für eine attraktives Angebot essenziell. Ein Verbundticket zwischen den Verkehrsverbünden im Erzgebirge und den Verkehrsbetrieben in Tschechien würde nicht nur grenzüberschreitende Fahrten ermöglichen, sondern auch zum Abbau von Grenzhindernissen beitragen, was auch das touristische Zusammenwachsen der Regionen unterstützt. Obwohl es noch ein weiter Weg zu einem EU-regionalen Verbundtarif für Bus und Bahn ist, wurden durch einzelne Maßnahmen bereits Verbesserungen im grenzüberschreitenden Fahrkartenvertrieb erzielt. Ein aktuelles Projekt ist nun der Ausbau der Haltestelleninfrastruktur, so dass auch Zwischenhalte und Zu- bzw. Ausstiege flexibel für Fahrgäste auf beiden Seiten der Grenze möglich sind. Grenzübergreifende Angebote von Bus und Bahn im Erzgebirge und Tschechien erfordern Bezahlsysteme, die in beiden Ländern nutz- und buchbar sind. Ideal wäre die Onlinebuchbarkeit über Bezahlsysteme, die auch flexible Zu- und Ausstiegsmöglichkeiten für die Gäste berücksichtigen und gewährleisten. Günstige und einfache Tarife sowie gut abgestimmte Fahrpläne sind dabei essenziell, um den klimafreundlichen öffentlichen Verkehr zu stärken und die Regionen enger zusammenwachsen zu lassen. Eine effektive flächendeckende Kommunikation der Fahrpläne, Haltepunkte und Kosten – unabhängig von der Währung – sowie ein niedrigschwelliger Zugang zum Ticketkauf sind entscheidend, um die Nutzung grenzüberschreitender Bus- und Bahnangebote im Erzgebirge und Tschechien zu fördern. Dazu bedarf es vieler Multiplikatoren und Gäste-Informationsstellen, die umfassende Kenntnisse besitzen und gezielt Empfehlungen an den Gast geben können.

FAZIT/ Schlusswort:

Abschließend lässt sich zusammenfassend festhalten, dass bereits gute Grundlagen für eine nachhaltige Mobilität im Erzgebirge vorhanden sind. Auf die bestehenden Mobilitätskonzepte kann zukünftig erfolgreich aufgebaut werden. In jüngster Vergangenheit wurden bereits erste Initiativen nachhaltiger Mobilitätsangebote getestet bzw. befinden sich noch in der Testphase. Es gilt nun, diese Ansätze genauer zu analysieren, zu bewerten sowie für nachfolgende Angebote auszubauen und gemeinsam mit starken Partnern umzusetzen.

Besonders wertvoll sind dabei die bestehenden Good-Practice-Beispiele in der Region, die als Vorreiter und Vorbildmodelle dienen können. Von ihnen lässt sich lernen, wie innovative Mobilitätslösungen erfolgreich umgesetzt und kontinuierlich verbessert werden können. Auch veränderte finanzielle und wirtschaftliche Rahmenbedingungen sowie technische Neuerungen müssen bei der Konzipierung zukunftsfähiger Mobilitätslösungen mitgedacht werden. Hier spielen regionale, branchenübergreifende Multiplikatoren eine zentrale Rolle, um nachhaltige Mobilitätsangebote nicht nur bekannt zu machen, sondern diese für Gäste wie Einheimische gleichermaßen attraktiv zu gestalten. Langfristig ist eine kontinuierliche Erweiterung und Optimierung der Angebote erforderlich, um eine steigende Nutzungsbereitschaft zu fördern. Auch wenn sich das Mobilitätsverhalten nicht unmittelbar verändert, zeigt sich bereits ein zunehmendes Interesse – sowohl bei touristischen Zielgruppen als auch bei der lokalen Bevölkerung. Für diese positive Entwicklung ist der Ausbau der regionalen Infrastruktur ein zentraler Erfolgsfaktor. Die Herausforderung für alle Beteiligten besteht darin, der wachsenden Nachfrage rechtzeitig gerecht zu werden und dabei wirtschaftliche, gesellschaftliche und ökologische Faktoren in Einklang zu bringen. Das vorliegende Konzept unterstreicht eindrucksvoll die Relevanz einer nachhaltigen und bedarfsgerechten Mobilitätsentwicklung für die Tourismusregion Erzgebirge.

