

Erweiterung des “Rennsteig-Tickets”

Machbarkeitsstudie

Verknüpfung und Integration bestehender ÖPNV-Angebote
für das Verbandsgebiet Thüringer Wald





Schlüsselprojekt Tourismuskonzeption "Thüringer Wald 2025"

Erweiterung des "Rennsteig-Tickets" im Hinblick auf Verknüpfung und Integration bestehender ÖPNV-Angebote für das Verbandsgebiet Thüringer Wald

Auftraggeber:

Regionalverbund Thüringer Wald e.V.
Bahnhofstraße 4-8
98527 Suhl

Dieses Projekt wurde gefördert durch den Freistaat Thüringen, Thüringer Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitale Gesellschaft 2018/2019.

Auftragnehmer:

PTV
Transport Consult GmbH
Cunnersdorfer Straße 25
01189 Dresden

mit

- › dwif-Consulting GmbH
80331 München
- › IRS Consult
81377 München

Partner:

- › Projekt Zukunft Thüringer Wald
Freistaat Thüringen
- › UNESCO-Biosphärenreservat Thüringer Wald
- › Naturpark Thüringer Wald und Naturpark
Thüringer Schiefergebirge/Obere Saale
- › Verein Bus & Bahn Thüringen e.V.

Suhl, 17. September 2019

Dokumentinformationen

Kurztitel	Erweiterung des Rennsteig-Tickets
Auftraggeber	Regionalverbund Thüringer Wald e.V.
Auftragnehmer	PTV Transport Consult GmbH
Bearbeiter	PTV: Alexander Pesch, Hauke Haase IRS CONSULT: Claudia Angerer, Alicja Winhart dwif: Sebastian Geiger
zuletzt gespeichert	18.09.2019

Inhalt

1	Ziele und Aufgabenstellung	9
2	Bestandsaufnahme - Strukturen im Thüringer Wald	10
2.1	Reflexion der Einführungsphase des Rennsteig-Tickets	10
2.2	Touristische Strukturen in den „Subregionen“	10
2.2.1	Kur- und Erholungsorte	11
2.2.2	Beherbergungsstrukturen und Verteilung der Übernachtungen	14
2.3	Meldescheine und Kursatzungen in den „Subregionen“	19
2.3.1	Kursatzungen	19
2.3.2	Gästekarten im untersuchten Gebiet	20
2.4	ÖPNV-Angebote in der Rennsteig-Region	27
2.4.1	Organisationsstruktur	27
2.4.2	Aktuelles Verkehrsangebot	27
2.4.3	Zusammenfassung der Schwachstellen	48
3	Erweiterungskonzept - Wege zum Ausbau des Rennsteig-Tickets	50
3.1	Bewertung der touristischen Strukturen	50
3.2	Handlungsbedarf im ÖPNV	62
3.3	Maßnahmenkonzept für den touristischen ÖPNV	63
3.3.1	Wartburg- und Inselsbergregion	63
3.3.2	Rennsteig-Mitte (Oberhof - Neuhaus)	65
3.3.3	Thüringer Meer	69
3.3.4	Betriebsaufwand und flankierende Maßnahmen	72
4	Ermittlung des Umlagebetrages	75
4.1	Methodische Grundlagen	75
4.2	Umlagebetrag	77
4.3	SPNV-Integration	80
5	Technische Umsetzung der Erweiterung	83
5.1	Bewertung vorhandener elektronischer Gästekarten	83
5.1.1	Elektronische Gästekartensysteme in der Region	83
5.1.2	Szenarien beim Einsatz unterschiedlicher Meldeschein-/Cardsysteme	84

5.2	Konzeption technischer Prozesse des Kartenmodells	86
5.2.1	Der e-Meldeschein als Kartenausgabemedium	86
5.2.2	Exkurs: Das Verfahren des elektronischen Meldewesens	87
5.3	Klärung der technischen Voraussetzungen bei den Partnern	91
5.4	Gültigkeitskontrolle beim ÖPNV	93
5.4.1	Mögliche Formen der Gültigkeitskontrolle - Frequenz	93
5.4.2	Mögliche Formen der Gültigkeitskontrolle - Methoden	94
5.5	Aspekte zu Trägermedium, Internetverfügbarkeit und technische Integration von ÖPNV-Leistungen und weiterer touristischer Leistungen	96
5.5.1	Trägermedium des Rennsteigtickets	96
5.5.2	Internetverfügbarkeit	97
5.5.3	Technische Integration / Kompatibilität	98
5.6	Inhaltliche Konzeption für die Erweiterung des Rennsteigtickets um touristische Leistungen mit Hilfe eines umlagefinanzierten Card-Ansatzes	98
5.6.1	Konzeption des Gästekartensystems	98
5.6.2	Bewertung des Leistungsspektrums	101
6	Zusammenfassung und Schlussfolgerungen	105

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Prädikatisierte Kur- und Erholungsorte im Verbandsgebiet des Regionalverbund Thüringer Wald e. V.; Quelle: Regionalverbund Thüringer Wald; Stand: 01.01.2018	13
Tabelle 2:	Anteile der prädikatisierten Orte und deren Übernachtungen am Gesamtaufkommen.; Quelle: Regionalverbund Thüringen Wald e.V. / dwif; Datenbasis: Amtliche Statistik, eigene Berechnungen dwif	14
Tabelle 3:	Anzahl der gewerblichen Beherbergungsbetriebe und angebotenen Schlafgelegenheiten (absolut; Stand: Juli 2017).; Quelle: dwif; Datenbasis: Amtliche Statistik, eigene Recherche und Berechnungen dwif	17
Tabelle 4:	Anzahl der privaten Beherbergungsbetriebe und angebotenen Schlafgelegenheiten (absolut; Stand: März 2018).; Quelle: dwif; Datenbasis: eigene Recherche und Berechnungen dwif	17
Tabelle 5:	Anzahl der Übernachtungen (absolut; 2017).; Quelle: dwif; Datenbasis: Amtliche Statistik, eigene Recherche und Berechnungen dwif	18
Tabelle 6:	Überwiegend dem touristischen Verkehr dienende Linien im Untersuchungsgebiet	30
Tabelle 7:	Szenarien zur Anbindung Gehlbergs (4-Stunden-Takt)	68
Tabelle 8:	Berechnung der Brutto-Umlage für ÖPNV-Nutzung, differenzierter Ansatz	78
Tabelle 9:	Berechnung der Brutto-Umlage für ÖPNV-Nutzung und Netto-Umlageerlöse, Einheitsumlage	80
Tabelle 10:	Berechnung der Brutto-Umlage für ÖPNV-Nutzung, differenzierter Ansatz mit SPNV-Integration	81
Tabelle 11:	Berechnung der Brutto-Umlage für ÖPNV-Nutzung und Netto-Umlageerlöse, Einheitsumlage mit SPNV-Integration	82
Tabelle 12:	Touristische Angebote verschiedener Sparten mit Bedeutung nach Regionalität	101

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Netzebenen im Untersuchungsgebiet (eigene Darstellung)	28
Abbildung 2: Bedienungshäufigkeiten Mo-Fr, „Subregion“ Wartburgregion mit Eisenach	31
Abbildung 3: Bedienungshäufigkeiten Samstag, „Subregion“ Wartburgregion mit Eisenach	32
Abbildung 4: Bedienungshäufigkeiten Mo-Fr, „Subregion“ Inselsbergregion	34
Abbildung 5: Bedienungshäufigkeiten Samstag, „Subregion“ Inselsbergregion	35
Abbildung 6: Reisezeitisochronen ab Friedrichroda, Samstag, Abfahrt 09:00-11:00	36
Abbildung 7: Schematische Darstellung des Knotens Friedrichroda mit Anschlussbeziehungen. Deutlich wird die Problematik der abweichenden Symmetrieminute der TWSB.	36
Abbildung 8: Bedienungshäufigkeiten Mo-Fr, „Subregion“ Ferienregion Oberhof	38
Abbildung 9: Bedienungshäufigkeiten Samstag, „Subregion“ Ferienregion Oberhof (Stand Februar 2019)	39
Abbildung 10: Bedienungshäufigkeiten Mo-Fr, „Subregion“ Biosphärenregion und Ferienregion Masserberg	40
Abbildung 11: Bedienungshäufigkeiten Samstag, „Subregion“ Biosphärenregion und Ferienregion Masserberg	41
Abbildung 12: Die Isochronen Auswertung bezogen auf Masserberg der Tagart „MF“ zeigt, dass Orte im Nordwesten der „Subregion“ nicht zumutbar mittels ÖPNV erreichbar sind	41
Abbildung 13: Bedienungshäufigkeiten Mo-Fr, „Subregion“ Rennsteig-Schwarzatal	43
Abbildung 14: Bedienungshäufigkeiten Samstag, „Subregion“ Rennsteig-Schwarzatal	43
Abbildung 15: Bedienungshäufigkeiten Mo-Fr, „Subregion“ Lauscha, Neuhaus, Sonneberg	45
Abbildung 16: Bedienungshäufigkeiten Samstag, „Subregion“ Lauscha, Neuhaus, Sonneberg	45
Abbildung 17: Bedienungshäufigkeiten Mo-Fr, „Subregion“ Thüringer Meer	47
Abbildung 18: Bedienungshäufigkeiten Samstag, „Subregion“ Thüringer Meer	47
Abbildung 19: Überblick Einflussfaktoren bei der Einführung einer Gästekarte inklusive kostenlosen ÖPNV (Auswahl); Quelle: dwif	50
Abbildung 20: „Fact-Sheet“ Wartburgregion mit Eisenach; Quelle: dwif; Datenbasis: Amtliche Statistik, eigene Recherche und Berechnungen dwif	52
Abbildung 21: „Fact-Sheet“ Inselsbergregion; Quelle: dwif; Datenbasis: Amtliche Statistik, eigene Recherche und Berechnungen dwif	54

Abbildung 22: „Fact-Sheet“ Ferienregion Masserberg; Quelle: dwif; Datenbasis: Amtliche Statistik, eigene Recherche und Berechnungen dwif _____	55
Abbildung 23: „Fact-Sheet“ Ferienregion Oberhof; Quelle: dwif; Datenbasis: Amtliche Statistik, eigene Recherche und Berechnungen dwif _____	57
Abbildung 24: „Fact-Sheet“ Region Rennsteig-Schwarzatal; Quelle: dwif; Datenbasis: Amtliche Statistik, eigene Recherche und Berechnungen dwif _____	58
Abbildung 25: „Fact-Sheet“ Region Lauscha, Neuhaus am Rennweg, Sonneberg; Quelle: dwif; Datenbasis: Amtliche Statistik, eigene Recherche und Berechnungen dwif _____	60
Abbildung 26: „Fact-Sheet“ Region Thüringer Meer; Quelle: dwif; Datenbasis: Amtliche Statistik, eigene Recherche und Berechnungen dwif _____	61
Abbildung 27: Konzeptverlauf der touristischen Buslinie Wartburg- und Inselsbergregion ____	64
Abbildung 28: Fahrpläne und Anschlüsse der touristischen Buslinie _____	65
Abbildung 29: Konzeptverlauf der touristischen Buslinie _____	66
Abbildung 30: Vorzugsvariante mit Anpassung des Knoten Rennsteig zur Vermittlung der wichtigsten Anschlüsse _____	67
Abbildung 31: Konzeptverlauf der touristischen Buslinie _____	69
Abbildung 32: Fahrpläne und Anschlüsse der touristischen Buslinie im Thüringer Meer, Variante A _____	71
Abbildung 33: Fahrpläne und Anschlüsse der touristischen Buslinie im Thüringer Meer, Variante B _____	72
Abbildung 34: jährliche Betriebskosten der vorgeschlagenen ÖPNV-Maßnahmen _____	74
Abbildung 35: Berechnungsablauf _____	75
Abbildung 36: Rechenbeispiel Umlagebetrag _____	77
Abbildung 37: Bruttoumlage (inklusive Organisations- und Marketingbeitrag), differenzierte Berechnung _____	79
Abbildung 38: bestehende elektronische Gästekarten und Emissionsgebiete _____	83
Abbildung 39: Fünf Integrationsszenarien zum Einsatz von Meldeschein-/Cardsystemen ____	85
Abbildung 40: Rationalisierung der Vorgänge bei der Kurbeitragsabwicklung _____	86
Abbildung 41: e-Meldeschein-Verfahren im Überblick: Ausgabe, Nutzung und Verwaltung _____	88
Abbildung 42: Nutzung des Rennsteig-Tickets _____	88
Abbildung 43: einheitliches Layout des Rennsteig-Tickets als wesentliches Wiedererkennungsmerkmal _____	89
Abbildung 44: Vorder- und Rückseite des Meldeschein- und Rennsteig-Ticket-Layouts ____	89

Abbildung 45: Das Verfahren im Überblick _____	90
Abbildung 46: Nutzung und Kontrolle des Meldescheins mit Rennsteigticket _____	91
Abbildung 47: mögliche Sicherheitsmerkmale für Druckvorlagen des Rennsteigtickets _____	96
Abbildung 48: Layoutbeispiel eines manuellen Meldescheins für Teilnehmer ohne Internetanschluss _____	97
Abbildung 49: Technische Integration des Rennsteigtickets _____	98
Abbildung 50: Funktionalitäten einer Gästekarte _____	100
Abbildung 51: Leistungsspektrum einer Gästekarte _____	100
Abbildung 52: Touristische Angebote: Besucherzahlen _____	102
Abbildung 53: Touristische Angebote: Besucherzahlen vs. Eintrittspreise _____	103
Abbildung 54: Touristische Angebote: Saisonalität _____	103

1 Ziele und Aufgabenstellung

Der Regionalverbund Thüringer Wald e. V. ist ein Verbund zahlreicher Institutionen. Mitglieder sind Landkreise und (kreisfreie) Städte, Gemeinden sowie Verbände, Vereinigungen, private Unternehmen und weitere Leistungsträger. Der Verbund vertritt die gemeinsamen Interessen seiner Mitglieder innerhalb seines Zuständigkeitsbereiches. Ziel ist die Stärkung der Region Thüringer Wald und angrenzender Gebiete und, damit verbunden, eine Wirkung weit über die Grenzen der Region hinaus. Durch den bestehenden Netzwerkgedanken wird regionale Zusammenarbeit durch den Regionalverbund initiiert, moderiert und gefördert.

