



# Machbarkeitsstudie BrandenburgCard

Einführung einer landesweiten Gästekarte  
inklusive fahrpreislosem ÖPNV im Reiseland Brandenburg

Erstellt durch:

IGES Institut GmbH (für den Bereich Mobilität und ÖPNV)

Friedrichstraße 180

10117 Berlin

Kohl & Partner GmbH (für den Bereich Tourismus und Gästekarten)

Poststraße 21

83435 Bad Reichenhall

Im Auftrag von:

TMB Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH

Babelsberger Straße 26

14473 Potsdam

# Inhalt

1.	Zusammenfassung	4
2.	Projekthintergrund und Ziele der BrandenburgCard	5
2.1.	Ausgangssituation und Projekthintergrund	6
2.2.	Ziele der BrandenburgCard	8
2.3.	Einbeziehung relevanter Akteure und projektbegleitender Abstimmungs- und Beteiligungsprozess	9
3.	Analyse und Rahmenbedingungen	10
3.1.	Tourismus in Brandenburg	11
3.2.	Gästekarten Benchmarks	13
3.3.	Mobilität in Brandenburg	17
3.4.	Raumstruktur, Soziodemografie, Verkehrsverflechtungen	24
3.5.	Zusammenfassende Einschätzung	25
4.	Konzeption BrandenburgCard	27
4.1.	Modell BrandenburgCard	28
4.2.	Inhalte BrandenburgCard	29
4.3.	Vertrieb BrandenburgCard	31
4.4.	Technik BrandenburgCard	32
4.5.	Rechtliche Aspekte	35
4.6.	Organisation BrandenburgCard	37
4.7.	Finanzielle Aspekte	38
5.	Gute Gründe für den Einstieg in die BrandenburgCard	43
6.	Machbarkeitsfeststellung und Umsetzungsempfehlungen für die BrandenburgCard in Modellregionen	45
6.1.	Modellregion Elbe-Elster-Land	46
6.2.	Modellregion Fläming	50
6.3.	Modellregion Lausitzer Seenland	55
6.4.	Modellregion Prignitz	59
6.5.	Modellregion Ruppiner Seenland	64
6.6.	Modellregion Uckermark	69
7.	Literaturverzeichnis	74
	Kontakt & Impressum	75

# 1. Zusammenfassung

Durch die vorliegende **Machbarkeitsstudie** wurde geprüft, ob und mit welchen Eckpunkten für die Einführung und der Betrieb einer Gästekarte mit fahrpreislosem ÖPNV für das Land Brandenburg möglich ist. Im Ergebnis zeigt sich, dass die **Umsetzbarkeit vorbehaltlos festgestellt** werden kann. Die Studie stellt zudem fest, dass die Voraussetzungen für eine zeitnahe Einführung nicht nur gegeben, sondern dass das **Land Brandenburg bzw. die betrachteten Modellregionen teilweise** in besonderer Weise **für ein solches Projekt prädestiniert** sind.

Der durch die Machbarkeitsstudie erarbeitete Umsetzungsvorschlag zielt auf die Schaffung einer **Kombikarte mit modularem Aufbau**. Kernstück ist eine **landesweite** sogenannte „**BasisCard**“, auf die dann **regionale** Kartensysteme (sogenannte „**Regional-Cards**“) aufgesetzt werden können. Zudem schafft dieses Modell die Möglichkeit, weitere sogenannte „**ZielgruppenCards**“ etwa für Tagesgäste, Fachkräfte und Einheimische zu entwickeln. Die **Kartenarchitektur** in Form der Kombikarte ist **für alle brandenburgischen Reiseregionen anwendbar** und beinhaltet zudem geeignete **Schnittstellen**, um auch **landesübergreifende Karteninhalte** zu ermöglichen.

Die **organisatorischen, tourismusstrukturellen, verkehrlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen** für die Einführung einer auf Basis von Gästeabgaben umlagefinanzierten landesweiten Basiskarte mit verbundweiter ÖPNV-Nutzung aller Verkehrsangebote des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) und weiteren einheitlichen Leistungsbestandteilen sind **als gut einzuschätzen**. **Positiv wirken dabei folgende vorhandene Faktoren:**

- Das **Kommunalabgabengesetz** für das Land Brandenburg (KAG) **erfüllt** bereits wesentliche, **für eine Umsetzung erforderliche Voraussetzungen**.
- Landesweit sind **zahlreiche attraktive Einrichtungen** vorhanden, die im Rahmen erster Sondierungen zu vertretbaren Konditionen **Interesse an einer Teilnahme** signalisiert haben.
- Der **ÖPNV** ist in geeigneter Weise **landesweit** und mit der Stadt Berlin innerhalb eines gemeinsamen Verkehrsverbundes **organisiert**. Der VBB hat ebenfalls **Interesse an einer Beteiligung**.
- Der Großteil der beteiligten **Modellregionen** zeigt **hohes Interesse** an einer Teilnahme am Modell der BrandenburgCard.
- Das vorgeschlagene **Cardmodell** ist in seiner Architektur **dafür geeignet**, nicht nur sämtliche **Betriebs- und Ausschüttungskosten einzuspielen**, sondern **stellt allen Beteiligten zusätzliche Einnahmen in Aussicht**.
- Mit der **Landestourismusorganisation für Tourismus TMB** Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH existiert ein geeigneter Akteur, der **bereit** ist, die zentrale **Koordination** und auch den **Betrieb der BasisCard zu übernehmen**.

Eine Umsetzung kann somit zeitnah erfolgen, da etwaige **Anpassungsbedarfe**, z.B. im Sinne der Optimierung der Erschließung durch den öffentlichen Verkehr oder aber vorgeschlagene Nachjustierungen im brandenburgischen Kommunalabgabenrecht, **einer Realisierung nicht entgegenstehen**.



## 2. Projekthintergrund und Ziele der BrandenburgCard

## 2.1. Ausgangssituation und Projekthintergrund

### 2.1.1 Machbarkeitsstudie als praxisorientierte Entscheidungsgrundlage

Bisher dominiert im Reiseland Brandenburg (aber auch in allen anderen Regionen Deutschlands) der eigene Pkw sowohl die An- und Abreise und auch häufig die Mobilität am Urlaubsort<sup>1</sup>. Steigende Verkehrsbelastungen und damit verbundene Emissionen und der Wunsch nach weiterem Wachstum bei Gästezahlen erfordern jedoch ein konsequentes Umdenken, nicht zuletzt, weil verbesserte Erreichbarkeit touristischer Regionen durch nachhaltige Mobilitätskonzepte auch der Bevölkerung vor Ort in den Regionen nutzt. Gästemobilität soll zukünftig konsequent umweltverträglich und multimodal gestaltet werden.

Die vorliegende **Machbarkeitsstudie** BrandenburgCard zielt darauf ab, **als Entscheidungsgrundlage** die gemeinsame Planung, Einführung und den dauerhaften Betrieb einer BrandenburgCard inklusive der dafür notwendigen technischen, organisatorischen und finanziellen Voraussetzungen aufzuzeigen.

Die Machbarkeitsstudie verfolgt dabei einen **lösungsorientierten Ansatz** und wendet die entwickelte Grundarchitektur für eine BrandenburgCard auf die spezifischen Situationen der **sechs Modellregionen** exemplarisch an. Diese Modellregionen wurden im Ergebnis eines Interessenbekundungsverfahrens gewonnen und bilden einen Querschnitt der brandenburgischen Reiseregionen ab:

- Elbe-Elster-Land
- Fläming
- Lausitzer Seenland
- Prignitz
- Ruppiner Seenland
- Uckermark

### 2.1.2 Gästekartenansatz BrandenburgCard korrespondiert mit brandenburgischer Tourismus-, Verkehrs- und Umweltpolitik

Der in vorliegender Machbarkeitsstudie untersuchte Gästekartenansatz für eine BrandenburgCard unterstützt wesentliche wirtschafts-, verkehrs- und umweltpolitischen Zielstellungen des Landes Brandenburg.

In der **Landestourismuskonzeption Brandenburg**<sup>2</sup> werden die aus den Chancen einer nachhaltigen Tourismusedwicklung in Verbindung mit Mobilitätsfragen resultierenden Ziele zugrunde gelegt:

- Die Einbindung herausragender touristischer Infrastruktur und Mobilität in attraktive touristische Produkte gewährleistet und stimuliert die touristische Nachfrage.
- Die touristische Erreichbarkeit und das Infrastrukturangebot in den Destinationen sind perfekt an der touristischen Nachfrage ausgerichtet.
- Der Anteil von privaten Mitteln in touristische Infrastruktur- und Mobilitätsangebote steigt kontinuierlich.

Aufbauend auf die **bestehende Mobilitätsstrategie 2030 des Landes Brandenburg**<sup>3</sup> soll etwa Mobilität u.a. in allen Landesteilen, in Stadt und Land bedarfsgerecht gesichert, als

<sup>1</sup> Vgl. dwif-Consulting GmbH, 2015, u.a. S. 8.

<sup>2</sup> Vgl. Ministerium für Wirtschaft und Energie des Landes Brandenburg (MWAE), 2016, S. 31.

<sup>3</sup> Vgl. Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL), 2017, S. 35.

aktive Wachstums- und Strukturpolitik ausgestaltet oder aber umweltfreundlich gestaltet werden. Dies beinhaltet eine konsequente Ausrichtung auf Förderung des Umweltverbundes, die explizit auch die touristischen Verkehre einschließt:

- Verkehrsinfrastrukturen als Standortfaktor für (...) einen attraktiven Tourismus erhalten, bedarfsgerecht entwickeln und vernetzen
- Umsetzung der Tourismusstrategie

Die Mobilitätsstrategie korrespondiert ausdrücklich auch mit anderen Strategien der Landesregierung, wie der Landestourismuskonzeption, und wird durch die Maßnahmen des **Landesnahverkehrsplans des Landes Brandenburg**<sup>4</sup> – unter anderem mit expliziter Befürwortung von Gästekartenansätzen – konkretisiert:

*„Der Tourismus im Land Brandenburg hat sich in den letzten Jahren als bedeutender Wirtschaftszweig etabliert und birgt ein zunehmendes Fahrgastpotenzial für den Nahverkehr. (...) In vielen touristischen Regionen in Europa sind erfolgreich Gästekarten umgesetzt worden (z.B. KONUS-Gästekarte im Schwarzwald). Damit können Gäste, die in der Region übernachten, kostenlos den ÖPNV nutzen. Auch in Brandenburg werden solche Ansätze diskutiert. Das Land Brandenburg hat sich in der Mobilitätsstrategie 2030 dazu bekannt, die Herausforderungen der Mobilität in den ländlichen Räumen zu berücksichtigen und die wirtschaftliche Entwicklung mit Hilfe guter Mobilitätsangebote zu stärken. Daher werden Initiativen zur Umsetzung von Gästekarten befürwortet.“<sup>5</sup>*

### 2.1.3 Kommunale Beschlüsse fordern bzw. unterstützen Gästekartenansätze mit ÖPNV-Integration

Neben den bestehenden landespolitischen Beschlüssen existieren im Land Brandenburg bereits eine hohe Zahl an Kommunen, die sich diesem Thema ebenfalls positiv gegenüber aufgestellt haben, so dass die vorliegende Machbarkeitsstudie auch hier bestehende Beschlüsse unterstützt.

Exemplarisch seien dabei folgende Beschlüsse bzw. Plandokumente aufgeführt, die gleichzeitig als jeweilige Kreistags- bzw. Stadtverordnetenbeschlüsse fungieren:

- Mobilitätskonzept Landkreis Oberhavel 2040<sup>6</sup>: *„Für den LK OHV ist die (...) Adaption des Modells eines nutzerfinanzierten ÖPNV eine Möglichkeit, in touristisch interessanten Regionen das ÖPNV-Angebot für den Urlaubs-, Freizeit- und Ausflugsverkehr ohne nennenswerte Belastung des Kreishaushaltes saisonal zu erweitern.“* Sowie: *„Maßnahme H44, ÖPNV und Tourismus, Einsatz von Gästekarten“*
- Nahverkehrsplan Brandenburg an der Havel 2018<sup>7</sup>: *„Die Stadt prüft darüber hinaus derzeit die Einführung einer Brandenburg-Card, mit der Eintritte in öffentliche Einrichtungen und die Nutzung des ÖPNV kombiniert werden sollen.“*
- Landkreis Potsdam-Mittelmark<sup>8</sup>: *„Ausweitung Mobilitätsangebot durch Weiterentwicklung Gästekartenansatz - Der Landkreis empfiehlt den Kommunen, weitere Angebotsausweitungen z.B. über eine Ausweitung der kostenlosen Beförderung für Gäste über das derzeitige Maß hinaus zu prüfen (z.B. Ausweitung des Gültigkeitsbereiches bei gleichzeitiger Anpassung der Gästebeiträge für den ÖPNV) und in die-*

4 Vgl. MIL, 2018, S. 88.

5 Vgl. MIL, 2018, S. 88.

6 Vgl. Landkreis Oberhavel, 2021, S. 146 und 149.

7 Vgl. Stadt Brandenburg an der Havel, 2018, S. 41.

8 Vgl. Landkreis Potsdam-Mittelmark, 2000, S. 169.

sem Zusammenhang auch die touristische Vermarktung der Verkehrsangebote zu intensivieren...“

- Nahverkehrsplan Spree-Neiße 2018 – 2022<sup>9</sup>: „Chancen von touristischen Tarifangeboten nutzen (...). Konkret sollen Kombiangebote aus ÖPNV-Nutzung und touristischen bzw. Freizeitdienstleistungen ausgeweitet und auf andere Teilbereiche des Landkreises übertragen werden. Ebenso sollte intensiv an der erfolgreichen Umsetzung von umlagefinanzierten Gästekarten-Modellen gearbeitet werden, die kurzfristig zur Finanzierbarkeit von (touristischen) Mehrleistungen des übrigen ÖPNV eingesetzt werden könnten.“

## 2.2. Ziele der BrandenburgCard

Der vorgesehene Gästekartenansatz BrandenburgCard zielt darauf ab, die **Attraktivität der touristischen Region zu erhöhen** und dadurch mehr bzw. verstärkt **nachhaltig orientierte Gäste** anzuziehen. Die Mobilität in den Regionen soll dabei wirksam verbessert werden, indem durch den Gästekartenansatz bestehende Angebote des öffentlichen Verkehrs transparent kommuniziert, stärker ausgelastet und mittel- bis langfristig effizient ausgebaut und/oder optimiert werden können. Es entstehen dadurch **landesweite nahtlose Reiseketten**, die **ohne eigenes Auto** funktionieren sollen. Durch eine solidarische Beteiligung der Gäste am öffentlichen Verkehr wird eine bessere Refinanzierung<sup>10</sup> angestrebt. Die Anzahl und der Anteil der **Fahrten im privaten Pkw** im Freizeit- und Tourismusverkehr soll **zugunsten klimafreundlicher Mobilitätsformen** des öffentlichen Verkehrs, aber auch des Fuß- und Radverkehrs **verringert** werden.

Weiterhin soll durch den Ansatz BrandenburgCard eine höhere **Professionalisierung und Digitalisierung des Destinationsmanagements** in Regionen und Kommunen (Einführung digitaler Meldeschein bei allen beteiligten Orten) erreicht werden. Dies beinhaltet auch das Vordenken von zukünftigen **Möglichkeiten der Besucherlenkung** und **Vermeidung von Übertourismus** durch datenschutzkonformes Messen der Besucherströme.

Durch die Attraktivität des Gästekartenansatzes sollen zudem **Wertschöpfungseffekte** aufgrund von mehr Übernachtungen oder aber dem Konsum der Gäste **wirksam aktiviert** werden. Kulturelle und soziale Einrichtungen, die von Touristen mit genutzt werden, sollen an den Umsätzen aus der Karte beteiligt werden können.

Gästekarten mit integrierten Mobilitätsangeboten bieten zudem einen **Lösungsansatz**, um die meist eher spärlichen öffentlichen Verkehrsangebote **abseits der touristischen Haupt-routen in ländlichen Räumen** zu verdichten. Der Ansatz BrandenburgCard soll dabei helfen, Versorgungsfunktionen und Erreichbarkeiten in Regionen mit strukturellen und demografischen Veränderungen zu stärken.

Der im Rahmen der vorliegenden Untersuchung konzipierte Gästekartenansatz einer BrandenburgCard folgt klar definierten Prämissen:

- Landesweite Gültigkeit bei regionaler Verortung und Markenwirksamkeit
- Mehr Effizienz und Kosteneinsparung durch geteilte Infrastrukturen
- Höhere Sichtbarkeit durch gemeinsame Vermarktung und Wiedererkennungswert
- Integration einer landesweiten ÖPNV-Nutzung

<sup>9</sup> Vgl. Landkreis Spree-Neiße, 2018, S. 93.

<sup>10</sup> Bestandteil der sogenannten „Dritten Finanzierungssäule“ neben Mitteln der öffentlichen Hand und Fahrgelderlösen.



- Senkung der Mitmach-Hürden für interessierte Destinationen und/oder Kommunen mit begrenzten personellen und/oder finanziellen Ressourcen (Solidarisches Projektprinzip)
- Nutzung von Skaleneffekten bei erforderlichen Investitionen durch größere Grundgesamtheit eines landesweit angelegten Ansatzes
- Erhöhung des Wir-Gefühls in Brandenburg durch landesweite Gültigkeit

### 2.3. Einbeziehung relevanter Akteure und projektbegleitender Abstimmungs- und Beteiligungsprozess

Die Erarbeitung der Machbarkeitsstudie wurde durch einen breit angelegten Abstimmungs- und Beteiligungsprozess flankiert.

Dies beinhaltete unter anderem:

- die Einbindung eines begleitenden und beratenden Steuerungskreises,
- die Durchführung von Gesprächen auf Arbeitsebene mit Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Energie des Landes Brandenburg (MWAE), des Ministeriums für Wissenschaft, Forschung und Kultur des Landes Brandenburg (MWFK) sowie des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL),
- die Durchführung von je zwei Workshops mit den sechs Modellregionen und regionalen bzw. lokalen Akteurinnen und Akteuren aus den Bereichen Tourismus und Mobilität in den Ländern Brandenburg und Berlin,
- operative Abstimmungen mit dem VBB als Tarifführer des übergreifenden ÖPNV-Tarifs der Länder Brandenburg und Berlin,
- die Durchführung eines Workshops zur Information der Aufsichtsratsmitglieder des VBB, der Aufgabenträger des ÖPNV in den Ländern Brandenburg und Berlin sowie den Landkreisen und kreisfreien Städten des Landes Brandenburg sowie der Verkehrsunternehmen des ÖPNV in den Ländern Brandenburg und Berlin,
- die Durchführung von Einzelgesprächen und Abstimmungen auf Landes- und kommunaler Ebene mit Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und Kunst-, Kultur- und Freizeiteinrichtungen der Länder Brandenburg und Berlin sowie weiterer benachbarter Bundesländer.

Dem o.g. begleitenden und beratenden **Steuerungskreis** gehörten Vertreterinnen und Vertreter des MWAE, des MIL, des Städte- und Gemeindebundes Brandenburg e. V., des Deutschen Hotel- und Gaststättenverbandes Brandenburg e. V. (DEHOGA), der Industrie- und Handelskammern (IHKn) im Land Brandenburg, der brandenburgischen Reisegebiete, des VBB sowie des Landestourismusverbandes Brandenburg e.V. (LTV) an. Weitere Beteiligte, wie der Landkreistag Brandenburg e. V., der Museumsverband des Landes Brandenburg e.V. sowie das MWFK und das Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft des Landes Brandenburg (MLUL) wurden informativ eingebunden.



### 3. Analyse und Rahmenbedingungen

### 3.1. Tourismus in Brandenburg

#### 3.1.1 Der Übernachtungstourismus und seine Relevanz für die Einführung einer Gästekarte

Der Übernachtungstourismus in Brandenburg hat sich in den vergangenen Jahren positiv entwickelt, was sich in den konstant gestiegenen Übernachtungen und Ankünften zeigt. Auf Basis der 2019 erzielten Ankünfte lässt sich ein Kundenpotenzial von 5,23 Mio. Gästen einer Umlagekarte für Übernachtungsgäste ableiten. Die dadurch generierten 14 Mio. Übernachtungen<sup>11</sup> spiegeln die potenziellen Nutzungstage wider. Es ist davon auszugehen, dass neben den gemeldeten Übernachtungen im Land Brandenburg auch ein nennenswerter Anteil von nicht statistisch erfassten Übernachtungen besteht. Dieser ist auf Unternehmen mit weniger als zehn Betten zurückzuführen. Unter Einbeziehung dieses „grauen Marktes“ leitet sich ein noch deutlich höheres Potenzial für eine touristische Umlagekarte ab. Da diese Daten jedoch nicht eindeutig erfasst sind, stützt sich dieses Gutachten in der weiteren Betrachtung auf die Daten des Statistischen Landesamtes. Somit sind die sich daraus ergebenden Berechnungen als konservativ anzusehen.

Außerdem stützt sich dieses Gutachten auf die Datenlage des Jahres 2019, welches als letztes Jahr vor der Coronapandemie als Jahr mit einem „normalen“ Verlauf herangezogen werden kann. Für 2019 ergibt sich eine durchschnittliche Aufenthaltsdauer von 2,7 Tagen, was auf durchschnittlich 3 Nutzungstage pro Gast schließen lässt.

Bezüglich der gewünschten Einbeziehung des ÖPNV in eine mögliche Card lassen sich ebenfalls Schlüsse aus den Übernachtungsstatistiken ziehen. Die ausgeprägte Sommer Spitze bei den Übernachtungen und eine deutliche Abhängigkeit von den Ferienzeiten unterstreicht, dass die touristische Nutzung des ÖPNV in Bezug auf die Jahres-, aber auch Tageszeiten überwiegend antizyklisch zum Pendelverkehr verläuft und hier keine Interessenskonflikte zu erwarten sind. Neben der zusätzlichen Erschließung dieser Nutzungszeiten ergibt sich aus der Einführung einer touristischen Gästekarte auch das Potenzial zur Stärkung der Nebensaison und Ausdehnung von Saisonzeiten.

Der Übernachtungstourismus entfällt mit rund 92 % zum Großteil auf inländische Quellmärkte. Davon stammen wiederum 33 % der Gäste aus Berlin und Brandenburg selbst. Die Untersuchung der Gästeherkunft verdeutlicht daher vor allem die große Schnittmenge zwischen Übernachtungsgästen und der Bevölkerung vor Ort sowie die Relevanz einer Integration des Berliner ÖPNV.<sup>12</sup> Zusätzlich zum Volumen des Übernachtungstourismus lässt das Buchungs- und Ausgabeverhalten der Gäste Brandenburgs wichtige Rückschlüsse auf die Anforderungen an eine Gästekarte zu. Insbesondere die hohe Vorbuchungsrate und die wachsende Relevanz von Online-Informationsquellen lässt darauf schließen, dass eine Nachfrage nach einer an die Gästekarte geknüpften App zu erwarten ist.

Neben dem Aufenthalt in der Natur stellen der Besuch von Sehenswürdigkeiten sowie Aktivitäten am Wasser und der Besuch von Erlebniseinrichtungen und Museen zentrale Motive für einen touristischen Aufenthalt in Brandenburg dar. Das Freizeitverhalten der Gäste verdeutlicht die Potenziale zur Erschließung und Vernetzung touristischer Angebote durch eine Gästekarte.

<sup>11</sup> Vgl. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, 2020.

<sup>12</sup> Vgl. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, 2020; GfK SE, 2019; TMB Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH, 2020.

Durch die Einführung einer touristischen Gästekarte werden positive Effekte, wie die Steigerung von Übernachtungen und Ankünften sowie eine Erhöhung der Aufenthaltsdauer für Brandenburg, erwartet. Mittels der Gästekarte werden die Erlebnisse und Leistungen kundenfreundlich präsentiert und somit der Bekanntheitsgrad der jeweiligen Reiseregion gesteigert. Zudem wird die Marke der jeweiligen Reiseregion nachhaltig gestärkt. Das einfache und nutzerfreundliche Handling einer Gästekarte und das Erlebnis, als Gast in Brandenburg dadurch eine besondere Wertschätzung zu erfahren, stellen zusätzliche motivierende Faktoren für einen Urlaubsaufenthalt im Land Brandenburg dar. Zudem wird die Einführung einer Gästekarte mit Inklusivleistungen (Inklusivkarte) den gutachterlichen Erfahrungen der Studienautoren in Regionen mit etablierten Gästekartenansätzen in der Regel zu einer Erhöhung des Ausgabeverhaltens und einer entsprechenden Generierung von Umsätzen beitragen.

### 3.1.2 Der Tagestourismus

Zusätzlich zum Übernachtungstourismus stellt der Tagestourismus ein wichtiges Standbein der Reiseaktivitäten im Land Brandenburg dar. Ausgehend von rund 97 Mio. Tagesreisen<sup>13</sup> ergibt sich bei einem Geschäftsreiseanteil von ca. 10 %, die als Kartennutzer nicht relevant sind, ein grundsätzliches Kundenpotenzial von über 87 Mio. Gästen für eine Kaufkarte. Jeder Tagesreisende stellt einen potenziellen Kunden für die Kaufkarte dar, da die Umlagekarte ausschließlich an Übernachtungsgäste ausgegeben wird. Wie beim Übernachtungstourismus besteht auch bei den Tagesreisenden eine antizyklische Nutzung zum ÖPNV-Pendelverkehr, sodass die Gästekarte auf eine Steigerung der ÖPNV-Nutzung abzielt. Aufgrund des hohen Anteils an Berliner Gästen verspricht eine Kombination der neuen Gästekarte mit der Berlin WelcomeCard eine besonders dynamische Nachfrage.<sup>14</sup>

### 3.1.3 Wirtschaftsfaktor Tourismus und Arbeitsplätze

Der Anteil des Tourismus von rund 4 % an der Bruttowertschöpfung im Land Brandenburg, welcher sich aus den ca. 3,4 Mrd. € direkter und indirekter Bruttowertschöpfung ableitet, unterstreicht die hohe wirtschaftliche Bedeutung des Tourismus für Brandenburg. Bei den insgesamt 82.000 direkt in der Tourismusbranche Beschäftigten handelt es sich um die Summe potenzieller Kunden für eine Mitarbeiterkarte.<sup>15</sup> Die Mitarbeiterkarte ist ein Instrument zur Fachkräftebindung und Motivation der Beschäftigten im Tourismus, kann aber auch von allen Arbeitgebenden anderer Branchen des Landes als Bindungsinstrument eingesetzt werden.

### 3.1.4 Regionale Ausprägungen des Tourismus

Gemessen an den Übernachtungszahlen sind das Seenland Oder-Spree, der Spreewald, das Ruppiner Seenland und Potsdam sowie vier weitere Regionen mit über 1 Mio. jährlichen statistischen Übernachtungen und mehr als 7 Mio. Tagesreisen die intensivsten Tourismusgebiete Brandenburgs und weisen damit das höchste Potenzial für eine übernachtungsabhängige regionale Umlagekarte bzw. eine auf den Tagestourismus ausgelegte Kaufkarte auf. Vor allem die Kurorte sowie weitere Orte, die mit einem systematischen Meldescheinwesen bereits über die strukturellen Voraussetzungen zur Einführung einer Gästekarte verfügen, sind für die Konzeption unter einem besonderen Augenmerk zu berücksichtigen.<sup>16</sup>

<sup>13</sup> Vgl. dwif-Consulting GmbH, 2020.

<sup>14</sup> Vgl. DIW Econ, IMT und dwif-Consulting GmbH, TSA Tourismus Satelliten Konto Brandenburg: Daten für 2015, aus Presseportal der TMB, 2020.

<sup>15</sup> Vgl. Presseportal der TMB Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH, 2020.

<sup>16</sup> Vgl. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, 2020; dwif-Consulting GmbH, 2020.

### 3.2. Gästekarten Benchmarks

Die Benchmark-Analyse greift die wesentlichen Kartentypen auf, die im deutschsprachigen und europäischen Raum erfolgreich eingesetzt werden.