Die aufgezeigten Herausforderungen und Potenziale zeigen klar, dass der öffentliche Personennahverkehr sowie ergänzende Mobilitätsangebote sowohl für Besucher als auch für Einheimische an Bedeutung gewinnen. Eine moderne, gut vernetzte Mobilitätsstruktur ist entscheidend, um den Tourismus als Wirtschaftsfaktor zu stärken und gleichzeitig Umwelt- und Klimaschutzaspekte wirksam zu berücksichtigen. Durch die dargestellten Maßnahmen und Lösungsansätze kann die Attraktivität der Destination Erzgebirge deutlich gesteigert werden. Eine enge Zusammenarbeit zwischen allen beteiligten Akteuren – von Verkehrsunternehmen über Tourismusverbände bis hin zu politischen Entscheidungsträgern – ist dafür unerlässlich. Nur gemeinsam lassen sich nachhaltige Mobilitätslösungen umsetzen und bestehende Angebote weiterentwickeln.

Das Erzgebirge hat in der Vergangenheit bereits gezeigt, dass es zukunftsweisende Ideen erfolgreich realisieren kann. Dennoch bleibt es notwendig, die Vernetzung bestehender Angebote zu verbessern, Nutzungsbarrieren abzubauen und neue Mobilitätsformen sinnvoll zu integrieren. Digitalisierung, flexible Tarifsysteme und grenzüberschreitende Kooperationen werden dabei entscheidende Erfolgsfaktoren sein.

Um diese positive Dynamik aufrechtzuerhalten, sind Folgeprojekte von zentraler Bedeutung. Sie ermöglichen eine kontinuierliche Weiterentwicklung der Mobilitätsstrategie, fördern die regionale Wertschöpfung und verbessern die Lebensqualität der Bevölkerung. Mobilitätsentwicklung muss dabei als fortlaufender Prozess verstanden werden, der sich stetig an neue Rahmenbedingungen anpasst. Die in diesem Konzept erarbeiteten Erkenntnisse und Empfehlungen bieten eine fundierte Grundlage für die nächsten Schritte. Mit der engagierten Unterstützung aller relevanten Partner kann das Erzgebirge eine Vorreiterrolle in der nachhaltigen touristischen Mobilität einnehmen und sich als zukunftsfähige Destination etablieren. Dank der engen Zusammenarbeit zwischen dem Tourismusverband Erzgebirge e.V., dem DLR – Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt, der Technischen Universität Chemnitz, der Energiegenossenschaft Chemnitz-Zwickau e.G. sowie kommunalen und touristischen Akteuren können nun konkrete Maßnahmen entwickelt werden. Ziel ist es, die Region im Sinne der Nachhaltigkeit weiterzuentwickeln, die umweltfreundliche Mobilität zu fördern und das Erzgebirge als Lebens- und Urlaubsraum dauerhaft zu stärken.

VERBUNDPROJEKT: Nachhaltigkeit der Mobilität im Tourismus



Kurzbericht WIR!-Projekt

Nachhaltigkeit der Mobilität im Tourismus

(Tourismusdestination Erzgebirge)

Erarbeitet durch:

Tourismusverband Erzgebirge e.V.
Adam-Ries-Straße 16
09456 Annaberg-Buchholz
Karsten Gräning/ Andrea Nestler

Begleitende Einrichtungen:

Technische Universität Chemnitz (TUC)
Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt – Institut für
Verkehrssicherung (DLR)
Volksbank Chemnitz/ Energiegenossenschaft Chemnitz –
Zwickau eG (EGCZ)

Zeitraum Gesamtprojekt:

01.02.2022 – 31.01.2025

Gefördert vom:

Bundesministerium für Forschung und Bildung
(Einzelplan 30, Kapitel 04, Titel 68510 Unter: 03WIR1217C)

Ursprüngliche Aufgabenstellung

Das WIR!-Projekt „Nachhaltigkeit der Mobilität im Tourismus“ hatte zum Ziel, innovative und nachhaltige Mobilitätslösungen für die Tourismusregion Erzgebirge zu entwickeln und in einer Pilot- bzw. Modellregion zu testen. Der Schwerpunkt lag auf der Förderung klimafreundlicher Mobilitätsangebote und deren Integration in die bestehenden touristischen Strukturen. Als Kernidee wurde festgeschrieben, die bestehende Verkehrsinfrastruktur so weiterzuentwickeln, dass sie den Bedürfnissen von Touristen und Einheimischen gleichermaßen gerecht wird und gleichzeitig einen Beitrag zur Reduzierung der Umweltbelastung leistet. Dabei sollten insbesondere Aspekte wie die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV), Carsharing-Angebote und die Integration von Elektromobilität berücksichtigt werden.