Die Tourismuskonzeption Thüringer Wald 2025 zeigt die Strategie der künftigen Entwicklung der Region auf. Im Handlungsleitfaden sind eine Vielzahl von Maßnahmen zusammengefasst, mit denen die Umsetzung der Strategie praktisch vollzogen werden soll. Die Ausweitung des Rennsteig-Tickets im Thüringer Wald ist hier eines von zehn Schlüsselprojekten. Damit soll die Verknüpfung und Integration bestehender Mobilitätsangebote des ÖPNV mit einer einheitlichen Gästekarte in den „Subregionen“ erreicht werden.

Auf dieser Grundlage wurde die Erarbeitung einer Studie zur Erweiterung des bestehenden Rennsteig-Tickets auf das Verbandgebiet des Regionalverbundes Thüringer Wald e.V. initiiert. Ziel dieser Studie ist es, ein flächendeckend geeignetes Konzept für die ÖPNV-Nutzung mittels Gästekarte zu skizzieren. Das Konzept soll die bereits vorhandenen Systeme in der Region berücksichtigen, nach Möglichkeit darauf aufbauen und auch auf weitere Tourismusorte und Landkreise im Thüringer Wald übertragbar sein.

Planungsgebiet sind die acht Landkreise und zwei kreisfreien Städte im Verbandsgebiet Thüringer Wald. Ausgehend vom bestehenden Rennsteig-Ticket, gültig in der Pilotregion UNESCO-Biosphärenreservat Thüringer Wald sowie dem Schwarzatal, werden die Möglichkeiten einer schrittweisen Erweiterung aufgezeigt und abgewogen. In Abstimmung mit den Beteiligten wurden die notwendigen Etappen zur Umsetzung erarbeitet. Im Rahmen der Studie wurde eine Bestandsanalyse der touristischen Strukturen sowie der ÖPNV-Angebote durchgeführt, Handlungserfordernisse im Zuge einer Erweiterung des Rennsteig-Tickets aufgezeigt, Berechnungsgrundlagen zur Ermittlung eines Umlagebetrages geschaffen und Aspekte zur technischen Umsetzung einer Erweiterung des Rennsteig-Tickets zusammengefasst.

2 Bestandsaufnahme – Strukturen im Thüringer Wald

2.1 Reflexion der Einführungsphase des Rennsteig-Tickets

Im Zuge der Eröffnungsveranstaltung zur Studie wurde die Einführungsphase des Rennsteig-Tickets in der Biosphärenregion sowie dem Schwarzatal durch die Beteiligten reflektiert. Darin zeigten sich folgende Erkenntnisse:

- Die Zahl der Befürworter des Tickets steigt mit der Zeit, in der das Ticket gültig ist.
- Die Meldeehrlichkeit steigt durch die Einführung der elektronischen Gästekarte in Zusammenhang mit dem Rennsteig-Ticket teilweise deutlich an.
- Die Integration des Umlagebetrages für das Rennsteig-Ticket in die Kurbeitrags-satzungen der prädikatisierten Orte gestaltet sich durch unterschiedliche Kennt-nisstände innerhalb der Kommunen zu diesem Thema teilweise schwierig.
- Einzelne Vermieter bisher nicht teilnehmender Orte nutzen die Möglichkeit, über privatrechtliche Verträge unabhängig von Kurbeitrags-satzungen am Rennsteig-Ticket teilzunehmen.
- Ein einheitliches Layout über die „Subregionen“ mit einer Anerkennung über das gesamte Gebiet der teilnehmenden „Subregionen“ ist wichtig für eine einfache Nutzbarkeit sowie Kontrollierbarkeit. Unterschiedliche Gästekarte mit verschie-denen Gültigkeitsbereichen und Nutzungsbedingungen führen zu Verwirrungen der Fahrgäste und senken insgesamt die Akzeptanz des Tickets.
- Die Berechnungsverfahren und die daraus resultierenden Umlagebeträge sind bisher zwischen „Subregionen“ unterschiedlich. Im Rahmen der Studie sind daher verschiedene Varianten zur Berechnung des Umlagebetrages zu erarbeiten und zu vergleichen.

2.2 Touristische Strukturen in den „Subregionen“

Im Folgenden soll ein Überblick über die vorhandenen touristischen Strukturen im Untersuchungsgebiet gegeben werden. Dieser erfolgt auf der räumlichen Basis der touristischen „Subregionen“ des Thüringer Walds. Diese wurden für die Erweiterung des Modells „Rennsteig-Ticket“ folgendermaßen definiert.

- Biosphärenregion
- Inselsbergregion
- Ferienregion Masserberg
- Ferienregion Oberhof
- Rennsteig-Schwarzatal (ohne Städtedreieck)
- Region Lauscha, Neuhaus am Rennweg

- Sonneberg
- Thüringer Meer
- Wartburgregion mit Eisenach
- Städtedreieck (Bad Blankenburg, Rudolstadt, Saalfeld)

Eine detaillierte Auflistung der in den jeweiligen „Subregionen“ enthaltenen Städte/Gemeinden erfolgt im Kapitel 3.1.

2.2.1 Kur- und Erholungsorte

Die Refinanzierung der ÖPNV-Angebote im Modell Rennsteig-Ticket erfolgt in den bisher teilnehmenden Gemeinden über eine allgemein erhobene Umlage (Kurbeitrag/Gästepauschale) oder auf einzelbetrieblicher Basis mit den jeweiligen Beherbergungsbetrieben.

Gemeinden, die staatlich ganz oder teilweise als Kurort oder Erholungsort anerkannt sind, ist es seit 2017 laut Thüringer Kommunalabgabengesetz (ThürKAG) grundsätzlich möglich, von Ihren Übernachtungsgästen je Übernachtung einen Kurbeitrag zu erheben und diesen für eine kostenlose Nutzung des ÖPNV durch Kur- und Erholungsgäste zu verwenden. Dies erleichtert die Finanzierung eines kostenlosen ÖPNV im Zuge einer Gästekarte und somit auch die Umsetzung des Modells Rennsteig-Ticket in entsprechend prädikatisierten Gemeinden.

Die Kenntnis, in welchen „Subregionen“ des Verbandgebiets Thüringer Wald e.V. welche Orte kurbeitragsberechtigt sind, ist somit grundlegend für den weiteren Machbarkeitsprozess. Insgesamt sind im Thüringer Wald 33 Orte/Städte berechtigt, Kurbeitrag zu erheben, wovon neun prädikatisierte Kurorte und 24 staatlich anerkannte Erholungsorte sind (Stand 01.01.2018). Schwerpunktmäßig verteilen sich die prädikatisierten Orte auf die Biosphärenregion, die Ferienregion Oberhof sowie die Inselsbergregion (Tabelle 1).

Touristische Bedeutung der prädikatisierten Orte in den „Subregionen“

Gute Voraussetzungen für die Teilnahme möglichst vieler Gemeinden/Städte am Modell Rennsteig-Ticket bestehen v.a. in der Inselsbergregion und der Ferienregion Oberhof, wo drei Viertel beziehungsweise die Hälfte aller touristisch relevanten Gemeinden Kurbeitrag erheben dürfen. In den Regionen Thüringer Meer und Rennsteig-Schwarzatal ist es zum momentanen Stand nur einem vergleichsweise geringen Anteil der Gemeinden/Städte möglich, ein entsprechendes Gästekarten-Modell über Kurbeiträge zu finanzieren.

Aus touristischer Sicht ist es jedoch nicht nur wichtig ein entsprechendes Angebot in möglichst vielen Gemeinden, sondern auch möglichst vielen Übernachtungsgästen anzubieten. Hierbei zeigt sich, dass in den „klassischen Ferienregionen“ um den Inselsberg, Oberhof und Masserberg fast alle Übernachtungen in den prädikatisierten Orten stattfinden. Auch in der Biosphärenregion ist dies bei 75% der

Übernachtungen der Fall. In den Regionen Thüringer Meer und Lauscha, Neuhaus am Rennweg, Sonneberg sind die kurbeitragsberechtigten Gemeinden hingegen für weniger als die Hälfte der Übernachtungen verantwortlich. Die Region Rennsteig-Schwarzatal (ohne Städtedreieck) verzeichnet sogar nur 18 % aller Übernachtungen in prädikatisierten Gemeinden (Tabelle 2).

Möglichkeit der Finanzierung durch Tourismusbeitrag

Städte und Gemeinden, die nicht als Kurort oder Erholungsort (staatlich) anerkannt sind, haben laut Thüringer Kommunalabgabengesetz (ThürKAG) seit 2017 die Möglichkeit, zur Deckung des gemeindlichen Aufwandes, für die Herstellung, Erweiterung, Unterhaltung und Vermarktung der touristischen Zwecken dienenden Einrichtungen sowie die für diesen Zweck durchgeführten Veranstaltungen, einen Tourismusbeitrag zu erheben (§ 8 Abs. 1). Das heißt die Finanzierung eines kostenlosen ÖPNV über eine Gästekarte kann grundsätzlich in allen Gemeinden durch die Einführung eines Tourismusbeitrags erfolgen. Beitragspflichtig sind alle in der Gemeinde selbständig tätigen Personen und Unternehmen, denen aufgrund des Tourismus unmittelbar oder mittelbar wirtschaftliche Vorteile erwachsen. Bisher war diese Möglichkeit auf Gemeinden beschränkt, in denen die Zahl der Fremdenübernachtungen im Jahr in der Regel das Siebenfache der Einwohnerzahl überstieg.

Gemeinde/Stadt/Ortsteil	Status	„Subregion“
Altenfeld	Erholungsort	Biosphärenregion
Frankenhain	Erholungsort	
Frauenwald	Erholungsort	
Großbreitenbach	Erholungsort	
Ilmenau (OT Manebach)	Erholungsort	
Neustadt am Rennsteig	Erholungsort	
Schleusegrund	Erholungsort	
Stützerbach	Luftkurort	
Masserberg (inklusive OT Heubach, Schnett)	Heilklimatischer Kurort	Ferienregion Masserberg
Gehlberg	Erholungsort	Ferienregion Oberhof
Oberhof	Erholungsort	
Schmiedefeld	Erholungsort	
Steinbach-Hallenberg	Erholungsort	
Suhl	Erholungsort	
Zella-Mehlis	Erholungsort	
Brotterode-Trusetal	Erholungsort	Inselbergregion
Floh-Seligenthal	Erholungsort	

Gemeinde/Stadt/Ortsteil	Status	„Subregion“
Friedrichroda (inklusive OT Finsterbergen)	Heilklimatischer Kurort	
Georgenthal	Erholungsort	
Tabarz	Kneippheilbad	
Tambach-Dietharz	Luftkurort	
Frankenblick (OT Mengersgereuth-Hämmern)	Erholungsort	Region Lauscha, Neuhaus am Rennweg, Sonneberg
Neuhaus am Rennweg	Erholungsort	
Steinach	Erholungsort	
Cursdorf	Erholungsort	Rennsteig-Schwarzatal
Oberweißbach	Erholungsort	
Bad Blankenburg	Erholungsort	Städtedreieck (Bad Blankenburg, Rudolstadt, Saalfeld)
Saalfeld/Saale	Ort mit Heilstollenkurbetrieb	
Bad Lobenstein	Moorheilbad	Thüringer Meer
Ziegenrück	Erholungsort	
Bad Liebenstein	Heilbad	Wartburgregion mit Eisenach
Bad Salzungen	Soleheilbad	
Ruhla	Erholungsort	

Tabelle 1: Prädikatisierte Kur- und Erholungsorte im Verbandsgebiet des Regionalverbund Thüringer Wald e. V.; Quelle: Regionalverbund Thüringer Wald; Stand: 01.01.2018

Teilnahme in der Region Rennsteig-Schwarzatal

In der Region Rennsteig-Schwarzatal inklusive Städtedreieck wurde Anfang 2019 das Gästekartensystem SchwarzatalCard inklusive Rennsteig-Ticket eingeführt. Der Träger des Gästekartensystems, die KAG Schwarzatal, umfasst insgesamt 18 Gemeinden, von denen jedoch nur vier kurbeitragsberechtigt sind (ca. 40% aller Übernachtungen). Der Wunsch der Touristiker und Akteure war es jedoch, dass möglichst viele Beherbergungsbetriebe ihren Gästen die SchwarzatalCard anbieten können. Als Lösung wurde neben den Card-Mandanten für die teilnehmenden prädikatisierten Orte ein zusätzlicher Card-Mandant für den Verein TourismusRegion Rennsteig-Schwarzatal angelegt. Sämtliche Beherbergungsbetriebe aus der Region, die Mitglied in diesem Verein sind, können somit beim Gästekartensystem SchwarzatalCard inklusive Rennsteig-Ticket freiwillig teilnehmen und ihren Gästen somit diesen Mehrwert anbieten. Die Finanzierung erfolgt dabei über entsprechende Vereinbarungen mit den einzelnen Beherbergungsbetrieben (Pauschalbeitrag je Übernachtung).