	Umlagekarte (KAG)	Umlagekarte (Betrieb)	Kaufkarte	Leistungstauschkarte	Kombikarte
Finanzierung	Kurbeitrag bzw. Gästebeitrag laut brandenburgischen Kommunalabgabengesetz (KAG)	teilnehmende Übernachtungsbetriebe führen festgelegten Betrag pro Übernachtung an den Kartenbetreibern ab	wird käuflich von Nutzenden erworben	es fällt i.d.R. lediglich eine geringe Verwaltungsgebühr an	verfolgt einen modularen Ansatz, nachdem verschiedene Kartentypen abbildbar sind
Funktion	gewährleistet, dass während des Aufenthalts verschiedene Attraktionen und Leistungen in der Regel ohne zusätzlich zu entrichtende Kosten besucht bzw. genutzt werden können		definierte Leistungen können innerhalb eines festgelegten Zeitraums rabattiert oder kostenlos in Anspruch genommen werden	Leistungen werden rabattiert oder kostenfrei durch die Leistungserbringenden zur Verfügung gestellt	Basiskarte auf Umlagebasis ermöglicht kostenfreie Kernleistungen, auf die Zusatzpakete aufgebucht werden können
Bezahlende	Übernachtungsgäste	Übernachtungsbetriebe	Nutzende bzw. Kaufende	Betriebe oder Nutzende	abhängig vom Modul: Umlage oder Kauf
Zielgruppe	Übernachtungsgäste	Übernachtungsgäste	Übernachtungs- und Tagesgäste, Einheimische, Mitarbeitende	Übernachtungsgäste, Mitarbeitende	abhängig vom Modul
Beispiele	KONUS-Card, SchwarzwaldCard	OberstaufenPlus-Karte	KärntenCard, Schwarzwald-Card	Schwarzwald-Card	Allgäu Walser Card

Abbildung 1: Überblick touristische Kartentypen

Fokus der Benchmark-Analyse ist die Darstellung der unterschiedlichen Voraussetzungen, Herangehensweisen, Konzepte und Modelle zur Umsetzung einer touristischen Gästekarte anhand ausgewählter Beispiele aus der Praxis. Dabei werden bei den untersuchten Card-Modellen immer auch die Integrationsmechanismen von Mobilitätsbestandteilen berücksichtigt. Dies unterstützt dabei, wichtige Leitplanken für die Konzeption der BrandenburgCard festzulegen.

#### 3.2.1 Ausgewählte Benchmarks für die BrandenburgCard

Zur Konkretisierung und Ausgestaltung der touristischen Gästekarte für Brandenburg lohnt sich ein Blick auf die **Allgäu Walser Card**, welche ein idealtypisches Beispiel für den modularen Ansatz darstellt. Der Mehrwert für den Gast besteht in der Integration von Leis-



#### Inhalte/Mehrwert für Gäste

Sonderangebot bei über 200 Partnern  
 Regionale Zusatzpakete  
 Aufwertung durch individuell buchbare Updates  
 (z.B. Tickets Bergbahn/Bäder)  
 Premium-Angebote (Pakete wie Oberstaufen  
 PLUS)

#### Preise/Gültigkeit

Ganzjährig gültig (für die Dauer des Aufenthaltes  
 bzw. für Einheimische unbefristet)  
 Für Gäste: Umlagekarte über Ortstaxe  
 Für Einheimische: 1 x 8,00 €  
 Zusatzpakete: je nach Angebot

#### Organisation

Betrieb über Oberallgäu Tourismus Service GmbH  
 (OATS)  
 Verkaufsstellenvertrag und Ausgabe von Termi-  
 nals an Betriebe/Beteiligte (über 4.000 in der  
 Region) für buchbare Upgrades

#### Abrechnungssystem

Kalkulation Kaufpakete aufgrund Einordnung aller  
 Leistungsbeteiligten  
 Kaufpreis wird von Verkaufsstelle eingezogen und  
 frequenzabhängig an Leistungsbeteiligten ausge-  
 schüttet


Abbildung 2: Steckbrief Allgäu Walser Karte.

tungen bei über 200 Beteiligten sowie zahlreichen Sonderangeboten und Zusatzpaketen. Die Basiskarte ist ganzjährig gültig und wird zum einen als lokale bzw. regionale Umlagekarte über die Ortstaxe an Übernachtungsgäste ausgegeben, bietet aber zum anderen auch eine Kaufkarte für Einheimische und Tagesgäste. Das Leistungsangebot für Urlauber setzt sich aus rund 150 Basisleistungen, zahlreichen Zusatzleistungen in den beteiligten Orten und Regionen sowie diversen Zusatzpaketen zusammen. Regionale All-Inclusive-Modelle setzen direkt auf der Allgäu Walser Card auf und können in den Partnerdestinationen automatisch aufgebucht werden. Die klassische Gästekarte kann für Einheimische um ortsspezifische Bürgerpakete und Upgrades erweitert werden.<sup>17</sup>

Für eine landesweite Lösung bietet sich in Brandenburg das Modell einer Kombikarte ebenfalls an, da damit den Bedürfnissen des Landes genauso Rechnung getragen werden kann, wie denen der Regionen, der Städte und den einzelnen Orten. Eine Kombikarte kann darüber hinaus verschiedensten Zielgruppen angeboten werden und erfüllt somit die gewünschte Option nach einer späteren Erweiterung auf z.B. Bürgerinnen und Bürger, Fachkräfte und Tagesreisende.

Die Grundlage einer solchen Kombikarte bildet vorzugsweise eine auf Gästeabgaben basierende Umlagekarte mit integrierter ÖPNV-Nutzung. Ein geeignetes Beispiel dafür ist die **KONUS Gästekarte** im Schwarzwald. Der zentrale Mehrwert für Gäste besteht in der einfachen und kostenlosen Nutzung des ÖPNV sowie Sonderangeboten und Ermäßigungen auf Erlebnisse und Attraktionen in den 150 teilnehmenden Orten. Die Anmeldung erfolgt bei der Anreise und eröffnet ohne weiteren Organisationsaufwand attraktive Services. Die Finanzierung basiert auf einer Umlage des regulären Kurbeitrages. Die Umlage errechnet sich je meldepflichtiger Übernachtung. Insgesamt werden 42 Cent erhoben, wovon ein Anteil in Höhe von 40,05 Cent zu den Verkehrsverbänden fließt, 1,5 Cent geht

<sup>17</sup> Vgl. Oberallgäu Tourismus Service GmbH, 2020.



Inhalte/Mehrwert für Gäste	Preise/Gültigkeit
<p>Kostenlose Nutzung des gesamten ÖPNV in der Ferienregion Schwarzwald</p> <p>Einfache Nutzung: Anmeldung bei der Ankunft, keine Auseinandersetzung mit Tarifgrenzen etc. vor Ort</p> <p>Sonderangebote und Ermäßigungen in teilnehmenden Gemeinden</p>	<p>Umlagekarte für Gäste über den regulären Kurbeitrag</p> <p>Gültig für den Aufenthaltszeitraum (kann für die Abreise, jedoch nicht für die Anreise in den Schwarzwald genutzt werden)</p>
Organisation	Abrechnungssystem
<p>Organisation und Vermarktung über STG</p> <p>STG hält Verträge mit Verkehrsverbänden und anderen Leistungspartnern</p>	<p>42 Cent netto pro meldepflichtige Übernachtung pro teilnehmender Gemeinde</p> <p>40,5 Cent an Verkehrsverbände</p> <p>1,5 Cent für Marketingmittel an STG (Flyer, Werbung, Abwicklung, etc.)</p>

Abbildung 3: Steckbrief KONUS Gästekarte

für Marketing und Verwaltungszwecke an die Schwarzwald Tourismus GmbH. Die wesentlichen Vorteile dieser Umlagekarte mit ÖPNV bestehen für die neun teilnehmenden Verkehrsverbände und der DB Regio AG in den sicheren Einnahmen von rund 5 Mio. € pro Jahr, der Einsparung von Marketingausgaben, der Netzworkebildung und der Erschließung von Touristen als neue Zielgruppe. Gemeinden und touristische Betriebe profitieren von einer höheren Wertschöpfung durch gesteigerte Konsumausgaben, eine höhere Bereitschaft zur Bezahlung des Kurbeitrages, einer Steigerung der Übernachtungszahlen sowie dem Wettbewerbsvorteil gegenüber Gemeinden bzw. Übernachtungsbetrieben, die KONUS nicht anbieten. Für den Schwarzwald als Gesamtdestination ergibt sich ebenso ein Wettbewerbsvorteil und die Vernetzung nach innen und die Außendarstellung als Gesamtheit wird gefördert. Qualitätsverbesserungen, Imagebildung im Bereich Nachhaltigkeit sowie die finanzielle Sicherung der ÖPNV-Versorgung sind weitere positive Effekte der Karte.

Weitere Varianten touristischer Gästekarten bestehen in Umlagekarten, die auf einer Abgabe der Beherbergungsbetriebe basieren, wie beispielsweise die **OberstaufenPlus Karte**. Die Umlage wird direkt vom Cardbetreibenden beim Beherbergungsbetrieb erhoben. Der Beherbergungsbetrieb wiederum schlägt den Umlagebetrag auf den Übernachtungspreis auf. Der Umlagebetrag ist hier deutlich höher angesetzt, da die Teilnahme auf freiwilliger Basis eines jeden Betriebes stattfindet und so mit einer geringeren Grundmenge an Teilnehmenden einhergeht. Neben touristischen Leistungen und ÖPNV integriert die Karte auch das Parken. Das Abrechnungssystem funktioniert über eine Ausschüttungsquote mit Festanteil für die Leistungsbeteiligten.

Bei der **Kärnten Card** handelt es sich um eine Kaufkarte, welche sich nach Wochen- oder Saisonkarten unterscheidet, um auf spezifische Gästeanforderungen zu reagieren. Das Abrechnungssystem basiert auf einer Ausschüttungsquote, die sich nach dem durchgesetzten Preis richtet.

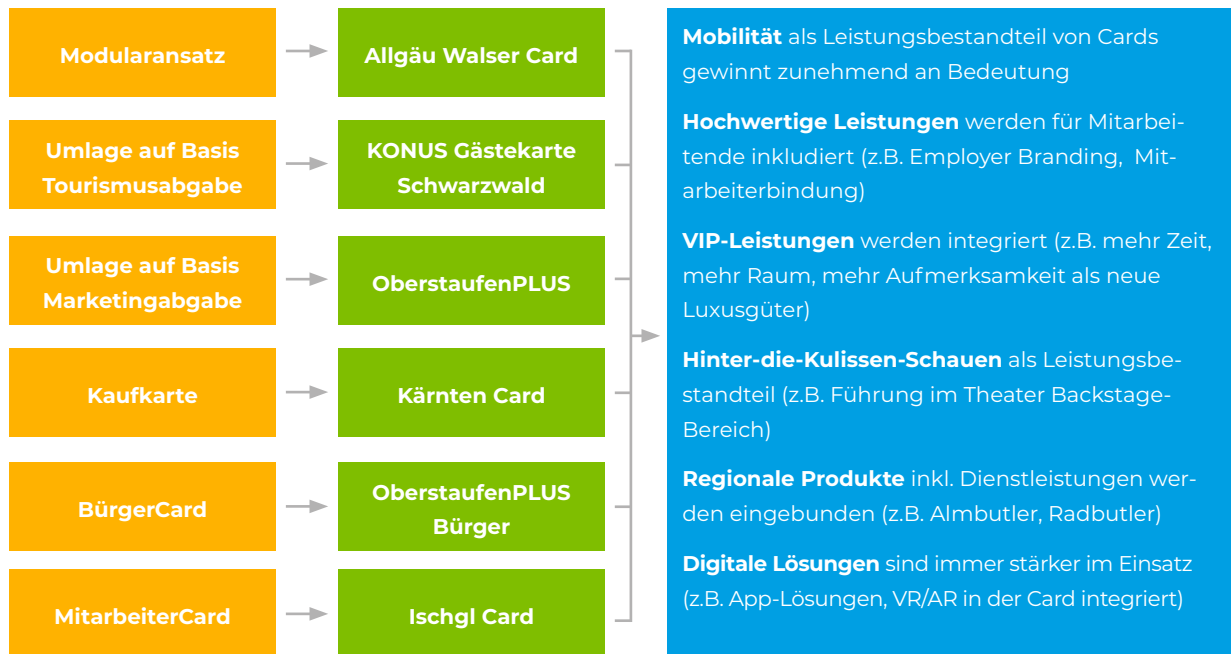


Abbildung 4: Benchmark für Brandenburg und zentrale Lernerfahrungen

Auf die bestehende Umlagearchitektur der Karten sind in den Regionen Zielgruppenkarten aufgesetzt worden, die größtenteils als Kaufkarten konzipiert sind. So zum Beispiel die **Oberstaufen Plus Bürgerkarte**, die zu einem Jahreskaufpreis einen Leistungsquerschnitt der Gästekarte für einen Zeitraum von 365 Tagen beinhaltet.

Die Essenz der Erfahrungswerte aus bestehenden touristischen Gästekarten besteht in der Einbindung eines vielfältigen und attraktiven Leistungsangebots von Ausflugszielen über buchbare Angebote und Touren bis hin zu Mobilitätsleistungen. Die Erfolgsfaktoren touristischer Gästekarten spiegeln die allgemeinen Branchentrends und Wettbewerbsbedingungen wider und bestehen nicht nur in der Integration von Mobilitätsleistungen, sondern auch einer markenkonformen Konzeption und Umsetzung. Cards für Mitarbeitende sind in Zeiten des Fachkräftemangels ebenso erfolgsentscheidend wie VIP-Leistungen und ein Blick hinter die Kulissen sowie die authentische Erkundung von Destinationen und regionalen Besonderheiten und Produkten. Die Digitalisierung ist dabei als Querschnittskompetenz zur optimalen Vernetzung aller Leistungsbestandteile und Gewährleistung einer konsistenten Customer Experience zu verstehen und wird häufig mithilfe von App-Lösungen oder der Integration von erlebnissteigernden Technologien wie AR oder VR den heutigen Anforderungen gerecht.

### 3.2.2 Gästekartenansätze im Land Brandenburg

Im Land Brandenburg gibt es mit der GästeCard Spreewald<sup>18</sup>, der Kurkarte Bad Saarow<sup>19</sup>, der Kurkarte Templin<sup>20</sup> und der Schwielowsee-Gästekarte<sup>21</sup> bereits vier umlagebasierte

18 Die GästeCard Spreewald mit kostenfreier Nutzung des ÖPNV in der Region Spreewald ist noch nicht kommunal umgesetzt. Allerdings gibt es erste Ansätze in Lübbenau: Freie Nutzung der Stadtlinie Lübbenau sowie 25 % Ermäßigung auf den Linien Lübbenau-Cottbus und Lübbenau-Lübben.

19 Die Kurkarte Bad Saarow ermöglicht fahrscheinfreies Fahren auf allen Buslinien der Busverkehr Oder-Spree GmbH und damit im gesamten Kreisgebiet Landkreis Oder-Spree.

20 Die Kurkarte Templin ermöglicht fahrscheinfreies Fahren im gesamten Stadtgebiet Templin und den eingemeindeten Ortsteilen. Einwohner der Stadt Templin und deren Ortsteile haben einen Anspruch auf eine Jahreskurkarte.

21 Die Schwielowsee-Gästekarte ermöglicht fahrscheinfreies Fahren auf den Regiobus-Linien 580 Potsdam-Werder-Bad Belzig (nur Abschnitt von Potsdam bis Werder, Lietzes Weg) sowie im gesamten Verlauf der Linien 607 Ferch-Caputh-Potsdam, 610 Wildpark-West-Potsdam und 631 Werder-Geltow-Potsdam.



Gästekarten, die in eingeschränktem Umfang bzw. überwiegend auf einzelnen Linien oder Liniennetzbereichen eine integrierte ÖPNV-Nutzung ohne zusätzlichen Fahrausweis ermöglichen. Weiterhin wird mit der Tourist Card der Stadt Brandenburg an der Havel ein Gästekartenprodukt als Kaufkarte angeboten, das die ÖPNV-Nutzung im Stadtgebiet beinhaltet.

Weiterhin existieren klassische Kurkarten, wie etwa in Bad Liebenwerda oder Bad Freienwalde, die jedoch keine Mobilitäts- oder weitreichenden touristischen Leistungspakete beinhalten.

Alle vorhandenen Kur- und Gästekarten sollten auch bei der künftigen Konzeption der BrandenburgCard berücksichtigt bzw. integriert werden.

### 3.3. Mobilität in Brandenburg

Die Analyse der derzeitigen Mobilitätssituation im Land Brandenburg erfolgt unter den Prämissen, ob bzw. wie die grundsätzliche Erreichbarkeit der Reiseregionen im Land derzeit zu charakterisieren ist, wie das derzeitige Mobilitätsverhalten von Tages- und Übernachtungsgästen einzuschätzen ist und welche Schlussfolgerungen daraus für eine umlagefinanzierte landesweite Gästekarte mit verbundweiter ÖPNV-Nutzung aller Verkehrsangebote des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) zu ziehen sind.

Insbesondere eine **ausreichend gute Angebotsqualität im öffentlichen Verkehr** und eine **gute Erreichbarkeit** der touristisch relevanten Ziele im Land Brandenburg sind dabei als **wesentliche Voraussetzungen für eine erfolversprechende Umsetzung des Gästekartenansatzes** zu verstehen.

#### 3.3.1 Verkehrsverhalten im Bereich Freizeit- und touristische Mobilität

##### **Bedeutung von Pkw und ÖPNV an der Verkehrsmittelwahl im Bereich der Freizeit- und der touristischen Mobilität**

Das derzeitige Mobilitätsverhalten im Bereich der Freizeit- und der touristischen Mobilität wird stark durch den privaten Pkw dominiert.<sup>22</sup> Die Bedeutung des Anteils von Bus und Bahn an der Verkehrsmittelnutzung hängt dabei stark von der Erreichbarkeit der jeweiligen Reiseregion und der Angebotsdichte innerhalb der jeweiligen Reiseregion ab. Bezogen auf den Quellmarkt Berlin ist z.B. der ÖPNV-Anteil bei Fahrten in die Reiseregionen Potsdam, Prignitz und Ruppiner Seenland besonders hoch, während er bei Fahrten in die Reiseregionen Uckermark, Barnimer Land und Fläming deutlich unterdurchschnittlich ist.<sup>23</sup>

##### **Schätzung des Anteils der Übernachtungsgäste an den Fahrgästen im kommunalen ÖPNV**

Neben der Frage der Verkehrsmittelwahl ist mit Bezug zur Frage der Einführung einer Gästekarte auch wichtig, wie hoch der Anteil touristischer Nutzungen im heutigen öffentlichen Verkehr ist. Hierzu liegen aus dem Verkehrsgebiet des VBB nur teilweise datenbasierte Erkenntnisse vor. Diese beziehen sich auf Teile der Reiseregion Spreewald. Im Zeitraum der Herbstferien 2018<sup>24</sup> wurde dort eine Befragung und Zählung von Fahrgästen durchgeführt. Im Ergebnis der Erhebung wurde als Kennwert für den Anteil der Übernach-

<sup>22</sup> Vgl. dwif-Consulting GmbH, 2015, S.8.

<sup>23</sup> Ebenda.

<sup>24</sup> 20. Oktober 2018 bis 04. November 2018.

tungsgäste an den Fahrgästen im kommunalen ÖPNV ein Wert von 1,8 % ausgewiesen.<sup>25</sup> Aufbauend auf den außerhalb der Saisonspitze liegenden Befragungszeitraum wird aus Gutachtersicht ein **Sicherheitsaufschlag** für angemessen angesehen, so dass im Sinne der vorliegenden Machbarkeitsstudie von einem **Anteil der Übernachtungsgäste an den Fahrgästen im kommunalen ÖPNV von ca. 3 % ausgegangen wird.**

### 3.3.2 Erreichbarkeit im Individualverkehr: Straßeninfrastruktur

Die übergeordneten Verkehrsinfrastrukturen und Mobilitätsangebote im Land Brandenburg auf Straße und Schiene stellen eine zufriedenstellende Erreichbarkeit aller Reiseregionen sicher. Die Reiseregionen Brandenburgs sind dabei durch ein gut ausgebautes übergeordnetes Straßennetz sowie ein gutes Grundangebot im Schienenverkehr (vor allem im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)) gekennzeichnet.

Im Bereich der Straßenanbindung sind in einigen peripheren Bereichen jedoch sowohl aus touristischen Quellmärkten wie Berlin, aber auch aus Quellmärkten im weiteren Bundesgebiet längere Reisezeiten bei einer An- und Anreise zu erwarten. Dies betrifft besonders z.B. vergleichsweise autobahnferne Bereiche des Ruppiner Seenlandes, des westlichen Teils der Uckermark, des Elbe-Elster-Landes, des Lausitzer Seenlandes sowie des Seenlandes Oder-Spree.

### 3.3.3 Erreichbarkeit im Luftverkehr, Schienen- und Fernbusverkehr

#### Luftverkehr

Die Anbindung des Landes Brandenburg an den Luftverkehr im Passagierverkehr erfolgt vor allem durch den Flughafen BER und im südlichen Teil Brandenburgs über die sächsischen Flughäfen Leipzig/Halle sowie Dresden. Daneben existieren eine Vielzahl von Verkehrs- und Sonderlandeplätzen ohne Bedeutung für den kommerziellen Linien- und Charterflugverkehr.

Der Flughafen BER ist sehr gut an das übergeordnete und regionale Straßennetz angebunden. Es existiert daneben eine direkte Anbindung an den Schienenverkehr, die jedoch derzeit vor allem nur für Berlin und einige wenige Achsen im Regionalverkehr<sup>26</sup> sowie die Fernverkehrslinie Rostock – Berlin – Dresden als zufriedenstellend bezeichnet werden kann. Es dominieren ansonsten Umsteigeverbindungen für die meisten Regionen des Landes Brandenburg über Umstiege vor allem in Berlin. Ebenso ist der Flughafen BER an das Fernbusnetz und den lokalen ÖPNV angebunden.

#### Schienenpersonennahverkehr

Die Anbindung im Schienenverkehr ist vor allem durch das radial auf Berlin ausgerichtete Angebot an **hochwertigen vertakteten Regionalverkehren** gekennzeichnet und wird durch ergänzende und zum Teil tangential verlaufende Regionalbahnangebote verdichtet.

Die Angebotsqualität stellt überwiegend mindestens einen 2-Stunden-Takt, auf den wichtigen auf Berlin zuführenden Achsen mindestens einen 1-Stunden-Takt und auf besonders stark nachgefragten Relationen sogar ein Angebot mit zwei oder mehr Fahrten je Stunde sicher (vor allem im Berliner Umland).

<sup>25</sup> Vgl. Spreeplan, 2018.

<sup>26</sup> Flughafen BER – Berlin, Königs Wusterhausen – Flughafen BER – Potsdam – Berlin, Bad Belzig – Berlin – Flughafen BER – Wünsdorf-Waldstadt, BER – Berlin – Nauen.



Neben der Angebotshäufigkeit spielt auch die **Angebotsqualität** im Schienenverkehr eine entscheidende Rolle. Diese ist grundsätzlich ebenfalls **als gut zu bezeichnen**, wenngleich in Zeiten mit hohem Freizeit- und touristischem Verkehrsaufkommen wichtige **Aspekte wie die Möglichkeit der Fahrradmitnahme** durch begrenzte betriebliche Möglichkeiten **nicht immer in gewünschter Qualität** sichergestellt werden können.

Die Zuständigkeit für die Planung, Bestellung und Finanzierung des SPNV liegt in Deutschland bei den Ländern, wobei für die vorliegende Studie in erster Linie das Land Brandenburg als Besteller relevant ist. Die Bestellfunktion selbst wird durch den VBB ausgeübt, der diese Funktion auch für den SPNV des Landes Berlin sicherstellt.

### **Schienenpersonennahverkehr in Verantwortung der Länder**

Der **Schienenpersonenfernverkehr** ist dagegen aktuell **eher unterentwickelt** und wird in Deutschland in der Regel eigenverantwortlich durch Eisenbahnverkehrsunternehmen durchgeführt. Im Land Brandenburg ist als einziger Anbieter die DB Fernverkehr AG aktiv. Ein direkter Anschluss im Schienenpersonenfernverkehr ist nur an wenigen Bahnhöfen gegeben<sup>27</sup>, so dass vor allem die Erreichbarkeit von berlinfernen Quellmärkten oft einen Umstieg in Berlin beinhaltet.

### **Eignung Schienenverkehrsanbindung für Einführung einer Gästekarte**

Aus Sicht einer guten touristischen bzw. freizeitorientierten Erreichbarkeit **sichert der Schienenverkehr insgesamt dennoch eine grundsätzlich akzeptable Anbindung**. Es

<sup>27</sup> Frankfurt/Oder (einzelne EC-Züge auf der Achse Berlin – Warschau); Bärnau, Eberswalde, Angermünde, Prenzlau (einzelne ICE-/IC-Züge auf der Achse Berlin – Stralsund); Oranienburg, Flughafen BER, Doberlug-Kirchhain, Elsterwerda (2-Stunden-Takt auf der IC-Achse Rostock – Berlin – Dresden); Wittenberge (2-Stunden-Takt auf der IC-/EC-Achse Hamburg – Berlin – Dresden sowie einzelne ergänzende ICE-/IC-Züge in Richtung Hamburg, Berlin, Magdeburg, Rostock); Brandenburg an der Havel, Cottbus, Potsdam (einzelne IC und/oder ICE-Züge).

ist jedoch wünschenswert, wenn einzelne touristisch relevante Achsen des Schienenverkehrs gestärkt würden. Dies betrifft z.B. die Verbindung Berlin – Rheinsberg (RB 54), die stark belastete Verbindung Berlin – Lübbenau – Cottbus (RE 2), die in der Sommersaison stark belastete Verbindung Berlin – Angermünde – Prenzlau (RE 3), auf denen zumindest mittelfristig verbessernde Maßnahmen durch die Aufgabenträger Land Brandenburg und Land Berlin bereits vorgesehen sind. Weiterhin wäre die Einrichtung von Zughalten z.B. der IC-Linie Rostock – Berlin – Dresden in Fürstenberg/Havel einfach zu realisierende Möglichkeiten einer bahnseitigen Erreichbarkeitsverbesserung.

### **Fernbusverkehr**

Der **Fernbusverkehr** spielt aktuell nur eine **untergeordnete Rolle** im Bereich der touristischen Erreichbarkeit. Es existieren nur wenige Zugangsstellen<sup>28</sup>, die zudem nur mit wenig Abfahrten und zum Teil nur saisonal angebunden werden. Zum Zeitpunkt der Erarbeitung der Studie besteht pandemiebedingt außer am Flughafen BER keine Anbindung des Landes Brandenburg an das Fernbusnetz.

### **3.3.4 Erreichbarkeit im kommunalen ÖPNV**

#### **Kommunaler ÖPNV in Verantwortung der Landkreise und kreisfreien Städte**

Die regionale und lokale Erreichbarkeit der Reiseregionen im Land Brandenburg wird außerhalb des Individualverkehrs und den oben genannten Strukturen im Schienenverkehr durch den kommunalen ÖPNV sichergestellt. Dies beinhaltet alle Straßenbahn-, O-Bus- und Busverkehre im Stadt- und Regionalverkehr sowie auch alle als öffentlicher Verkehr betriebenen Formen sogenannter Bedarfsverkehre (häufig auch mit Begriffen wie On Demand-Verkehr, Rufbus etc. benannt).

Die Zuständigkeit für die Planung, Bestellung und Finanzierung obliegt im Land Brandenburg den Landkreisen und kreisfreien Städten als Aufgabenträger, so dass diese eine aktive Rolle bei der Weiterentwicklung der Angebote haben.

#### **PlusBus & Co.: Vertaktete Angebote sichern gutes Grundangebot**

Die Analyse der derzeitigen Erschließung der Reiseregionen zeigt, dass die Erreichbarkeit aller zentralen Orte sichergestellt wird. Dabei bestehen meist vertaktete Angebote im 1-Stunden- oder 2-Stunden-Takt sowie oftmals bereits bestehende Anschlüsse zwischen Schienenverkehr und kommunalem ÖPNV, die aufbauend auf die jeweiligen Planungen der Aufgabenträger oft (aber nicht einheitlich) als Hauptnetze bezeichnet werden.