Wissenschaftlicher und technischer Ausgangspunkt

Das Projekt knüpfte an den aktuellen Stand der Forschung und Technik im Bereich nachhaltiger Mobilität an. Bereits vorhandene Ansätze zur Verknüpfung von ÖPNV und touristischer Infrastruktur sowie die Förderung emissionsarmer Verkehrsmittel wie E-Bikes und Shuttlebusse wurden analysiert und in Modellideen eingebunden. Technologisch knüpfte das Projekt an Konzepte zur Elektromobilität, Carsharing-Systeme und die Digitalisierung von Verkehrsdienstleistungen an. Digitale Plattformen zur Routenplanung und -optimierung spielten dabei eine wichtige Rolle. Wissenschaftlich flossen das Know-how der TU Chemnitz und des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt ein, die das Mobilitätsverhalten in der Tourismusregionen analysierten. Die Zusammenarbeit mit regionalen Akteuren und die Nutzung bestehender Verkehrs- und Tourismusinfrastrukturen standen im Fokus, um praxisnahe und umsetzbare Lösungen zu entwickeln. Von Seiten der Projektpartner TUC, EGCZ und DLR wurde auf Mobilitätsforschung und Umweltanalysen zurückgegriffen, die den Zusammenhang zwischen Tourismus und Mobilität untersuchten.

Ablauf des Vorhabens

Das Projekt war in mehrere Phasen unterteilt:

- **Theoretische Grundlagen (ab 02/2022)** – Analyse des aktuellen Stands nachhaltiger Mobilität, Mobilitätsprojekte und Geschäftsmodelle.
- **Erhebungs- & Analysephase (ab 10/2022)**: Identifikation relevanter Herausforderungen und Potenziale für nachhaltige Mobilitätslösungen im Tourismus. Untersuchung der Mobilitätsbedürfnisse von Touristen, Einheimischen und touristischen Betrieben in der Zielregion.
- **Methodenentwicklungsphase (ab 06/2023)**: Entwicklung eines Vorgehensmodells für nachhaltige Mobilitätslösungen und einer Methode zur Bewertung von Nachhaltigkeit, Erarbeitung von Mobilitätskonzepten basierend auf den Analyseergebnissen.

- **Gestaltungsempfehlung/Pilotierung (ab 03/2024):** Umsetzung bzw. Test von Modellprojekten in ausgewählten Regionen, um die Praxistauglichkeit zu erforschen. Als Modellregion wurde durch die beteiligten Projektpartner die Greifensteinregion im Erzgebirge gewählt.
- **Evaluation und Verbreitung:** Bewertung der Ergebnisse und deren Übertragbarkeit auf andere Regionen. Ableitung von Handlungsempfehlungen zur Erhöhung der nachhaltigen Mobilitätsakzeptanz für Touristen, Einheimische und touristische Leistungsträger.

Wesentliche Ergebnisse

Das Projekt konnte einige Resultate vorweisen:

- **IST-Stand:** Nachhaltigkeitsbewusstsein von Touristen, Einheimischen und touristischen Leistungsträgern; Akzeptanz nachhaltiger Mobilitätslösungen sowie Handlungsbedarfe in der Tourismusdestination Erzgebirge
- **Mobilitätskonzepte:** Die Entwicklung eines Buslinienkonzepts, das touristische und einheimische Verkehrsbedürfnisse gleichermaßen berücksichtigt, war eine Modellentwicklung anhand einer ausgewählten Region.
- **Elektromobilität und Ladeinfrastruktur:** Notwendigkeit der Erweiterung der Ladeinfrastruktur, um Elektromobilität für Touristen und Einheimische attraktiver zu gestalten
- **Carsharing und Mobilitäts-Hubs:** Die Entwicklung von Pilotprojekten für Carsharing-Angeboten/-Netzwerken in der Region sowie die Einrichtung zentraler Mobilitäts-Hubs wurde angeregt, um eine einfache Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel zu ermöglichen.
- **Integration digitaler Technologien:** Die Entwicklung einer umfassenden Mobilitätsplattform/App, die Gäste und Einheimische bei der Planung, Buchung und Nutzung von Mobilitätsangeboten unterstützt, wurde ebenso als Lösungsansatz erarbeitet.

Zusammenarbeit mit TUC, EGCZ und DLR

Die Kooperation mit der TUC, dem DLR und der EGCZ war ein entscheidender Faktor für den Erfolg des Projekts. Die TUC steuerte wissenschaftliche Analysen und Modellrechnungen bei, während das DLR innovative Ansätze für die Verkehrsplanung und die Integration automatisierter Fahrzeuge einbrachte. Die EGCZ konzentrierte sich auf die Weiterentwicklung der Ladeinfrastruktur und nachhaltiger Energiekonzepte. Das Projekt setzte wichtige Impulse für eine zukunftsähnliche Gestaltung nachhaltiger Mobilität im Tourismus. Es zeigt, wie interdisziplinäre Zusammenarbeit und regionale Partnerschaften zur Bewältigung globaler Herausforderungen beitragen können.

Die Erfahrungen aus diesem Pilotprojekt bieten wertvolle Erkenntnisse für zukünftige Projekte, um nachhaltige Mobilitätslösungen in der Region Erzgebirge weiter zu etablieren.