„Subregion“	Anteil prädikatisierte Orte an allen Orten mit touristischen Aufkommen	Anteil Übernachtungen in prädikatisierten Orten an allen Übernachtungen 2017
Biosphärenregion	42%	75%
Inselsbergregion	75%	96%
Ferienregion Masserberg	20%	82%
Ferienregion Oberhof	50%	93%
Rennsteig-Schwarzatal	13%	18%
Region Lauscha, Neuhaus am Rennweg, Sonneberg	30%	46%
Thüringer Meer	13%	46%
Wartburgregion mit Eisenach	25%	58%
Städtedreieck (Bad Blankenburg, Rudolstadt, Saalfeld)	33%	65%

Tabelle 2: Anteile der prädikatisierten Orte und deren Übernachtungen am Gesamtaufkommen.; Quelle: Regionalverbund Thüringer Wald e.V. / dwif; Datenbasis: Amtliche Statistik, eigene Berechnungen dwif

2.2.2 Beherbergungsstrukturen und Verteilung der Übernachtungen

Die Recherche der Übernachtungszahlen und somit des Einnahmepotenzials im Untersuchungsgebiet ist nicht nur Basis für die touristische Einschätzung der „Subregionen“, sondern gleichzeitig ein Teil der Grundlage für die Ermittlung der notwendigen Umlagehöhe in den „Subregionen“. Da Geschäftsreisende von der Kurtaxe befreit sind und daher keine Gästekarte inklusive kostenlosem ÖPNV erhalten, ist hierbei eine Unterscheidung zwischen geschäftlich und privat motivierten Übernachtungen notwendig.

Ein weiterer Baustein der „Subregions-Analyse“ konzentriert sich auf das Beherbergungsangebot (Anzahl der Betriebe/Bettenkapazitäten in den einzelnen Kategorien). Dieses erlaubt neben der Identifikation leistungsstarker Strukturen auch Rückschlüsse auf die Übernachtungsgäste und deren Verhalten. Beispielsweise ist bei Gästen aus Kur-/Rehakliniken (je nach zu behandelnden Indikationen) eventuell von einer geringeren ÖPNV-Nutzung auszugehen.

Um in dieser Machbarkeitsstudie einen möglichst umfassenden Blick über die Angebots- und Nachfragestruktur im Verbandsgebiet Thüringer Wald e.V. zu erhalten, wurde nicht nur die amtliche Statistik, die nur gewerbliche Betriebe ab zehn Betten erfasst, als Grundlage verwendet, sondern die gesamte touristische Nachfrage inklusive Übernachtungen in Privatunterkünften (bis zu neun Betten).

Vorgehensweise Ermittlung der Übernachtungszahlen

Der Ermittlung der Übernachtungszahlen in den **gewerblichen Betrieben** im Untersuchungsgebiet liegen folgende Arbeitsschritte zu Grunde:

- Erfassung des Angebots- und Nachfragevolumens (Übernachtungen) aller in der amtlichen Statistik ausgewiesenen Gemeinden in den relevanten „Subregionen“ des Reisegebiets Thüringer Wald.
- Ermittlung der Angebotskapazitäten in Gemeinden ohne Ausweisung der Übernachtungszahlen in der amtlichen Statistik (Geheimhaltung) durch Recherche der angebotenen Bettenkapazität. Folgende Datenquellen wurden im Rahmen dieser Recherchen herangezogen:
 - Gastgeberverzeichnisse der Kommunen und von lokalen und regionalen Tourismusorganisationen
 - Portale (zum Beispiel hrs.de; booking.com)
- Hochrechnung des Nachfragevolumens (Übernachtungen) auf Basis der angebotsseitigen Recherchen sowie der jeweiligen individuellen Auslastungsquoten nach Betriebstypen im Reisegebiet Thüringer Wald (Quelle: Amtliche Statistik).

Der Ermittlung der Übernachtungszahlen in den **Privatunterkünften** im Untersuchungsgebiet liegen folgende Arbeitsschritte zu Grunde:

- Erfassung der Angebotskapazitäten durch Recherche der Betriebszahlen und der angebotenen Bettenkapazität im Privatvermietermarkt der Gemeinden in den relevanten „Subregionen“ des Reisegebiets Thüringer Wald. Folgende Datenquellen wurden im Rahmen der Recherchen herangezogen:
 - Gastgeberverzeichnisse der Kommunen und von lokalen und regionalen Tourismusorganisationen
 - Portale (zum Beispiel FeWo-direkt, Best-fewo)
 - dwif-interne Datenbanken (zum Beispiel Sparkassen-Tourismusbarometer und weitere Grundlagenuntersuchungen)
 - Datensammlungen im Rahmen anderer Projekte des dwif (zum Beispiel Wirtschaftsfaktor Tourismus für Gemeinden und Regionen in Thüringen sowie „Der Ferienhausmarkt in Deutschland - Volumen und ökonomische Bedeutung“).
- Hochrechnung des Nachfragevolumens (Übernachtungen) auf Basis der angebotsseitigen Recherchen sowie individueller und regionalspezifischer Auslastungsquoten. Basis hierzu sind:
 - Intensive Analysen des individuellen Beherbergungsangebots in den Stadt-/Landkreisen
 - Grundlagenuntersuchung „Der Ferienhausmarkt in Deutschland - Volumen und ökonomische Bedeutung“

- Vielzahl an Wirtschaftsfaktor-Studien in Thüringen und ganz Deutschland

Zur Einschätzung der **Geschäftsreise-Anteile** erfolgte eine gutachterliche Bewertung des Nachfragevolumens (Übernachtungen) durch Geschäftsreisende in den Gemeinden mit > 20.000 Übernachtungen in den relevanten „Subregionen“ des Reisegebiets Thüringer Wald (Abdeckung aller Übernachtungen in den relevanten „Subregionen“: 85 %). Neben intensiven Analysen der touristischen Strukturen der einzelnen Gemeinden wurden auch dwif-Erfahrungen und Ortskenntnisse aus vergangenen Projekten im Thüringer Wald (zum Beispiel Tourismuskonzeption 2025) sowie Informationen aus den Expertengesprächen mit den Akteuren vor Ort herangezogen.

Die Ermittlung der Übernachtungen in den **Kur- und Rehakliniken** in den relevanten „Subregionen“ des Reisegebiets Thüringer Wald erfolgte auf Basis der Anzahl der Betriebe in der amtlichen Statistik. Für diese Kliniken wurden im nächsten Schritt durch Internet-Recherche die Angebotskapazitäten erhoben. Abschließend fand die Hochrechnung des Nachfragevolumens (Übernachtungen) auf Basis der angebotsseitigen Recherchen sowie der Auslastungsquote von Kur- und Rehakliniken im Reisegebiet Thüringer Wald (Quelle: Amtliche Statistik) statt.

Touristisches Angebot

Die Anzahl der gewerblichen Beherbergungsbetriebe in den relevanten „Subregionen“ des Thüringer Walds variiert stark. Überdurchschnittlich viele gewerbliche Betriebe gibt es in der Wartburgregion mit Eisenach, der Ferienregion Oberhof sowie der Inselsbergregion. Letztere verfügen mit einer durchschnittlichen Betriebsgröße von 69 beziehungsweise 59 Betten pro Betrieb auch über vergleichsweise leistungsstarke Beherbergungsbetriebe. Die Regionen Lauscha, Neuhaus am Rennweg, Sonneberg und Thüringer Meer sind hingegen von einer eher kleinbetrieblichen Unterkunftsstruktur gekennzeichnet.

Während in den Kurorten Bad Liebenstein und Bad Salzungen in der Wartburgregion mit Eisenach ein hoher Anteil der angebotenen Schlafgelegenheiten auf Betten in Kur-/Rehakliniken entfallen, spielt dieses Segment in den anderen Regionen gar keine beziehungsweise, zumindest nur eine untergeordnete Rolle.

	Anzahl gewerbliche Betriebe	Anzahl der angebotenen Betten		Ø Betriebsgröße (ohne Kur-/Rehakliniken)
		Summe	davon in Kur-/Rehakliniken	
Biosphärenregion	56	2.200	---	39
Inselsbergregion	74	4.600	220	59
Ferienregion Masserberg	36	1.700	240	40
Ferienregion Oberhof	80	5.500	---	69
Rennsteig-Schwarzatal	35	1.100	---	31

	Anzahl gewerbliche Betriebe	Anzahl der angebotenen Betten		Ø Betriebsgröße (ohne Kur-/Rehakliniken)
		Summe	davon in Kur-/Rehakliniken	
Region Lauscha, Neuhaus am Rennweg, Sonneberg	46	1.500	140	30
Thüringer Meer	43	1.500	230	35
Wartburgregion mit Eisenach	80	4.700	1.500	40
Städtedreieck (Bad Blankenburg, Rudolstadt, Saalfeld)	40	2.300	---	58

Tabelle 3: Anzahl der gewerblichen Beherbergungsbetriebe und angebotenen Schlafgelegenheiten (absolut; Stand: Juli 2017).; Quelle: dwif; Datenbasis: Amtliche Statistik, eigene Recherche und Berechnungen dwif

Grundsätzlich ist die Betriebsstruktur der sieben relevanten „Subregionen“ von vergleichsweise hohen Privatvermieter-Anteilen gekennzeichnet - in der Ferienregion Oberhof, der Biosphärenregion sowie der Region Rennsteig-Schwarzatal sind diese jedoch besonders hoch. Im Hinblick auf das tatsächliche Angebot (Schlafgelegenheiten) relativiert sich dieser Anteil in den meisten Regionen jedoch. Lediglich in der Biosphärenregion und der Region Rennsteig-Schwarzatal (ohne Städtedreieck) konzentrieren sich rund 30% der angebotenen Betten auf Privatunterkünfte.

	Anzahl Privatbetriebe	Anzahl der angebotenen Betten in Privatbetrieben	Anteil Privatbetriebe an Betrieben	Anteil Privatbetriebe Betten
Biosphärenregion	210	1.100	79%	33%
Inselsbergregion	140	640	65%	12%
Ferienregion Masserberg	48	300	57%	15%
Ferienregion Oberhof	240	1.200	75%	18%
Rennsteig-Schwarzatal	186	520	84%	32%
Region Lauscha, Neuhaus am Rennweg, Sonneberg	75	430	63%	22%
Thüringer Meer	97	560	69%	27%
Wartburgregion mit Eisenach	170	900	68%	16%
Städtedreieck (Bad Blankenburg, Rudolstadt, Saalfeld)	76	400	66%	15%

Tabelle 4: Anzahl der privaten Beherbergungsbetriebe und angebotenen Schlafgelegenheiten (absolut; Stand: März 2018).; Quelle: dwif; Datenbasis: eigene Recherche und Berechnungen dwif

Die Wartburgregion mit Eisenach, die Ferienregion Oberhof sowie die Inselfbergregion sind, an den absoluten Übernachtungszahlen gemessen, die touristischen Schwergewichte im Verbandsgebiet des Thüringer Wald e.V. Letztere beiden sind dabei mit Anteilen von 87 % beziehungsweise 83 %, stark durch die gewerblichen Beherbergungsbetriebe (ohne Kur-/Rehakliniken) geprägt.

Während in der Wartburgregion mit Eisenach rund 40 % aller Übernachtungen auf Kur-/Rehakliniken entfallen, spielen in den Regionen Rennsteig-Schwarzatal (ohne Städtedreieck), Biosphärenregion, Thüringer Meer sowie Lauscha, Neuhaus am Rennweg, Sonneberg Übernachtungen in Privatbetrieben eine vergleichsweise große Rolle.

Unabhängig von der Betriebsart wird rund die Hälfte aller Übernachtungen in der Region Rennsteig-Schwarzatal durch Geschäftsreisenden getätigt. Auch die Wartburgregion mit Eisenach und die Biosphärenregion weisen diesbezüglich vergleichsweise hohe Anteile auf. Geringe Geschäftsreiseanteile zeigen die die Ferienregion Masserberg, das Thüringer Meer, die Inselfbergregion sowie die Region Rennsteig-Schwarzatal (ohne Städtedreieck).

	Übernachtungen p.a.	Anteil an Übernachtungen insgesamt			Anteil Geschäftsreisende an Übernachtungen.
		gewerbliche Betriebe OHNE Kur-/Rehakliniken	Privatbetriebe	Kur-/Rehakliniken	
Biosphärenregion	374.000	72%	28%	---	24%
Inselfbergregion	766.000	83%	9%	8%	14%
Ferienregion Masserberg	285.000	63%	13%	24%	10%
Ferienregion Oberhof	878.000	87%	13%	---	24%
Rennsteig-Schwarzatal	148.000	63%	37%	---	14%
Region Lauscha, Neuhaus am Rennweg, Sonneberg	199.000	54%	25%	21%	20%
Thüringer Meer	237.000	46%	26%	28%	10%
Wartburgregion mit Eisenach	1.060.000	51%	8%	41%	30%
Städtedreieck (Bad Blankenburg, Rudolstadt, Saalfeld)	306.000	86%	14%	---	70%

Tabelle 5: Anzahl der Übernachtungen (absolut; 2017); Quelle: dwif; Datenbasis: Amtliche Statistik, eigene Recherche und Berechnungen dwif

2.3 Meldescheine und Kursatzungen in den „Subregionen“

2.3.1 Kursatzungen

Als Gegenstand der Untersuchung liegen 29 Kursatzungen vor. Diese wurden hinsichtlich ihrer Aktualität, letzter Kurtaxerhöhung, der definierten Kurtaxbeträge und der festgelegten Kategorien analysiert. Zehn Gemeinden, deren Kursatzungen ebenso betrachtet wurden, sind bereits Teilnehmer im Rennsteig-Ticket.