Dieses **attraktive Angebotsniveau auf den meisten wichtigen Verbindungen** in den Reiseregionen wurde in den letzten Jahren durch den konsequenten Ausbau des Ansatzes PlusBus wesentlich vorangetrieben. Derzeit bestehen im Land Brandenburg ca. 30 PlusBus-Linien, die eine mindestens stündliche Bedienung zwischen ca. 6:00 und 20:00 Uhr an Werktagen, außer Samstagen, sowie am Samstag mindestens sechs Fahrtenpaare und am Sonn- und Feiertag mindestens fünf Fahrtenpaare garantieren. Weiterhin stellen die PlusBus-Linien Anschlüsse zum Schienenverkehr mit maximal 15 Minuten Umsteigezeit sicher.<sup>29</sup>

28 Achse Berlin – Oranienburg – Löwenberg, Fürstenberg/Havel – Insel Rügen; Achse Berlin – Cottbus – Hoyerswerda – Görlitz.

29 Vgl. dazu auch Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von PlusBus-Verkehren (VVPlusBus) vom 24. August 2018.

In den Landkreisen Oberhavel, Oberspreewald-Lausitz und Oder-Spree gibt es derzeit noch keine PlusBus-Angebote. Diese sind jedoch entweder in Prüfung oder es existieren andere Formen vertakteter Busangebote mit Angebotshäufigkeiten im 1-Stunden- oder 2-Stunden-Takt auf wichtigen Verbindungen.

### Heterogenes Niveau in der Flächenerschließung

Auf der Ebene der kleinteiligen Erschließung abseits von Verbindungen in Hauptnetzen oder im Bereich der PlusBus-Linien kann die Anbindung der Reiseregionen mit Angeboten des kommunalen ÖPNV als stark heterogen bezeichnet werden. Es bestehen deutliche Unterschiede in der Angebotshäufigkeit zwischen Schul- und Ferientagen sowie zwischen den Wochentagen Montag bis Freitag einerseits und Samstagen, Sonn- und Feiertagen andererseits. Daraus resultieren **in einzelnen Teilbereichen** der brandenburgischen Reiseregionen vorhandene **Defizite in der Flächenerschließung an Ferientagen bzw. an Wochenenden**. Regionale Betrachtungen sind in Kapitel 6 zusammengetragen.

Als Lösung für die geringe Angebotshäufigkeit an Ferientagen und an Wochenenden haben sich in vielen Reiseregionen unterschiedliche **Konzepte von Bedarfsverkehren** etabliert, die nach vorheriger Anmeldung eine Beförderung sicherstellen. Davon profitieren auch viele Ziele im Freizeit- und Tourismusverkehr, wie folgende Beispiele zeigen sollen:

- Rufbus Angermünde mit Anbindung des südlichen Teils des Nationalparks Unteres Odertal in der Reiseregion Uckermark
- Rufbus Oberhavel mit einem extensiven Ferien- und Wochenend-Angebot im gesamten nördlichen Teil des Landkreises Oberhavel inkl. Ziegeleipark Mildenberg, Stechlinsee etc. in der Reiseregion Ruppiner Seenland
- Rufbus Skater-Shuttle zur Anbindung der Fläming-Skate in der Reiseregion Fläming
- Rufbus Prignitz-Bus zur Anbindung von Teilen des Biosphärenreservats Flusslandschaft Elbe – Brandenburg

Daneben existieren in den meisten Reiseregionen ÖPNV-Angebote,

- die ausschließlich als Ausflugslinien (z.B. Burgenlinie – Linie 572 der Regiobus Potsdam-Mittelmark GmbH, Ausflugslinie Schlaubetal – Linie A400 der Busverkehr Oder-Spree GmbH, etc.) angeboten oder aber
- als Teil vorhandener Angebote als touristische Touren (z.B. UckermarkShuttle – Teile der Linien 403, 460, 468, 503, 504 der Uckermärkischen Verkehrsgesellschaft mbH) vermarktet werden.

Die BrandenburgCard kann einen finanziellen Beitrag zur Sicherstellung der touristischen Linien leisten.

### 3.3.5 VBB als wichtiger Akteur für die Einführung einer Gästekarte

Neben der o.g. Bestellfunktion für die SPNV-Verkehre der Aufgabenträger Land Brandenburg und Land Berlin ist der **VBB** für die **Durchführung und Weiterentwicklung des VBB-Tarifs** (einheitlicher Tarif aller Angebote des SPNV und des kommunalen ÖPNV in den Ländern Brandenburg und Berlin) verantwortlich. Als sogenannter Tarifführer hat der VBB damit eine **große Bedeutung für die Einführung einer Gästekarte** mit integrierter ÖPNV-Nutzungsberechtigung, da diese ÖPNV-Nutzungsberechtigung wie ein Tarif zu behandeln ist.



### 3.3.6 Rad- und Wanderwege, Sharingangebote, Schifffahrt

#### Rad- und Wanderwege

Die Analyse der Rad- und Wanderwege zeigt für das Land Brandenburg eine sehr hohe Dichte an unterschiedlichen Radrouten, die sowohl Fernradrouten als auch regionale Radrouten beinhalten. Hierbei sind regionale Unterschiede zu berücksichtigen. So ist die Dichte touristisch vermarkteter Wege im südlichen Teil des Landes Brandenburg – insbesondere in Reiseregionen wie Spreewald oder Elbe-Elster-Land – besonders ausgeprägt. Weiterhin ist im Land Brandenburg das Konzept der sogenannten Knotenpunktwegweisung bereits in weiten Teilen umgesetzt<sup>30</sup>, so dass neben den ausgewiesenen Rad- und Wanderwegen durch die Gäste beliebig viele Touren umgesetzt werden können.

Dennoch sind die vorhandenen Wegenetze in allen Reiseregionen grundsätzlich gut geeignet, um ggf. auch Radverleihangebote als Bestandteil einer Gästekarte mitzudenken.

#### Sharingangebote: Radverleih

Die Struktur der vorhandenen Angebote im **Bereich Radverleih** sind in Brandenburg sehr stark differenziert und lokal orientiert. Es existieren mit Ausnahme der Stadt Potsdam und dem Potsdamer Umland<sup>31</sup> keine stationsbasierten oder free-float-organisierten Radverleihsysteme. In den Reiseregionen dominieren kleinere Verleihanbieter, wobei im Elbe-Elster-Land erste Netzstrukturen für ein Pedelec-Verleihangebot und im Ruppiner Seenland mit dem Angebot des Anbieters Rhinpaddel ein Stationsnetz existiert, das auch sogenannte Einweg-Mieten (Rückgabe des Fahrrads an einer anderen Station als der Ausleihstation) ermöglicht. Die Anbieter bieten mittlerweile auch ein breites Spektrum

<sup>30</sup> Nach derzeitigem Stand ist die Knotenpunktwegweisung in den Reiseregionen Fläming sowie Seenland Oder-Spree noch nicht umgesetzt.

<sup>31</sup> Verleihsystem des Anbieters Nextbike Potsdam und Potsdamer Umland.

unterschiedlicher Fahrradtypen an, die zum Teil auch Pedelecs, Kindersitze oder aber Fahrradanhänger umfassen.

Die Anbieter und die Verleihkonditionen sind untereinander bisher weder in den Reiseregionen noch brandenburgweit harmonisiert. Eine digitale Buchungsmöglichkeit der Verleihangebote besteht bisher nicht.

Es besteht im Bereich der Radverleihmöglichkeiten weiteres Potenzial, das einerseits in einer **Ausweitung des Angebotsumfangs** (mehr Räder, mehr Stationen) und in einer **Stärkung flexibler Verleihformen** (Einwegmiete anstatt Rückkehrpflicht etc.) sowie in **digitalen Anwendungen** wie etwa Schaffung eines einheitlichen Verleihmarktplatzes mit Reservierungs-, Buchungs-, Bezahlungsmöglichkeiten etc. liegt.

**Radverleihangebote sind eine geeignete Ergänzung für das Leistungsportfolio einer Gästekarte mit Mobilitätsbestandteilen.** Aus Sicht der Gutachter wird empfohlen, die **Integration** von Radverleihangeboten in das **Produkt RegionalCard** anzudenken. Dies ermöglicht eine **räumlich differenzierte Herangehensweise** entsprechend des lokal vorhandenen Angebots sowie eine differenzierte Kalkulation etwaiger Umlagebeträge aufbauend auf der jeweils zu erwartenden Nutzungsintensität durch Gästekarteninhaber.

#### **Sharingangebote: Carsharing**

Carsharingangebote haben im Land Brandenburg bisher noch keine flächendeckende Verbreitung gefunden. Die vorhandenen Angebote beschränken sich auf Stationen in Bernau, Cottbus, Dahme/Mark und Potsdam, die z.B. über die DB-Plattform Flinkster gebucht werden können, auf das Carsharing Netz des kreiseigenen Anbieters BarShare im Landkreis Barnim, auf den Anbieter app2drive, der in Brandenburg zwei Verleihmöglichkeiten an Verkehrslandeplätzen (in Strausberg und Schönhagen) anbietet sowie auf erste Dorfauto-Ansätze als lokale Carsharing-Initiativen (z.B. Dorfmobil Barsikow, Landkreis Ostprignitz-Ruppin).

**Carsharingangebote sind wie auch Radverleihangebote eine geeignete Ergänzung für das Leistungsportfolio einer Gästekarte mit Mobilitätsbestandteilen.** Da die Angebotsdichte im Land Brandenburg bisher sehr stark unterentwickelt ist, besteht aktuell noch eine begrenzte Attraktivität als Leistung einer Gästekarte. Die **Integration** in eine Gästekarte sollte daher erst dann erfolgen, wenn das Angebot eine nutzbare Größe erreicht. Aktuell ist das z.B. im Barnimer Land mit dem Angebot BarShare der Fall. Dies erfordert eine regionale Herangehensweise, so dass auch dieses Mobilitätsangebot für die **Integration in das Produkt RegionalCard** empfohlen wird.

#### **Schifffahrt**

Angebote der Fahrgastschifffahrt existieren in Abhängigkeit der naturräumlichen Ausstattung mit Flüssen, Seen und Kanälen vor allem in den Reiseregionen Ruppiner Seenland, Uckermark, Havelland, Barnimer Land, Potsdam, Seenland Oder-Spree, Dahme-Seenland und Spreewald. Die Angebote sind überwiegend als saisonale Ausflugsverkehre organisiert und stellen attraktive touristische Dienstleistungen dar, die einen hohen Erlebnischarakter aufweisen.

Es handelt sich bei Angeboten der Fahrgastschifffahrt überwiegend um mittel- bis hochpreisige Angebote. Diese sollten **nicht in das Portfolio einer BasisCard** eingebracht werden, da der Kosteneffekt auf die Umlagehöhe zu beachten ist. Angebote der Fahrgastschifffahrt sind jedoch geeignet, um als **attraktiver Kernbestandteil in die RegionalCard einzelner Reiseregionen** oder Kommunen einbezogen zu werden.



### 3.4. Raumstruktur, Soziodemografie, Verkehrsverflechtungen

#### 3.4.1 Raumstruktur und Bevölkerungsentwicklung

Das Land Brandenburg setzt sich aus den Teilräumen Berliner Umland und weiterer Metropolraum zusammen und wird landesplanerisch im Zusammenwirken mit dem Land Berlin als Hauptstadtregion bezeichnet. Oberzentren bilden die Städte Brandenburg a. d. Havel, Potsdam, Cottbus und Frankfurt (Oder).<sup>32</sup>

Das Land Brandenburg kann als sehr heterogener Untersuchungsraum charakterisiert werden. Es ist durch einen hohen Anteil von Gemeinden mit weniger als 150 Einwohnern je km<sup>2</sup> gekennzeichnet (ländlicher Raum), während es insbesondere im Berliner Umland stark durch verdichtete Gemeinden bzw. Landkreise mit Verdichtungsansätzen geprägt wird. Aufbauend auf die aktuell verfügbaren Entwicklungsprognosen soll die Bevölkerung im Land Brandenburg ausgehend vom Bezugsjahr 2019 bis zum Jahr 2030 um ca. 17.000 Personen bzw. 0,7 % leicht zunehmen.<sup>33</sup> Bei einer differenzierten Betrachtung wird im Berliner Umland, ebenso wie im Land Berlin, von einem höherem Wachstum ausgegangen.

#### 3.4.2 Verflechtungen von Pendelnden

Es bestehen enge räumliche, demografische und soziale Verflechtungen mit dem Land Berlin. Im Süden des Landes Brandenburg sind zudem starke Verflechtungen mit dem Freistaat Sachsen ausgeprägt, im Westen mit Sachsen-Anhalt, im Norden mit Mecklenburg Vorpommern und im Osten mit dem Nachbarland Polen.

Am Beispiel Pendlerverflechtungen wird die starke Bedeutung des Landes Berlin deutlich. Die am stärksten ausgeprägten Verflechtungen aus dem Land Brandenburg in Richtung

<sup>32</sup> Vgl. MIL, 2019.

<sup>33</sup> Vgl. Landesamt für Bauen und Verkehr, 2021.



Berlin werden für die Landkreise Oberhavel (35.002 Pendelnde/Tag), Barnim (29.658 Pendelnde/Tag) und Märkisch-Oderland (27.290 Pendelnde/Tag) ausgewiesen. Demgegenüber sind die Verflechtungen aus Berlin in Richtung Land Brandenburg deutlich schwächer. Die stärksten Pendlerverflechtungen innerhalb von Brandenburg bestehen aus dem Landkreis Potsdam-Mittelmark nach Potsdam (15.159 Pendelnde/Tag) und aus dem Landkreis Spree-Neiße nach Cottbus (11.650 Pendelnde/Tag).

Bezogen auf eine mögliche BrandenburgCard zeigen Pendlerbewegungen eine deutlich überwiegende Ausrichtung aus Brandenburg in Richtung Berlin. Hierbei wird von tageszeitlichen hohen Belastungen in den Verkehrssystemen Straße und ÖPNV morgens/vormittags in Richtung Berlin und nachmittags/abends aus Berlin in Richtung Brandenburg ausgegangen.

### 3.4.3 Besucherverkehre nach Berlin durch BrandenburgCard

Bei einer angedachten Gästekarte mit integrierter ÖPNV-Nutzung im gesamten VBB-Gebiet wird davon ausgegangen, dass daraus auch Verkehrsströme im Sinne von etwaigen Besuchsverkehren aus den Reiseregionen in Richtung Berlin entstehen. Aus gutachterlicher Sicht ist eine Quantifizierung ohne detaillierte Analysen und mangels verfügbarer Ausgangsdaten zu konkreten Auslastungen einzelner Züge im SPNV nicht möglich, jedoch wird von einem **antizyklischen Besuchsverhalten** ausgegangen.

Im Sinne einer qualitativen Bewertung ist damit zu rechnen, dass die Anreise nach Berlin erst nach der morgendlichen Spitzenzeit zu erwarten ist und sich die Rückfahrt in die Reiseregionen stark zwischen frühem Nachmittag und spätem Abend streut. Wie in Kapitel 3.3.1 beschrieben, relativiert sich bei den Fahrgästen der geringe Anteil an Touristen im Verhältnis zur hohen Anzahl an Pendelnden.

**Es wird somit zunächst nicht von kritischen Auswirkungen einer BrandenburgCard etwa auf die Besetzung von Zügen des SPNV von und nach Berlin ausgegangen,** zudem durch den vorgesehenen Angebotsausbau auf vielen SPNV-Achsen von und nach Berlin kurz- bis mittelfristig weitere Kapazitäten im SPNV geschaffen werden sollen.

## 3.5. Zusammenfassende Einschätzung

Die Analyse des Tourismus in Brandenburg stellt die Grundlage zur Bewertung der Potenziale einer touristischen Gästekarte dar. Der Übernachtungstourismus besitzt dabei eine besondere Relevanz für **Umlagekarten**, die dem **Prinzip einer solidarischen Finanzierung über alle Gäste** folgen. Der Tagestourismus im Land wiederum stellt den relevanten Absatzmarkt für Kaufkarten dar, die nur von den Gästen erworben werden, die ein konkretes Nutzungsinteresse aufweisen. Kaufkarten haben im Vergleich zu Umlagekarten in der Regel eine geringere Nutzerbasis bei zeitgleicher höherer Nutzungsintensität, woraus überwiegend höhere Preise für Kaufkarten resultieren. Aus der gesamtwirtschaftlichen Bedeutung des Tourismus für Brandenburg und den vom Tourismus abhängigen Arbeitsplätzen ist zudem ein relevantes Potenzial an Cards für Mitarbeitenden zu erwarten.

**Aus gutachterlicher Sicht wird eine Kombikarte mit modularem Aufbau empfohlen, wobei die landesweite Basiskarte als Umlagekarte auf der Finanzierungsbasis eines Kur- bzw. Gästebeitrages laut brandenburgischen Kommunalabgabengesetz (KAG) beruhen sollte.** Diese abgabebasierte KAG Finanzierung ist der freiwilligen Umlage auf Basis einer Hotelabgabe vorzuziehen, da hierdurch folgende gewünschte Vorteile zu erwarten sind:

- Verbesserung der Meldeehrlichkeit, da in allen Betrieben eines Ortes die Karte von Gästen nachgefragt wird
- besser kalkulierbare Einnahmen durch 100 % Teilnahme der Betriebe mit allen ihren Übernachtungen in den teilnehmenden Orten
- bessere Kommunizierbarkeit gegenüber den Gästen, da es keine Unterscheidung zwischen teilnehmenden und nicht teilnehmenden Betrieben innerhalb eines Ortes gibt
- vereinfachte Teilnahmeakquisition, da nicht jeder Betrieb einzeln zur Teilnahme gewonnen werden muss
- geringere Umlagehöhe durch größere Umlagestreuung und größerem Solidaritätseffekt
- Vermeidung von Konflikten zwischen der Gruppe der teilnehmenden und nicht teilnehmenden Beherbergungsbetriebe

### **Eignung kommunaler ÖPNV für Einführung einer Gästekarte**

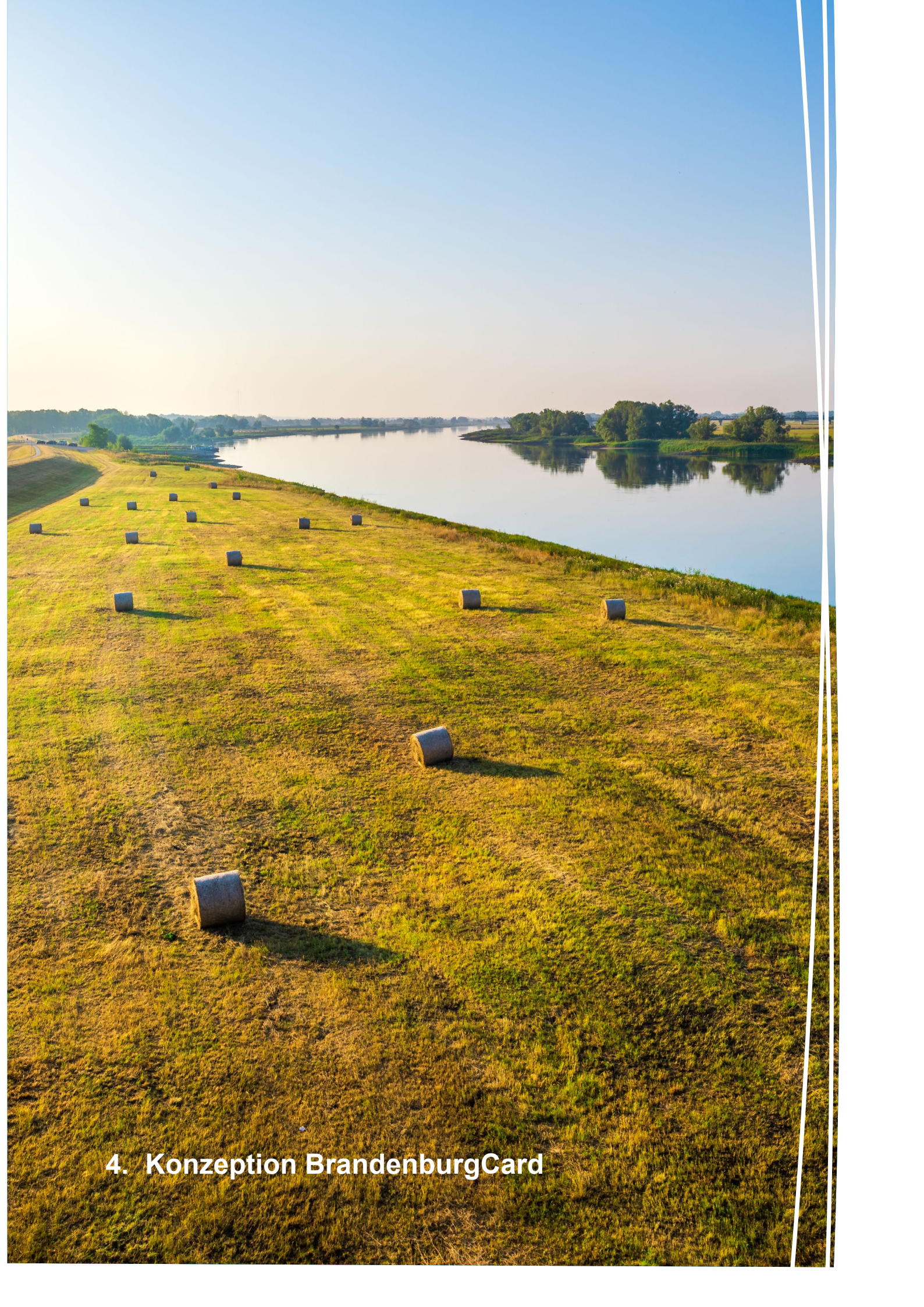
Die unter 3.3. dargestellte Situation zeigt auf der Ebene der regionalen und lokalen Erschließung für alle Reiseregionen im Land Brandenburg, dass ein **Grundangebot der ÖPNV-Anbindung** auf den wichtigsten Verbindungen besteht. In vielen Regionen wurden zudem durch Bedarfsverkehre und Ausflugsverkehre bereits heute nutzbare Angebote für den Freizeit- und Tourismusverkehr etabliert.

Defizite existieren punktuell in einzelnen Teilregionen bei der Anbindung einzelner Ziele im Freizeit- und Tourismusverkehr bzw. in den Ferien und an Wochenenden, jedoch sind diese Defizite nicht so schwerwiegend, dass sie der Einführung von Gästekarten im Land Brandenburg entgegenstehen würden.

**Aus gutachterlicher Sicht ist das vorhandene Angebot im kommunalen ÖPNV daher im Zusammenwirken mit der Erschließung im Schienenverkehr dafür ausreichend geeignet, um als Kernleistung bei der Einführung einer landesweiten Gästekartenlösung zu fungieren.**

Dahinter steht der empfohlene Ansatz, anfänglich das bestehende ÖPNV-Angebot besser auszulasten und es in einem zweiten Schritt auszubauen. Ziel ist hier, sich von der Abwärtsspirale im ÖPNV weg zu bewegen, bei der geringe Fahrgastzahlen zur Ausdünnung des Angebots führen. Stattdessen soll eine Aufwärtsspirale beschrieben werden, in der höhere Fahrgastzahlen zu mehr Angeboten im ÖPNV führen.

Für die Einführung eines landesweiten Gästetickets wird vor diesem Hintergrund eine Einteilung in zwei Phasen empfohlen. In einer ersten Phase der Stabilisierung stehen zunächst zunächst touristisch geprägte Orte mit einer vorhandenen Anbindung und Infrastruktur für die Einführung der BrandenburgCard im Fokus. Die zweite Phase zielt dann auf den sukzessiven Ausbau der Verkehrsangebote ab. Diese können sowohl eine erhöhte Taktung bestehender und der Ausbau neuer Linien bedeuten, als auch die Schaffung neuer Angebote wie Sharing-Diensten und Kollaborationsformen.



#### 4. Konzeption BrandenburgCard

## 4.1. Modell BrandenburgCard

Die grundsätzliche Idee für die Einführung einer touristischen Gästekarte folgt dem Ansatz einer modularen Kombikarte.

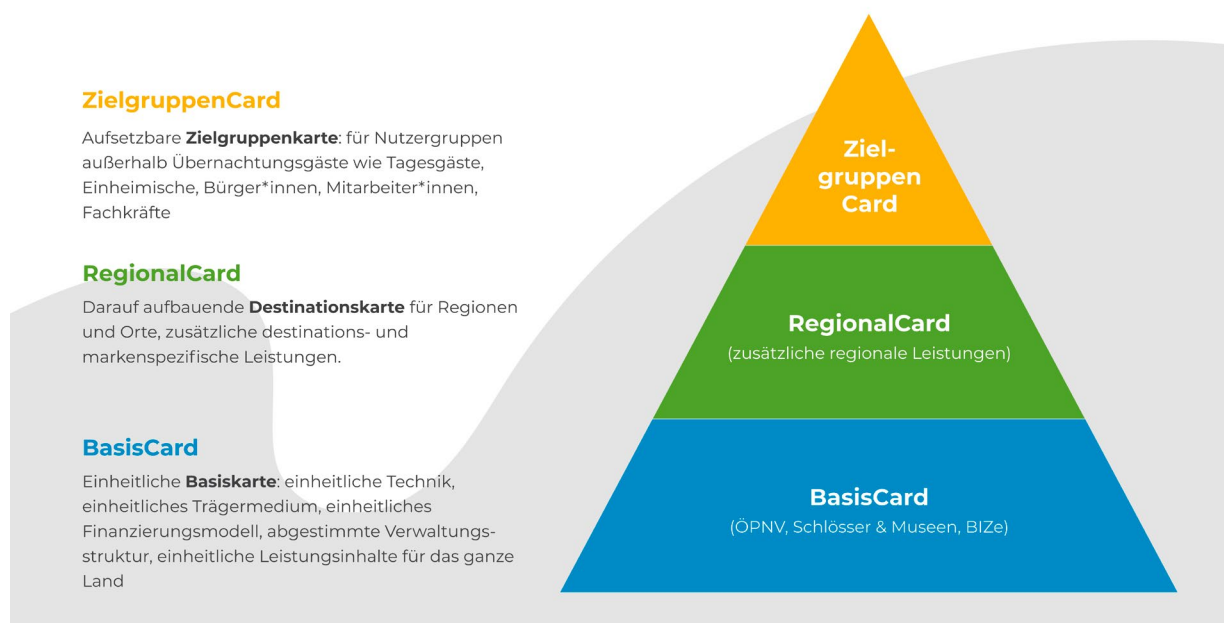


Abbildung 5: BrandenburgCard als modulare Kombikarte

Die **BasisCard** bildet die einheitliche Grundlage in Bezug auf Technik, Trägermedium, Akzeptanzsystematik, Finanzierungsmodell, Verwaltungsstruktur und nicht zuletzt für einheitliche Leistungsinhalte bestehend aus ÖPNV, Museen, Besucherinformationszentren der Nationalen Naturlandschaften, Schlösser und Gärten. Die Leistungsinhalte der BasisCard sind breit gestreut und flächendeckend im gesamten Bundesland Brandenburg verfügbar. Alle teilnehmenden Akzeptanzstellen der BasisCard können, unabhängig vom Übernachtungsort, von jedem Karteninhabenden genutzt werden. Nutzende der BasisCard können somit sämtliche Übernachtungsgäste des Landes sein.

Für die jeweiligen Regionen und Orte kann ein destinationsspezifisches Leistungspaket auf die BasisCard aufgesetzt werden. Die dadurch entstehende **RegionalCard** mit eigenem Branding beinhaltet somit zusätzlich zu den Kernleistungen der BasisCard weitere touristisch relevante regionale Leistungsbeteiligten und POIs, wie beispielsweise Thermen und Freizeitparks. Diese zusätzlichen Akzeptanzstellen können nur von Karteninhabenden der RegionalCard genutzt werden.

