

# POSITIONSPAPIER

## Wir machen den Deutschlandtourismus mobil!

Positionen – Mobilität und Tourismus in Deutschland



Tourismus ist ohne Mobilität nicht denkbar! Reisen ist ein Grundbedürfnis jedes Einzelnen. Diesem Grundbedürfnis gerecht zu werden, ist die Herausforderung für die nächsten Jahre. Die Erreichbarkeit per Straße, Schiene, Luft und Wasser ist für den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit insbesondere auch vor dem Hintergrund des weiter zunehmenden internationalen Wettbewerbs der Tourismusdestinationen von existenzieller Bedeutung. Durch steigende Gästezahlen und die weiter anhaltende sinkende Aufenthaltsdauer der Touristen nimmt die Belastung der Verkehrsnetze weiter zu. Dies erfordert im Zusammenspiel mit wachsenden Qualitätsansprüchen und den – insbesondere auch für den Kurzreisesektor – notwendigen schnellen Verbindungen ein stringentes Planen und Handeln von Politik, Verwaltung, Verbänden und Wirtschaft.

Das vorliegende Positionspapier enthält ausschließlich Kernforderungen. Es ist knapp aber differenziert und wurde mit den DTV-Mitgliedern aus Verkehr und Tourismus sowie den kommunalen Spitzenverbänden abgestimmt.

Das Papier richtet sich an

- Mitglieder des Deutschen Bundestages,
- Mitglieder der Landtage,
- Bundes- und Landesministerien,
- Kommunen,
- Tourismuspartner auf allen Ebenen,
- Fachverbände /-organisationen.

## 1. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur

Während die Verkehrsinfrastruktur in Großstädten und Ballungsräumen grundsätzlich einen guten Ausbaustand erreicht hat und nach und nach erneuert wird, wird der fortschreitende Rückbau in peripheren Regionen mit großer Sorge betrachtet. Der Schienenverkehr hingegen stößt bereits heute im Kernnetz an seine Kapazitätsgrenze. Der Erhalt und Umbau einer nachfrageorientierten, leistungsfähigen und vernetzten Verkehrsinfrastruktur ist zwingend notwendig, da auch in den kommenden Jahren eine beträchtliche Steigerung der Verkehrsleistungen im Urlaubs- und Freizeitverkehr zu erwarten ist.

**Für eine modernere öffentliche Verkehrsinfrastruktur:** Bedarfsgerechter Bestandserhalt ist erste Priorität.

**Zielgerichtete Investitionen** in die Infrastruktur von Verkehrswegen (Schiene, Straße, Wasserwege, Luftverkehr) sind dringend erforderlich.

**Schaffung einer verlässlichen Finanzgrundlage!** Bund und Länder müssen sich auf eine zukunftsfähige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur einigen. Aufgabenträger der Infrastruktur müssen angemessen finanziert werden. Die Einführung von alternativen Finanzierungsmodellen kann eine Lösung für die dauerhafte Mittelbereitstellung sein.

Touristische Verkehre stärker beim Zeitplan zur Umsetzung des **Bundesverkehrswegeplanes 2030** im Zuge der jährlichen Ausbaugesetze berücksichtigen.

Neue Konzepte zur **besseren Erreichbarkeit von ländlichen Regionen!**

**Planungsbeschleunigung** bei Infrastrukturvorhaben!

## 2. Mehr Bahn in die Regionen!

Die bequeme und umweltfreundliche Anreise auf der Schiene ist ganz im Sinne des nachhaltigen Tourismus. Die Bahn ist nach dem Auto das wichtigste Verkehrsmittel, wobei das Potenzial der Schiene hingegen noch nicht ausreichend ausgeschöpft ist. Moderne Züge und die Digitalisierung bieten Chancen, dass künftig mehr Menschen – auch im Tourismus – die Schiene nutzen.

Stärkung der Schiene durch **konsequentes Investieren, Modernisieren und Entlasten** als Rückgrat des touristischen Verkehrs.

**Geschlossene Reiseketten bitte!** Zuverlässige und möglichst umsteigefreie Fernverbindungen im Eisenbahnverkehr sowie unkomplizierte Anschlussmobilität im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV und SPNV) und bei anderen Mobilitätsdienstleistern. Komfortable und barrierefreie Bahnhöfe zum Umsteigen.