Die Kursatzung aus Neustadt am Rennsteig besitzt das älteste Inkrafttreten-Datum: 12.04.2002. Die Kursatzung von Neuhaus am Rennweg wurde am 19.02.2016 aufgehoben. Die Kursatzung von Friedrichroda gilt seit 01.01.2019 in ihrer aktuellen Fassung, mit der der Ort auch die letzte Kurtax-Erhöhung in der Region vorgenommen hat.

Kurtaxbeträge

In Friedrichroda wird der höchste Kurtaxe-Betrag in Höhe von 2,10 € erhoben. In sechs Gemeinden liegt der Kurtaxbetrag bei einer Höhe von 2,00 €, und in jeweils fünf Gemeinden beträgt dieser Betrag 1,80 €, beziehungsweise 1,50 €.

Der Beitrag, der am häufigsten erhoben wird, liegt bei 1,00 €. Er wird in acht Gemeinden berechnet, von denen fünf noch nicht im Rennsteig-Ticket integriert sind. Der niedrigste vorliegende Betrag beträgt 0,60 € und wird in Floh-Seligenthal erhoben.

Die meisten Erhöhungen haben 2015 (6) und 2016 (5) stattgefunden, danach gab es in den letzten drei Jahren Kurtax-Erhöhungen in insgesamt sechs Orten. Hinsichtlich der geplanten Erweiterung des Rennsteig-Tickets ist es von Bedeutung, ob eine Erhöhung der Kurtaxe in Orten realisierbar ist, die eine ÖPNV-Umlage zu leisten hätten.

In den vorliegenden 29 Kursatzungen sind 41 mögliche Kategorien enthalten. Diese Komplexität betrifft vor allem die Kategorie „Kinder“ (14) und „Erwachsene“ (8) und ist aufgrund der unterschiedlich definierten Altersgrenzen entstanden.

Fazit

Zusammenfassend ist festzustellen, dass in der relevanten Region Kurtaxbeiträge in Höhe von 0,60 € bis 2,10 € erhoben werden, was auf eine sehr unterschiedliche touristische Infrastruktur zurückzuführen ist.

Inwieweit eine Kurtaxerhöhung hinsichtlich der Einführung einer gemeinsamen elektronischen Gästekarte mit einem Umlage-Betrag für den ÖPNV notwendig/möglich ist, muss individuell auf der Ortsebene betrachtet und entschieden werden. In Hinblick auf eine gemeinsame Gästekarte wäre es notwendig, die Altersgrenzen der Kategorien „Kinder“ und „Erwachsene“ anzugleichen.

2.3.2 Gästekarten im untersuchten Gebiet

Im untersuchten Gebiet wurden 12 funktionierende Gästekarten identifiziert. Diese wurden anhand bestimmter Parameter, die für ihre Funktionsweise von Bedeutung sind, analysiert und im Folgenden beschrieben.

Manuelle Gästekarten

Sechs Gästekarten sind manuelle Gästekarten, die in Papierform ausgegeben werden:

- Gästekarte Ruhla
- Drei Städte Gästekarte: Neuhaus am Rennweg, Steinach und Lauscha
- Gästekarte Brotterode-Trusetal
- Gästekarte für Suhl und Umgebung
- Erlebnisführer Inselsbergregion

Die Details dieser manuellen Gästekarten werden im Folgenden skizziert:

Gästekarte Ruhla

- Ausgabeort: Stadt Ruhla und die Ortsteile Thal und Kittelsthal
- Gültigkeit: gesamter Aufenthalt
- Ausgabemedium und -stelle: manueller Meldeschein beim Vermieter
- Berechtigung: laut Kursatzung
- Kernleistungen: kostenlose Nutzung der Erholungseinrichtungen und rabattierte Nutzung der Angebote von touristischen Leistungspartnern
- Nebenleistungen: TWC-Angebote
- Abrechnung mit Leistungspartnern: Pauschal
- Ausgabezahl pro Jahr (eine Gästekarte pro Meldeschein): 3.320
- Sicherheit: personalisiert, nicht übertragbar
- Mögliche Integration:
Einführung eines elektronischen Meldeschein-Systems als Ausgabemedium für eine elektronische Gästekarte, Schnittstelle zwischen Meldescheinsystem und Rennsteigticket-Cardsystem mit Übertragung der relevanten Daten für Zählung, Gültigkeitsprüfung, Abrechnung und Statistik (je nach geplanter Ausrichtung der Weiterentwicklung)

Drei Städte Gästekarte

- Ausgabe Ort: Neuhaus am Rennweg, Steinach, Lauscha
- Gültigkeit: Gesamter Aufenthalt

- ▶ Ausgabemedium und -stelle: Beim Vermieter wird nach Entrichtung der Kurtaxe die Gästekarte mit dem Namen des Gastes, Anzahl Kinder, Gültigkeitsdauer und Meldescheinnummer ausgehändigt
- ▶ Berechtigung: Übernachtung in Neuhaus am Rennweg, Steinach, Lauscha
- ▶ Kernleistungen: rabattierte Angebote der teilnehmenden Partner und öffentlichen Einrichtungen in Neuhaus am Rennweg, Steinach und Lauscha
- ▶ Nebenleistungen: keine
- ▶ Abrechnung mit Leistungspartnern: keine
- ▶ Ausgabezahl pro Jahr (eine Gästekarte pro Meldeschein): 3.000
- ▶ Sicherheit: personalisiert, nicht übertragbar
- ▶ Mögliche Integration:
Einführung eines elektronischen Meldeschein-Systems als Ausgabemedium für eine elektronische Gästekarte, Schnittstelle zwischen Meldescheinsystem und Rennsteigticket-Cardsystem mit Übertragung der relevanten Daten für Zählung, Gültigkeitsprüfung, Abrechnung und Statistik (je nach geplanter Ausrichtung der Weiterentwicklung)

Gästekarte Brotterode-Trusetal

- ▶ Ausgabe Ort: Brotterode, Trusetal
- ▶ Gültigkeit: gesamter Aufenthalt
- ▶ Ausgabemedium und -stelle: Beim Vermieter wird nach Entrichtung der Kurtaxe die Gästekarte ausgehändigt
- ▶ Berechtigung: laut Kursatzung
- ▶ Kernleistungen: rabattierte Nutzung der gesamten touristischen Einrichtungen der Stadt Brotterode-Trusetal
- ▶ Nebenleistungen: Angebote der Inselsbergregion, TWC-Angebote
- ▶ Abrechnung mit Leistungspartnern: keine
- ▶ Ausgabezahl pro Jahr (eine Gästekarte pro Meldeschein): 6.000
- ▶ Sicherheit: personalisiert, nicht übertragbar
- ▶ Mögliche Integration:
Einführung eines elektronischen Meldeschein-Systems als Ausgabemedium für eine elektronische Gästekarte, Schnittstelle zwischen Meldescheinsystem und Rennsteigticket-Cardsystem mit Übertragung der relevanten Daten für Zählung, Gültigkeitsprüfung, Abrechnung und Statistik (je nach geplanter Ausrichtung der Weiterentwicklung)

Gästekarte Suhl und Umgebung

- Ausgabe Ort: Suhl, Goldlauter-Heidenbach (OT), Vesser (OT), Schmiedefeld (OT), Stützerbach, Frauenwald, Schleusingen, Oberhof, Zella-Mehlis
- Gültigkeit: gesamter Aufenthalt
- Ausgabemedium und -stelle: Beim Vermieter wird nach Entrichtung der Kurtaxe die Gästekarte mit dem Namen des Gastes, Name der Begleitperson, Vornamen Kinder und Gültigkeitsdauer ausgehändigt
- Berechtigung: laut Kursatzung
- Kernleistungen: rabattierte Angebote der touristischen Leistungspartner
- Nebenleistungen: TWC-Angebote
- Abrechnung mit Leistungspartnern: keine
- Ausgabezahl pro Jahr (eine Gästekarte pro Meldeschein): 30.000
- Sicherheit: personalisiert, nicht übertragbar
- Mögliche Integration:
Einführung eines elektronischen Meldeschein-Systems als Ausgabemedium für eine elektronische Gästekarte, Schnittstelle zwischen Meldescheinsystem und Rennsteigticket-Cardsystem mit Übertragung der relevanten Daten für Zählung, Gültigkeitsprüfung, Abrechnung und Statistik (je nach geplanter Ausrichtung der Weiterentwicklung)

Erlebnisführer Inselsbergregion

- Ausgabe Ort: Orte der KAG Inselsberg Floh-Seligenthal, Georgenthal, Bad Tabarz, Tambach-Dietharz, Friedrichroda und Finsterbergen (OT)
- Gültigkeit: gesamter Aufenthalt
- Ausgabemedium und -stelle: in Verbindung mit der Gästekarte der jeweiligen Orte der KAG Inselsberg Region
- Berechtigung: laut Kursatzung
- Kernleistungen: rabattierte 35 Freizeit-/Erlebnisangebote in der Inselsberg-Region und kostenfreie ÖPNV-Angebote im Rahmen der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft „Rund um den Inselsberg“
- Nebenleistungen: TWC-Angebote
- Abrechnung mit Leistungspartnern: pauschale Abrechnung mit ÖPNV
- Ausgabezahl pro Jahr: keine Angaben
- Sicherheit: personalisiert, nicht übertragbar
- Mögliche Integration:
Einführung eines elektronischen Meldeschein-Systems als Ausgabemedium für eine elektronische Gästekarte, Schnittstelle zwischen Meldescheinsystem und

Rennsteigticket-Cardsystem mit Übertragung der relevanten Daten für Zahlung, Gültigkeitsprüfung, Abrechnung und Statistik (je nach geplanter Ausrichtung der Weiterentwicklung)

Fazit

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die angebotenen Gästekarten sehr gut von Gästen angenommen werden, eine Aufwertung ihrer touristischen Aufenthalte darstellen und damit eine sehr gute Grundlage für die Erweiterung des Rennsteig-Tickets bieten.

Mit einer möglichen Einführung des elektronischen Meldeschein-Systems lässt sich die jeweilige manuelle Gästekarte zeitgemäßer gestalten und um (weitere) Sicherheitsmerkmale ergänzen. Zum einen ist ein elektronischer Meldeschein als Ausgabe-medium für das Rennsteig-Ticket unabdingbar und gleichzeitig in seiner Nutzung sehr praktikabel. Zum anderen ist die Ausstattung der Gästekarte mit Barcode, für eine Zukunftsperspektive mit Einbindung von touristischen Leistungspartner auf Grundlage einer detaillierten Ausschüttung, unerlässlich.

Elektronische Gästekarten

Im Untersuchungsgebiet existieren zurzeit sechs elektronische Gästekartensysteme, die Funktionalitäten mit zusätzlichem Mehrwert bieten, in Form von kostenlosen ÖPNV-Leistungen und rabattierten beziehungsweise zum Teil kostenlosen Eintritten bei touristischen Leistungspartnern.

- Gästekarte Bad Liebenstein
- Gästekarte Bad Salzungen
- Gästekarte Friedrichroda
- Gästekarte Schwarzatal
- Gäste-Card Zella-Mehlis
- OberhofCard

Im Folgenden werden die sechs elektronischen Gästekartensysteme detailliert vorgestellt. Diese wurden anhand von Kriterien wie Ausgabeort, Ausgabemedium und -stelle, Berechtigung, Kernleistungen, Nebenleistungen, Abrechnung mit Leistungspartnern, jährlicher Ausgabezahl, Maßnahmen gegen Missbrauch, verwendetes Meldeschein-System, Vorhandensein vom Barcode und mögliche Integrationswege untersucht.

Mit Ausnahme vom Schwarzatal, wo die Gästekarte erst ab der zweiten Übernachtung ausgegeben wird und als Wahlmöglichkeit für eine Übernachtung zu bekommen ist, sind untersuchte elektronische Gästekarten vom Anreise- bis Abreisetag gültig.