Die **ZielgruppenCard** ermöglicht es, den unterschiedlichen Bedürfnissen von Übernachtungsgästen, Tagesgästen, Einheimischen und (touristischen) Mitarbeitenden gerecht zu werden. Bei identischer Technologie wird ein zielgruppenspezifisches Leistungsbündel entweder auf die BasisCard oder auf die RegionalCard aufgespielt. Somit können auch Nicht-Übernachtungsgäste und andere Zielgruppen mit Kaufkarten bedient werden.

Mit der BrandenburgCard wird somit bei einer landesweiten Standardisierung und zentraler Absicherung von Grundfunktionalitäten gleichzeitig eine regions- und zielgruppenspezifische Individualisierung ermöglicht.

## 4.2. Inhalte BrandenburgCard

### 4.2.1 Voraussetzungen zur Umsetzung der Kartenarchitektur

Die notwendigen Voraussetzungen für eine abgabebasierte Umlagekarte regelt das Kommunalabgabengesetz Brandenburg. Die im Jahr 2019 durchgeführten Neuregelungen erlauben auch nicht prädikatisierten Orten eine Gästeabgabe einzuführen und diese auch für fahrpreislose ÖPNV Nutzung zu verwenden. Der Kur- bzw. Gästebeitrag kann damit ganz oder teilweise zur Finanzierung einer umlagebasierten Gästekarte für Übernachtungsgäste in Brandenburg verwendet werden.

Die bundesweite allgemeine Meldepflicht für touristische Übernachtungen schafft eine weitere Voraussetzung zur Erstellung einer personalisierten Gästekarte mit Angaben zur Aufenthaltsdauer. Zur Umsetzung im operativen Tagesgeschäft der Betriebe werden im weiteren Verlauf der Machbarkeitsstudie Ablaufprozesse für die elektronische Melde-scheinerfassung in Kombination mit einem Kur- bzw. Gästebeitrag empfohlen.

Ausgangspunkt für die Konzeption einer erfolgreichen Gästekarte für Brandenburg sind neben den grundsätzlichen Anforderungen auch die Integration bereits bestehender Kartenlösungen in Berlin und Brandenburg. Die Berlin WelcomeCard, welche als Kaufkarte konzipiert ist, bündelt verschiedenste Leistungen und Tourenangebote inkl. ÖPNV und bietet Gästen nicht nur Kostenvorteile, sondern auch konkrete Anhaltspunkte für die Erkundung der Stadt. Die Gästekarte integriert unter anderem auch Tarifbereiche des ÖPNV im Berliner Umland, sodass eine wichtige Voraussetzung für die Konzeption der Gästekarte im aktiven und zielgerichteten Management dieser Schnittstellen besteht.<sup>34</sup>

Bei der Umsetzung der BrandenburgCard sollte als Grundprämisse auf die Kompatibilität und Vernetzung mit bestehenden Vorteilskarten und den existierenden Gästekartenansätzen (vgl. 3.2.2) geachtet werden.

### 4.2.2 Grundsätze für die Leistungen innerhalb der Kartenfamilie der BrandenburgCard

Sämtliche Ausflugsziele, Sehenswürdigkeiten und Attraktionen mit besonderer touristischer Strahlkraft sind als wichtige Leistungen und Angebotsbestandteile einer möglichen landesweiten BasisCard zu verstehen. Inhalte der BrandenburgCard sollten dabei folgende grundsätzliche Voraussetzungen erfüllen:

- sie kosten etwas (Eintritt, Teilnahmegebühr etc.)
- sie nehmen als Akzeptanzstelle teil

Es wird empfohlen, die Inhalte der BasisCard landesweit zentral zu definieren. Als Schwerpunkthinhalte sollten folgende Leistungen Berücksichtigung finden:

- ÖPNV-Nutzungsberechtigung aller Verkehrsmittel des VBB im gesamten Tarifgebiet (Länder Brandenburg und Berlin)
- Schlösser und Gärten der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten (SPSG)
- teilnehmende kommunale und private Museen sowie
- teilnehmende Besucherinformationszentren der Nationalen Naturlandschaften Brandenburgs (BIZe)

<sup>34</sup> Vgl. Berlin Tourismus & Kongress GmbH, 2020.

In Summe entsteht daraus ein attraktives Leistungspaket, das neben dem ÖPNV auch eine Auswahl an relevanten Schlössern und Gärten der SPSG, bis zu 400 Museen sowie bis zu 17 Besucherinformationszentren der Nationalen Naturlandschaften zusammenführt. Alle diese Freizeiteinrichtungen sind breit gestreut und flächendeckend im gesamten Land Brandenburg vorhanden. Sie bieten den Gästen einen attraktiven Freizeitwert.

Die touristischen Leuchttürme Brandenburgs, wie beispielsweise das Schloss Sanssouci, die Gedenkstätte und das Museum Sachsenhausen sowie viele weitere, weisen heute bereits beachtliche Besucherzahlen auf und unterstreichen damit deren Bedeutung für die Integration in eine touristische Gästekarte. Neben attraktiven Leistungsbestandteilen mit einer hohen Anziehungskraft für Gäste hängt der Erfolg einer touristischen Gästekarte jedoch auch davon ab, die Marke und Besonderheiten des Landes und der Regionen für Gäste spür- und erlebbar zu machen.<sup>35</sup> Dazu zählen insbesondere auch kleinere kulturelle Angebote und Einrichtungen.

Alle anderen Inhalte, wie z.B. touristische Einrichtungen, Dienstleistungen, Aktivitäten etc. sowie Mobilitätsleistungen, können in die ZielgruppenCard und die RegionalCard integriert werden. Bei den Mobilitätsleistungen einer RegionalCard werden insbesondere Angebote der Fahrgastschifffahrt, aus dem Bereich Radverleih sowie (soweit verfügbar) Carsharing empfohlen.

#### 4.2.3 Erläuterungen zu den Schwerpunktinhalten der BasisCard

##### a) ÖPNV

Die Reiseregionen Brandenburgs sind durch das Fern- und Regionalbahnnetz mit 39,3 Mio. Zug-Kilometern pro Jahr und 334,1 Mio. Wagenkilometern (Bus/Tram/U-Bahn/Fähre) pro Jahr bereits gut erreichbar. Die **Anbindung zentraler Orte** und auch immer mehr kleinerer Orte ist nicht zuletzt durch die zunehmende Vertaktung der Angebote im Regionalverkehr und der Ausweitung von Qualitätsprodukten wie dem PlusBus, von Ausflugslinien sowie Angeboten des Bedarfsverkehrs **bereits heute zufriedenstellend bis sehr gut**. Dieses **Angebot sollte** jedoch **stärker und zielgruppengerechter vermarktet werden**, so dass alle Fahrgastgruppen inklusive der Gäste im Bereich Freizeit und Tourismus proaktiver angesprochen werden. In einzelnen Bereichen des Landes – meist **in ländlich strukturierten Regionen** – ist die Erreichbarkeit mit dem **ÖPNV** jedoch **teilweise noch nicht zufriedenstellend**, so dass punktuelle Optimierungen und Lückenschlüsse mindestens mittelfristig sinnvoll wären.

Dennoch ist die **aktuelle ÖPNV-Erschließung** in Summe **bereits sehr gut geeignet, um** als Leistungsbestandteil **in die BrandenburgCard integriert zu werden**. Es sind dazu keine Angebotserweiterungen als Voraussetzung erforderlich, wenngleich alle Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots sich positiv auf die touristische Nutzbarkeit auswirken würden.

Die **BrandenburgCard** soll ab dem Zeitpunkt der Anreise vor Ort für die Dauer des Aufenthaltes **im gesamten VBB-Tarifgebiet** als Fahrausweis gelten. Dazu wird die **Aufnahme eines Tarifs „Gästekarte BrandenburgCard“** oder ähnlich **in den VBB-Tarif** empfohlen. Die BrandenburgCard soll zunächst **nicht zur Anreise, jedoch zur Abreise** innerhalb des VBB Tarifgebietes genutzt werden. In den schienenengebundenen Verkehrsmitteln soll die BrandenburgCard in der **2. Klasse** innerhalb des VBB-Tarifgebietes gelten. Eine spätere Ausweitung der BrandenburgCard auf die Möglichkeit der Anreise sollte als Option vorgedacht werden.

35 Vgl. TMB Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH, 2020.

**Mitreisende Kinder** sollten **kostenfrei** befördert werden, sofern sie nicht bereits selbst Inhaber einer Gästekarte sind bzw. kur- oder gästebeitragspflichtig sind. **Hunde** sollten **entsprechend der geltenden Tarif- und Beförderungsbedingungen** des VBB-Tarifs behandelt werden.

Die **Fahrradmitnahme** sollte **nicht kostenfrei** erfolgen, sondern **entsprechend der geltenden Tarif- und Beförderungsbedingungen** des VBB-Tarifs behandelt werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der VBB durch die Initiative „Rad im Regio“ bereits Maßnahmen zur Lenkung und Förderung des Zusammenspiels von SPNV und Fahrrad unterstützt.

Für Jahreskurkarteninhabende bzw. Dauercampende soll angestrebt werden, die BrandenburgCard für 28 Tage mit eingeschränktem Gültigkeitsbereich als ungefähres Äquivalent der Kostenhöhe einer Jahreskurkarte nutzbar zu machen.

#### **b) Kulturelle Einrichtungen der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten (SPSG)**

Einen weiteren Leistungsbaustein von hohem touristischem Interesse stellen die Schlösser und Gärten der SPSG dar. Als historische Zeugnisse der Architektur- und Gartenkunst in Preußen gehören sie seit 1990 zu großen Teilen zum UNESCO Welterbe. Diese Kulturorte sind einer der wesentlichen Markenschwerpunkte des Landes Brandenburg. Mit der SPSG sollte eine Vereinbarung geschlossen werden, die eine fest definierte Anzahl an angeschlossenen Einrichtungen integriert.

#### **c) Museen**

Die brandenburgische Museumslandschaft ist bunt und vielfältig. Rund 400 Museen spiegeln die Eigenarten der Landesteile. Sie sammeln, bewahren, erforschen und stellen kulturelles Erbe aus. Vor allem sind sie Orte der Begegnung, der Kommunikation und des Austauschs. Die meisten Museen befinden sich in Trägerschaft der Kommunen und Kreise und in freier Trägerschaft von Vereinen oder Stiftungen. Größtenteils sind sie im Museumsverband organisiert, als Institutionen jedoch rechtlich unabhängig. Allen Einrichtungen wird ein Teilnahmeangebot gemacht. Die Teilnahmeentscheidung muss jede Einrichtung für sich selbst treffen.

#### **d) Besucherinformationszentren der Nationalen Naturlandschaften Brandenburgs**

Viele der wertvollen Landschaften Brandenburgs sind in einem bundesweit einzigartigen System Nationaler Naturlandschaften zusammengefasst. Die 11 Naturparke, drei Biosphärenreservate und der Nationalpark Unteres Odertal nehmen ein Drittel der Fläche Brandenburgs ein. Zusammen repräsentieren sie alle Lebensräume und Landschaften Brandenburgs und sind ein Markenzeichen des Landes. Die Besucherzentren der Nationalen Naturlandschaften Brandenburgs informieren Besucher insbesondere über Zweck und Ziele der Schutzgebiete. Sie sind Aushängeschilder der Großschutzgebiete. Allen Einrichtungen wird ein Teilnahmeangebot gemacht. Die Teilnahmeentscheidung muss jede Einrichtung für sich selbst treffen.

### **4.3. Vertrieb BrandenburgCard**

Der Betreiber des jeweiligen Cardmodells sorgt für dessen Marketing und Vertrieb. Die BasisCard wird von einer zentralen Landesstelle, vornehmlich der TMB, betrieben. Hier wird das Cardprojekt in die üblichen Marketingmaßnahmen integriert. Es bieten sich folgende Marketingmaßnahmen an:

- Integration in die Homepage als Subsite sowie in die BrandenburgApp und Software "MeinBrandenburg" mit Nennung aller beteiligten Orte, Akzeptanzstellen und Leistungen, Verknüpfungen und Visualisierung mit Übersichtskarte
- Herstellung und Herausgabe eines Nutzer-Flyers zur Verteilung über die teilnehmenden Beherbergungsbetriebe
- Schaffung und Moderation von Fankanälen, Erfahrungsforen etc. auf Facebook, Instagram, Pinterest, Youtube etc.
- Template-, Anzeigen- und Textvorlagen für die Bewerbung der BasisCard auf den Onlinekanälen und Printmedien der teilnehmenden Orte und Hotels

Der Vertrieb der Karte erfolgt über die beteiligten Orte und deren touristischen Betriebe. Da die Gäste die Karte automatisch und ohne weitere Kosten vom Beherbergungsbetrieb bei Ankunft erhalten, sind keine gesonderten Vertriebsmaßnahmen nötig. In ähnlicher Weise verhält es sich mit den auf Gästebeiträgen basierenden regionalen Umlagekarten. Hier ist die Betreiberin die Region, die die Karte herausgibt und die Marketingmaßnahmen adäquat den oben genannten Punkten für ihre Region umsetzt.

## 4.4. Technik BrandenburgCard

### 4.4.1 Technische Grundvoraussetzungen und Umsetzungsschritte

**Grundvoraussetzung** für die Teilnahme an der BrandenburgCard und damit für die Einführung der BasisCard **ist der Betrieb eines elektronischen Meldewesens**. Unter anderem in folgenden Orten ist ein solches System bereits im Einsatz:

Name des Ortes	Übernachtungen 2019 (gerundet)
Bad Saarow	380.000
Burg	575.000
Lübbenau/Spreewald	320.000
Lübben/Spreewald	219.000
Rheinsberg	584.000
Templin	388.000
Wendisch Rietz	189.000

Datengrundlage: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, 2020.

**Zur Erstellung der BrandenburgCard und der weiteren Datenverarbeitung sind folgende Schritte notwendig:**

1. Datenerfassung
2. Cardausgabe
3. Rechenzentrum
4. Datenverarbeitung Gemeinde
5. Datenverarbeitung Cardbetreibende (TMB)
6. Akzeptanzstelle POI

Folgende Abbildung skizziert den notwendigen Prozess, der anschließend näher erklärt wird.





Abbildung 6: Technische Organisation der BasisCard

Die **Datenerfassung** bei Übernachtungsgästen kann entweder durch den **Gastgebenden**, durch den **Gast** selbst per App oder durch die **Touristinformation** (z.B. bei Ferienwohnungen) erfolgen. Verfügt die Hotelsoftware des Beherbergungsbetriebes über eine Schnittstelle zum Meldewesen, wird der Prozess vereinfacht. Die Datenerfassung erfolgt dann über die betriebseigene Hotelsoftware und die Daten werden automatisch per Schnittstelle an das Meldewesen übertragen. Anschließend kann der Ausdruck von Meldeschein und Gästekarte direkt aus dem Meldescheinsystem erfolgen.

Die **Cardausgabe** an den Übernachtungsgast erfolgt in der Regel, indem der Beherbergungsbetrieb die Gästekarte am Drucker ausdruckt. Falls z.B. eine Ferienwohnung nicht über diese Möglichkeit verfügt, kann der Gast die Card in der Touristinformation erstellen lassen. Zu einem späteren Zeitpunkt erhält der Gast auch die Möglichkeit, die Card via PWA (Progressive Web App) digital auf seinem Smartphone/Tablet zu erstellen. Die Generierung eines QR-Codes als Webticket ist bereits mit Einführungsstart des Systems möglich.

Im **Rechenzentrum** findet die Datenverarbeitung statt und es werden mittels entsprechender System- und Softwareanbieter folgende technische Aspekte sichergestellt: Datenschutz, Datensicherheit, technischer Support, Systemweiterentwicklung und mathematisches Clearing.

Im Rahmen der **Datenverarbeitung bei der Gemeinde** erfolgt im ersten Schritt die Abrechnung des Gästebeitrags. Die Beherbergungsbetriebe erhalten von der Gemeindeverwaltung eine automatisierte Intervallabrechnung nach gezählten Übernachtungen über den Kur- bzw. Gästebeitrag. Entsprechend der Übernachtungen wird anschließend dem Cardbetreiber der vertraglich festgelegte Anteilsbeitrag für den Ausschüttungstopf der Card bereitgestellt. Die gemeldeten Daten können nun automatisch vom System ausgewertet und für statistische Zwecke der Gemeinde genutzt werden.

Der **Cardbetreibende** sammelt im Zuge der Datenverarbeitung die Daten aller angeschlossenen Orte und erstellt automatisch Statistiken zu Übernachtungen, Gästezahlen, Herkunft, Reiseströmen, Nutzungshäufigkeiten etc. Diese Daten können dann u.a. als Grundlage eines zielgenauen Marketings verwendet werden. Der Cardbetreibende sendet der Akzeptanzstelle die gezählten Nutzungsdaten und veranlasst Intervallzahlungen sowie am Laufzeitende eine Endabrechnung. Es erfolgt ein Clearing mit den Gemeinden, indem der Cardbetreibende der teilnehmenden Gemeinde eine Rechnung entsprechend der gezählten Übernachtungen sendet. Der Cardbetreibende ist verantwortlich für die Validierung der Card sowie das Besuchermanagement in Form von Kontingentierung/ Limitierung.

Der Barcode/QR-Code der BrandenburgCard kann an den Automaten der **Akzeptanzstellen**, wie beispielsweise Ticketautomaten, Eintrittsautomaten oder Parkscheinautomaten, gelesen und gezählt werden. Bei POIs mit einem Drehkreuz (Freizeitpark, Zoo, Freibäder etc.) entfallen die Wartezeiten für den Ticketkauf, da der Code am Drehkreuz direkt gelesen werden kann. Bei Kassensystemen bzw. PCs mit Kassierfunktion wird durch Anschluss eines Lesegerätes das Lesen des Barcodes ermöglicht.

#### 4.4.2 Technische Schnittstellen mit dem ÖPNV Fahrausweiskontrolle und Erfassung der Nutzung zu Nachweis- und Abrechnungszwecken

Bei der Nutzung der BrandenburgCard als Fahrausweis sind die Fragen der Abrechnung der tatsächlichen Nutzung sowie die Fahrtberechtigung zu berücksichtigen.

Es bestehen folgende Optionen:

- **Sichtkontrolle** der Fahrberechtigung durch die Beschäftigten im Fahrdienst (Bus) oder die Kundenbetreuenden im SPNV; gleichzeitig Erfassung der Nutzung über „Nullfahrausweise“ im Bereich Bus oder über manuelle Zählung im Bereich SPNV
- **Automatisierte Erfassung und Kontrolle der Fahrberechtigung und Nutzungshäufigkeit** durch Scannen des auf der BrandenburgCard aufgebrachten maschinenlesbaren Codes (in Abhängigkeit des gewählten Systemanbieters) – Kompatibilität bzw. Lesbarkeit des Codes ist über geeignete Softwareschnittstellen zwischen den Bordrechnern/ITCS-Systemen im Bereich Bus bzw. zwischen mobilen Terminals im Bereich SPNV

Beide Optionen sind geeignet, um eine rasche Umsetzung der BrandenburgCard in den Pilotregionen zu ermöglichen. Dabei ist sowohl eine analoge Ausfertigung der Card als auch eine digitale Ausfertigung abbildbar. Zur Vereinfachung von Einnahmenaufteilungen und Vermeidung von manuellem Erfassungsaufwand sollte die **automatisierte Erfassung und Kontrolle der Fahrberechtigung und Nutzungshäufigkeit jedoch bevorzugt** werden.

Folgende Systemvoraussetzungen sind beispielsweise für die Funktionsfähigkeit einer Schnittstelle zwischen dem Meldescheinsystem/Card-System des gewählten Systemanbieters und ÖPNV zu beachten, um eine Gültigkeitsabfrage durchführen zu können:

- Scanner in den Fahrzeugen mit Verarbeitungsfähigkeit von barcode-/QR-codebasierten Karten sowie
- Verfügbarkeit einer GSM-Verbindung (falls Echtzeitdatenkontrolle erwünscht).

## 4.5. Rechtliche Aspekte

### 4.5.1 Kommunalabgabengesetz für das Land Brandenburg (KAG)

Die Voraussetzung für eine auf Abgabe basierende Umlagekarte bildet das KAG Brandenburg. Eine Abgabe kann demnach grundsätzlich von allen Orten erhoben werden. Bei ganz oder teilweise anerkannten Kurorten erfolgt dies in Form eines Kurbeitrages und bei allen anderen Orten in Form eines Gästebeitrages.<sup>36</sup> Beitragspflichtig sind Übernachtungsgäste mit touristischen Reisezwecken und ohne Wohnsitz in der entsprechenden Gemeinde im Sinne der §§ 7 bis 11 des Bürgerlichen Gesetzbuches. Der Beitrag kann von allen Übernachtungsgästen eines Ortes verlangt werden. Eine Ausnahme stellen Geschäftsreisende dar, deren Aufenthalt ausschließlich geschäftlicher Natur ist und die Nutzung von keinerlei Freizeitangeboten zulässt.

Des Weiteren kann der Beitrag auch von Übernachtungsgästen außerhalb des anerkannten Gebietes in der Gemeinde erhoben werden, die zu Kur- oder Heilzwecken übernachten sowie von Personen, die zu Kur- und Heilzwecken in einer dafür geschaffenen Einrichtung der Gemeinde betreut werden (ohne Übernachtung). Darüber hinaus kann ein sogenannter Tourismusbeitrag von den Personen und den Unternehmen erhoben werden, denen durch den Tourismus besondere unmittelbare oder mittelbare wirtschaftliche Vorteile geboten werden. Die Abgabe kann zur Finanzierung von Veranstaltungen, Einrichtungen sowie des ÖPNV verwendet werden.

<sup>36</sup> Derzeit ist im KAG geregelt, dass nicht prädikatisierte Gemeinden mit dem Gästebeitrag die Kosten zur Nutzung des ÖPNV abbilden können (KAG § 11 (5)). Damit auch Abbildung der Kosten zur Nutzung von Schlössern, Parks, Museen und Besucherinformationszentren im Gästebeitrag inbegriffen werden, bedarf es einer entsprechenden Anpassung des KAG.

Das Land Brandenburg verfügt bereits heute über ein angepasstes KAG und kann dementsprechend die BrandenburgCard einführen. Die Anpassungen sind durch Ergänzungen im vorhandenen Gesetzestext vorgenommen worden. Um eine größere Eindeutigkeit und Klarheit zu erzielen, wird eine Neuregelung der betreffenden Passagen vorgeschlagen. Eine eindeutige Formulierung zur Regelung der Abgabe, wie es beispielsweise beim KAG des Landes Sachsen der Fall ist, sollte vorgenommen werden.

Bislang besagt das Kommunalabgabengesetz Brandenburg:

*„Die Gemeinden, die ganz oder teilweise als Kurort anerkannt sind, können für die Herstellung, Anschaffung, Erweiterung und Unterhaltung der zu Heil- oder Kurzwecken in dem anerkannten Gebiet bereitgestellten Einrichtungen und Anlagen sowie für die zu diesem Zweck durchgeführten Veranstaltungen einen Kurbeitrag erheben. Ist Träger der in Satz 1 genannten Einrichtungen und Anlagen ganz oder überwiegend ein Gemeindeverband, so kann nur dieser den Kurbeitrag erheben. Die Satzung kann in diesem Falle bestimmen, daß die Gemeinde einen angemessenen Anteil an dem Kurbeitragsaufkommen für ihre eigenen Aufwendungen im Sinne des Satzes 1 erhält. Kurbeitragsfähig sind auch die Kosten für die auch im Rahmen eines überregionalen Verbunds den Abgabepflichtigen nach Absatz 2 Satz 1 eingeräumte Möglichkeit der kostenlosen Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs gemäß § 1 Absatz 2 des ÖPNV-Gesetzes.“ (KAG Brandenburg, § 11 Absatz 1)*

Diesbezüglich sieht der Vorschlag für eine Neuformulierung der Kurbeitragsabgabe wie folgt aus:

**Kurorte, Erholungsorte und sonstige Fremdenverkehrsgemeinden können einen Kurbeitrag bzw. Gästebeitrag erheben**, um ihre Kosten für die Herstellung und Unterhaltung der, gegebenenfalls im Rahmen eines **interkommunalen Zusammenschlusses auch außerhalb ihres Gebiets, zu Kur- und Erholungszwecken bereitgestellten Einrichtungen und für die zu diesem Zweck durchgeführten Veranstaltungen** zu decken. Gleiches gilt für die, gegebenenfalls auch im Rahmen eines überregionalen Verbunds, den Kur- und Erholungsgästen eingeräumte Möglichkeit der **kostenlosen Benutzung des öffentlichen Personennahverkehrs und Freizeiteinrichtungen**. Zu den Kosten im Sinne des Satzes 1 **rechnen auch die Kosten, die dem überregionalen Verbund oder dem interkommunalen Zusammenschluss von der Gemeinde geschuldet werden sowie die Kosten, die einen Dritten entstehen, dessen sich die Gemeinde bedient, soweit sie dem Dritten von der Gemeinde geschuldet werden.**

#### 4.5.2 Bundesmeldegesetz: Meldepflicht der Übernachtungsgäste

Als gesetzliche Grundlage verpflichtet das Bundesmeldegesetz jeden Beherbergungsbetrieb in Deutschland (auch nicht gewerbliche Betriebe unter 10 Betten) zur Anmeldung der Übernachtungsgäste. Seit dem neuen Bundesmeldegesetz vom 1.11.2015 ist eine elektronische Erfassung der Gästedaten zwar möglich, der Meldeschein ist jedoch weiterhin auszudrucken und vom Gast handschriftlich zu unterschreiben. Die Meldescheine müssen vom Beherbergungsbetrieb ein Jahr aufbewahrt und anschließend nach spätestens drei Monaten vernichtet werden.<sup>37</sup>

<sup>37</sup> Vgl. Deutscher Tourismusverband e.V., 2015.

## 4.6. Organisation BrandenburgCard

### 4.6.1 Fahrplan zur Einführung der BasisCard für Orte

Das KAG Brandenburg stellt, wie im vorhergehenden Kapitel beschrieben, die rechtliche Voraussetzung für eine auf Abgabe basierende Umlagekarte dar. Mit dem Beschluss der jeweiligen Gemeindevertretung bzw. Stadtverordnetenversammlung über die Einführung einer Gästeabgabe nach dem KAG erfolgt die Einführung der BasisCard gemäß einem 9-Schritte-Plan:

1. Die Gemeindevertretungen bzw. Stadtverordnetenversammlungen beschließen die Einführung eines Gästebeitrags nach dem KAG.
2. Die Gemeindevertretungen bzw. Stadtverordnetenversammlungen beschließen eine Abgabesatzung mit Abgabeordnung. Ein Teil der Abgabe wird für die BrandenburgCard verwendet. In der Satzung wird u.a. festgelegt, für wen der Kur- bzw. Gästebeitrag fällig wird und wer von der Abgabe ausgenommen ist.
3. Mit der Satzung werden alle Beherbergungsbetriebe verpflichtet, die Abgabe beim Gast einzuziehen und an die Kommune weiterzuleiten.
4. Der Ort führt ein digitales Meldewesen ein, sowohl bei sich in der Verwaltung, als auch bei seinen Beherbergungsbetrieben.
5. Die Gästedaten werden beim Beherbergungsbetrieb digital erfasst und an die Kommune zur Abrechnung weitergeleitet.
6. Der Gastgeber erhält vom Ort eine einheitlich gestaltet Gästekartenvorlage als Vordruck für seine Gäste.
7. Der Gast erhält die GästeCard bei seiner Ankunft von seinem Beherbergungsbetrieb.
8. Der Ort rechnet entsprechend der gemeldeten Gästedaten mit dem Beherbergungsbetrieb ab und zahlt den für die BasisCard vorgesehenen Anteil an den BasisCardbetreibenden.
9. Der BasisCardbetreibende schüttet das Geld an die Akzeptanzstellen aus.