**Touristen: Gute Fahrt!** Ausreichende Gepäckablagen, familien- und kleingruppenfreundliche Sitzplatzangebote, Reservierungsfähigkeit. Ausbau der Fahrradmitnahme im Fernverkehr, WLAN und eine Mobilfunknetzabdeckung sind zu gewährleisten.

**Trassennutzungsentgelte senken!** Staatliche Verantwortung wahrnehmen durch Finanzierung aus öffentlichen Mitteln.

**„Ihre nächsten Verbindungen...“** Immer den richtigen Anschluss durch Häufigkeit und festen Takt. Die Anbindung der Regionen durch Fernverkehrsverbindungen ist aufrecht zu halten und gerade für die ländlichen Räume zu verbessern. Der **Deutschlandtakt** ist als Grundlage für den Ausbau der Schieneninfrastruktur anzuwenden.



### 3. ÖPNV profitiert vom Tourismus!

Der ÖPNV ist in Großstädten ein unverzichtbarer Bestandteil touristischer Mobilität. Doch attraktive ÖPNV-Verbindungen im ländlichen Raum abseits der Schul- und Bürozeiten? Leider oft Fehlanzeige! Warum die Potenziale touristischer Verkehre verschenken? Finden touristische Bedürfnisse eine stärkere Berücksichtigung, profitieren alle Fahrgäste davon. Touristische Verkehre können vor allem in strukturschwachen ländlichen Regionen das ÖPNV-Angebot aufrechterhalten und einen nennenswerten Beitrag zu dessen Finanzierung leisten.

**Hände weg vom Rotstift!** Mittelkürzungen und Verringerung der Angebote im ÖPNV stehen umweltfreundlicher Mobilität vor Ort entgegen. Deshalb: Attraktive Angebote, mehr Haltestellen, bessere Bedienungshäufigkeit, übersichtliche Fahrplan- und Preisgestaltung für touristische Destinationen aber auch Förderung von umweltfreundlichen Angeboten, wie beispielsweise durch ein Förderprogramm zur emissionsmindernden Nachrüstung von Bussen.

Touristische Bedürfnisse stärker in **Nahverkehrsplänen und bei der Angebotsentwicklung** berücksichtigen!

**Mehr Flexibilität wagen!** Bessere Angebote für flexibles und individuelles Reisen in der Mobilitätskette; Trends wie Elektromobilität, Car- und Bikesharing integrieren.

**Vertrieb und Marketing!** Verständliche und zugängliche Informationen in der für die Zielgruppe relevanten Sprache über alle Mobilitätsangebote vor Ort. Kooperation zwischen Tourismus- und Verkehrswirtschaft, Kreis- und kommunaler Ebene für ein gemeinsames touristisches ÖPNV-Angebot.

#### **Der Mix macht's – kombinierte Angebote!**

Kombinierte Angebote (z.B. Gästekarten) zur Erhöhung der Attraktivität touristischer Destinationen. Kostenfreie oder ermäßigte Inanspruchnahme von touristischen Aktivitäten kombiniert mit der Nutzung des ÖPNV.

### 4. Auf der Überholspur: Fernbusverkehr und Reisebustouristik!

Der Bustourismus erwirtschaftet über 14 Milliarden Euro Umsatz und sichert über 230.000 Arbeitsplätze. Der Trend geht hin zu qualitativ hochwertigen Angeboten, mehr kombinierten Reisen, besserem Komfort sowie hoher Flexibilität und Umweltverträglichkeit.

**Gemeinschaftlich Lösungen suchen!** Schaffung einer bedarfsgerechten Haltestelleninfrastruktur für den Fernbuslinienverkehr und Verknüpfung mit dem ÖPNV durch Kooperationen seitens öffentlicher und privater Hand.

**Integration in das bestehende Nahverkehrsnetz!** Vernetzung aller Verkehrsmittel an zentral gelegenen Knotenpunkten. Einbindung des Reisebusses in die Verkehrskonzepte der Städte und Kommunen. Gewährleistung von Zufahrts- und Haltemöglichkeiten an zentralen Verkehrsknotenpunkten.

**Stärkung des gemeinsamen Reisens** durch bequeme Direktverbindungen von kleinen und mittelgroßen Städten in ländlichen Regionen, in Großstädte oder touristische Zentren.

#### **Autobahnraststätten – Fit für Reisebusse!**

Ausbau der bustouristischen Infrastruktur an Autobahnraststätten.