Gästekarte Bad Liebenstein

- Ausgabeort: Bad Liebenstein
- Ausgabemedium und -stelle: elektronischer Meldeschein beim Vermieter
- Berechtigung: laut Kursatzung
- Kernleistungen: kostenlose und rabattierte touristische Angebote in Bad Liebenstein (Testphase bis 31.05.2019), kostenlose Nutzung der Busse in und zwischen Bad Liebenstein und Bad Salzungen (inklusive Ortsteile)
- Nebenleistungen: Inselsbergregion- und TWC-Angebote
- Abrechnung mit Leistungspartnern: keine
- Ausgabezahl pro Jahr: 27.500
- Sicherheit: personalisiert, nicht übertragbar, Sicherheitsmeldeschein
- System: AVS
- Barcode: ja
- Mögliche Integration:
Schnittstelle zwischen AVS-Meldescheinsystem und Rennsteigticket-Cardsystem mit Übertragung der relevanten Daten für Zählung, Gültigkeitsprüfung, Abrechnung und Statistik (je nach geplanter Ausrichtung der Weiterentwicklung)

Gästekarte Bad Salzungen

- Ausgabeort: Bad Salzungen
- Ausgabemedium und -stelle: elektronischer Meldeschein beim Vermieter
- Berechtigung: laut Kursatzung
- Kernleistungen: kostenlose und rabattierte touristische Angebote in Bad Salzungen + kostenlose Nutzung der Busse in und zwischen Bad Liebenstein und Bad Salzungen (inklusive Ortsteile)
- Nebenleistungen: Inselsbergregion- und TWC-Angebote
- Abrechnung mit Leistungspartnern: Pauschalzahlung an ÖPNV aus dem Kurbeitrag
- Ausgabezahl pro Jahr: keine Angaben (gestartet 01.01.2018)
- Sicherheit: personalisiert, nicht übertragbar, Sicherheitsmeldeschein
- System: AVS
- Barcode: ja
- Mögliche Integration:
Schnittstelle zwischen AVS-Meldescheinsystem und Rennsteigticket-Cardsystem mit Übertragung der relevanten Daten für Zählung, Gültigkeitsprüfung, Abrechnung und Statistik (je nach geplanter Ausrichtung der Weiterentwicklung)

Gästekarte Friedrichroda

- Ausgabeorte: Friedrichroda, Finsterbergen
- Ausgabemedium und -stelle: Manuelle Gästekarten werden beim Vermieter ausgegeben, der elektronische Meldeschein bei der Touristeninformation. Die Erfassung und Abrechnung erfolgen über ein e-Meldeschein-System.
- Berechtigung: laut Kursatzung
- Kernleistungen: kostenlose beziehungsweise rabattierte Leistungen der touristischen Einrichtungen, kostengünstige Vorteils-Tickets für Anreise mit DB, kostenlos Buslinien der RVG Gotha, der Thüringerwaldbahn, Südthüringenbahn bis Fröttstädt, DB bis Gotha Ost, Buslinien der MBB
- Nebenleistungen: rabattierte Eintritte für Museen der Stadt Gotha, Angebote der Inselfbergregion und der TWC
- Abrechnung mit Leistungspartnern: Umlage für ÖPNV
- Ausgabezahl pro Jahr: 46.000
- Sicherheit: personalisiert, nicht übertragbar
- System: INTOBIS
- Barcode: kein
- Mögliche Integration:
Schnittstelle zwischen dem INTOBIS-Meldescheinsystem und Rennsteigticket-Cardsystem mit Übertragung der relevanten Daten für Zählung, Gültigkeitsprüfung, Abrechnung und Statistik (je nach geplanter Ausrichtung der Weiterentwicklung), Erweiterung um Barcode für Kontroll-System

Gästekarte Schwarzatal

- Ausgabeorte: Cursdorf und Oberweißbach, freiwillige Vermieter in Allendorf, Bad Blankenburg, Barigau, Bechstedt, Cursdorf, Goldisthal, Lositz/Saalfeld, Mellendorf, Meura, Meusebach - Schwarzmühle, Oberhain, Oberweißbach, Rohrbach, Sitzendorf, Unterweißbach, Unterhain, Witzensdorf, Deesbach, Döschnitz, Schwarzburg
- Ausgabemedium und -stelle: elektronischer Meldeschein beim Vermieter
- Berechtigung: laut Kursatzung (Cursdorf und Oberweißbach); sonst freiwillige BB mit Umlage
- Kernleistungen: kostenlose ÖPNV-Nutzung
- Nebenleistungen: Rabattierte Angebote der TWC, 40 davon in der Region
- Abrechnung mit Leistungspartnern: Umlage ÖPNV
- Ausgabezahl pro Jahr: keine Angaben (gestartet 01.02.2019)
- Sicherheit: personalisiert, nicht übertragbar, Sicherheitsmeldeschein

- System: AVS
- Barcode: ja
- Integration: Bereits integriert

Gäste-Card Zella – Mehlis

- Ausgabeorte: Zella - Mehlis, seit 01.01.2019 Benshausen / Ebertshausen
- Ausgabemedium und -stelle: elektronischer Meldeschein beim Vermieter
- Berechtigung: laut Kursatzung
- Kernleistungen: kostenlose beziehungsweise rabattierte Leistungen der touristischen Einrichtungen, keine Mobilität, da laut Umfrage kein Bedarf, Entscheidung diesbezüglich steht aus
- Nebenleistungen: Leistungen der TWC
- Abrechnung mit Leistungspartnern: keine
- Ausgabezahl pro Jahr: 6.700
- Sicherheit: personalisiert, nicht übertragbar
- System: myWinTOP, Fa. REIF
- Barcode: kein
- Mögliche Integration:
Schnittstelle zwischen REIF-Meldescheinsystem und Rennsteigticket-Cardsystem mit Übertragung der relevanten Daten für Zählung, Gültigkeitsprüfung, Abrechnung und Statistik (je nach geplanter Ausrichtung der Weiterentwicklung), Erweiterung der Gästekarte um einen Barcode in Hinblick auf Lesbarkeit bei Anbindung von Kontroll-System

OberhofCard

- Gültigkeit: gesamter Aufenthalt
- Ausgabeorte: Oberhof, Steinbach - Hallenberg
- Ausgabemedium und -stelle: elektronischer Meldeschein beim Vermieter
- Berechtigung: keine Angabe
- Kernleistungen: Kostenlose beziehungsweise rabattierte Angebote aus der Kultur-, Aktiv- und Vorteils-Welt, kostenlose Nutzung des ÖPNV auf Teilen der Linie 422 (MBB)
- Nebenleistungen: Leistungen der TWC
- Abrechnung mit Leistungspartnern: keine Angaben
- Ausgabezahl pro Jahr: keine Angaben
- Sicherheit: personalisiert, nicht übertragbar

- System: myWinTOP, Fa. REIF
- Barcode: ja
- Mögliche Integration:
Schnittstelle zwischen REIF-Meldeschein-System und Rennsteigticket-Cardsystem mit Übertragung der relevanten Daten für Zahlung, Gültigkeitsprüfung, Abrechnung und Statistik (je nach geplanter Ausrichtung der Weiterentwicklung)

2.4 ÖPNV-Angebote in der Rennsteig-Region

Im folgenden Kapitel wird das derzeitige ÖPNV-Angebot im Untersuchungsgebiet analysiert. Hierbei wird auf die Organisationsstruktur, die Streckennetze und deren Bedienung eingegangen, um Erkenntnisse für weitere notwendige Planungsschritte zu gewinnen.

2.4.1 Organisationsstruktur

Im Untersuchungsgebiet gibt es straßengebundene und schienengebundene öffentliche Personennahverkehre sowie touristische Sonderverkehrsmittel. Straßengebundene Personennahverkehre¹ (StPNV) unterliegen dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG), schienengebundene Personennahverkehre (SPNV) dem allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG) sowie der Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO). Nach dem Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG) ist für die Organisation des StPNV der jeweilige Landkreis, für den SPNV das Land Thüringen verantwortlich. Die jeweiligen Behörden werden als Aufgabenträger bezeichnet. Die Aufgabenträger können die Verkehre nach PBefG §8 entweder selbst über ein kommunales Verkehrsunternehmen erbringen oder per Ausschreibung an einen privaten Unternehmer vergeben. Beide Formen der Durchführung werden im Untersuchungsgebiet angewandt, in einigen Landkreisen sind auch verschiedene Unternehmen mit der Durchführung der Verkehre betraut. Hieraus folgt eine hohe Zahl an Akteuren, deren Belange zu berücksichtigen sind. Die komplexe Organisationsstruktur des ÖPNV im Untersuchungsgebiet kann somit zu Herausforderungen bei der Optimierung der bestehenden Angebote darstellen.

2.4.2 Aktuelles Verkehrsangebot

Eine Analyse des Verkehrsangebots erfolgt nach dem derzeit gültigen Fahrplanangebot. Die Untersuchung erfolgt analog zu den Planungsgrundsätzen im ÖPNV nach räumlichen Aspekten (Streckennetz und Liniennetz) sowie zeitlichen Aspekten (Fahrplan).

¹ Im Untersuchungsgebiet: Straßenbahnen und Busse

Liniennetz

Im Allgemeinen sind Liniennetze im ÖPNV hierarchisch wie in Abbildung 1 organisiert. Hauptlinien mit einer hohen Angebotsqualität² bündeln die Verkehre entlang nachfragestarker Verkehrsströme. Linien im Nebennetz verknüpfen unter Inkaufnahme von Abstrichen bei der Angebotsqualität schwächere Verkehrsströme mit den Hauptachsen. Ergänzend gibt es insbesondere in ländlichen Regionen Linien, die im Wesentlichen den Anforderungen des Schülerverkehrs genügen.



Abbildung 1: Netzebenen im Untersuchungsgebiet (eigene Darstellung)

SPNV

Aufgabenträger für sämtliche SPNV-Linien ist der Freistaat Thüringen. Insbesondere überregionale Verkehrsströme über das Untersuchungsgebiet hinaus, werden durch das Express-Netz bedient. Diese Linien übernehmen, nach dem Rückgang des schieneengebundenen Fernverkehrsangebotes aus dem Untersuchungsgebiet, vermehrt dessen Aufgaben und dienen so der Anreise von Touristen. Die Expresslinien verkehren in der Regel im Zwei-Stunden-Takt. Diese werden durch Regionalbahnlinien ergänzt, die eine feinere Bedienung durchführen und überwiegend im Zwei-Stunden-Takt oder im Stundentakt, in der Regel von 5 bis 22 Uhr verkehren.

² kurze Reisezeit, hohe Bedienungshäufigkeit, ausgedehnte Betriebszeit

Bus-Hauptnetz

Das Bus-Hauptnetz stellt angebotsorientierte, regionale Verbindungsfunktionen auf bedeutsamen Achsen dar. Die Angebotsqualität ist mit der des SPNV vergleichbar. In der Regel findet im Bus-Hauptnetz Wochenendbetrieb statt. Im Untersuchungsgebiet finden sich verhältnismäßig wenige Hauptlinien. Die Hauptlinien verkehren überwiegend zwischen den wichtigsten Orten des Untersuchungsgebiets. Aufgrund der Vielzahl von Aufgabenträgern und Unternehmen im Untersuchungsgebiet ist eine Koordination der Anschlüsse verschiedener Unternehmen an entsprechenden Verknüpfungspunkten erforderlich. Dies findet im Untersuchungsgebiet bereits statt, allerdings bisher nicht flächendeckend. Hier ist insbesondere eine Abwägung zwischen den Belangen des Schülerverkehrs und weiteren Nutzergruppen (zum Beispiel Pendler, Einkaufende und Touristen) nötig, die die Handlungsmöglichkeiten aufgrund begrenzter finanzieller Möglichkeiten mitunter einschränkt. Eine flächendeckende aufgabenträgerübergreifende Überplanung und Koordination des Hauptnetzes ist nicht Bestandteil dieser Studie.

Die StPNV-Finanzierungsrichtlinie des Landes Thüringen ermöglicht nach Ziffer 5.2.2 die besondere Förderfähigkeit sogenannter „Landesbedeutsamer Buslinien“. Die Voraussetzungen für die Förderfähigkeit sind wie folgt definiert: Die Buslinie muss entlang einer festgelegten Achse verkehren, es muss ein durchgehender Taktverkehr mit acht Fahrtenpaaren von Montag bis Freitag auch in den Ferien, sowie vier Fahrtenpaaren am Wochenende angeboten werden. Ebenfalls ist eine Fahrplanverknüpfung mit dem SPNV einzurichten. Im Untersuchungsgebiet gibt es zahlreiche Achsen, die förderfähig sind, aber deren Förderung nicht abgerufen wird. Im Rahmen einer koordinierten Planung sollten insbesondere diese Achsen berücksichtigt werden um beispielsweise auch bestehende Angebotslücken über Landkreisgrenzen zu schließen.

Neben und Ergänzungsnetz

Die überwiegende Bedienung des Untersuchungsgebiets außerhalb der Hauptachsen wird durch das Nebennetz dargestellt. Die nachfrageorientierte Bedienung dient insbesondere dem Schülerverkehr und der Sicherstellung der Daseinsfürsorge. In der Woche werden überwiegend wenige Fahrten, in der Regel ohne festen Takt angeboten, am Wochenende findet häufig keine Bedienung statt. Die touristische Nutzung dieser Linien ist in Einzelfällen möglich. Insbesondere am touristisch relevanten Wochenende findet in zahlreichen Orten jedoch keine Bedienung statt.

In den größeren Städten, in der Regel ab 10.000 bis 20.000 Einwohnern, existieren gesonderte Stadtverkehrslinien mit überwiegend vertakteten Fahrplänen und stündlichen bis halbstündlichen Bedienungen, vereinzelt auch häufigeren Fahrtenfolgen.

Touristisches Netz

Im Untersuchungsgebiet gibt es einzelne Linien, die überwiegend dem touristischen Verkehr dienen. Sie verkehren überwiegend am Wochenende, teilweise mit einzelnen Fahrten und teilweise im Taktverkehr. Die touristischen Linien liegen teilweise

isoliert. Zum Teil ergänzen diese bestehenden Netzteile vor allem am Wochenende. Ein flächendeckendes und auch am Wochenende touristisch nutzbares ÖPNV-Netz über das gesamte Untersuchungsgebiet hinweg existiert nicht. Die einzelnen touristischen Linien, wie beispielsweise Wanderbusse, und touristisch nutzbare Teilnetze werden durch die Verkehrsunternehmen und den Verein Bus und Bahn Thüringen vermarktet. Im Rahmen dieser Untersuchung wird das touristische Netz auf Optimierungs- und Koordinierungsmöglichkeiten hin untersucht. Die bestehenden Linien mit überwiegend touristischem Fokus sind in Tabelle 6 zusammengefasst.

Linie	Unternehmen	Linienverlauf	Bedienungshäufigkeit
142	Wartburgmobil	Eisenach – Inselsberg – Bad Tabarz	3 Fahrtenpaare
146	Wartburgmobil	Bad Salzungen – Inselsberg – Bad Tabarz	3 Fahrtenpaare
590	KomBus	Saalfeld – Hohenwarte Stausee	1 Fahrtenpaar
STB 46	Süd-Thüringen-Bahn	Erfurt – Ilmenau – Bahnhof Rennsteig	4 Fahrtenpaare

Tabelle 6: Überwiegend dem touristischen Verkehr dienende Linien im Untersuchungsgebiet

Ergänzend existieren noch ÖPNV-Angebote, die als solches ein touristisches Ziel darstellen, wie beispielsweise die Oberweißbacher Bergbahn.