### 4.6.2 Fahrplan zur Einführung der RegionalCard

Voraussetzung für die Einführung RegionalCard ist, dass die BasisCard in mindestens einem Ort der Region erfolgreich eingeführt wurde. Erfolgreich eingeführt bedeutet in diesem Zusammenhang, dass sie sich für einen Zeitraum von mindestens einer Saison am Markt etabliert hat. Der Betreibende (Region oder Stadt) beschließt im Folgenden in den zuständigen Gremien die Einführung einer RegionalCard sowie ein entsprechendes Finanzierungsmodell, in Abhängigkeit von der jeweiligen Zielgruppe (Tagesgäste/Mitarbeitende/Einheimische). Die RegionalCard kann ebenfalls umlagebasiert in Form des Kur- bzw. Gästebeitrages umgesetzt werden. Eine weitere Variante zur Finanzierung der RegionalCard stellt die Kaufkarte dar.

Insgesamt werden folgende Schritte zur Einführung einer RegionalCard empfohlen:

1. Die BasisCard ist mindestens in einem Ort der Region erfolgreich eingeführt und etabliert (Empfehlung: mindestens eine Saison).
2. Der Betreibende (Region oder Stadt) beschließt in seinen zuständigen Gremien die Einführung einer Regionalkarte und ein entsprechendes Zielgruppen- und Finanzierungsmodell.
3. Die Finanzierung wird festgelegt: Kaufkarte oder Umlagekarte (wenn Umlage: Betrieb oder Ort).
4. Die Zielgruppen werden bestimmt: Tagesgäste, Fachkräfte, Einheimische.

5. Der Finanzierungsbeitrag (Kaufpreis, Umlage (KAG) oder Umlage (Betrieb)) wird kalkuliert und definiert.
6. Es wird ein Ausschüttungsmodell für die Akzeptanzstellen entworfen.
7. Die wichtigsten touristischen Angebote der Region können für eine Teilnahme gewonnen und vertraglich eingebunden werden.
8. Die Region/Stadt erwirbt eine Card-Regionallizenz vom technischen Systembetreibenden.
9. Auf der technischen Grundlage der BasisCard wird die RegionalCard gebrandet und designed und als eigenständiges Produkt am Markt eingeführt.

## 4.7. Finanzielle Aspekte

### 4.7.1 Mobilitätsfinanzierung: Erwartete Mehreinnahmen kompensieren Mindereinnahmen

Aus dem Vergleich mit der KONUS-Gästekarte aus dem Schwarzwald ist bekannt, dass der ÖPNV pro Übernachtung einen nutzungsunabhängigen Beitrag von 0,42 € erhält. In Anbetracht der ÖPNV Infrastrukturausstattung und der Einbeziehung der Gültigkeit für Fahrten im Land Berlin wird für die BrandenburgCard einen **Ausschüttungsbetrag von 0,50 € pro Gast pro Übernachtung** vorgeschlagen. Ein Betrag in dieser Höhe sollte die Einnahmeausfälle im freien Ticketverkauf kompensieren und zu Mehreinnahmen bei den Verkehrsunternehmen des VBB führen.

Im Vorkrisenjahr 2019 wurden 14 Mio. Übernachtungen im Land Brandenburg verzeichnet. Unter der Prämisse der geschätzten ÖPNV-Nutzungsintensität durch Übernachtungsgäste von ca. 3 % (vgl. Kapitel 3.3.1) wird bei 420.000 Übernachtungen pro Jahr der ÖPNV genutzt. Daraus resultieren bei einem angenommenen durchschnittlichen rechnerischen Äquivalenzwert für die Ticketkosten von 5 bis 7 € pro Tag rechnerische Einnahmen in Höhe von 2,1 Mio. € für den VBB. Bei einer Umlagehöhe des ÖPNV-Anteils von 0,50 € je Übernachtung und Gast würde der VBB bei gleichen Übernachtungszahlen wie im Jahr 2019 durch die BrandenburgCard jedoch sogar Einnahmen in Höhe von 7 Mio. € erzielen. Dies entspricht Mehreinnahmen in Höhe von rund 5 Mio. €.

### 4.7.2 Akzeptanz der Einnahmenaufteilung aus dem Tarif „Gästekarte BrandenburgCard“ sicherstellen

Die durch die BrandenburgCard eingenommenen Erlöse sollen in geeigneter Weise den jeweiligen Verkehrsunternehmen zufließen, die die Beförderungsleistungen erbracht haben. Dazu sind mit Blick auch die konkrete vorgesehene Einbindung in den VBB-Tarif prinzipiell zwei Vorgehensweisen denkbar:

1. Einnahmenaufteilung entsprechend der geltenden Regelungen und Mechanismen für alle anderen bisherigen Tarifbestandteile
2. Abweichender regional orientierter Aufteilungsmodus für den Tarif „Gästekarte BrandenburgCard“ auf Basis fester Abschläge mit dem Ziel einer zeitnahen leistungsgerechten Einnahmenezuscheidung

Variante 1 entspricht der heutigen Vorgehensweise und hätte zur Folge, dass Einnahmen aus dem Tarif „Gästekarte BrandenburgCard“ zusammen mit allen anderen Tarifbestandteilen in die Einnahmenaufteilung einfließen. Im Rahmen des Abstimmungs- und Beteiligungsverfahrens zur Erstellung der Studie hat sich gezeigt, dass diese Variante deutliche Vorbehalte seitens kreislicher Aufgabenträger sowie Verkehrsunternehmen erzeugt, da in diesem Fall nicht von einer aufteilungsgerechten Einnahmenezuscheidung ausgegangen werden kann. Das liegt vor allem daran, dass sich die aus der Gästekarte resultierenden

Fahrgäste in teilnehmenden Kommunen und Regionen und nicht entlang von Alltagsverkehren ballen werden, auf denen das bestehende Ausschüttungsmodell beruht.

Aus gutachterlicher Sicht wird daher die **Anwendung eines abweichenden Aufteilungsmodus für die Einnahmen aus dem Tarif „Gästekarte BrandenburgCard“ auf Basis fester Abschläge empfohlen** (Variante 2). Die generierten Einnahmen aus den 0,50 € je Übernachtung und Gast werden im zu vereinbarenden Abrechnungsturnus – z.B. quartalsweise – in einem festen Verhältnis auf die in der jeweiligen Reiseregion (bzw. Landkreis) verkehrenden Verkehrsunternehmen des kommunalen ÖPNV, die dort verkehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen des SPNV sowie auf den VBB aufgeteilt.

Als Orientierungsrahmen wird folgende Einnahmenaufteilung als Abschlag vorgeschlagen:

- **50 % an die in der jeweiligen Reiseregion (bzw. Landkreis) verkehrenden Verkehrsunternehmen des kommunalen ÖPNV**
- **30 % an die in der jeweiligen Reiseregion (bzw. Landkreis) verkehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen des SPNV**
- **20 % an den VBB**

Sofern es in der jeweiligen Reiseregion (bzw. Landkreis) mehrere Unternehmen gibt, kann eine Zuscheidung z.B. in Abhängigkeit der angebotenen Verkehrsleistung erfolgen. Die Abschläge können dann nach Durchführung der regelmäßigen Erhebungen zur Einnahmenaufteilung im VBB und der ordentlichen Berechnung zum Einnahmenaufteilungsverfahren verrechnet werden.

Für die Museen und Besucherinformationszentren als weitere Leistungsbeteiligte der BasisCard wird ebenfalls eine regional abhängig gestaffelte Einnahmenaufteilung vorgeschlagen.

#### 4.7.3 Finanzierungsschema der umlagebasierten BasisCard

In den Orten mit Kur- bzw. Gästebeitrag zahlen alle Übernachtungsgäste gemäß dem KAG eine Abgabe pro Übernachtung und erhalten vom Übernachtungsbetrieb die BasisCard. Der Übernachtungsbetrieb führt die Abgabe an den Ort ab und dieser zahlt den vertraglich festgelegten Anteilsbeitrag für die Leistungsträger in den BasisCard-Topf ein. Sowohl der ÖPNV als auch die anderen Kernleistungsbeteiligten erhalten einen Fixanteil aus dem BasisCard-Topf und gewähren im Gegenzug den BasisCard Besitzenden die ticketlose Nutzung des ÖPNV im VBB-Gebiet sowie aller Kernleistungen. Während die Schlösser und Gärten in Form eines staatlichen Zusammenschlusses einheitlich als Leistungsträger vertraglich integriert werden, wird dies bei Museen und Besucherinformationszentren der Nationalen Naturlandschaften auf kommunaler Ebene geregelt.

**Die Modellkalkulation hat ergeben, dass die Einrichtung der technischen Infrastruktur einer modularen Basiskarte, wie in Kapitel 4.1. beschrieben, ab einer 1 Mio. gästebeitragsbasierter Übernachtungen pro Jahr insgesamt (nicht an eine Kommune gebunden) als tragfähig bezeichnet werden kann.**

Die Finanzierung der Leistungen über den gästebeitragsbasierten Umlagebetrag folgt dem Prinzip einer nutzungsunabhängigen, solidarischen Finanzierung aller Kartenhaltenden. Dies bedeutet, dass es sich um eine pauschale Ersatzleistung des Cardbetreibenden gegenüber der leistungserbringenden Akzeptanzstelle handelt, die zunächst einmal die Einnahmen durch den Wegfall der nutzungsabhängigen Einnahmen kompensieren soll.

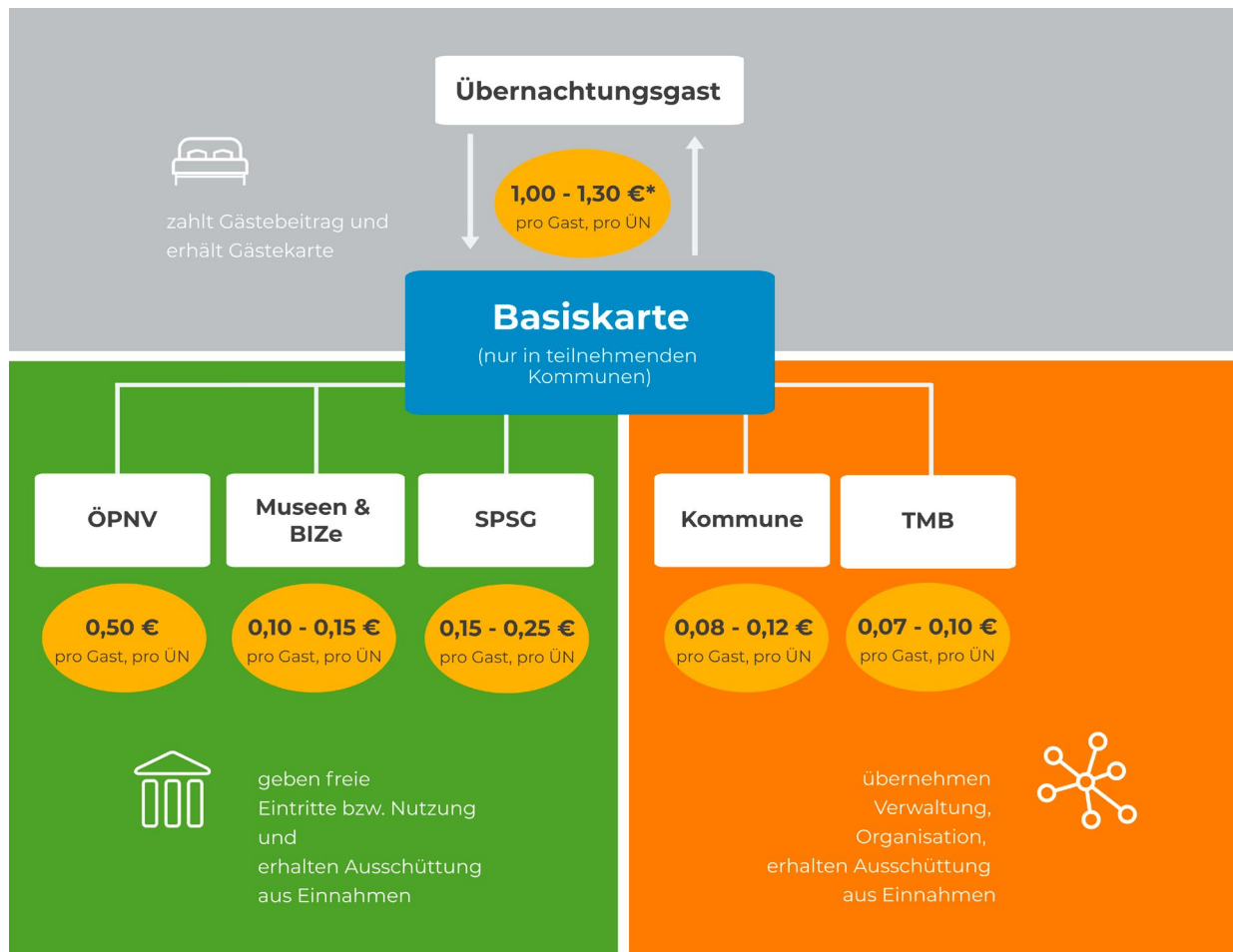
Darüber hinaus soll der Ansatz BrandenburgCard allen Beteiligten Mehreinnahmen gegenüber der Summe der nutzungsabhängigen Einzelverkäufe beschieren. Damit leistet der Tourismus einen Beitrag zur Grundfinanzierung öffentlicher Infrastrukturen (Kultureinrichtungen, ÖPNV) auch für die Bürgerinnen und Bürger im Land Brandenburg.

In den Einrichtungen der Museen und Besucherinformationszentren fehlen oft die Grundlagendaten der Nutzungshäufigkeit durch Übernachtungsgäste. So ist zunächst nur ein Ansatz über Schätzungen möglich. Diese Schätzungen können erst **nach Einführung** der Karte z.B. anhand von Erhebungen bzw. Zählungen **validiert** werden. Nach einer Probezeit können dann die Pauschalbeträge an die tatsächlichen Nutzungshäufigkeiten angeglichen werden.

**Für den Probelauf wird eine Nutzungsdauer von zwei Jahren vorgeschlagen.** Für die weiteren Einrichtungen werden pauschale Abgeltungskorridore vorgeschlagen. Auf Basis der gutachterlichen Erfahrung werden dazu folgende Spannbreiten vorgeschlagen, die einen angemessenen Finanzierungsbeitrag erwarten lassen:

- Besucherinformationszentren und Museen: 0,10 - 0,15 € pro teilnehmende Übernachtung
- Schlösser und Gärten (SPSG): 0,15 - 0,25 € pro teilnehmende Übernachtung

Vor diesem Hintergrund ergibt sich ein Gästebeitrag für die Leistungen der Basiskarte der BrandenburgCard zwischen 1,00 € und 1,30 € pro Übernachtung und Gast.



#### Beispiel-Mengenmodell.

\* 0,10 - 0,20 € Aufschlag für ggf. hinzukommende noch nicht geklärte Posten, z.B. MwSt.



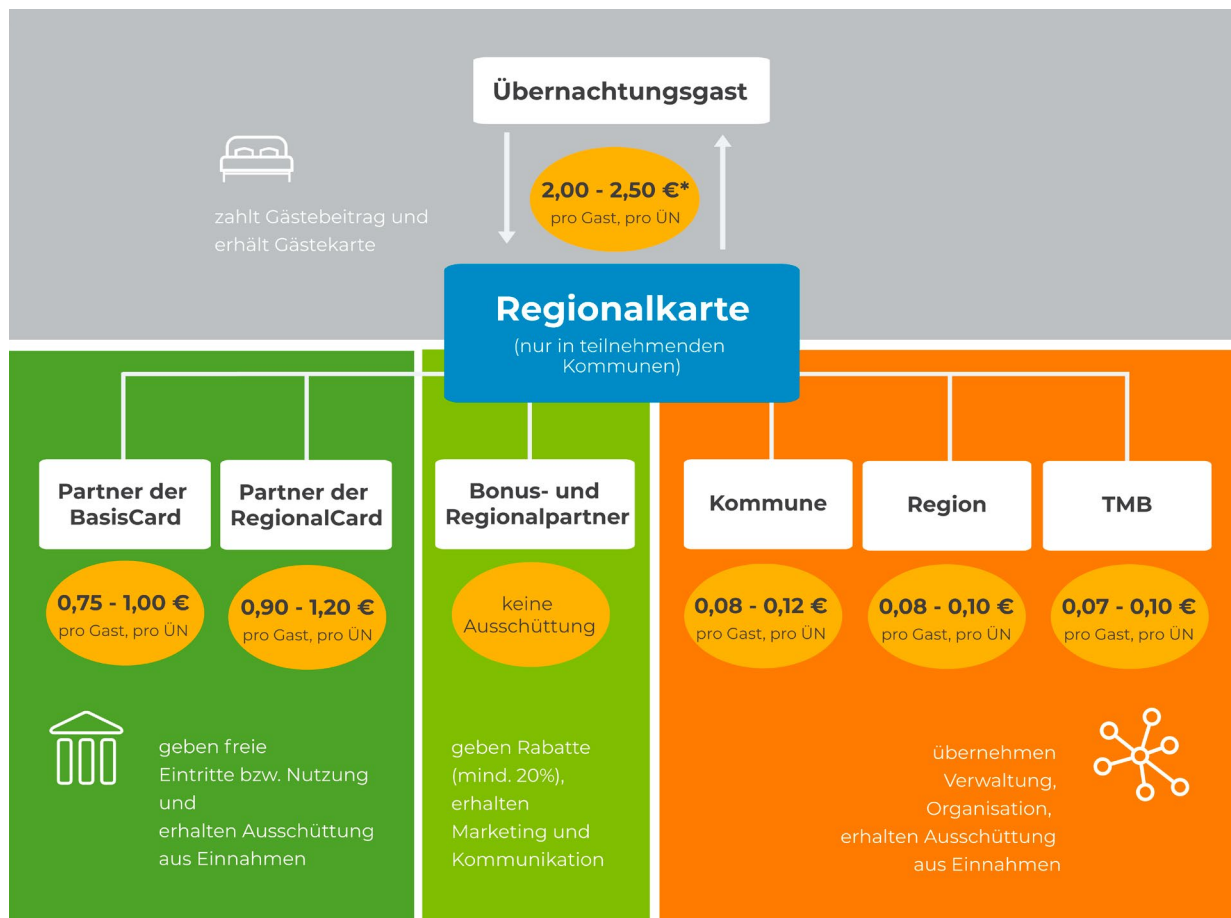
Zur Verdeutlichung wird im Folgenden die Finanzierung in einem Musterort beschrieben. Die genannten Beträge sind beispielhaft und keine beschlossenen Daten.

Für einen Musterort mit 120.000 gästebeitragspflichtigen Übernachtungen pro Jahr ergäben sich bei einem Gästebeitrag zwischen 1,00 € und 1,30 € jährliche Einnahmen zwischen 120.000 € und 156.000 €. Eine Aufteilung sähe wie folgt aus:

- 0,08 € und 0,10 € erhält die teilnehmende Kommune für die ortseigene Vermarktung und Administration. Dies entspricht einem Betrag zwischen 9.600 € und 12.000 €.
- An den Cardbetreibenden (TMB) zahlt der Ort zwischen 0,07 € und 0,10 €, also zwischen 8.400 € und 12.000 €, für Systembetrieb, -steuerung und Lizenzgebühr.
- In den Topf der BasisCard fließt der vertraglich festgelegte Anteilsbeitrag zwischen 0,75 € und 0,90 € für den Finanzausgleich der Kernleistungsbeteiligten:
  - Der ÖPNV erhält einen Fixanteil in Höhe von 0,50 € pro Übernachtung und Gast, dies entspricht 60.000 €.
  - Die BIZe und die Museen erhalten mit einem Anteil zwischen 0,10 € und 0,15 € einen jährlichen Betrag zwischen 12.000 € und 18.000 €.
  - Die Schlösser & Gärten der SPSG mit einem Anteil zwischen 0,15 € und 0,25 € erhalten einen jährlichen Betrag zwischen 18.000 € und 30.000 €.

Verfügt ein Ort bereits über einen Kur- bzw. Gästebeitrag, wird der Anteilsbeitrag für den Cardtopf zusätzlich kalkuliert und auf die bestehende Gästeabgabe aufgeschlagen.

#### 4.7.4 Finanzierungsschema der umlagebasierten RegionalCard



#### Beispiel-Mengenmodell.

\* 0,10 - 0,20 € **Aufschlag** für ggf. hinzukommende noch nicht geklärte Posten, z.B. MwSt.

Abbildung 8: Musterfinanzierungsschema RegionalCard

Die RegionalCard setzt auf der BasisCard auf, d.h. je nach Finanzierungsmodell wird der kalkulierte Finanzierungsbeitrag auf den Gästebeitrag aufgeschlagen. Erfolgt der Finanzierungsbeitrag umlagebasiert in Form eines Gästebeitrags nach KAG, zahlen die Übernachtungsgäste zusätzlich zum Beitrag für die BasisCard eine weitere Abgabe für die RegionalCard.

Die Leistungsbeteiligten der BasisCard inklusive ÖPNV erhalten wiederum aus diesem Topf ihren Fixanteil und gewähren den Besitzenden der RegionalCard die Nutzung ihrer Leistungen. Darüber hinaus können die Übernachtungsgäste mit ihrer RegionalCard die Leistungen weiterer regionaler Top Leistungsbeteiligten sowie Bonus-Beteiligten nutzen. Die regionalen Top Leistungsbeteiligten erhalten als Vertragspartner ebenfalls einen Fixanteil, die Bonus-Beteiligten gewähren den Inhabenden der RegionalCard Rabatte (mindestens 20 %), erhalten als Nebenleistungsbeteiligte aber keinen Finanzausgleich.

Das Schema in Abbildung 8 verdeutlicht den Zusammenhang, wobei auch hier die Höhe des Finanzierungsbeitrags für die RegionalCard einen fiktiven Wert darstellt.

### Betriebskosten

Im Folgenden werden relevante Kostenpunkte für die beteiligten Akteure an der BrandenburgCard aufgelistet. In der Regel werden für die Einführung und Einrichtung einmalige Gebühren anfallen, die in den Folgejahren als laufende Kosten für Lizenz und Support geringer ausfallen. Die Kosten sind abhängig vom Leistungsumfang und von den Möglichkeiten der einzelnen Software sowie vom jeweiligen Softwareanbieter selbst.

Beteiligte	Kostenpunkte
Teilnehmende Kommune	Voraussetzung zur Teilnahme: Elektronisches Meldescheinsystem Bereitstellung der Gästekarten-Vordrucke für Übernachtungsbetriebe
Region bei Einführung einer RegionalCard	Card Software Region inkl. Lizenz und Support
TMB	Card Software Land inkl. Lizenz und Support
Akzeptanzstelle Leistungsträger	Optional Card-Code-Lesegerät inkl. Support Optionale Schnittstelle zum Zugangs- und Kassensystem
Ausgabestelle Übernachtungsbetrieb	Geringe Kosten für Ausdruck der Gästekarte (über handelsübliche Drucker) Optional Schnittstelle zu Hotelreservierungssystem

Insgesamt ist das Modell der BrandenburgCard so ausgerichtet, dass der modulare Ansatz zu **Effizienz und Kosteneinsparung durch geteilte Infrastrukturen** für alle Beteiligten führen soll. Die anfallenden Kostenfaktoren werden hier zentral getragen und müssen nicht von den teilnehmenden Kommunen selbst geplant, organisiert, beschafft und einzel-finanziert werden. Außerdem fallen die laufenden Administrations-, System- und Betriebskosten erheblich geringer aus. Der gewählte Ansatz einer auf dem Gästebeitrag basierenden Umlagekarte hat zudem den Vorteil, dass die Einnahmesituation sehr gut vorauskalkulierbar ist und somit für den Betrieb der BasisCard ein sehr geringes wirtschaftliches Risiko besteht.



## **5. Gute Gründe für den Einstieg in die BrandenburgCard**

Der erarbeitete Vorschlag einer **BrandenburgCard** ist im Ergebnis der Untersuchung als **vorbehaltlos umsetzbar** zu bewerten. Dabei wird ein modularer Aufbau mit dem Kernstück einer **landesweiten** sogenannten „**BasisCard**“, ggf. mehreren ergänzenden regionalen Kartensystemen (sogenannte „**RegionalCards**“) sowie optionalen sogenannten „**ZielgruppenCards**“ etwa für Tagesgäste, Fachkräfte und Einheimische entworfen. Die **Anwendbarkeit** der BrandenburgCard ist **für alle brandenburgischen Reiseregionen gegeben** und bietet **Schnittstellen**, um auch **landesübergreifende Karteninhalte** zu ermöglichen.

Neben den untersuchten organisatorischen, tourismusstrukturellen, verkehrlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen einer BrandenburgCard sprechen weitere, **erwartete Vorteile** für eine Umsetzung des Gästekartenansatzes, die daher nachfolgend ergänzend zur gutachterlich ermittelten positiven Machbarkeitsfeststellung genannt werden:

- BrandenburgCard kombiniert Vorteile der landesweiten Gültigkeit mit Möglichkeit der regionalen Verortung und Markenwirksamkeit
- Erhöhung des Wir-Gefühls in Brandenburg durch landesweite Gültigkeit
- Möglichkeit, sich mit erstem landesweiten (bzw. mit Berlin länderübergreifenden) Ansatz im DACH-Raum für nachhaltige Gästemobilität zu positionieren
- Bündelung von Kräften für die Einführung der BrandenburgCard: Gemeinsame Überzeugungsarbeit, Moderation und Unterstützung der kommunalen Umsetzung
- Solidarisches System der Reisegebiete untereinander, da kaum eine Region eine solche Lösung aus sich selbst heraus finanzieren könnte
- Mehr Effizienz und Kosteneinsparung durch geteilte Infrastrukturen und größere Grundgesamtheit und damit bessere Kalkulationsgrundlage für alle Beteiligten
- Höhere Sichtbarkeit durch gemeinsame Vermarktung und Wiedererkennungswert

Neben den genannten Vorteilen werden aufbauend auf den Erfahrungen von bestehenden Gästekartensystemen **weitere positive Wirkungen** in unterschiedlichen Bereichen des Landes Brandenburg erwartet:

- Durch die stärkere Beteiligung der Gäste am ÖPNV wird eine bessere Refinanzierung der öffentlichen Verkehre erreicht.
- Kulturelle und soziale Einrichtungen, die von Touristen mit genutzt werden, werden an den Umsätzen aus der Karte beteiligt.
- Unternehmen, die bisher eher nebeneinander existierten, werden durch die Karte verbunden und in einer Wertschöpfungskette sichtbar gemacht.
- Den Gästen wird eine „nahtlose Reise“ durch Brandenburg geboten, die Zugänglichkeit des Landes wird erhöht.
- Möglichkeiten der Besucherlenkung und Vermeidung von Übertourismus können durch datenschutzkonformes Messen der Besucherströme genutzt werden.
- Durch die Gästekarte ist eine höhere Professionalisierung und Digitalisierung des Destinationsmanagement in Regionen und Kommunen (Einführung digitaler Meldeschein bei allen beteiligten Orten) erreichbar.



## 6. Machbarkeitsfeststellung und Umsetzungsempfehlungen für die BrandenburgCard in Modellregionen



## 6.1. Modellregion Elbe-Elster-Land

### 6.1.1 Ausgangslage und Ziele aus Sicht des Elbe-Elster-Landes

Die Reiseregion Elbe-Elster-Land befindet sich im südlichen bzw. südwestlichen Teil des Landes Brandenburg und beinhaltet wesentliche Teile des Landkreises Elbe-Elster. Zunächst hat sich die Verbandsgemeinde Liebenwerda (Verbund der Städte Bad Liebenwerda, Falkenberg/Elster, Mühlberg/Elbe und Uebigau-Wahrenbrück) als Modellregion zur Prüfung der Machbarkeit einer BrandenburgCard beworben.

Im Bearbeitungsverlauf wurde die Bewerbung dann auf den gesamten Landkreis Elbe-Elster ausgeweitet.

Die Bewerbung der Verbandsgemeinde Liebenwerda zielt darauf ab, die Erreichbarkeit der Region, aber auch die Vermarktung der regionalen innovativen Ansätze (im Bereich Tourismus) zu unterstützen.