**Keine Maut für den Bus,** der das gemeinsame Reisen stärkt und aktiv zur Verbesserung der Klimabilanz beiträgt.

## 5. Straßenverkehr: PKW und Wohnmobil den Weg bereiten!

Auch im Tourismus bleibt der PKW in Deutschland Reiseverkehrsmittel Nr. 1. Ein starker Trend ist zudem der Reisemobiltourismus. In Deutschland sind derzeit ca. 470.000 Reisemobile zugelassen. Zusammen mit den ca. 890.000 Caravans gibt es allein in Deutschland über 1,3 Millionen Freizeitfahrzeuge.

**Einheitliche und logische Beschilderung** für eine bessere Orientierung und mehr Sicherheit.

**Straßenerhaltung hat Vorfahrt!** Erhaltung und Qualitätssicherung der Straßen für die Erreichbarkeit der Camping- und Urlaubsziele – gerade im ländlichen Raum.

Den Urlaubs- und Freizeitverkehr mit dem **PKW nicht durch zusätzliche Abgaben belasten!**

**Freie Bahn für Reisemobilisten!** Bereitstellung der erforderlichen Infrastruktur für Reisemobilstellplätze oder PKW-Caravan-Parkplätze.

## 6. Fahrradtourismus: zwei Räder, viel Potenzial!

Mehr als 5 Millionen Deutsche verbringen inzwischen ihren Urlaub auf dem Fahrradsattel, etwa zwei Drittel davon in Deutschland. Basis ist ein touristisches Radwegenetz mit rund 75.000 Kilometer Länge, von dem auch Alltagsradverkehre profitieren.

**Qualität und Angebot!** Weiterentwicklung der Infrastruktur (z.B. Radwege, Beschilderung Rastplätze, Abstellanlagen, Serviceangebote) sowie bessere Vernetzung mit dem öffentlichen Verkehr. Plus langfristige Pflege und Instandhaltung sichern. Die Radverkehrsförderung darf nicht dem Rotstift zum Opfer fallen; sie ist nicht Kür, sondern eine Chance zur Verbesserung von Lebensqualität und Wertschöpfung.

**Nationales Radtourismusangebot weiter vorantreiben!**

Realisierung und Finanzierung des Radnetzes Deutschland (12 Radfernwege) in der Verantwortung des Bundes, mit einheitlicher Wegweisung, einheitlichen Qualitätskriterien und zentraler Vermarktung.

**Einheitliches Betretungsrecht:** Schaffung einheitlicher Rechtsgrundlagen zur Betretung von Waldgebieten – auch im Interesse eines Naturerlebnisses. Keine einseitigen Befahrungsverbote!

Förderung und Realisierung **umweltgerechter Mobilitätsketten** von Fahrrad und ÖPNV. Ausbau der Fahrradmitnahme im Nah- und Fernverkehr, mehr Platzangebote, bessere Zuwegung zu den Bahnsteigen. Fahrradmitnahme im Bus – vor allem im ländlichen Raum – ermöglichen.

**Grundlagenforschung, Monitoring und Trendforschung fördern!** Schaffung einer kontinuierlichen Datenbasis zur Förderung des Fahrradtourismus.



## 7. Wandern: eine Massenbewegung!

39,8 Millionen Deutsche wandern in Freizeit und Urlaub und sorgen pro Jahr (ohne An- und Abreise) für einen Umsatz von 11,1 Milliarden Euro. 7,5 Milliarden Euro geben sie vor Ort aus und tragen mit zur Sicherung von rund 144.000 Arbeitsplätzen bei. Ein Großteil der etwa 300.000 Kilometer markierten Wanderwege in Deutschland sind im ländlichen Raum zu finden.

**Koordinierung und Ausbau!** Die Wanderwegförderung hat bei den Kommunen eine höhere Priorität einzunehmen. Langfristige Pflege und Instandhaltung müssen gesichert werden.

**Qualität und Angebot!** Weiterentwicklung der Wanderinfrastruktur sowie Verbesserung der Erreichbarkeit der Wanderangebote durch Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger bei der An- und Abreise über Verwaltungsgrenzen hinweg.

**Verbesserte Kommunikation** von öffentlichen Verkehrsangeboten bis hin zum Gastgeber.

**Nachhaltige Verkehrskonzepte** im Umfeld von Ballungszentren zur Befriedigung des hohen Naherholungsbedarfs. Öffnung des Wanderangebotes durch **Integration des öffentlichen Verkehrs** in die touristischen Mobilitätskonzepte.