Ein einheitlicher Tarif über die „Subregionen“ des Untersuchungsgebietes besteht nicht. Eine einheitliche umlagefinanzierte ÖPNV-Nutzung für Übernachtungsgäste birgt daher das Potential, das große Nutzungshemmnis der komplexen Tarifstruktur zu neutralisieren.

Verkehrsangebot je „Subregion“

Im Folgenden wird das Verkehrsangebot je „Subregion“ betrachtet. Dabei wird der Bestand hinsichtlich seiner Angebotsqualität analysiert.

Wartburgregion mit Eisenach

Die Schwerpunkte der Gästeübernachtungen der „Subregion“ Wartburgregion mit Eisenach liegen auf den drei Städten Eisenach, Bad Salzungen und Bad Liebenstein. Die überregionale Anbindung der „Subregion“ erfolgt über den Bahnhof Eisenach. Entlang der SPNV-Achsen Hörschel – Eisenach – Erfurt und Eisenach – Bad Salzungen besteht zu allen Verkehrstagen eine hohe Angebotsqualität. Im StPNV gibt es von Montag bis Freitag ein dichtes Netz an Hauptlinien. Diese gehen mit einer hohen Angebotsqualität sternförmig von Eisenach in Richtung Berka/Werra, Ruhla, Seebach, Wutha, Mihla, Creuzburg und Bad Lobenstein, sowie von Bad Lobenstein nach Bad Salzungen. Das Nebennetz erschließt kleinere peripher gelegene Ortschaften. Ausbaufähig ist das StPNV-Angebot am Wochenende. Außerhalb der Umgebung von Eisenach und der Achse Bad Liebenstein – Bad Salzungen gibt es mit Ausnahme einzelner Linien mit Einzelfahrten kein ausreichendes ÖPNV-Angebot. Ebenfalls sind die

„subregionsübergreifenden“ Verkehre in Richtung KAG Inselberg entwicklungs-fähig. Eine höhere Bedienungshäufigkeit aus Richtung Seebach und Bad Lobenstein nach Bad Tabarz ist zur nahräumigen Verknüpfung der „Subregionen“ nötig. Die Verbindung von Eisenach in Richtung Bad Tabarz/Friedrichroda (KAG Inselberg) erfolgt mittels SPNV und einem Umstieg in Fröttstädt in hoher Angebotsqualität.

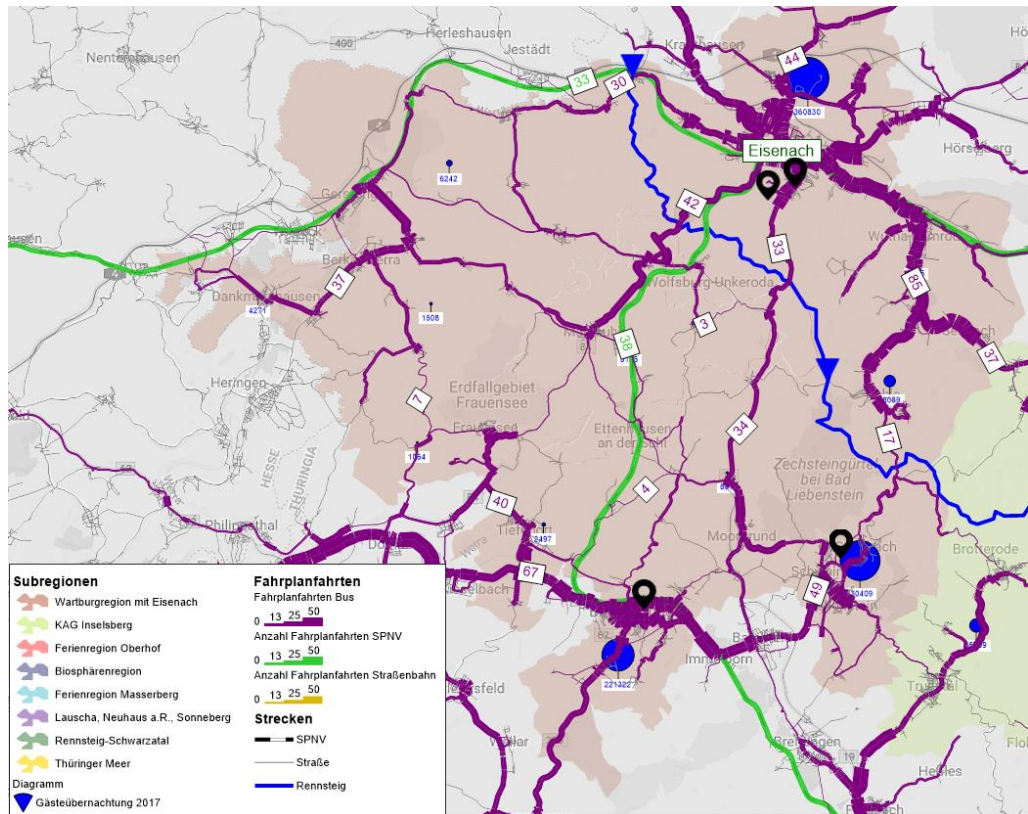


Abbildung 2: Bedienungshäufigkeiten Mo-Fr, „Subregion“ Wartburgregion mit Eisenach

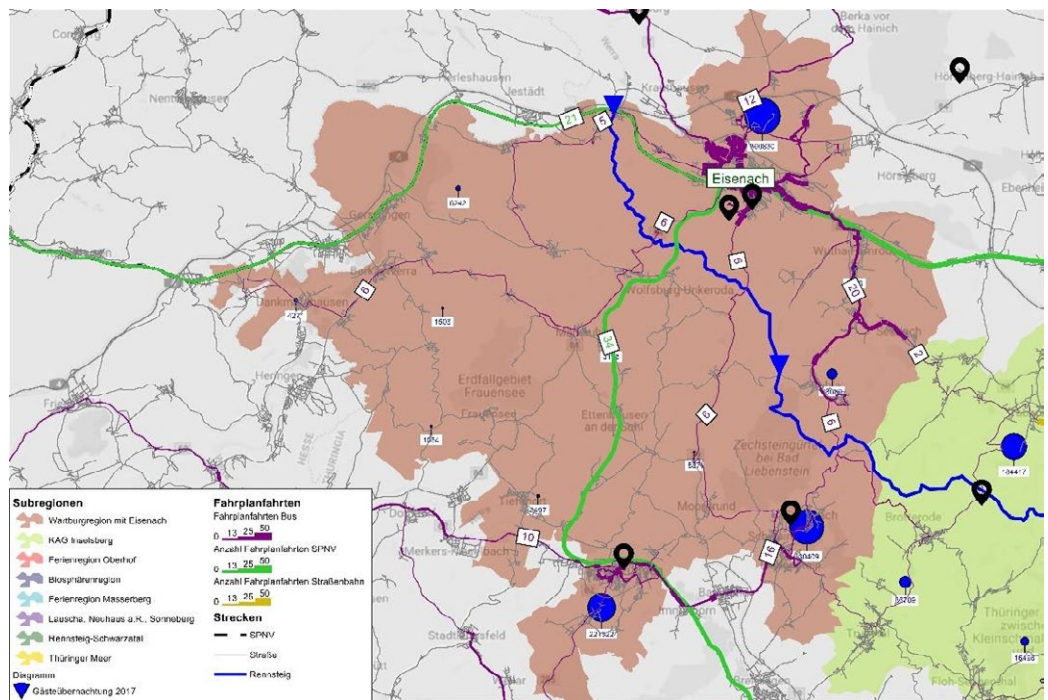


Abbildung 3: Bedienungshäufigkeiten Samstag, „Subregion“ Wartburgregion mit Eisenach

Als Stärke des ÖPNV-Angebotes lässt sich das vergleichsweise dichte Hauptliniennetz im regionalen Busverkehr mit einer hohen Bedienungshäufigkeit von Montag bis Freitag identifizieren, welches zusammen mit dem SPNV eine gute Erreichbarkeit innerhalb der Region gewährleistet. Am Wochenende besteht neben dem stündlich verkehrenden SPNV zwischen Eisenach und Bad Salzungen (weiter Richtung Meiningen) sowie Erfurt, ein Grundangebot im Bus-Hauptnetz. Der Bus verkehrt im Zwei-Stunden-Takt (Linie 100 Bad Salzungen – Bad Hersfeld) mit drei bis fünf Fahrtenpaaren je Wochenendtag (zum Beispiel Linie 120 Dermbach – Geisa oder Linie 140 Eisenach – Bad Liebenstein).

Die wesentliche Schwäche aus Sicht der touristischen Nutzung, ist die deutlich geringere Anzahl von Fahrten zwischen den „Subregionen“ Wartburgregion und der KAG Inselfberg mit wenigen (zwei bis drei) Fahrtenpaaren je Wochenendtag. Dadurch wird eine Nutzung zeitlich relativ unflexibel und erfordert einen hohen Vorausplanungs- und Verbindlichkeitsgrad. Dies erzeugt einen deutlichen Komfortverlust gegenüber dem Auto. Zudem gelten bei der Nutzung von Bussen und dem SPNV verschiedene Tarife, die vor allem für ortsunkundige Übernachtungsgäste (nachfolgend kurz: Touristen) nur aufwändig zu erfassen sind. Diese Informationsasymmetrie führt zu einer unvollständigen Ausschöpfung des Nachfragepotentials. Dieser Effekt kann mit einer Gästekarte abgemildert oder gar neutralisiert werden.

KAG Inselsberg

Orte von touristischer Relevanz sind im Norden der „Subregion“ KAG Inselsberg die Gemeinden Friedrichroda und Bad Tabarz. Von den Übernachtungszahlen im Vergleich weit abgeschlagen, jedoch trotzdem von Relevanz, sind die im Süden der „Subregion“ gelegenen Orte Brotterode-Trusetal, Floh-Seligenthal sowie Tambach-Dietharz und Georgenthal im Osten. Die Dichte an Hauptlinien ist gegenüber der vorhergehenden „Subregion“ deutlich geringer. Eine SPNV-Linie verbindet Friedrichroda mit Halt in kleineren Ortschaften entlang der Strecke mit Fröttstädt. Dort besteht Anschluss in Richtung Eisenach und Gotha. Friedrichroda, Bad Tabarz und Waltershausen werden mittels der Thüringer Waldstraßenbahn (TWSB) an Gotha angebunden. Sowohl bei der Thüringer Waldstraßenbahn als auch der SPNV-Linie besteht eine hohe Angebotsqualität an allen Verkehrstagen. Problematisch ist lediglich, dass die Thüringer Waldstraßenbahn eine vom internationalen Standard³ abweichende Symmetrieminute nutzt, während der übrige SPNV und StPNV die einheitliche Symmetrieminute verwendet. Die Planung von Anschlüssen in einem Taktfahrplan wird somit erschwert, da Anschlüsse ohne vereinheitlichter Fahrplansymmetrie nur in eine Richtung sichergestellt werden können.

Im StPNV besteht in Georgenthal ein attraktiver Taktknoten mit Anschlüssen von Hauptlinien in Richtung Friedrichroda - Bad Tabarz, Gotha, Ohrdruf und Tambach-Dietharz. Im Süden des Untersuchungsgebiet bestehen Hauptlinien von Schmalkalden nach Floh-Seligenthal beziehungsweise von Wernshausen nach Trusetal und Brotterode. Die Verbindung der südlichen und nördlichen Linien erfolgt lediglich durch Einzelfahrten. Für Fahrten über den Rennsteig hinweg ist der ÖPNV somit nicht attraktiv. Während die Angebotsqualität des StPNV von Montag bis Freitag attraktiv ist, finden am Wochenende, mit Ausnahme von zwei Achsen, wenn überhaupt nur Einzelfahrten statt. Hier ist vor dem Hintergrund eines touristisch attraktiven Angebots dringend eine Optimierung des Angebots geboten.