Bei der Machbarkeitsstudie sollten aus Sicht der Verbandsgemeinde Liebenwerda bzw. des Landkreises Elbe-Elster folgende Rahmenbedingungen berücksichtigt werden:

- Einbindung der bestehenden Gästekarte Bad Liebenwerda
- Herausarbeiten des Erholungsgebietes Kiebitz (Falkenberg/Elster) als ein touristisches Leitprodukt (derzeit Neuorientierung und Prozess der innovativen Produktentwicklung im Zusammenwirken mit der TMB)
- Erreichbarkeitsverbesserung, u.a. auch im Bereich Mühlberg/Elbe aus/in Richtung Freistaat Sachsen
- Berücksichtigung von Potenzialen der Region als Radregion inkl. des potenziellen Leistungsinhalts E-Bike-Verleih (Angebot wurde durch Tourismusverband Elbe-Elster e.V. initiiert)
- Mitdenken des Ansatzes „Barrierefreier Tourismus“

### 6.1.2 Partizipativer Beratungsprozess Elbe-Elster-Land

Für die Modellregion Elbe-Elster-Land wurden zwei studienbegleitende Workshops durchgeführt, um die regionalen Rahmenbedingungen und Spezifika in ausreichender Weise mitdenken zu können.

Am 23. November 2020 wurde zunächst ein **als Vorgespräch angelegter digitaler Workshop** durchgeführt, an dem u.a. die vorgesehene Kartenarchitektur aus BasisCard, RegionalCard und ZielgruppenCards sowie die Cardinhalte und Voraussetzungen für die Modellregion vorgestellt wurden. Weiterhin wurde eine Abfrage der vorhandenen Infrastrukturelemente und der aus Sicht der Modellregionen gewünschten Inhalte und Ziele einer RegionalCard bzw. Wünsche zu ZielgruppenCards vorgestellt und zum Teil bereits diskutiert.

Die Möglichkeit der **Differenzierung in eine BasisCard und die Möglichkeit der regionalen Alleinstellung durch eine RegionalCard** wurden aus Sicht der Modellregion Elbe-Elster-Land **ausdrücklich begrüßt**. In der Diskussion wurden zudem **vorhandene touristische Höhepunkte wie die Lausitztherme Wonnemar, das Besucherbergwerk F60 etc.** sowie Ansätze wie **länderübergreifende Verkehrsangebote** in Richtung Sachsen (z.B. aus Mühlberg/Elbe) oder aber die **Integration des vorhandenen E-Bike-Verleihs im Landkreis** als potenzielle Inhalte einer etwaigen RegionalCard eingeschätzt.

Am 25. Januar 2021 wurde dann ein **digitaler Regionalworkshop** durchgeführt, der zur wiederholten Erläuterung der vorgesehenen Kartenarchitektur, der Vorstellung des empfohlenen Umsetzungsprozesses für eine BasisCard sowie zur Vorstellung und Diskussion geeigneter Inhalte einer RegionalCard für die Modellregion Elbe-Elster-Land diente. Neben der Klärung von Einzelfragen z.B. zur Akzeptanz einer Gästekarte etwa bei Übernachtungsbetrieben und zum Leistungsumfang der BasisCard wurde u.a. auf die **Bedeutung des Tagestourismus in der Modellregion Elbe-Elster-Land** hingewiesen, so dass im Umsetzungsfall der BrandenburgCard auch die **Option einer ZielgruppenCard für Tagesgäste (als Kaufkarte) mitgedacht** werden sollte. Weiterhin wurde in der Diskussion deutlich, dass durch die **Nähe zum Freistaat Sachsen** auch touristische Attraktionen in den Regionen Dresden, Meißen oder Torgau sowie konkrete Inhalte wie die sächsische „schlösserlandKARTE“ relevant sein können.

### 6.1.3 Machbarkeitsbewertung Elbe-Elster-Land

Das in Kapitel 4.1. konzipierte Modell der BrandenburgCard ist grundsätzlich für die Umsetzung in der Reiseregion Elbe-Elster-Land geeignet.

**Die Umsetzung einer BasisCard für alle interessierten Städte und Gemeinden in der Reiseregion Elbe-Elster-Land ist möglich.** Zwar sind die Übernachtungszahlen mit ca. 0,2 Mio. Übernachtungen mit Stand 2019 im Vergleich mit anderen Reiseregionen im Land Brandenburg geringer, jedoch kann die Reiseregion Elbe-Elster-Land im Umsetzungsfall vom brandenburgweiten Ansatz profitieren. Unter der Maßgabe, dass es gelingt, für die Umsetzung der BrandenburgCard Startkommunen mit einer Gesamtzahl von insgesamt ca. 1 Mio. Übernachtungen pro Jahr zu gewinnen, können alle interessierten Städte und Gemeinden unabhängig von den eigenen touristischen Leistungskennziffern die BasisCard umsetzen.

Weitere Hinweise zur Umsetzung der BasisCard in der Reiseregion Elbe-Elster-Land werden in Kapitel 6.1.4. dargestellt.

**Die Umsetzbarkeit einer RegionalCard in der Reiseregion Elbe-Elster-Land wird ebenso für gegeben angesehen.** Die durchgeführten Workshops haben den Willen zur Etablierung einer regionsweiten Card-Lösung gezeigt. Weiterhin sind in der Region touristische Attraktionen bzw. touristisch relevante Dienstleistungen vorhanden, die als Leistungspartner Bestandteil einer RegionalCard sein können. Dabei können auch gezielt Attraktionen aus den angrenzenden Regionen im Freistaat Sachsen mitgedacht werden. Im Bereich der Mobilität eignen sich vor allem die Integration von Radverleihangeboten sowie perspektivisch auch Carsharing-Angebote. Es wird weiterhin eine Ausweitung der integrierten ÖPNV-Nutzung auf angrenzende Bereiche des Freistaates Sachsen im Zusammenwirken mit den Verkehrsverbänden Mitteldeutscher Verkehrsverbund sowie Verkehrsverbund Oberelbe empfohlen.

Weitere Hinweise zur Umsetzung der RegionalCard in der Reiseregion Elbe-Elster-Land werden in Kapitel 6.1.5. dargestellt.

#### 6.1.4 Empfehlungen zur Einführung BasisCard im Elbe-Elster-Land

Aus gutachterlicher Sicht sind in der Reiseregion Elbe-Elster-Land folgende Städte und Gemeinden als **prioritäre Startorte für eine BasisCard**<sup>38</sup> geeignet:

- Bad Liebenwerda
- Falkenberg/Elster
- Mühlberg/Elbe
- Uebigau-Wahrenbrück

Weiterhin können folgende Städte und Gemeinden in der Reiseregion Elbe-Elster-Land als **Potenzialorte**<sup>39</sup> bezeichnet werden, die ebenfalls mindestens mittelfristig eine BasisCard einführen könnten:

- Doberlug-Kirchhain
- Elsterwerda
- Finsterwalde
- Herzberg/Elster
- Schlieben

Alle nicht genannten Städte und Gemeinden sind ebenso geeignet, eine BasisCard umzusetzen, sofern der politische Wille zur Einführung BrandenburgCard vorhanden ist.

#### 6.1.5 Empfehlungen zur Einführung RegionalCard im Elbe-Elster-Land

Folgende **Auswahl** (ohne Anspruch auf Vollständigkeit) touristischer Attraktionen bzw. touristisch relevanter Dienstleistungen und Mobilitätsangebote in der Reiseregion Elbe-Elster-Land oder im Umfeld darum herum bieten aus gutachterlicher Sicht eine Eignung als Leistungspartner einer RegionalCard über den Leistungsumfang der BasisCard hinaus:

38 Eignung als Startort besteht bei Vorhandensein mindestens einer der folgenden Kriterien: Meldewesen für Gästeübernachtungen existiert bereits, Kur- oder Gästekarte bereits vorhanden, eigene Interessensbekundung bzw. positive Potenzialbewertung durch die Reiseregion.

39 Eignung als Potenzialort besteht aus gutachterlicher Sicht bei Vorhandensein mindestens einer der folgenden Kriterien: Gute ÖPNV-Erreichbarkeit bzw. ÖPNV-Grunderreichbarkeit in touristisch relevanten Nutzungszeiten, Vorhandensein Tourismusinformation o.ä., hohe Übernachtungszahlen, politischer Wille zur Einführung BrandenburgCard.



**Top-Inhalte: Ausflugsziele, Sehenswürdigkeiten und Attraktionen**

- Besucherbergwerk F60
- Lausitztherme Wonnemar
- Schloss Doberlug
- Technisches Denkmal Brikettfabrik Louise
- Tierpark Finsterwalde
- Tierpark Herzberg

**Top-Inhalte: Mobilitätsangebote**

- Ausweitung ÖPNV-Nutzung auf angrenzende Bereiche des Freistaates Sachsen im Zusammenwirken mit den Verkehrsverbänden Mitteldeutscher Verkehrsverbund sowie Verkehrsverbund Oberelbe
- Carsharing (im Zusammenwirken mit kommunalen Initiativen zur Mobilitätsverbesserung)
- Fahrt mit der Zschippchenbahn (sofern Betrieb angeboten wird)
- Radverleih (ggf. inkl. Ausweitung der vorhandenen Plattform für den E-Bike-Verleih auf weitere vorhandene Leihräder)

**6.1.6 Sonstige Empfehlungen****ZielgruppenCard für Tagesgäste mit Start RegionalCard konzipieren**

Entsprechend den Ergebnissen der durchgeführten Workshops wird ebenfalls empfohlen, in der Reiseregion Elbe-Elster-Land spätestens mit der Umsetzung einer RegionalCard auch eine ZielgruppenCard für Tagesgäste zu konzipieren. Die Angebotsbestandteile sind zielgruppenspezifisch zuzuschneiden und zu kalkulieren.

Es ist zu erwarten, dass positive Verlagerungseffekte vom Individualverkehr auf den ÖPNV greifen, da die Region bereits heute durch die vorhandenen Bahn- sowie PlusBus-Angebote sowie die vorgesehenen Angebote des flexiblen Verkehrs (Rufbus) in touristisch relevanten Bedienzeiten erreichbar ist bzw. sein wird. Es ist zu erwarten, dass deutlich positive Effekte auf die Fahrgastzahlen und damit umwelt- und klimapolitisch wünschenswerte Wirkungen eintreten werden.



## 6.2. Modellregion Fläming

### 6.2.1 Ausgangslage und Ziele aus Sicht des Fläming

Die Reiseregion Fläming befindet sich im südwestlichen Teil des Landes Brandenburg und umfasst den Großteil des Landkreises Teltow-Fläming und wesentliche Anteile des Landkreises Potsdam-Mittelmark. Die sachsen-anhaltische Stadt Möckern ist ebenfalls Mitglied im Tourismusverband Fläming. Die Reiseregion Fläming hat sich durch das Kreativnetzwerk FlämingSchmiede<sup>40</sup> als Modellregion zur Prüfung der Machbarkeit einer BrandenburgCard beworben.

Als **Besonderheit** soll das vorgesehene **Pilotprojekt Fläming-Macher-Programm** des Kreativnetzwerks FlämingSchmiede im Rahmen der Machbarkeitsstudie berücksichtigt werden, bei dem es sich **nicht um eine typische Gästekarte** handelt.

Das Fläming-Macher-Programm richtet sich als Instrument zur Mitarbeiterbindung an Unternehmen und Organisationen im Fläming, die ihren Beschäftigten Mehrwerte z.B. als Anerkennung und Dankeschön für die geleistete Arbeit anbieten möchten oder aber Anreize im Bereich der Rekrutierung von neuen Beschäftigten setzen wollen. Mögliche Mehrwerte für die Beschäftigten können Vergünstigungen und Rabatte in den Bereichen Kultur, touristische Attraktionen, Übernachtungsbetriebe, Gastronomie, Gesundheitswirtschaft, Lebensmitteleinzelhandel oder Fort- und Weiterbildung etc. umfassen.

Das Fläming-Macher-Programm soll mit der Etablierung eines geeigneten Handlungsrahmens für die Darstellung der Mehrwertleistungen und die Prüfung der Projektfinanzierung beginnen. Es soll über Berechtigungsausweise (Fläming-Macher-Karte) für die jeweiligen Beschäftigten und perspektivisch über eine digitale Plattform für die Mehrwertangebote umgesetzt werden.

<sup>40</sup> Träger der FlämingSchmiede ist der Tourismusverband Fläming e.V.

Ziele der Beteiligung an der Machbarkeitsstudie sind aus Sicht des Kreativnetzwerks FlämingSchmiede u.a.:

- die Unterstützung der Initiative für eine BrandenburgCard
- ein Erkenntnis-Transfer für das Fläming-Macher-Programm
- die Prüfung, ob Möglichkeiten einer Verschmelzung auf technischer Ebene zwischen BrandenburgCard und Fläming-Macher-Programm bestehen

### 6.2.2 Partizipativer Beratungsprozess Fläming

Für die Modellregion Fläming wurden zwei studienbegleitende Workshops durchgeführt, um die regionalen Rahmenbedingungen und Spezifika in ausreichender Weise mitdenken zu können.

Am 30. Oktober 2020 wurde zunächst ein **als Vorgespräch angelegter digitaler Workshop** durchgeführt, an dem u.a. die vorgesehene Kartenarchitektur aus BasisCard, RegionalCard und ZielgruppenCards sowie die Cardinhalte und Voraussetzungen für die Modellregion vorgestellt wurden. Die **Diskussion hatte dabei die spezifische Situation in der Reiseregion Fläming aufgegriffen**, einen für Beschäftigte geeigneten Ansatz (Fläming-Macher-Programm) zu etablieren. Dieser entsprach im Sinne der vorgestellten Kartenarchitektur am ehesten einer **ZielgruppenCard für Fachkräfte**. Bereits im Vorgespräch wurde gutachterlich eingeschätzt, dass voraussichtlich zuvor die Umsetzung einer BasisCard in der Region erfolgen sollte. Mit diesem vorangestellten Hinweis wurde diskutiert, auf welche Weise **auch kleinere Unternehmen von der BrandenburgCard** mit den Elementen BasisCard und RegionalCard **profitieren** können.

Am 8. Februar 2021 wurde dann ein **digitaler Regionalworkshop** durchgeführt, der zur wiederholten Erläuterung der vorgesehenen Kartenarchitektur, der Vorstellung des empfohlenen Umsetzungsprozesses für eine BasisCard, zur Vorstellung und Diskussion geeigneter Inhalte einer RegionalCard für die Modellregion Fläming und zur nochmaligen Bewertung der **Integrationsfähigkeit einer Fläming-Macher-Karte** als Produkt des Fläming-Macher-Programms im **Kontext der BrandenburgCard** diente. Im Workshop wurde u.a. deutlich, dass **grundsätzliches Interesse an der Umsetzung der BrandenburgCard** aus Sicht der Stadt Bad Belzig besteht und auf lokaler Ebene bereits Perspektiven im Rahmen der Kurabgabeberatung diskutiert werden.

### 6.2.3 Machbarkeitsbewertung Fläming

Das in Kapitel 4.1. konzipierte Modell der BrandenburgCard ist grundsätzlich für die Umsetzung in der Reiseregion Fläming geeignet.

**Die Umsetzung einer BasisCard für alle interessierten Städte und Gemeinden in der Reiseregion Fläming ist möglich.** Unter der Maßgabe, dass es gelingt, für die Umsetzung der BrandenburgCard Startkommunen mit einer Gesamtzahl von insgesamt ca. 1 Mio. Übernachtungen pro Jahr zu gewinnen, können alle interessierten Städte und Gemeinden unabhängig von den eigenen touristischen Leistungskennziffern die BasisCard umsetzen. Der Fläming weist mit Stand 2019 ca. 1,2 Mio. statistische Übernachtungen im Land Brandenburg auf (davon ca. 160.000 Übernachtungen in Bad Belzig).

Weitere Hinweise zur Umsetzung der BasisCard in der Reiseregion Fläming werden in Kapitel 6.2.5. dargestellt.

**Die Umsetzbarkeit einer RegionalCard in der Reiseregion Fläming ist ebenso gegeben.** Die Region verfügt über touristische Attraktionen bzw. touristisch relevante Dienst-

leistungen, die als Leistungspartner Bestandteil einer RegionalCard sein können. Im Bereich der Mobilität sind durch den konsequenten Angebotsausbau vor allem im Landkreis Potsdam-Mittelmark aber in Grundzügen auch im Landkreis Teltow-Fläming bereits viele touristisch nutzbare ÖPNV-Produkte verfügbar, so dass als Leistungsinhalte einer RegionalCard vor allem Radverleih- sowie perspektivisch auch Carsharing-Angebote im Fokus stehen sollten. Es sollte weiterhin eine Ausweitung der integrierten ÖPNV-Nutzung auf angrenzende Bereiche des Landkreises Wittenberg (inkl. Gartenreich Wörlitz) und der kreisfreien Stadt Dessau-Rosslau geprüft werden.

Weitere Hinweise zur Umsetzung der RegionalCard in der Reiseregion Fläming werden in Kapitel 6.2.6. dargestellt.

#### 6.2.4 Integrationsfähigkeit einer Fläming-Macher-Karte in die BrandenburgCard

Die **Integrationsfähigkeit** einer Fläming-Macher-Karte in die vorgeschlagene Kartenarchitektur der BrandenburgCard (z.B. als ZielgruppenCard für Fachkräfte) wird **aus gutachterlicher Sicht als nicht machbar** bewertet. Die Gründe dafür liegen vor allem in folgenden Punkten:

- Unterschiedliche Leistungsinhalte der Kartenmodelle. So soll die Fläming-Macher-Karte mit kontingentierten Rabattierungen und kostenlosen Angeboten ausgestattet sein. Die Kontingentierung ist in der BrandenburgCard allerdings technisch nicht darstellbar.
- Mandantenmodell der Fläming-Macher-Karte. Jeder Leistungsträger soll seine eigenen Inhalte in der Karte selbständig pflegen können. Dieses Rechtemanagement ist in der BrandenburgCard nicht vorgesehen.
- Derzeit keine Umsetzung der Basiskarte in der Region geplant, auf deren technischer Infrastruktur allerdings die „Fläming-Macher-Karte“ aufsetzen müsste.

Es wurde aufbauend auf die Feststellung der nicht realisierbaren Machbarkeit der direkten Integration geprüft, **unter welchen Bedingungen eine Umsetzung zumindest mittelbar möglich wäre**. In der Diskussion zur Umsetzbarkeit einer Fläming-Macher-Karte wurde durch die Reiseregion vor allem darauf abgestellt, ob dies auch ohne die Etablierung von BasisCard (und ggf. RegionalCard) möglich ist. Dies wird jedoch ausdrücklich nicht empfohlen. Vielmehr sollte die **vorgesehene Mitarbeiterkarte auf ein (etabliertes) Gästekartensystem wie die vorgeschlagene BasisCard der BrandenburgCard-Familie aufsetzen**, um dadurch auf vorhandene technische Systembausteine und auch das Partnernetzwerk zugreifen zu können.

Die Fläming-Macher-Karte könnte **alternativ in einer ersten Stufe zunächst als analoge Leistungstausch- und Rabattkarte für Mitarbeitende und dann im zweiten Schritt als digitalisierte BrandenburgCard** umgesetzt werden, wenn erste Kommunen wie z.B. die Stadt Bad Belzig eine BasisCard umgesetzt haben sollten. Die Mitarbeiterkarte sollte als Kaufkarte gedacht werden, während die Gästekarte (bzw. BasisCard) umlagefinanziert wird. Für den Fall der Realisierung einer analogen Leistungstausch- und Rabattkarte für Mitarbeitende als erster Schritt wird darauf hingewiesen, dass ein zusätzlicher Aufwand zur Akquise und Betreuung von Kooperationspartner einzukalkulieren ist.

Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass im Fall der Umsetzung als **analoge Leistungstausch- und Rabattkarte als erster Schritt voraussichtlich keine Integration des ÖPNV realistisch** ist, da damit eine aufwändige Einzellösung mit dem Tarifführer VBB und den betroffenen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen verhandelt werden müsste.

Bei **Realisierung im Zuge der digitalisierten BrandenburgCard** ist zu beachten, dass die ÖPNV-Nutzung für Fachkräfte/Mitarbeitende voraussichtlich einen **höheren ÖPNV-Anteil als bei der umlagebasierten Lösung für Übernachtungsgäste erforderlich** macht, da eine höhere Nutzungsintensität anzunehmen ist und daher ein Umlageanteil von 0,50 € pro Tag für das gesamte Tarifgebiet des VBB nicht finanzierbar erscheint. Es ist damit zu empfehlen, einen abweichenden (reduzierten) räumlichen Gültigkeitsbereich zu definieren, um auf diese Weise dennoch einen attraktiven Kostenbeitrag verhandeln zu können.

### 6.2.5 Empfehlungen zur Einführung BasisCard im Fläming

Aus gutachterlicher Sicht sind in der Reiseregion Fläming folgende Städte und Gemeinden als **prioritäre Startorte** für eine BasisCard<sup>41</sup> geeignet:

- Bad Belzig
- Beelitz
- Wiesenburg

Weiterhin sind können folgende Städte und Gemeinden in der Reiseregion Fläming als **Potenzialort**<sup>42</sup> bezeichnet werden, ebenfalls mindestens mittelfristig eine BasisCard einzuführen:

- Baruth
- Dahme
- Jüterbog
- Kloster Lehnin
- Luckenwalde
- Rabenstein/Fläming (inkl. Ortsteile wie Raben etc.)
- Teltow
- Trebbin (inkl. Ortsteile wie Glau etc.)
- Treuenbritzen
- Ziesar
- Zossen

Alle nicht genannten Städte und Gemeinden sind ebenso geeignet, eine BasisCard umzusetzen, sofern der politische Wille zur Einführung BrandenburgCard vorhanden ist.

### 6.2.6 Empfehlungen zur Einführung RegionalCard im Fläming

Folgende **Auswahl** (ohne Anspruch auf Vollständigkeit) touristischer Attraktionen bzw. touristisch relevanter Dienstleistungen und Mobilitätsangebote in der Reiseregion Fläming bieten aus gutachterlicher Sicht eine Eignung als Leistungspartner einer RegionalCard über den Leistungsumfang der BasisCard hinaus:

#### Top-Inhalte: Ausflugsziele, Sehenswürdigkeiten und Attraktionen

- Barfußpark Beelitz

41 Eignung als Startort besteht bei Vorhandensein mindestens einer der folgenden Kriterien: Meldewesen für Gästeübernachtungen existiert bereits, Kur- oder Gästekarte bereits vorhanden, eigene Interessensbekundung bzw. positive Potenzialbewertung durch die Reiseregion.

42 Eignung als Potenzialort besteht aus gutachterlicher Sicht bei Vorhandensein mindestens einer der folgenden Kriterien: Gute ÖPNV-Erreichbarkeit bzw. ÖPNV-Grunderreichbarkeit in touristisch relevanten Nutzungszeiten, Vorhandensein Tourismusinformation o.ä., hohe Übernachtungszahlen, politischer Wille zur Einführung BrandenburgCard.

- Baumkronenpfad Beelitz
- Burg Eisenhardt Bad Belzig
- Burg Rabenstein Rabenstein/Fläming
- CLIMB UP! - Kletterwald in Klaitow
- Museumsdorf Baruther Glashütte
- Naturparkzentrum Hoher Fläming
- SteinTherme Bad Belzig

**Top-Inhalte: Mobilitätsangebote**

- Carsharing (im Zusammenwirken mit kommunalen Initiativen zur Mobilitätsverbesserung)
- Ggf. Ausweitung der integrierten ÖPNV-Nutzung auf angrenzende Bereiche des Landkreises Wittenberg (inkl. Gartenreich Wörlitz) und der kreisfreien Stadt Dessau-Rosslau
- Radverleih (ggf. inkl. Schaffung einer regionsweiten Buchungsplattform für vorhandene Leihräder)



## 6.3. Modellregion Lausitzer Seenland

### 6.3.1 Ausgangslage und Ziele aus Sicht des Lausitzer Seenlandes

Die Reiseregion Lausitzer Seenland befindet sich im südlichen Teil des Landes Brandenburg und beinhaltet wesentliche Teile des Landkreises Oberspreewald-Lausitz und Teile des Landkreises Spree-Neiße. Das Lausitzer Seenland setzt sich weiterhin in den sächsischen Landkreisen Bautzen und Görlitz fort.

Die in der Reiseregion Lausitzer Seenland befindliche Stadt Senftenberg hat sich als Modellregion zur Prüfung der Machbarkeit einer BrandenburgCard beworben. Im Bearbeitungsverlauf wurde die Betrachtung auf den Gesamtkontext Reiseregion Lausitzer Seenland ausgeweitet.

Die Bewerbung der Stadt Senftenberg greift die Transformation der Region von einer Bergbauregion zu einem erfolgreichen Tourismusstandort auf. Die touristischen Angebote in Stadt und Region sollen in enger Kooperation zwischen den Städten und Gemeinden, dem Tourismusverband Lausitzer Seenland e.V. und dem Zweckverband Lausitzer Seenland weiterentwickelt werden.

Die **Stadt Senftenberg konzipiert derzeit die Einführung eines Gästebeitrags** im Sinne einer Tourismusbeitrags. Das entstehende Instrument soll mit attraktiven Inhalten ausgestaltet werden, wobei ein **vergünstigter ÖPNV als ein wesentlicher Ansatz** gesehen wird. Dies kann als Ausgangspunkt und Mehrwert für die gesamte Region Lausitzer Seenland gesehen werden und sollte bei der Machbarkeitsstudie für eine BrandenburgCard berücksichtigt werden.

### 6.3.2 Partizipativer Beratungsprozess Lausitzer Seenland

Für die Modellregion Lausitzer Seenland wurden zwei studienbegleitende Workshops durchgeführt, um die regionalen Rahmenbedingungen und Spezifika in ausreichender Weise mitdenken zu können.

Am 29. Oktober 2020 wurde zunächst ein **als Vorgespräch angelegter digitaler Workshop** durchgeführt, an dem u.a. die vorgesehene Kartenarchitektur aus BasisCard, RegionalCard und ZielgruppenCards sowie die Cardinhalte und Voraussetzungen für die Modellregion vorgestellt wurden. Weiterhin wurde eine Abfrage der vorhandenen Infrastrukturelemente und der aus Sicht der Modellregionen gewünschten Inhalte und Ziele einer RegionalCard bzw. Wünsche zu ZielgruppenCards vorgestellt und zum Teil bereits diskutiert.

Als **geeigneter Ausgangspunkt** für die Umsetzung der BrandenburgCard können in der Modellregion Lausitzer Seenland die **Überlegungen der Stadt Senftenberg zur Einführung einer Tourismusabgabe** sowie die im Jahr 2012 durchgeführte **Umsetzung einer Mitarbeiterkarte in Form eines Tourismuspasse** angesehen werden. Durch den landesübergreifenden Zuschnitt der Modellregion bietet sich zudem an, von Beginn an auch **Leistungsinhalte aus dem Bereich des Freistaats Sachsen mitzudenken**. Ebenso wird es aus Sicht der Modellregion als wünschenswert angesehen, zumindest **perspektivisch auch eine Vollintegration sächsischer Kommunen** in eine Cardlösung zu **prüfen**, wenngleich dies nicht Untersuchungsgegenstand der Machbarkeitsstudie ist.

Im Bereich mobilitätsbezogener Angebote wird auf die erfolgreiche Etablierung der **Seenlandbahn** Dresden – Senftenberg mit Gültigkeit des Tarifs des Verkehrsverbundes Oberelbe im Jahr 2020 und des Sachsentickets, die Angebote der **Fahrgastschiffahrt**, den vorhandenen **FahrradBUS** im sächsischen Teil des Lausitzer Seenlands sowie Überlegungen zur Etablierung eines **Rundbus**-Angebots hingewiesen.

Am 11. Februar 2021 wurde dann ein **digitaler Regionalworkshop** durchgeführt, der zur wiederholten Erläuterung der vorgesehenen Kartenarchitektur, der Vorstellung des empfohlenen Umsetzungsprozesses für eine BasisCard sowie zur Vorstellung und Diskussion geeigneter Inhalte einer RegionalCard für die Modellregion Lausitzer Seenland diente.