## 8. Wassertourismus: Konzepte mit Leben füllen!

Deutschland ist ein attraktives Wassersport- und Urlaubsrevier: Rund 10.000 Kilometer lange Binnenwasserstraßen, mehr als 12.200 Standgewässer sowie rund 23.000 Quadratkilometer Seewasserstraßen an Nord- und Ostsee. Im ländlichen Raum ist der Wassertourismus zu einer wichtigen – teilweise sogar einzigen – Einnahmequelle geworden. Nutznießer sind u. a. Beherbergungsbetriebe, Gastronomie, Camping und Kultur- und Freizeiteinrichtungen. Bundesweit erzeugt der Wassertourismus einen Bruttoumsatz von mehr als 4,2 Milliarden Euro mit Einkommenseffekten von über 1 Milliarde Euro.

Umsetzung des **Bundesprogramms „Blaues Band Deutschland“** darf nicht zu Lasten des Wassertourismus gehen!

**Gegenwärtiges Netzwerk an Binnenwasserstraßen** des Bundes muss erhalten und in touristischen Regionen weiter ausgebaut werden!

**Entwicklung einer Bewertungsmethodik für Investitionen** in touristisch bedeutsame Wasserstraßen, die den Nutzen unter Einbeziehung aller Nebeneffekte adäquat abbildet.

**Angemessene Finanz- und Personalausstattung** sowie Einbindung der touristischen Akteure auf Landes- und regionaler Ebene.

## 9. Intermodale Mobilität: Anspruch an Qualität und Angebot

Die Mobilität der Zukunft wird intermodal und vernetzt sein, wobei die Nutzung diverser Verkehrsmittel (PKW, Bus, Bahn, Fahrrad, Taxi) für einen Weg verknüpft wird. Neue Mobilitätsoptionen lassen ein neues Verkehrsverhalten entstehen, welches nachhaltig in dem beruflichen Alltag übertragen werden kann. Bei der Vernetzung und Weiterentwicklung der Mobilitätsangebote müssen öffentliche Hand und Verkehrsdienstleister eng zusammenarbeiten. Die Liste der Aufgaben ist lang!

**Bessere Abstimmung** zwischen Fernverkehr und ÖPNV

**Sicherung der Anschlussmobilität** am Urlaubsort durch ÖPNV und andere Mobilitätsanbieter wie Carsharing, Mietwagen oder Leihrad.

**Mobilität ohne Schranken:** aufeinander abgestimmte Mobilitätsketten über Verwaltungsgrenzen hinweg.

Von A nach B im ländlichen Raum: **bessere Verzahnung von Angeboten** für Alltag und Freizeit; Abmilderung von saisonalen Engpässen.

Angebote müssen den besonderen **Qualitätsansprüchen** hinsichtlich Komfort, Service, Preis- und Tariftransparenz, Verfügbarkeit und Informationsbereitstellung gerecht werden. Dies gilt für Verkehrsknotenpunkte (z.B. Bahnhof, Flughafen) und gleichermaßen für touristische Einrichtungen (z.B. Museum, Touristeninformation, Raststätten, Hotels).

## 10. Nachhaltige Mobilität: Energieeffizienz rauf – Emissionen runter!

Vor dem Hintergrund des wachsenden Mobilitätsbedürfnisses der Gesellschaft und der prognostizierten stark wachsenden Verkehrsleistung stellen die Umweltwirkungen des Verkehrs eine Herausforderung für die Akteure auf allen Ebenen dar.

### **Erhöhung von Energieeffizienz und Klimaschutz**

in der Tourismuswirtschaft: Umfassende Maßnahmen zur Stärkung klimafreundlicher Verkehrsträger im Verkehrssystem.


LNG (flüssiges Erdgas) als **Treibstoff der Zukunft** im Schiffsverkehr.

**Emissionen reduzieren** durch die Schaffung touristischer Mobilitätsangebote, die klimaschonendes und CO<sub>2</sub>-freundliches Reisen ermöglichen.

## 11. Zukunftsmarkt Elektromobilität für den Tourismus nutzbar machen!

Durch Förderung der Elektromobilität kann ein Beitrag zur Verbesserung des Klimaschutzes geleistet werden. Denn Elektrofahrzeuge verringern nicht nur die Abhängigkeit vom Öl. Lädt man die Batterien mit Strom aus erneuerbaren Energien, fahren Elektrofahrzeuge praktisch ohne Schadstoffausstoß im laufenden Betrieb. Bereits heute werden 86 Prozent der Leistungen im Eisenbahn-Personenverkehr elektrisch erbracht, im Fernverkehr sind es sogar 98 Prozent.