³ International einheitliche Symmetrieminute: 58,5

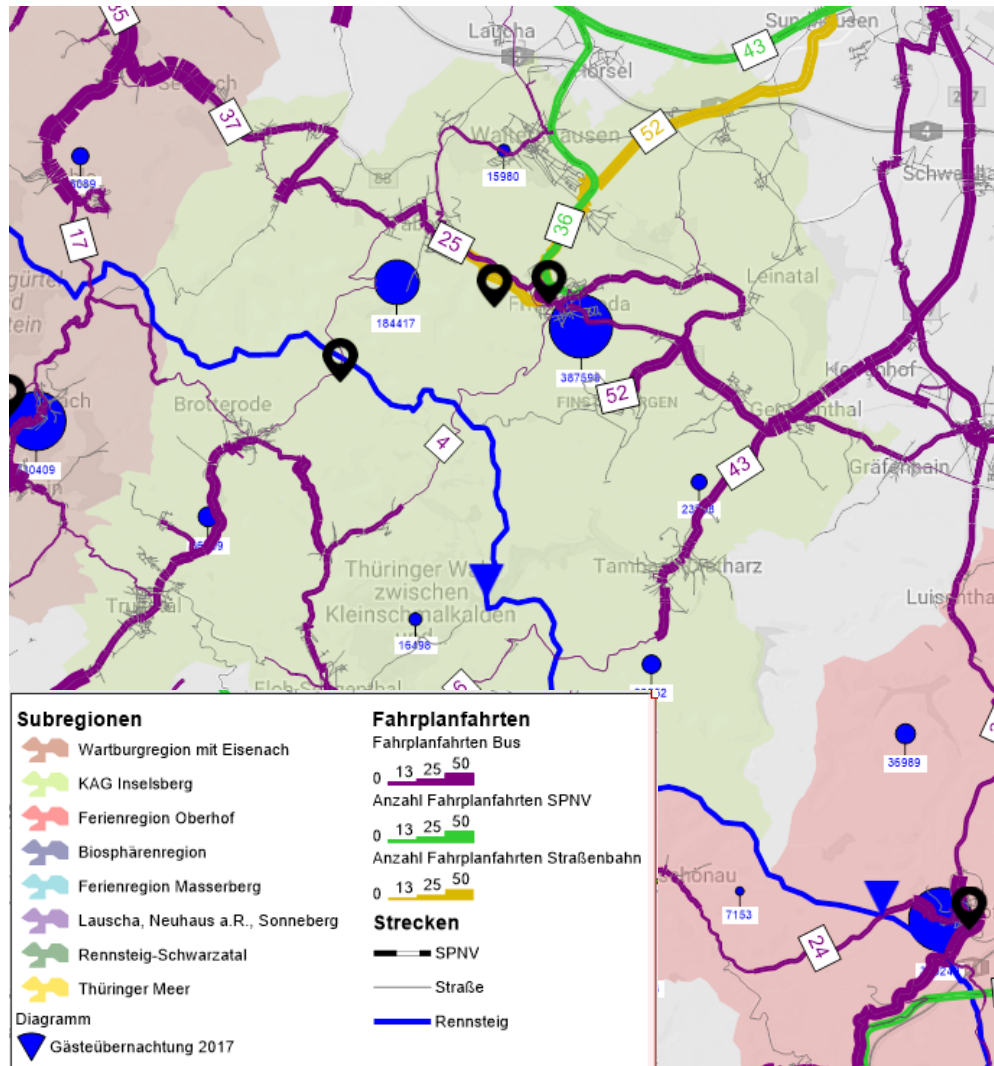


Abbildung 4: Bedienungshäufigkeiten Mo-Fr, „Subregion“ Inselsbergregion

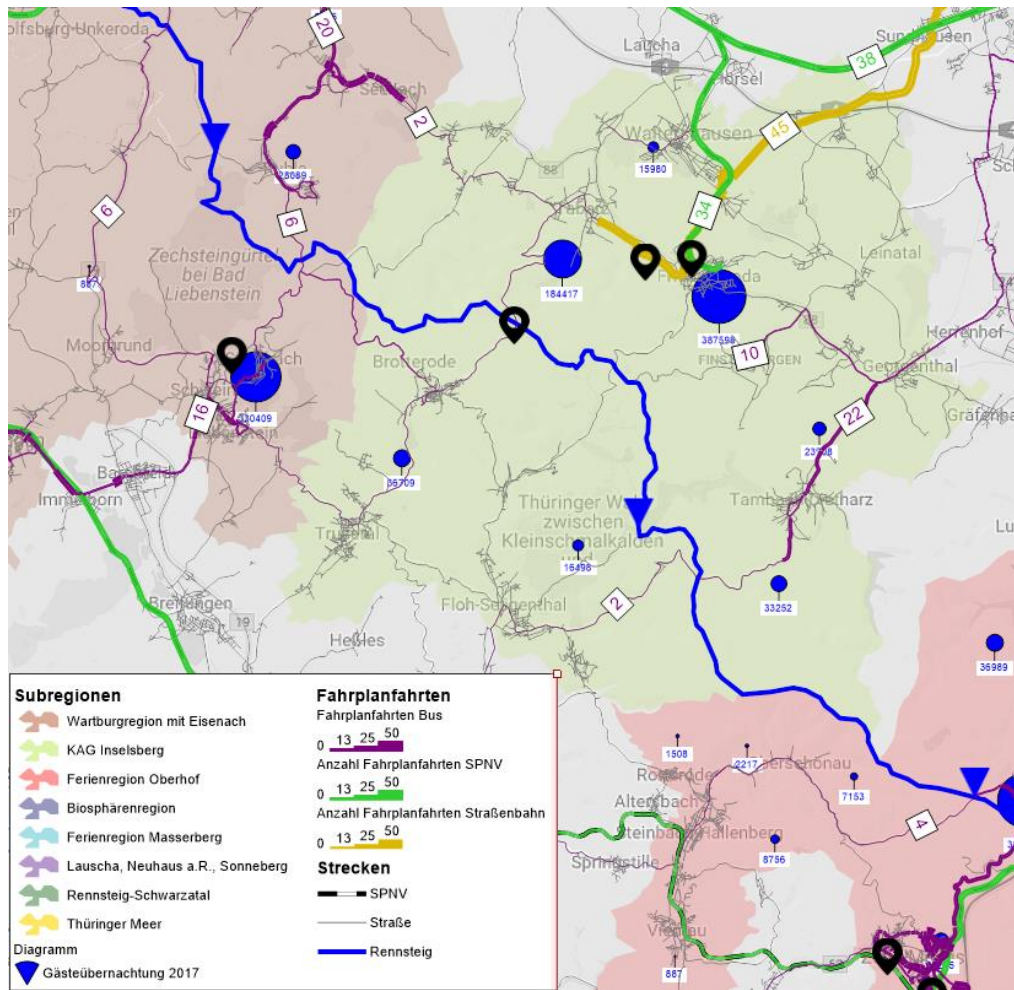


Abbildung 5: Bedienungshäufigkeiten Samstag, „Subregion“ Inselsbergregion

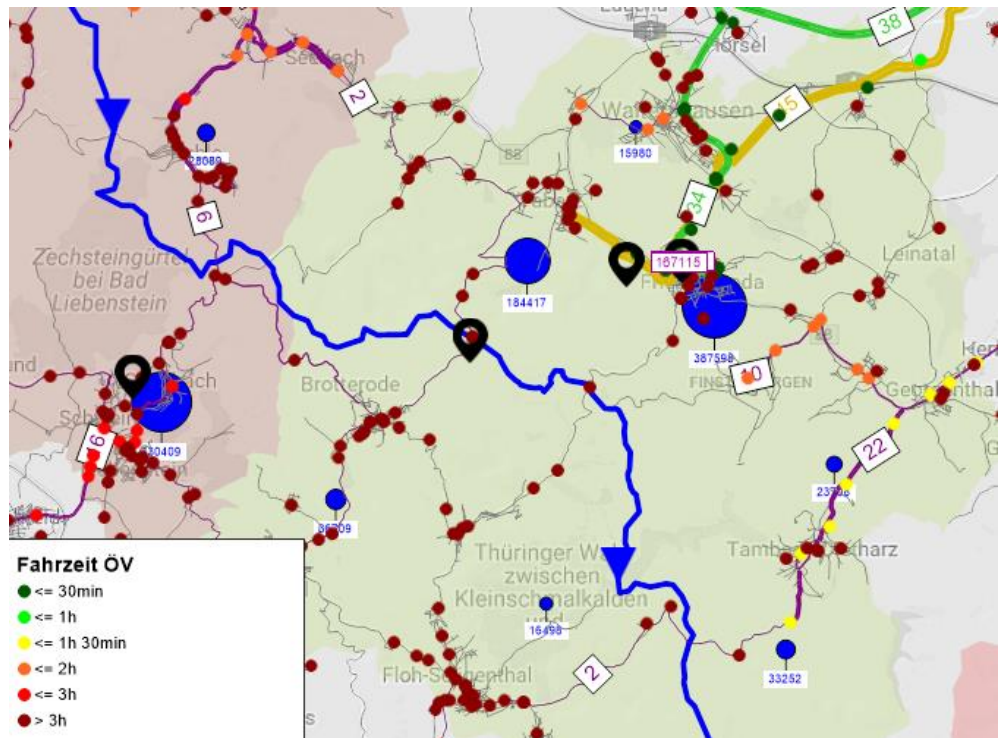
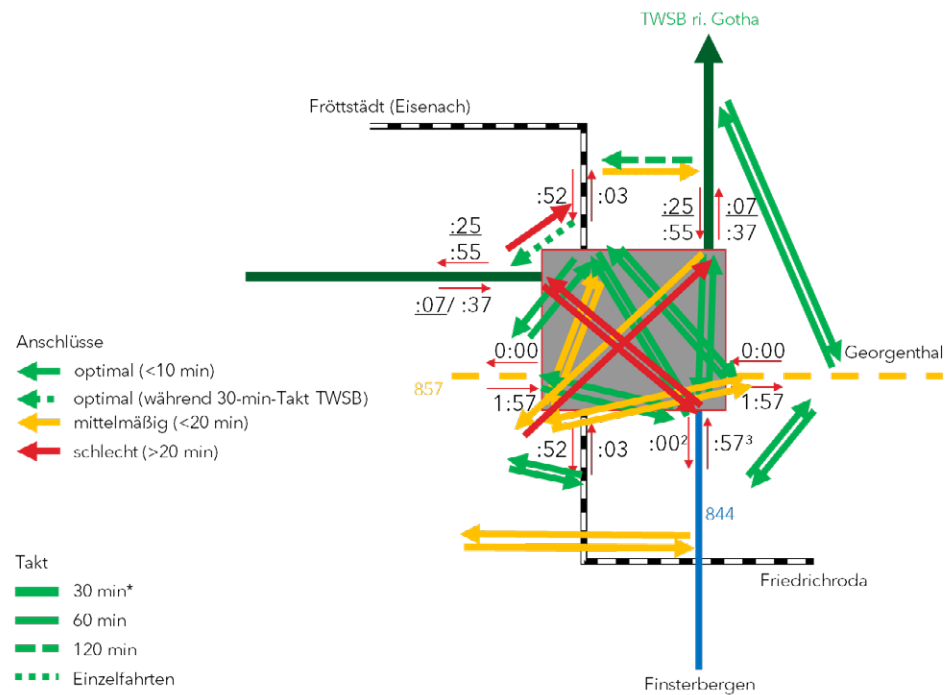


Abbildung 6: Reisezeitisochronen ab Friedrichroda, Samstag, Abfahrt 09:00-11:00



* 60-Min-Grundtakt unterstrichen

Abbildung 7: Schematische Darstellung des Knotens Friedrichroda mit Anschlussbeziehungen. Deutlich wird die Problematik der abweichenden Symmetrieminute der TWSB.

In der Inselsbergregion sind das gut ausgebaute Hauptliniennetz und insbesondere im nördlichen Teil mit abgestimmten Taktknoten als Stärke zu bewerten. Einen wesentlichen Beitrag dazu leistet die Thüringer Waldstraßenbahn in der Verbindung von Tabarz, Friedrichroda und Gotha, die insbesondere am Wochenende häufige Verbindungen (teilweise im 30-Minuten-Takt) aufweist. Positiv ist weiterhin die bestehende Gästekarte mit integrierter ÖPNV-Nutzung zu nennen, mit welcher neben den Busverbindungen auch die Thüringer Waldstraßenbahn bis Gotha und die STB-Linie 48 zwischen Friedrichroda und Fröttstedt nutzbar sind.

Die wesentliche Schwäche aus Sicht der touristischen Nutzung ist die deutlich geringere Anzahl von Fahrten zwischen den „Subregionen“ Wartburgregion und der KAG Inselsberg mit wenigen (zwei bis drei) Fahrtenpaaren je Wochenendtag. Zudem bestehen sowohl Montag bis Freitag als auch am Wochenende wenige Verbindungen über den Rennsteig hinweg (mit Anbindung der Wanderetappen). Die für mögliche Anschlüsse zum Teil ungünstige Fahrlagen der Thüringer Waldstraßenbahn lassen sich aufgrund von eingleisigen Abschnitten nur bedingt anpassen.

Ferienregion Oberhof

Im Zentrum der „Subregion“ Ferienregion Oberhof liegen die touristisch bedeutsamen Orte Oberhof und Suhl sowie weitere Orte mit Gästeübernachtungen wie Luisenthal, Zella-Mehlis, Gehlberg und Schmiedefeld. Bedeutendste SPNV-Achse ist die überregionale Achse Erfurt - Würzburg mit Regionalexpress sowie Regionalbahnlinien, wodurch sich eine sehr hohe Angebotsqualität zwischen Zella-Mehlis, Suhl und den übrigen Städten außerhalb des Untersuchungsgebiets entlang der Achse ergibt. Die kleineren Orte der Achse werden lediglich durch Regionalbahnen im Zwei-Stunden-Takt bedient. Eine ebenfalls hohe Angebotsqualität ergibt sich entlang der SPNV-Achse Zella-Mehlis - Wernshausen. Die Regionalbahn bedient neben Schmalkalden zahlreiche zum Teil kleinere Orte an allen Verkehrstagen. Die SPNV-Bedienung des Bahnhofs Oberhof wurde zum Fahrplanjahr 2018 eingestellt. Da aufgrund der peripheren Lage des Bahnhofs zum Ort ohnehin ein Bustransfer stattfinden muss, ist die derzeitige Lösung mit einem Umstieg in Zella-Mehlis als hinreichend zu bewerten.

Ausgehend von Suhl, Zella-Mehlis und Oberhof gibt es zahlreiche Hauptlinien des StPNV, insbesondere auch die subregionübergreifenden Linien Suhl - Ilmenau und Suhl - Schleusingen. Eine Verknüpfung mit der Region KAG Inselsberg erfolgt jedoch nicht. Zur Anbindung kleinerer Ortschaften wird das Hauptliniennetz durch einzelne Nebenlinien ergänzt. Am Wochenende ist das StPNV-Angebot deutlich ausgedünnt, entlang der wichtigsten Achsen ist die Bedienungshäufigkeit aber noch akzeptabel. Die Achse Steinbach-Hallenberg - Oberhof wird nicht ausreichend bedient.

Die Verbindung Gehlberg - Schmücke ist zum 01.07.2019 zugunsten einer Verbindung von Gehlberg nach Suhl eingestellt worden. Aufgrund der peripheren Lage ist

eine auch betrieblich effiziente Anbindung Gehlbergs an den Rennsteig schwierig umzusetzen.