In der Diskussion wurde unter anderem bestätigt, dass etwaige **Bonuspartner** in eine RegionalCard für das Lausitzer Seenland **integriert werden können**. Mit Bezug zur etwaigen Ausweitung **ÖPNV-Nutzung auf sächsische Gebiete** müsste ein dafür zu kalkulierender **separater Umlagebetrag** berücksichtigt werden, der im Umsetzungsfall mit den Tarifführern, Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen der betroffenen sächsischen Gebietskörperschaften zu verhandeln ist. Parallel zur Erarbeitung der Machbarkeitsstudie wurde durch die Gutachter bestätigt, dass erste Reaktionen z.B. seitens des **Zweckverbands Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien eine grundsätzliche Aufgeschlossenheit zu umlagebasierten Gästekartenansätzen** erkennen lassen.

### 6.3.3 Machbarkeitsbewertung Lausitzer Seenland

Das in Kapitel 4.1. konzipierte Modell der BrandenburgCard ist grundsätzlich für die Umsetzung in der Reiseregion Lausitzer Seenland geeignet.

**Die Umsetzung einer BasisCard für alle interessierten Städte und Gemeinden in der Reiseregion Lausitzer Seenland ist möglich.** Zwar sind die Übernachtungszahlen mit ca. 0,6 Mio. Übernachtungen mit Stand 2019 im Vergleich mit anderen Reiseregionen im Land Brandenburg geringer, jedoch kann die Reiseregion Lausitzer Seenland im Umset-



zungsfall vom brandenburgweiten Ansatz profitieren. Unter der Maßgabe, dass es gelingt, für die Umsetzung der BrandenburgCard Startkommunen mit einer Gesamtzahl von insgesamt ca. 1 Mio. Übernachtungen pro Jahr zu gewinnen, können alle interessierten Städte und Gemeinden unabhängig von den eigenen touristischen Leistungskennziffern die BasisCard umsetzen.

Weitere Hinweise zur Umsetzung der BasisCard in der Reiseregion Lausitzer Seenland werden in Kapitel 6.3.4. dargestellt.

**Die Umsetzbarkeit einer RegionalCard in der Reiseregion Lausitzer Seenland wird ebenso für gegeben angesehen.** Die durchgeführten Workshops haben Interesse an der Etablierung einer regionsweiten und ggf. auch auf die sächsischen Bereiche des Lausitzer Seenlandes ausgeweiteten Card-Lösung gezeigt. In der Region sind touristische Attraktionen bzw. touristisch relevante Dienstleistungen vorhanden, die als Leistungspartner Bestandteil einer RegionalCard sein können. Dabei können ebenso wie im Elbe-Elster-Land auch gezielt Attraktionen aus den angrenzenden Regionen im Freistaat Sachsen mitgedacht werden. Im Bereich der Mobilität eignen sich vor allem die Integration von Radverleih- oder Wassersportangeboten, Angebote der Fahrgastschiffahrt sowie perspektivisch auch Carsharing-Angebote. Es wird weiterhin eine Ausweitung der integrierten ÖPNV-Nutzung auf angrenzende Bereiche des Freistaates Sachsen im Zusammenwirken mit den Verkehrsverbänden Zweckverband Oberlausitz-Niederschlesien sowie Verkehrsverbund Oberelbe empfohlen.

Weitere Hinweise zur Umsetzung der RegionalCard in der Reiseregion Lausitzer Seenland werden in Kapitel 6.3.5. dargestellt.

#### 6.3.4 Empfehlungen zur Einführung BasisCard im Lausitzer Seenland

Aus gutachterlicher Sicht sind in der Reiseregion Lausitzer Seenland folgende Städte und Gemeinden als **prioritäre Startorte für eine BasisCard**<sup>43</sup> geeignet:

- Forst (Lausitz)
- Guben
- Senftenberg
- Spremberg
- Ggf. Boxberg und/oder Hoyerswerda (Sachsen)<sup>44</sup>

Weiterhin können folgende Städte und Gemeinden in der Reiseregion Lausitzer Seenland als **Potenzialorte**<sup>45</sup> bezeichnet werden, die ebenfalls mindestens mittelfristig eine BasisCard einführen könnten:

- Döbern
- Drebkau
- Großräschen

43 Eignung als Startort besteht bei Vorhandensein mindestens einer der folgenden Kriterien: Meldewesen für Gästeübernachtungen existiert bereits, Kur- oder Gästekarte bereits vorhanden, eigene Interessensbekundung bzw. positive Potenzialbewertung durch die Reiseregion.

44 Boxberg sowie Hoyerswerda liegen außerhalb des Landes Brandenburg im Freistaat Sachsen. Eine Einbindungsmöglichkeit von Kommunen außerhalb des Landes Brandenburg wurde in der vorliegenden Machbarkeitsstudie nicht untersucht, dennoch wird empfohlen, eine Integration bei Interesse seitens der Kommunen selbst zu prüfen.

45 Eignung als Potenzialort besteht aus gutachterlicher Sicht bei Vorhandensein mindestens einer der folgenden Kriterien: Gute ÖPNV-Erreichbarkeit bzw. ÖPNV-Grunderreichbarkeit in touristisch relevanten Nutzungszeiten, Vorhandensein Tourismusinformation o.ä., hohe Übernachtungszahlen, politischer Wille zur Einführung BrandenburgCard.

- Ruhland
- Welzow

Alle nicht genannten Städte und Gemeinden sind ebenso geeignet, eine BasisCard umzusetzen, sofern der politische Wille zur Einführung BrandenburgCard vorhanden ist.

### 6.3.5 Empfehlungen zur Einführung RegionalCard im Lausitzer Seenland

Folgende **Auswahl** (ohne Anspruch auf Vollständigkeit) touristischer Attraktionen bzw. touristisch relevanter Dienstleistungen und Mobilitätsangebote in der Reiseregion Lausitzer Seenland oder im Umfeld bieten aus gutachterlicher Sicht eine Eignung als Leistungspartner einer RegionalCard über den Leistungsumfang der BasisCard hinaus:

#### **Top-Inhalte: Ausflugsziele, Sehenswürdigkeiten und Attraktionen**

- DEKRA Lausitzring
- Lausitzbad Hoyerswerda
- Ostdeutscher Rosengarten Forst (Lausitz)
- Snowtropolis Skihalle Senftenberg
- Tierpark Senftenberg
- Zoo Hoyerswerda

#### **Top-Inhalte: Mobilitätsangebote**

- Ausweitung ÖPNV-Nutzung auf angrenzende Bereiche des Freistaates Sachsen im Zusammenwirken mit den Verkehrsverbänden Zweckverband Oberlausitz-Niederschlesien sowie Verkehrsverbund Oberelbe (inkl. Seenlandbahn)
- Carsharing (im Zusammenwirken mit kommunalen Initiativen zur Mobilitätsverbesserung)
- Fahrgastschiffahrt
- Radverleih (ggf. inkl. Schaffung einer regionsweiten Buchungsplattform für vorhandene Leihräder)
- Wassersportangebote



## 6.4. Modellregion Prignitz

### 6.4.1 Ausgangslage und Ziele aus Sicht der Prignitz

Die Reiseregion Prignitz befindet sich im nordwestlichen Teil des Landes Brandenburg und umfasst dabei den Landkreis Prignitz und Teile des Landkreises Ostprignitz-Ruppin. Die sachsen-anhaltische Stadt Havelberg ist darüber hinaus Mitglied im Tourismusverband Prignitz. Die Reiseregion Prignitz hat sich durch den Tourismusverband Prignitz e.V. in Kooperation mit dem Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe-Brandenburg als Modellregion zur Prüfung der Machbarkeit einer BrandenburgCard beworben.

Das UNESCO-Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe ist ein länderübergreifendes Biosphärenreservat mit Gebietsteilen in Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Sachsen Anhalt und Schleswig-Holstein. Die Gebietsteile in Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Niedersachsen bilden gemeinsam ein Fahrtziel Natur-Gebiet. Hieraus erwächst eine besondere Bedeutung der BrandenburgCard, da ein **Gästekartenansatz mit integrierter ÖPNV-Nutzung** ohne zusätzliches Ticket eine **verpflichtend bis 2025 umzusetzende Voraussetzung der Kooperation Fahrtziel Natur** darstellt.

Die Bewerbung der Reiseregion Prignitz zielt zwar auf die im Land Brandenburg liegenden Bereiche der Prignitz, wenn möglich soll aber ein landkreis- und bundesländerübergreifender Ansatz konsequent mitgedacht werden, da sich die Prignitz im Vier-Länder-Eck der Länder Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Sachsen-Anhalt befindet.

Die Motivationsziele für die Bewerbung als Modellregion können wie folgt zusammengefasst werden:

- Entwicklung von nachhaltiger Mobilität in der gesamten Reiseregion „die Prignitz“ und dem Fahrtziel Natur-Gebiet UNESCO-Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe

bzw. Aufzeigen funktionsfähiger Möglichkeiten für eine leistungsstarke und klimafreundliche Mobilität als „Modellregion für nachhaltige Entwicklung“ für die Reiseregion und das UNESCO-Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe

- Ausbau des touristischen Wettbewerbsvorteils für die Reiseregion und für das Fahrtziel Natur-Gebiet durch gezieltere Zielgruppenansprache (Reisen mit ÖV) in den Quellmärkten und Steigerung der Gästezahlen ohne Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Emissionen
- Konzeptionelle Einbindung des hochwertigen Busangebots PlusBus Prignitzer Elbtalau und Unterstützung von Argumenten für eine Erweiterung in Richtung Bad Wilsnack, Rühstädt und Havelberg
- Stärkung der Zusammenarbeit und fachlichen Einbindung der Stakeholder des fest etablierten „regionalen Trägerkreises für nachhaltige Mobilität“<sup>46</sup>
- Schaffung einer unterstützenden Faktenlage als Grundlage für die Umsetzung fahpreisloser Mobilität

#### 6.4.2 Partizipativer Beratungsprozess Prignitz

Für die Modellregion Prignitz wurden zwei studienbegleitende Workshops durchgeführt, um die regionalen Rahmenbedingungen und Spezifika in ausreichender Weise mitdenken zu können.

Am 23. Oktober 2020 wurde zunächst ein **als Vorgespräch angelegter digitaler Workshop** durchgeführt, an dem u.a. die vorgesehene Kartenarchitektur aus BasisCard, RegionalCard und ZielgruppenCards sowie die Cardinhalte und Voraussetzungen für die Modellregion vorgestellt wurden. Weiterhin wurde eine Abfrage der vorhandenen Infrastrukturelemente und der aus Sicht der Modellregionen gewünschten Inhalte und Ziele einer RegionalCard bzw. Wünsche zu ZielgruppenCards vorgestellt und zum Teil bereits diskutiert. In der Diskussion wurde der überwiegende **Wunsch nach einer prignitzweiten RegionalCard** erkennbar. Ebenso wurde deutlich, dass aus regionaler Sicht **von Beginn an** auch eine **ZielgruppenCard für Einheimische** (als Kaufkarte) **mitgedacht** werden sollte.

Am 10. Februar 2021 wurde dann ein **digitaler Regionalworkshop** durchgeführt, der zur wiederholten Erläuterung der vorgesehenen Kartenarchitektur, der Vorstellung des empfohlenen Umsetzungsprozesses für eine BasisCard sowie zur Vorstellung und Diskussion geeigneter Inhalte einer RegionalCard für die Modellregion Prignitz diente. Neben der Klärung von Einzelfragen zum Umsetzungsprozess einer BasisCard wurde deutlich, dass aus Sicht der Modellregion Prignitz nicht nur wie oben genannt eine ZielgruppenCard für Einheimische, sondern auch eine **ZielgruppenCard für Tagesgäste** als Kaufkarte zumindest mittelfristig für sinnvoll gehalten wird.

Bei den **mobilitätsbezogenen Inhalten einer RegionalCard** wurde zum einen das **Thema Radverleihsysteme** unterstützt, da dieser Ansatz in der Region bisher noch nicht erfolgreich etabliert werden konnte und somit durch eine Gästekarte neu gedacht werden könnte. Zum anderen wurde ein **landkreis- und bundeslandübergreifender Ansatz für die ÖPNV-Fahrtberechtigung** für sinnvoll gehalten, da benachbarte Verkehrsregionen insbesondere in Mecklenburg-Vorpommern und Niedersachsen so für den Gast ohne Barrieren erlebbar werden könnten, wenn gleichzeitig auch übergreifende Fahrtrmöglichkeiten ausgebaut würden.

<sup>46</sup> Stakeholder des Trägerkreises für nachhaltige Mobilität: Landkreis Prignitz, Stadt Wittenberge, Kultur-, Sport- und Tourismusbetrieb Wittenberge, Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe Brandenburg, Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe Mecklenburg-Vorpommern, Biosphärenreservat Niedersächsische Elbtalau, Tourismusverband Prignitz e.V., Trägerverbund Burg Lenzen e.V., NABU-Besucherzentrum Rühstädt, LEADER-Regionalmanagement Prignitz, Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim GmbH, LEADER Regionalmanagement Elbtalau Niedersachsen.

### 6.4.3 Machbarkeitsbewertung Prignitz

Das in Kapitel 4.1. konzipierte Modell der BrandenburgCard ist grundsätzlich für die Umsetzung in der Reiseregion Prignitz geeignet.

**Die Umsetzung einer BasisCard für alle interessierten Städte und Gemeinden in der Reiseregion ist voraussichtlich möglich.** Zwar sind die Übernachtungszahlen im Vergleich mit anderen Reiseregionen im Land Brandenburg geringer, jedoch kann die Reiseregion Prignitz im Umsetzungsfall vom brandenburgweiten Ansatz profitieren. Unter der Maßgabe, dass es gelingt, für die Umsetzung der BrandenburgCard Startkommunen mit einer Gesamtzahl von insgesamt ca. 1 Mio. Übernachtungen pro Jahr zu gewinnen, können alle interessierten Städte und Gemeinden unabhängig von den eigenen touristischen Leistungskennziffern die BasisCard umsetzen.

Im Umsetzungsfall der BasisCard kann insbesondere der Bereich des UNESCO-Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe die **Forderung der Kooperation Fahrtziel Natur erfüllen**, einen Gästekartenansatz mit integrierter ÖPNV-Nutzung ohne zusätzliches Ticket zu etablieren. Dies muss bis 2025 erfolgt sein.

Weitere Hinweise zur Umsetzung der BasisCard in der Reiseregion Prignitz werden in Kapitel 6.4.4. dargestellt.

**Die Umsetzbarkeit einer RegionalCard in der Reiseregion Prignitz wird ebenso für gegeben angesehen.** Die durchgeführten Workshops haben den Willen zur Etablierung einer regionsweiten Card-Lösung gezeigt. Weiterhin sind in der Region touristische Attraktionen bzw. touristisch relevante Dienstleistungen vorhanden, die als Leistungspartner Bestandteil einer RegionalCard sein können. Im Bereich der Mobilität eignen sich vor allem Radverleih- und perspektivisch auch Carsharing-Angebote sowie eine Ausweitung der integrierten ÖPNV-Nutzung auf angrenzende Bereiche der Bundesländer Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern, um werthaltige Bestandteile einer RegionalCard für die Reiseregion Prignitz zu werden.

Weitere Hinweise zur Umsetzung der RegionalCard in der Reiseregion Prignitz werden in Kapitel 6.4.5. dargestellt.

### 6.4.4 Empfehlungen zur Einführung BasisCard in der Prignitz

Aus gutachterlicher Sicht sind in der Reiseregion Prignitz folgende Städte und Gemeinden als prioritäre Startorte für eine BasisCard<sup>47</sup> geeignet:

- Bad Wilsnack
- Kyritz
- Perleberg
- Pritzwalk
- Wittenberge
- Wittstock

<sup>47</sup> Eignung als Startort besteht bei Vorhandensein mindestens einer der folgenden Kriterien: Meldewesen für Gästeübernachtungen existiert bereits, Kur- oder Gästekarte bereits vorhanden, eigene Interessensbekundung bzw. positive Potenzialbewertung durch die Reiseregion.

Weiterhin können folgende Städte und Gemeinden in der Reiseregion Prignitz als **Potenzialorte**<sup>48</sup> bezeichnet werden, die ebenfalls mindestens mittelfristig eine BasisCard einführen könnten:

- Havelberg<sup>49</sup>
- Kletzke
- Lenzen (Elbe)
- Meyenburg
- Putlitz
- Rühstädt
- Wusterhausen/Dosse

Alle nicht genannten Städte und Gemeinden sind ebenso geeignet, eine BasisCard umzusetzen, sofern der politische Wille zur Einführung der BrandenburgCard vorhanden ist.

#### 6.4.5 Empfehlungen zur Einführung RegionalCard in der Prignitz

Folgende **Auswahl** (ohne Anspruch auf Vollständigkeit) touristischer Attraktionen bzw. touristisch relevanter Dienstleistungen und Mobilitätsangebote in der Reiseregion Prignitz oder im Umfeld bieten aus gutachterlicher Sicht eine Eignung als Leistungspartner einer RegionalCard über den Leistungsumfang der BasisCard hinaus:

##### **Top-Inhalte: Ausflugsziele, Sehenswürdigkeiten und Attraktionen**

- Bischofsburg Wittstock
- Burg Plattenburg
- Kloster Heiligengrabe
- Kristall Kur- & Gradier-Therme Bad Wilsnack
- Prignitzer Kleinbahnmuseum Lindenberg
- UNESCO-Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe

##### **Top-Inhalte: Mobilitätsangebote**

- Ausweitung ÖPNV-Nutzung auf (Teile der) Landkreise Ludwigslust-Parchim (Mecklenburg-Vorpommern), Stendal (Sachsen-Anhalt) und/oder Lüchow-Dannenberg (Niedersachsen)
- Dampffahrten Prignitzer Kleinbahn „Pollo“
- Radverleih (ggf. inkl. Schaffung einer prignitzweiten Buchungsplattform für vorhandene Leihräder)

#### 6.4.6 Sonstige Empfehlungen

##### **ZielgruppenCard für Tagesgäste mit Start RegionalCard konzipieren**

Entsprechend den Ergebnissen der durchgeführten Workshops wird ebenfalls empfohlen, in der Reiseregion Prignitz spätestens mit der Umsetzung einer RegionalCard auch eine

<sup>48</sup> Eignung als Potenzialort besteht aus gutachterlicher Sicht bei Vorhandensein mindestens einer der folgenden Kriterien: Gute ÖPNV-Erreichbarkeit bzw. ÖPNV-Grunderreichbarkeit in touristisch relevanten Nutzungszeiten, Vorhandensein Tourismusinformation o.ä., hohe Übernachtungszahlen, politischer Wille zur Einführung BrandenburgCard.

<sup>49</sup> Havelberg liegt außerhalb des Landes Brandenburg im Land Sachsen-Anhalt. Eine Einbindungsmöglichkeit von Kommunen außerhalb des Landes Brandenburg wurde in der vorliegenden Machbarkeitsstudie nicht untersucht, dennoch wird empfohlen, eine Integration von Havelberg bei Interesse seitens der Kommune selbst zu prüfen.

ZielgruppenCard für Tagesgäste zu konzipieren. Die Angebotsbestandteile sind zielgruppenspezifisch zuzuschneiden und zu kalkulieren.

Es ist zu erwarten, dass positive Verlagerungseffekte vom Individualverkehr auf den ÖPNV greifen, da die Region bereits heute durch das vorhandene PlusBus-Angebot und Angebote des flexiblen Verkehrs (Rufbus) in touristisch relevanten Bedienzeiten erreichbar ist.

#### **ZielgruppenCard für Einheimische (Anwohnerkarte) zeitnah konzipieren**

Entsprechend den Ergebnissen der durchgeführten Workshops wird empfohlen, in der Reiseregion Prignitz zeitnah mit der Umsetzung der BasisCard auch die Konzeption der ZielgruppenCard für Einheimische (Anwohnerkarte) zu starten. Dies sollte bereits **parallel zum Umsetzungsprozess der BasisCard** in allen interessierten Städten und Gemeinden **deutlich kommuniziert** werden. Lösungen für die vor Ort lebende Bevölkerung helfen dabei, die politische Durchsetzbarkeit der umlagebasierten BasisCard zu erhöhen. Die technische Plattform der BasisCard ist geeignet, auch direkt für die ZielgruppenCard für Einheimische (Anwohnerkarte) genutzt zu werden, so dass nur überschaubare technische Kosten zu erwarten sind.

Aus gutachterlicher Sicht sollte die Anwohnerkarte an die Erfahrungen in Templin angelehnt werden und somit **in Form einer Jahreskur- bzw. Jahresgästekarte** ausgestaltet werden. Es ist dazu erforderlich, den jeweiligen räumlichen Gültigkeitsbereich und den Preis in Verhandlung mit dem zuständigen Tarifführer VBB, den zuständigen Aufgabenträgern Landkreis Prignitz Land Brandenburg (sofern SPNV-Strecken genutzt werden sollen) und allen betroffenen Verkehrsunternehmen (derzeit vor allem ARGE Prignitzbus sowie ggf. Eisenbahnverkehrsunternehmen) zu ermitteln und vertragliche Vereinbarungen über etwaige Tarifierungsgewinne bzw. -verluste zu treffen. Es ist zu erwarten, dass deutlich positive Effekte auf die Fahrgastzahlen und damit umwelt- und klimapolitisch wünschenswerte Wirkungen eintreten werden.



## 6.5. Modellregion Ruppiner Seenland

### 6.5.1 Ausgangslage und Ziele aus Sicht des Ruppiner Seenlandes

Die Reiseregion Ruppiner Seenland befindet sich im nördlichen Teil des Landes Brandenburg und beinhaltet Teile des Landkreises Ostprignitz-Ruppin und den Landkreis Oberhavel. Die Reiseregion Ruppiner Seenland hat sich durch den Tourismusverband Ruppiner Seenland e.V. als Modellregion zur Prüfung der Machbarkeit einer BrandenburgCard beworben.

Die Bewerbung der Reiseregion Ruppiner Seenland zielt darauf ab, mit einer Gästekarte neue attraktive Mobilitätsangebote für Touristen und Einheimischen zu schaffen. Es sollen dadurch mehr Urlauber angesprochen und eine verlängerte Aufenthaltsdauer, gesteigerte Fahrgastzahlen und ein Besucherzuwachs bei den touristischen Attraktionen erreicht werden. Die Reiseregion beschreibt folgende Eckpunkte einer zukünftigen Vision, die u.a. mit Hilfe des Ansatzes einer BrandenburgCard umgesetzt werden könnte:

- Gezielte Ansprache umweltbewusster Urlaubsgäste wird Realität
- Gäste erhalten Möglichkeiten des Vorab-Eincheckens und der Anreise mit dem Fern- und Regionalverkehr des öffentlichen Verkehrs mittels einer digitalen Gästekarte
- Fahrpreislose Nutzungsmöglichkeit des ÖPNV (mit guten Anschlüssen zwischen Bus und Bahn) macht die Reiseregion Ruppiner Seenland entspannt erlebbar
- Digitale Gästekarte ermöglicht bereits vor Anreise Ausflugstipps und führt den Gast fahrpreislos zu den jeweilig ausgewählten Attraktionen bzw. zu individuellen Touren abseits bekannter Ziele, die dann mit Gästekarte z.B. ermäßigt nutzbar sind
- E-Bikes oder auch Elektroautos können mit der Gästekarte genutzt werden



Als Herausforderungen in der Reiseregion Ruppiner Seenland werden vor allem die erforderliche landkreisübergreifende Vernetzung der vorhandenen Verkehrsträger bzw. der Angebote der unterschiedlichen Bus- und Bahnunternehmen und das unterschiedliche Angebotsniveau im berlinnahen Raum bzw. im nördlichen eher ländlichen Bereich der Reiseregion gesehen.

Bei der Machbarkeitsprüfung sollen aus Sicht der Reiseregion Ruppiner Seenland auch Möglichkeiten der Integration von Angeboten der Schifffahrt sowie regionsübergreifende touristische Mobilitätsmöglichkeiten z.B. mit den Landkreisen Uckermark und Mecklenburgische Seenplatte mitgedacht werden.

Als mögliche Anknüpfungspunkte und Leistungsbausteine sieht die Reiseregion Ruppiner Seenland neben den vorhandenen vertakteten ÖPNV-Angeboten und bereits ersten touristischen ÖPNV-Verbindungen u.a. folgende Ansätze:

- Überlegungen der Stadt Rheinsberg, die Kurkarte um die Nutzungsmöglichkeit von drei Buslinien der Ostprignitz-Ruppiner Personennahverkehrsgesellschaft mbH zu erweitern und dies über eine saisonale Erhöhung der Kurtaxe zu finanzieren sowie
- Kombiticket des Kurt-Tucholsky-Literaturmuseums in Rheinsberg, des Museums Neuruppin und des privaten Brandenburg-Preußen Museums Wustrau

### 6.5.2 Partizipativer Beratungsprozess Ruppiner Seenland

Für die Modellregion Ruppiner Seenland wurden zwei studienbegleitende Workshops durchgeführt, um die regionalen Rahmenbedingungen und Spezifika in ausreichender Weise mitdenken zu können.

Am 20. Oktober 2020 wurde zunächst ein **als Vorgespräch angelegter digitaler Workshop** durchgeführt, an dem u.a. die vorgesehene Kartenarchitektur aus BasisCard, RegionalCard und ZielgruppenCards sowie die Cardinhalte und Voraussetzungen für die Modellregion vorgestellt wurden. Weiterhin wurde eine Abfrage der vorhandenen Infrastrukturelemente und der aus Sicht der Modellregionen gewünschten Inhalte und Ziele einer RegionalCard bzw. Wünsche zu ZielgruppenCards vorgestellt und zum Teil bereits diskutiert.

In der Diskussion wurden Ansätze wie **länderübergreifende Verkehrsangebote** in Richtung Mecklenburgische Seenplatte, die **Integration der Schifffahrt** oder aber anderer Wassersportthemen sowie von **kulturellen Schwerpunkten** (z.B. Schloss und Schlosstheater Rheinsberg, Theatersommer Netzeband etc.) und Zeugnissen der **Industriekultur** (z.B. Ziegeleipark Mildenberg, etc.) als wichtig für die **regionale Differenzierung** der BrandenburgCard eingeschätzt. Damit wurde gleichzeitig auch eine **RegionalCard** beschrieben und gewünscht. Im Bereich der **ZielgruppenCards** wurden Ansätze für **Fachkräfte** und **Einheimische** (als Kaufkarte) als zielführend beschrieben.

Am 9. Februar 2021 wurde dann ein **digitaler Regionalworkshop** durchgeführt, der zur wiederholten Erläuterung der vorgesehenen Kartenarchitektur, der Vorstellung des empfohlenen Umsetzungsprozesses für eine BasisCard sowie zur Vorstellung und Diskussion geeigneter Inhalte einer RegionalCard für die Modellregion Ruppiner Seenland diente. Neben der Klärung von Einzelfragen zum Umsetzungsprozess einer BasisCard wurde deutlich, dass aus Sicht der Modellregion Ruppiner Seenland vor allem Fragen zur Umsetzung bzw. Finanzierung der integrierten ÖPNV-Nutzung (siehe hierzu Kapitel 4.7.) bestehen. Weiterhin wurden Einzelaspekte, wie etwa etwaige Kaufkarten für Wassertouristen oder weitere Ideen für eine kombinierte Nutzung von Radverleih und Schifffahrt, diskutiert.

### 6.5.3 Machbarkeitsbewertung Ruppiner Seenland

Das in Kapitel 4.1. konzipierte Modell der BrandenburgCard ist grundsätzlich für die Umsetzung in der Reiseregion Ruppiner Seenland geeignet.