Neben der Förderung der Elektromobilität auf der Straße, sollte die **Elektrifizierung von Bahnstrecken** – gerade in Tourismusgebieten – seitens des Bundes erwogen werden, um klimaneutrale Transportketten zu ermöglichen.



**Ausbau einer leistungsfähigen, wirtschaftlichen und ökologischen Infrastruktur** zur Energieversorgung von Elektrofahrzeugen. **Förderung der technischen Entwicklung** einheitlicher Ladesysteme. **Weniger ist mehr: CO<sub>2</sub>-Reduktion** bei der Herstellung und dem Betrieb der Ladeinfrastruktur.

Elektrofahrräder: Steigende Nachfrage erfordert verbesserte **Koordinierung und Zusammenarbeit** bei der Verknüpfung mit dem ÖPNV und Entwicklung eines dichten Netzes an Verleihstationen, Ladeinfrastruktur und diebstahlsicheren Abstellanlagen.

## 12. Geht's auch ein bisschen leiser? – Kampf dem Verkehrslärm!

In den letzten Jahrzehnten wurde Lärm zu einer der größten Umweltbelastungen. Die gesundheitlichen Auswirkungen von Lärm werden nach Ansicht vieler Umweltmediziner eher unterschätzt. Neuere Forschungsergebnisse bestätigen, dass Lärm eine Vielzahl von Krankheiten oder Befindlichkeitsstörungen hervorrufen kann.

**Lärmreduzierende Maßnahmen** in den Kur-, Erholungs- und Tourismusgebieten der Städte und Gemeinden.

Leisere Verkehrsmittel (Lärmreduzierung an der Quelle) als effizienteste und nachhaltigste Methode der **Lärmvermeidung und -minderung**. Geschwindigkeitsbeschränkungen hingegen führen im System Bahn zur Gefährdung der Leistungsfähigkeit.

## 13. Barrierefreiheit: Mobilität für alle!

Menschen mit spezifischen (Mobilitäts-)Bedürfnissen haben ein Recht auf selbstbestimmte und umfassende Teilhabe und auf Gleichstellung. Dazu gehört auch, dass behinderte und mobilitätseingeschränkte Menschen ohne Barrieren reisen können.

Gleiches Recht auch für Menschen mit Behinderung: Kontinuierliche, umfassende und **flächendeckende Umsetzung** einer barrierefreien Mobilität durch die Anpassung der Verkehrsinfrastruktur, der Verkehrsmittel und der Verkehrsanbieter.

Anwendung des bundesweiten **Kennzeichnungssystems „Reisen für Alle“** und zielgruppengerechte Aufbereitung von Informationen.

**Notwendige Finanzierungsinstrumente** müssen bereitgestellt werden!

## 14. Digitale Mobilität

Der Megatrend der Digitalisierung sorgt für neue Mobilitätsangebote und -strukturen und leistet künftig einen entscheidenden Beitrag Verkehre effizienter zu steuern und mehr Lebensqualität in ländliche Regionen zu bringen. Digitale Anwendungen, wie Fahrplanauskunft, Online-Buchungssysteme aber auch Ortungssysteme für Sharing-Dienste machen Mobilitätsangebote attraktiv nutzbar. Neben der digitalen Vernetzung von Verkehrsteilnehmern, Mobilitätsangeboten und der Infrastruktur, findet zunehmend eine Automatisierung der Mobilität mittels intelligenter autonomer Systeme statt.

**Potenziale der Digitalisierung** sind konsequent zu nutzen!

Schaffung einer **bundesweiten intermodalen Plattform** für Verbraucher und Anbieter, die den gesamten öffentlichen Verkehr vereint.

**Chancen durch autonomes Fahren** – vor allem als Ersterfahrung im Urlaub - im öffentlichen Verkehr und ländlichen Regionen frühzeitig nutzen.



Deutscher Tourismusverband e.V.  
Schillstraße 9, 10785 Berlin  
Tel. 030 / 856 215 - 0  
Fax 030 / 856 215 - 119  
[kontakt@deutschertourismusverband.de](mailto:kontakt@deutschertourismusverband.de)  
[www.deutschertourismusverband.de](http://www.deutschertourismusverband.de)