**Die Umsetzung einer BasisCard für alle interessierten Städte und Gemeinden in der Reiseregion Ruppiner Seenland ist möglich.** Unter der Maßgabe, dass es gelingt, für die Umsetzung der BrandenburgCard Startkommunen mit einer Gesamtzahl von insgesamt ca. 1 Mio. Übernachtungen pro Jahr zu gewinnen, können alle interessierten Städte und Gemeinden unabhängig von den eigenen touristischen Leistungskennziffern die BasisCard umsetzen. Das Ruppiner Seenland weist mit Stand 2019 ca. 1,5 Mio. Übernachtungen auf (davon ca. 600.000 Übernachtungen in Rheinsberg).

Weitere Hinweise zur Umsetzung der BasisCard in der Reiseregion Ruppiner Seenland werden in Kapitel 6.5.4. dargestellt.

**Die Umsetzbarkeit einer RegionalCard in der Reiseregion Ruppiner Seenland wird ebenso für gegeben angesehen.** Die durchgeführten Workshops haben den Willen zur Etablierung einer regionsweiten Card-Lösung gezeigt. Weiterhin sind in der Region touristische Attraktionen bzw. touristisch relevante Dienstleistungen vorhanden, die als Leistungspartner Bestandteil einer RegionalCard sein können. Im Bereich der Mobilität eignen sich vor allem die Angebote der Schifffahrt im Bereich Neuruppin, Rheinsberg und entlang der Havel, ebenso der Radverleih- und Kanuverleih sowie perspektivisch auch Carsharing-Angebote. Es wird weiterhin eine Ausweitung der integrierten ÖPNV-Nutzung auf angrenzende Bereiche des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte – ggf. in Kooperation mit dem Gästekartenansatz MÜRITZ rundum des Tourismusverbandes Mecklenburgische Seenplatte e.V. – empfohlen.

Weitere Hinweise zur Umsetzung der RegionalCard in der Reiseregion Ruppiner Seenland werden in Kapitel 6.5.5. dargestellt.

### 6.5.4 Empfehlungen zur Einführung BasisCard im Ruppiner Seenland

Aus gutachterlicher Sicht sind in der Reiseregion Ruppiner Seenland folgende Städte und Gemeinden als prioritäre Startorte für eine BasisCard<sup>50</sup> geeignet:

- Kremmen
- Lindow
- Neuruppin
- Oranienburg
- REGiO Nord-Region (Fürstenberg/Havel, Gransee, Zehdenick inkl. Ortsteile wie Himmelpfort etc.)
- Rheinsberg (inkl. Ortsteile wie Flecken Zechlin etc.)

Weiterhin können folgende Städte und Gemeinden in der Reiseregion Ruppiner Seenland als **Potenzialorte**<sup>51</sup> bezeichnet werden, die ebenfalls mindestens mittelfristig eine BasisCard einführen könnten:

50 Eignung als Startort besteht bei Vorhandensein mindestens einer der folgenden Kriterien: Meldewesen für Gästeübernachtungen existiert bereits, Kur- oder Gästekarte bereits vorhanden, eigene Interessensbekundung bzw. positive Potenzialbewertung durch die Reiseregion.

51 Eignung als Potenzialort besteht aus gutachterlicher Sicht bei Vorhandensein mindestens einer der folgenden Kriterien: Gute ÖPNV-Erreichbarkeit bzw. ÖPNV-Grunderreichbarkeit in touristisch relevanten Nutzungszeiten, Vorhandensein Tourismusinformation o.ä., hohe Übernachtungszahlen, politischer Wille zur Einführung BrandenburgCard.

- Fehrbellin (inkl. Ortsteile wie Linum etc.)
- Hennigsdorf
- Vehlefanze
- Velten
- Wustrau-Radensleben

Alle nicht genannten Städte und Gemeinden sind ebenso geeignet, eine BasisCard umzusetzen, sofern der politische Wille zur Einführung BrandenburgCard vorhanden ist.

### 6.5.5 Empfehlungen zur Einführung RegionalCard im Ruppiner Seenland

Folgende **Auswahl** (ohne Anspruch auf Vollständigkeit) touristischer Attraktionen bzw. touristisch relevanter Dienstleistungen und Mobilitätsangebote in der Reiseregion Ruppiner Seenland oder im Umfeld bieten aus gutachterlicher Sicht eine Eignung als Leistungspartner einer RegionalCard über den Leistungsumfang der BasisCard hinaus:

#### Top-Inhalte: Ausflugsziele, Sehenswürdigkeiten und Attraktionen

- Fontane-Therme Neuruppin
- Gedenkstätte Ravensbrück
- Gedenkstätte und Museum Sachsenhausen
- Saurierpark Germendorf
- Ziegeleipark Mildenberg

#### Top-Inhalte: Mobilitätsangebote

- Ausweitung ÖPNV-Nutzung auf angrenzende Bereiche des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte
- Carsharing (im Zusammenwirken mit kommunalen Initiativen zur Mobilitätsverbesserung)
- Feldbahnfahrten Ziegeleipark Mildenberg
- Radverleih / Verleih Kanu-/Ruderboote (ggf. inkl. Schaffung einer regionsweiten Buchungsplattform für vorhandene Leihräder/Boote)
- Schifffahrten

### 6.5.6 Sonstige Empfehlungen

#### ZielgruppenCard für Fachkräfte und Einheimische (Anwohnerkarte) zeitnah konzipieren

Entsprechend den Ergebnissen der durchgeführten Workshops wird empfohlen, in der Reiseregion Ruppiner Seenland zeitnah mit der Umsetzung der BasisCard auch die Konzeption der ZielgruppenCards für Einheimische (Anwohnerkarte) und Fachkräftekarte zu starten. Dies sollte bereits **parallel zum Umsetzungsprozess der BasisCard** in allen interessierten Städten und Gemeinden **deutlich kommuniziert** werden. Lösungen für die vor Ort lebende Bevölkerung und Fachkräfte helfen dabei, die politische Durchsetzbarkeit der umlagebasierten BasisCard zu erhöhen. Die technische Plattform der BasisCard ist geeignet, auch direkt für die ZielgruppenCards genutzt zu werden, so dass nur überschaubare technische Kosten zu erwarten sind.

Es ist bei Fachkräfte- und Anwohnerkarte erforderlich, den jeweiligen räumlichen Gültigkeitsbereich und den Preis in Verhandlung mit dem zuständigen Tarifführer VBB, den zuständigen Aufgabenträgern Landkreise Oberhavel und Ostprignitz-Ruppin, Land Brandenburg (sofern SPNV-Strecken genutzt werden sollen) und allen betroffenen Verkehrsunternehmen

(derzeit vor allem Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH, Ostprignitz-Ruppiner Personenverkehrsgesellschaft mbH sowie ggf. Eisenbahnverkehrsunternehmen) zu ermitteln und vertragliche Vereinbarungen über etwaige Tarifierungsgewinne bzw. -verluste zu treffen. Aus gutachterlicher Sicht ist für die Anwohnerkarte eine Orientierung an Erfahrungen in Templin möglich (Ausgestaltung in Form einer Jahreskur- bzw. Jahresgästekarte).

Es ist zu erwarten, dass deutlich positive Effekte auf die Fahrgastzahlen und damit umwelt- und klimapolitisch wünschenswerte Wirkungen eintreten werden.



## 6.6. Modellregion Uckermark

### 6.6.1 Ausgangslage und Ziele aus Sicht der Uckermark

Die Reiseregion Uckermark befindet sich im nördlichen Teil des Landes Brandenburg auf der Achse zwischen den Metropolregionen Berlin und Stettin und umfasst im Wesentlichen den Landkreis Uckermark. Die Reiseregion Uckermark hat sich durch die tmu Tourismus Marketing Uckermark GmbH als Modellregion zur Prüfung der Machbarkeit einer BrandenburgCard beworben.

Die Reiseregion Uckermark beinhaltet den größten Teil des Naturparks Uckermärkische Seen, die nördlichen Bereiche des UNESCO-Biosphärenreservats Schorfheide-Chorin sowie den Nationalpark Unteres Odertal<sup>52</sup>. Beide naturräumlichen Gebiete sind Partner der Reiseregion und zugleich Fahrtziel Natur-Gebiete. Hieraus erwächst eine besondere Bedeutung der BrandenburgCard, da ein **Gästekartenansatz mit integrierter ÖPNV-Nutzung** ohne zusätzliches Ticket eine verpflichtend **bis 2025 umzusetzende Voraussetzung der Kooperation Fahrtziel Natur** darstellt. Im touristischen Leitbild des UNESCO-Biosphärenreservats Schorfheide-Chorin ist die Einführung einer Gästekarte bereits verankert:

*„Für Bewohner und Besucher des Biosphärenreservats stehen attraktive und möglichst barrierefreie Angebote zur Umweltbildung, für Kulturerlebnis und landschaftsgebundene Freizeitaktivitäten wie Wandern, Radfahren, Reiten und umweltfreundliche Wassersportarten zur Verfügung, die abgestimmt mit übergeordneten Vertriebsstrategien und unter Berücksichtigung eines gemeinsamen Ansatzes über adäquate Kommunikationskanälen (beispielsweise Print, Online) adressiert werden. Alle Angebote verfügen über ein lückenloses, gut ausgebautes und beschildertes Infrastrukturnetz. Bereits bei der Anreise wählen die Besucher überwiegend den öffentlichen Personen-*

52 Liegt fast vollständig im Gebiet des Landkreises Uckermark. Lediglich der südliche Teil entfällt teilweise auf die Gemeinde Lunow-Stolzenhagen im Landkreis Barnim.

*Nahverkehr (ÖPNV). Als Fahrtziel Natur Partnergebiet stehen den Besuchern mittels einer Gästekarte kostenlose Mobilitätsangebote vor Ort zur Verfügung, die neben dem ÖPNV auch weitere, alternative und umweltfreundliche Fortbewegungsmittel umfassen.*<sup>53</sup>

Die Reiseregion Uckermark versteht sich als eine auf nachhaltigen Naturtourismus fokussierte Reiseregion und hat bereits **im eigenen touristischen Leitbild die Verbesserung der Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln fest verankert**, um Emissionen zu verringern sowie den motorisierten Individualverkehr und die damit einhergehenden negativen Begleiterscheinungen wie erhöhter Parkplatzbedarf, Wildparken und Lärm für die lokale Bevölkerung und die Umwelt zu verringern. Die konsequent angestrebte Nachhaltigkeitsorientierung wird aktuell u.a. durch Vorhaben im Bereich von Projekten zu wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen im ÖPNV oder aber das Vorhaben „Erprobung eines klimafreundlichen rollenden Infozentrums als gleichzeitige Nationalparkbuslinie im National Park Unteres Odertal“ der Uckermärkischen Verkehrsgesellschaft mbH, dass über das Projekt „Leistungssteigerung, und Innovationsförderung im Tourismus“ (LIFT) durchgeführt wird.

Aus Sicht der Reiseregion könnte der Ansatz BrandenburgCard als Anreiz für den touristischen Gast genutzt werden, den ÖPNV anstelle des Autos für die Anreise und die Vor-Ort-Mobilität zu nutzen. Die Gästekarte soll dabei die regionsspezifischen Voraussetzungen berücksichtigen und an die vorhandenen Ansätze z.B. der beiden Fahrtziele Natur sowie die bereits etablierten Mobilitätsangebote UckermarkShuttle, NationalparkBus, BiberBus, WeiterbeBus, fahrscheinfreier Stadtverkehr für Kurkarteninhaber in Templin, in Kooperation mit der Barnimer Busgesellschaft mbH entwickelte Gästekarte im Feriendorf Groß Väter See etc. anknüpfen (Heideliner).

Weitere durch die Machbarkeitsstudie erwartete Hilfestellungen aus Sicht der Reiseregion Uckermark werden nachfolgend zusammengefasst:

- Prüfung von Ansätzen zur (Mit-)Finanzierung und Optimierung der touristischen Mobilität über das Instrument BrandenburgCard,
- Möglichkeiten der Finanzierung und Attraktivitätssteigerung einer BrandenburgCard durch Zusatzleistungen unter Berücksichtigung des bedeutenden Anteils an Tagesgästen sowie zahlreiche in der Fläche verteilte Klein- und Kleinstanbietern bzw. fehlenden großen, umsatzstarken Leistungsträgern,
- Lösungsansätze für die Integration der Vor-Ort-Mobilität in das Angebot für Gäste und Bevölkerung,
- Berücksichtigung geeigneter Angebote für die Zielgruppen Übernachtungsgast, Tagesgast, Mitarbeitende bzw. Fachkräfte sowie Bevölkerung
- Aufzeigen von Möglichkeiten zur Erfassung der (Gäste)-Nachfrage, zur Steuerung von Besucherströmen durch eine BrandenburgCard sowie zur sicheren und kontaktlosen Abwicklung von Buchungs- und Zahlungsvorgängen

### 6.6.2 Partizipativer Beratungsprozess Uckermark

Für die Modellregion Uckermark wurden zwei studienbegleitende Workshops durchgeführt, um die regionalen Rahmenbedingungen und Spezifika in ausreichender Weise mitdenken zu können.

<sup>53</sup> Vgl. MLUK: Aktionsrahmen für eine nachhaltige Tourismusedwicklung im Biosphärenreservat Schorfheide-Chorin, Potsdam, 2019, S. 24.

Am 21. Oktober 2020 wurde zunächst ein **als Vorgespräch angelegter digitaler Workshop** durchgeführt, an dem u.a. die vorgesehene Kartenarchitektur aus BasisCard, RegionalCard und ZielgruppenCards sowie die Cardinhalte und Voraussetzungen für die Modellregion vorgestellt wurden. Weiterhin wurde eine Abfrage der vorhandenen Infrastrukturelemente und der aus Sicht der Modellregionen gewünschten Inhalte und Ziele einer RegionalCard bzw. Wünsche zu ZielgruppenCards vorgestellt und zum Teil bereits diskutiert. In der Diskussion wurden Ansätze wie **landkreisübergreifende Verkehrsangebote** in Richtung der Landkreise Oberhavel und Barnim, Ideen für **Bikesharing-Ansätze** sowie vorhandene Erfahrungen mit der **ÖPNV-Integration in die Kurkarte Templin** (inkl. Ansatz für Einheimische über eine Jahreskurkarte) hervorgehoben. Der etwaige Zuschnitt einer **RegionalCard** wurde ebenso diskutiert wie geeignete Städte und Kommunen mit Interesse an einer BrandenburgCard wie etwa **Templin, Lychen** und **Angermünde**.

Am 16. Februar 2021 wurde dann ein **digitaler Regionalworkshop** durchgeführt, der zur wiederholten Erläuterung der vorgesehenen Kartenarchitektur, der Vorstellung des empfohlenen Umsetzungsprozesses für eine BasisCard sowie zur Vorstellung und Diskussion geeigneter Inhalte einer RegionalCard für die Modellregion Uckermark diente.

### 6.6.3 Machbarkeitsbewertung Uckermark

Das in Kapitel Konzeption BrandenburgCard konzipierte Modell der BrandenburgCard ist grundsätzlich für die Umsetzung in der Reiseregion Uckermark geeignet.

**Die Umsetzung einer BasisCard für alle interessierten Städte und Gemeinden in der Reiseregion Uckermark ist möglich.** Unter der Maßgabe, dass es gelingt, für die Umsetzung der BrandenburgCard Startkommunen mit einer Gesamtzahl von insgesamt ca. 1 Mio. Übernachtungen pro Jahr zu gewinnen, können alle interessierten Städte und Gemeinden unabhängig von den eigenen touristischen Leistungskennziffern die BasisCard umsetzen. Die Uckermark weist mit Stand 2019 ca. 1,0 Mio. Übernachtungen auf (davon ca. 400.000 Übernachtungen in Templin).

Im Umsetzungsfall der BasisCard können insbesondere die Kooperationspartner aus der Initiative Fahrtziel Natur, der Naturpark Uckermärkische Seen sowie das UNESCO-Biosphärenreservat Schorfheide-Chorin, die **Forderung der Kooperation Fahrtziel Natur erfüllen**, einen Gästekartenansatz mit integrierter ÖPNV-Nutzung ohne zusätzliches Ticket zu etablieren. Dies muss bis 2025 erfolgt sein.

Weitere Hinweise zur Umsetzung der BasisCard in der Reiseregion Uckermark werden in Kapitel 6.6.4 dargestellt.

**Die Umsetzbarkeit einer RegionalCard in der Reiseregion Uckermark ist ebenso gegeben.** Die Region verfügt über touristische Attraktionen bzw. touristisch relevante Dienstleistungen, die als Leistungspartner Bestandteil einer RegionalCard sein können. Im Bereich der Mobilität sind bereits viele touristisch ausgerichtete ÖPNV-Produkte verfügbar, so dass als Leistungsinhalte einer RegionalCard vor allem Radverleih- und Kanuverleihangebote sowie perspektivisch auch Carsharing-Angebote im Fokus stehen sollten. Es sollte weiterhin eine Ausweitung der integrierten ÖPNV-Nutzung auf angrenzende Bereiche des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte - hier vor allem in Richtung Nationalpark Müritz und Feldberger Seenlandschaft - geprüft werden.

Weitere Hinweise zur Umsetzung der RegionalCard in der Reiseregion Uckermark werden in Kapitel 6.6.5 dargestellt.

#### 6.6.4 Empfehlungen zur Einführung BasisCard in der Uckermark

Aus gutachterlicher Sicht sind in der Reiseregion Uckermark folgende Städte und Gemeinden als **prioritäre Startorte für eine BasisCard**<sup>54</sup> geeignet:

- Angermünde
- Lychen
- Prenzlau
- Templin

Weiterhin können folgende Städte und Gemeinden in der Reiseregion Uckermark Seenland als **Potenzialort**<sup>55</sup> bezeichnet werden, ebenfalls mindestens mittelfristig eine BasisCard einzuführen:

- Boitzenburger Land
- Brüssow
- Gerswalde
- Gramzow
- Nordwestuckermark (inkl. Ortsteile wie Fürstenwerder etc.)
- Oberuckersee (inkl. Ortsteile wie Warnitz etc.)
- Schwedt/Oder
- Temmen-Ringenwalde (inkl. Ortsteile wie Ringenwalde etc.)

Alle nicht genannten Städte und Gemeinden sind ebenso geeignet, eine BasisCard umzusetzen, sofern der politische Wille zur Einführung BrandenburgCard vorhanden ist.

#### 6.6.5 Empfehlungen zur Einführung RegionalCard in der Uckermark

Folgende **Auswahl** (ohne Anspruch auf Vollständigkeit) touristischer Attraktionen bzw. touristisch relevanter Dienstleistungen und Mobilitätsangebote in der Reiseregion Uckermark oder im Umfeld darum herum bieten aus gutachterlicher Sicht eine Eignung als Leistungspartner einer RegionalCard über den Leistungsumfang der BasisCard hinaus:

##### Top-Inhalte: Ausflugsziele, Sehenswürdigkeiten und Attraktionen

- Barfuß-Erlebnispark Berkenlatten
- Dominikanerkloster Prenzlau
- El Dorado „Westernstadt“ Templin
- Erlebnisbad AquariUM Schwedt
- NABU-Naturerlebniszentrum Blumberger Mühle
- NaturThermeTemplin (inkl. Indoor-Spielplatz)
- Spukis Abenteuerland (Indoorspielplatz)
- Uckermärkischen Bühnen in Schwedt
- UNSECO Buchenwald Grumsin (bei Angermünde)

54 Eignung als Startort besteht bei Vorhandensein mindestens einer der folgenden Kriterien: Meldewesen für Gästeübernachtungen existiert bereits, Kur- oder Gästekarte bereits vorhanden, eigene Interessensbekundung bzw. positive Potenzialbewertung durch die Reiseregion.

55 Eignung als Potenzialort besteht aus gutachterlicher Sicht bei Vorhandensein mindestens einer der folgenden Kriterien: Gute ÖPNV-Erreichbarkeit bzw. ÖPNV-Grunderreichbarkeit in touristisch relevanten Nutzungszeiten, Vorhandensein Tourismusinformation o.ä., hohe Übernachtungszahlen, politischer Wille zur Einführung BrandenburgCard.



### Top-Inhalte: Mobilitätsangebote

- Carsharing (im Zusammenwirken mit kommunalen Initiativen zur Mobilitätsverbesserung)
- Ggf. Ausweitung ÖPNV-Nutzung auf angrenzende Bereiche des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte (Nationalpark Müritz, Feldberger Seenplatte)
- Radverleih / Vermietung Kanu-/Ruderboote (ggf. inkl. Schaffung einer regionsweiten Buchungsplattform für vorhandene Mieträder/Boote)
- Schifffahrten

### 6.6.6 Sonstige Empfehlungen

#### ZielgruppenCard für Einheimische (Anwohnerkarte) zeitnah konzipieren

Entsprechend den Ergebnissen der durchgeführten Workshops wird empfohlen, in der Reiseregion Uckermark zeitnah mit der Umsetzung der BasisCard auch die Konzeption einer zukünftigen ZielgruppenCard für Einheimische (Anwohnerkarte) zu starten. Dies greift die vorhandene Lösung in Templin auf und sollte auch Grundlage der Überlegungen aller anderen Städte und Gemeinden sein.

Dies sollte bereits **parallel zum Umsetzungsprozess der BasisCard** in allen interessierten Städten und Gemeinden **deutlich kommuniziert** werden. Lösungen für die vor Ort lebende Bevölkerung helfen, die politische Durchsetzbarkeit der umlagebasierten BasisCard zu erhöhen. Die technische Plattform der BasisCard ist geeignet, auch direkt für die ZielgruppenCards genutzt zu werden, so dass nur überschaubare technische Kosten zu erwarten sind.

Es ist bei der Anwohnerkarte erforderlich, den jeweiligen räumlichen Gültigkeitsbereich und den Preis in Verhandlung mit dem zuständigen Tarifführer VBB, den zuständigen Aufgabenträgern Landkreise Uckermark, Land Brandenburg (sofern SPNV-Strecken genutzt werden sollen) und allen betroffenen Verkehrsunternehmen (derzeit vor allem Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH sowie ggf. Eisenbahnverkehrsunternehmen) zu ermitteln und vertragliche Vereinbarungen über etwaige Tarifierungsgewinne bzw. -verluste zu treffen. Aus gutachterlicher Sicht ist für die Anwohnerkarte eine Orientierung an Erfahrungen in Templin möglich (Ausgestaltung **in Form einer Jahreskur- bzw. Jahresgästekarte**). Es ist zu erwarten, dass deutlich positive Effekte auf die Fahrgastzahlen und damit umwelt- und klimapolitisch wünschenswerte Wirkungen eintreten werden.

## 7. Literaturverzeichnis

- Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2020): Statistischer Bericht G IV 1 - m 12/19. Gäste, Übernachtungen und Beherbergungskapazität im Land Brandenburg Dezember 2019, Februar 2020. Berlin Tourismus & Kongress GmbH, 2020.
- Deutscher Tourismusverband e.V. (2015): Information zum neuen Bundesmeldegesetz, Kurzversion, November 2015.
- dwif-Consulting GmbH (2015): Ausflugs- und Mobilitätsverhalten der Berliner Bevölkerung im Freizeit- und Urlaubsverkehr im Land Brandenburg. Endbericht. Berlin, München, März 2015.
- dwif-Consulting GmbH (2020): dwif-Tagesreisemonitor Brandenburg, Berlin, München, 2020.
- GfK SE (2018): GfK DestinationMonitor Deutschland für Brandenburg, Berichtsperiode: Ø Jahre 2012-2017, Nürnberg, 2018.
- Landesamt für Bauen und Verkehr, Dezernat Raumbewertung und Stadtmonitoring (2021): Bevölkerungsvorausschätzung 2020 bis 2030 - Ämter, Verbandsgemeinden und amtsfreie Gemeinden des Landes Brandenburg.
- Landkreis Oberhavel (2021): Mobilitätskonzept 2040 Landkreis Oberhavel, Oranienburg, 2021.
- Landkreis Potsdam-Mittelmark (2020): Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2020 bis 2024 für den Landkreis Potsdam-Mittelmark, Bad Belzig, 2020.
- Landkreis Spree-Neiße (2018): Nahverkehrsplan Landkreis Spree-Neiße. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den übrigen ÖPNV des Landkreises Spree-Neiße für den Zeitraum 01.01.2018 bis 31.12.2022, Forst (Lausitz), 2018.
- Landtag Brandenburg (2018): Gesetz zur Änderung des Brandenburgischen Kurortrechts. Gesetzentwurf der Landesregierung, Drucksache 6/9722 vom 15.10.2018.
- MIL (Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg) (2017): Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030, Potsdam, April 2017.
- MIL (Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg) (2018): Landesnahverkehrsplan 2018, Potsdam, 28.08.2018.
- MIL (Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg) (2019): Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR). Anlage zur Verordnung über den Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg, Potsdam, 29. April 2019. In: Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Brandenburg Teil II Nr. 35.
- Ministerium für Wirtschaft und Energie des Landes Brandenburg (2016): Landestourismuskonzeption Brandenburg, Potsdam, 2016.
- Oberallgäu Tourismus Service GmbH, 2020.
- Presseportal der TMB Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH, 2020.
- Stadt Brandenburg an der Havel (2018): Nahverkehrsplan Brandenburg an der Havel 2018, Brandenburg, 2018.
- Spreeplan (2018): Gästekarten-, Fachkräfte- und Nutzerbefragung Region Spreewald. Präsentation vom 27.11.2018 (unveröffentlicht).
- TMB Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH (2020): Marktforschungsnews, Juni 2020.

Weiterführende Informationen gibt es im Tourismusnetzwerk Brandenburg.

# Kontakt & Impressum

Ansprechpartner und Informationen auf

**TOURISMUSNETZWERK-BRANDENBURG.DE**

## IMPRESSUM

### Herausgeber:

TMB Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH  
Clustermanagement Tourismus  
Babelsberger Straße 26, 14473 Potsdam  
www.tourismuscluster-brandenburg.de

### Fachliche Beratung und Redaktion:

Christoph Gipp (IGES Institut GmbH)  
Christopher Krull (Kohl und Partner GmbH)

Dr. Andreas Zimmer, Julia Thoms  
(TMB Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH  
Clustermanagement Tourismus)

### Gestaltung:

Tobias Kellermann  
stilbrand@  
DESIGNWERKSTATT  
www.stilbrand.de

### Stand:

30.06.2021

### Hinweise zur Verwendung der Studie:

Nachdruck – auch auszugsweise – und Nutzung von Abschnitten zu gewerblichen Zwecken bedürfen ausdrücklich der schriftlichen Genehmigung des Herausgebers. Die Nennung der Quelle ist unbedingt erforderlich. Belegexemplare erbeten.

### Hinweis zum Gendering:

Wir schreiben über Menschen jedes Geschlechts. Um das sprachlich zu markieren, verwenden wir neutrale Formen, Doppelformen und alternierend die männliche und die weibliche Form.

### Fotos:

Titelbild: UNESCO Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe, © PaulMeixner.de  
S. 5: Lubwartturm Bad Liebenwerda, © Tourismusverband Elbe-Elster-Land  
S. 10: Burgenlinie im Fläming bei Borne, © Bansen, Wittig  
S. 19: RB 63 in Ringenwalde, Uckermark, © Silke Rumpelt  
S. 22: E-Bike-Verleih im Elbe-Elster-Land, © Andreas Franke, LKEE  
S. 24: Fahrgastschiffahrt im Lausitzer Seenland, © Kathrin Winkler  
S. 27: UNESCO Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe, © PaulMeixner.de  
S. 43: Kiebitzer See bei Falkenberg/Elster, © Tourismusverband Elbe-Elster-Land  
S. 45: Aussichtsturm „Rostiger Nagel“ am Sedlitzer See im Lausitzer Seenland, © Stadt Senftenberg  
S. 46: Paddeln im Kleinen Spreewald Wahrenbrück, © Landkreis Elbe-Elster  
S. 50: Burgenlinie am Fläming-Bahnhof Bad Belzig, © Bansen, Wittig  
S. 55: Postmeilensäule in Senftenberg, © Stadt Senftenberg  
S. 59: Buslinie im UNESCO Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe, © PaulMeixner.de  
S. 64: Schloss Rheinsberg, © Tourismusverband Ruppiner Seenland  
S. 69: Uckermark Shuttle, © UVG



EUROPÄISCHE UNION

Europäischer Fonds für  
Regionale Entwicklung



**BRANDENBURG**