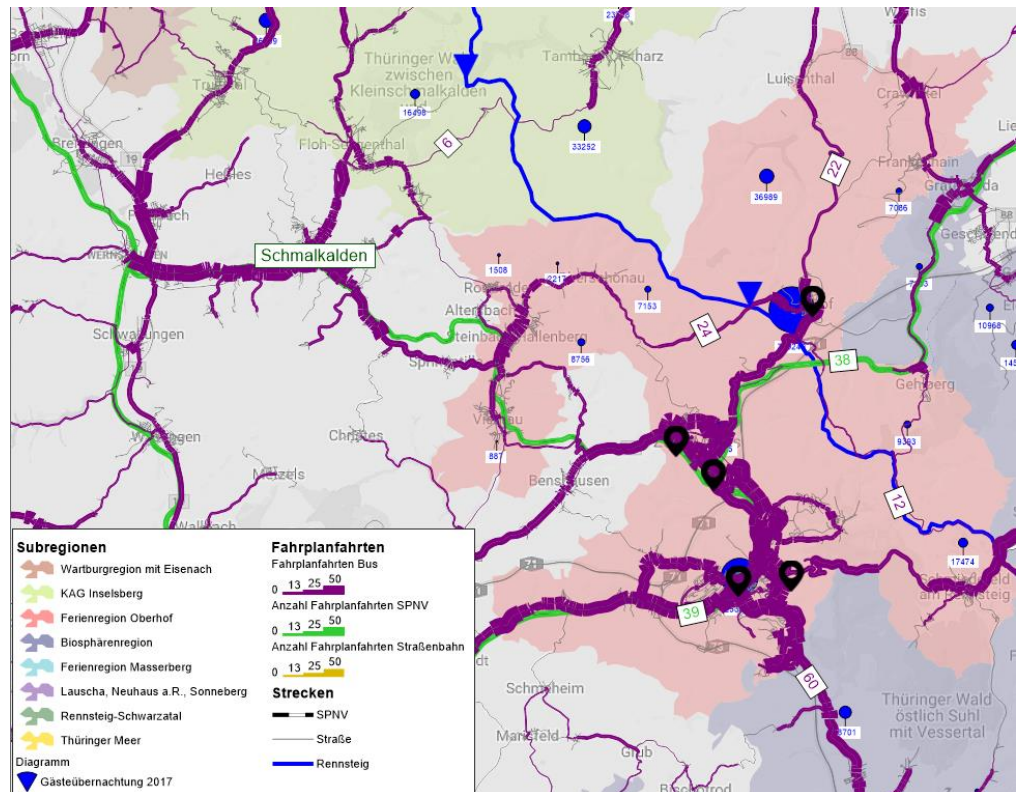


Abbildung 8: Bedienungshäufigkeiten Mo-Fr, „Subregion“ Ferienregion Oberhof

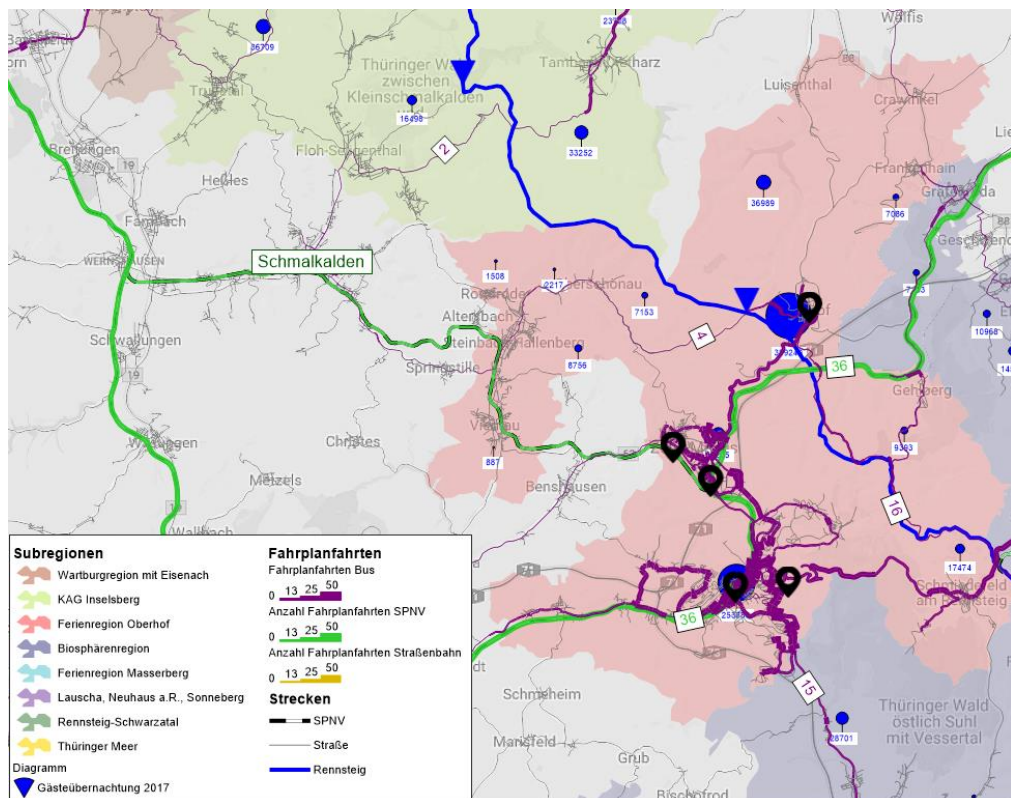


Abbildung 9: Bedienungshäufigkeiten Samstag, „Subregion“ Ferienregion Oberhof (Stand Februar 2019)

Die wesentlichen Stärken des ÖPNV-Angebotes in der Ferienregion Oberhof liegen in der guten Erreichbarkeit der Region mit dem SPNV über die Halte in Suhl und Zella-Mehlis sowie das gut ausgebaute Hauptnetz des regionalen Busverkehrs, insbesondere auf den Relationen Gotha - Oberhof (seit Mai 2019 als landesbedeutsame Linie ausgebaut) und Oberhof - Zella-Mehlis. Als wesentliche Schwächen sind die Verknüpfungen in die benachbarten „Subregionen“, insbesondere am Wochenende zu (zur Inselfbergregion und zur Biosphärenregion) zu nennen.

Biosphärenregion und Ferienregion Masserberg

Aufgrund der räumlichen Verknüpfung werden die „Subregionen“ Biosphärenregion und Ferienregion Masserberg integriert betrachtet. Zentraler Ort in der Subregion Biosphärenregion ist die Stadt Ilmenau, in der Ferienregion Masserberg der Ort Masserberg. Weitere Orte mit relevanten Gästeübernachtungen sind Neustadt am Rennsteig, Frauenwald und St. Kilian.

Ein SPNV-Angebot findet sich nur im Norden der Subregion mit den Strecken Erfurt - Suhl, bei der sich jedoch nur zwei Halte in der Subregion befinden, sowie mit der touristisch relevanten Strecke Erfurt - Ilmenau - Bahnhof Rennsteig. Während der Abschnitt Erfurt - Ilmenau eher dem Zubringerverkehr dient, handelt es sich bei dem Abschnitt Ilmenau - Bahnhof Rennsteig um ein rein touristisches Angebot mit vier Zugpaaren am Wochenende. Eine Verlängerung der Strecke über Schmiedefeld

nach Suhl wird in der Region diskutiert. Dazu existiert aktuell kein konkreter Umsetzungsplan. Südlich des Untersuchungsgebiets verläuft die Bahnstrecke Meiningen - Sonneberg, von der es einzelne StPNV-Verknüpfungen mit dem Untersuchungsgebiet gibt.

Im StPNV gibt es je ein sternförmiges Hauptliniennetz im Norden, ausgerichtet auf Ilmenau und im Süden, ausgerichtet auf Schleusingen. Ab Ilmenau gibt es Verbindungen in Richtung Suhl über Kreuzung Rennsteig (Linie 300), Königsee (Linie 215) und Großbreitenbach sowie Neustadt (Linie 304). Ab Schleusingen gibt es Linien nach Suhl und Hildburghausen (Linie 200), und Masserberg (Linie 202) sowie nach Eisfeld und Coburg (Linie 205). Ergänzt werden die Netze durch Nebenlinien zur Anbindung kleinerer Ortschaften. Auffällig ist, dass es zwischen beiden Liniensternen keine direkte Verbindung gibt (zwischen den „Subregionen“). Strecken wie Masserberg - Neustadt werden im ÖPNV nur sporadisch bedient und sind daher für Nutzer unattraktiv. Am Wochenende werden beide Liniensterne deutlich ausgedünnt. Unzureichend bedient werden die Orte Masserberg, Frauenwald und Neustadt.

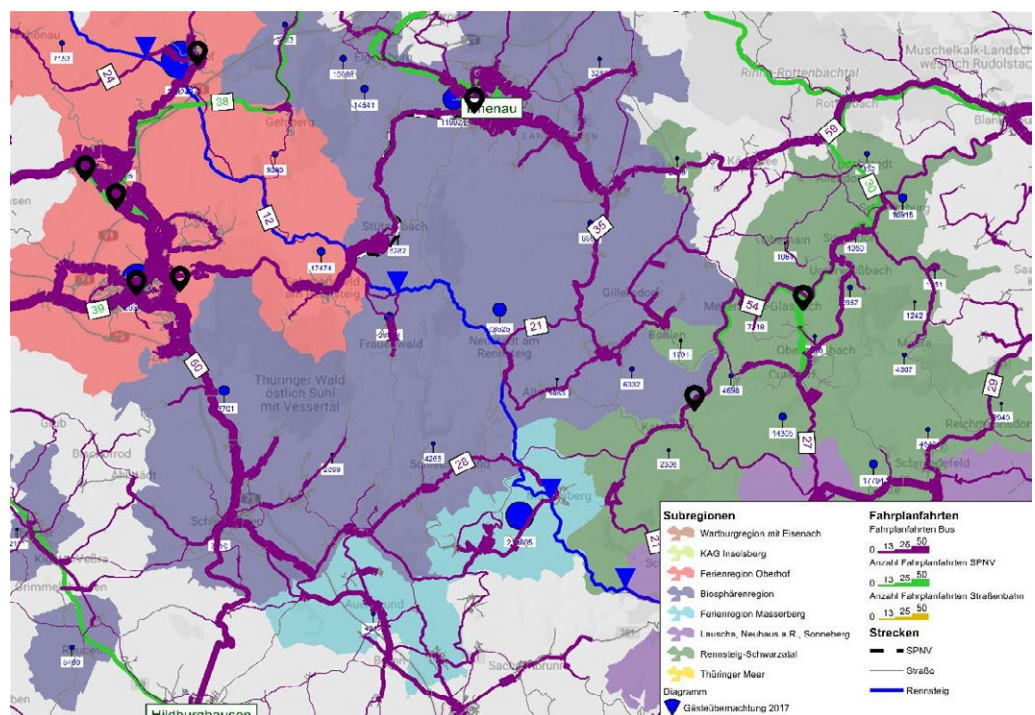


Abbildung 10: Bedienungshäufigkeiten Mo-Fr, „Subregion“ Biosphärenregion und Ferienregion Masserberg

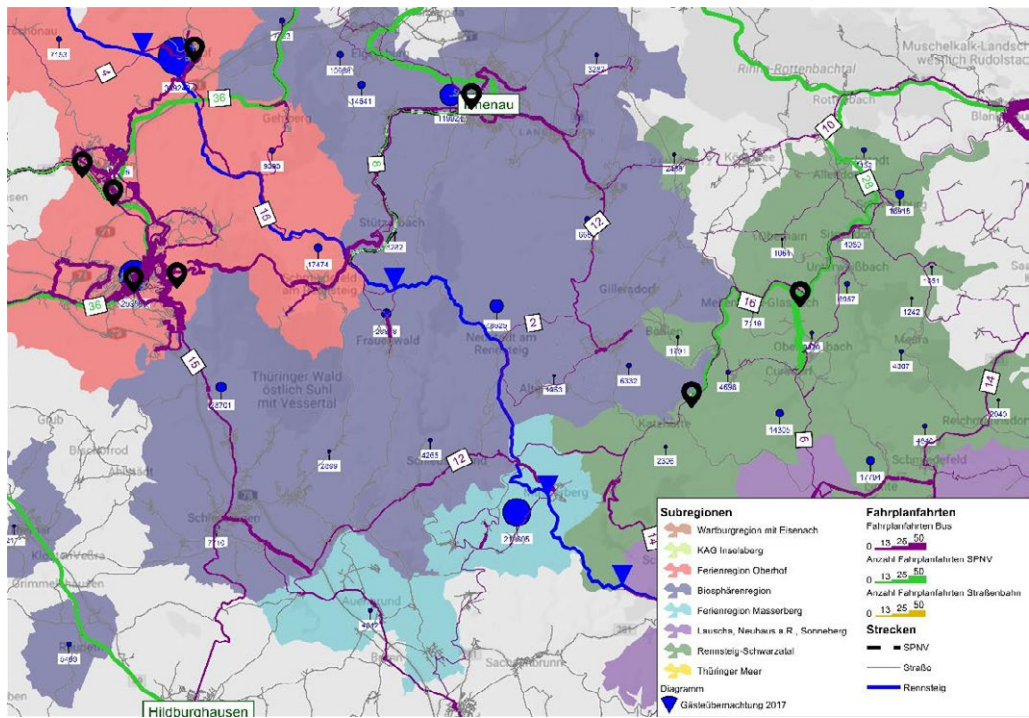


Abbildung 11: Bedienungshäufigkeiten Samstag, „Subregion“ Biosphärenregion und Ferienregion Masserberg

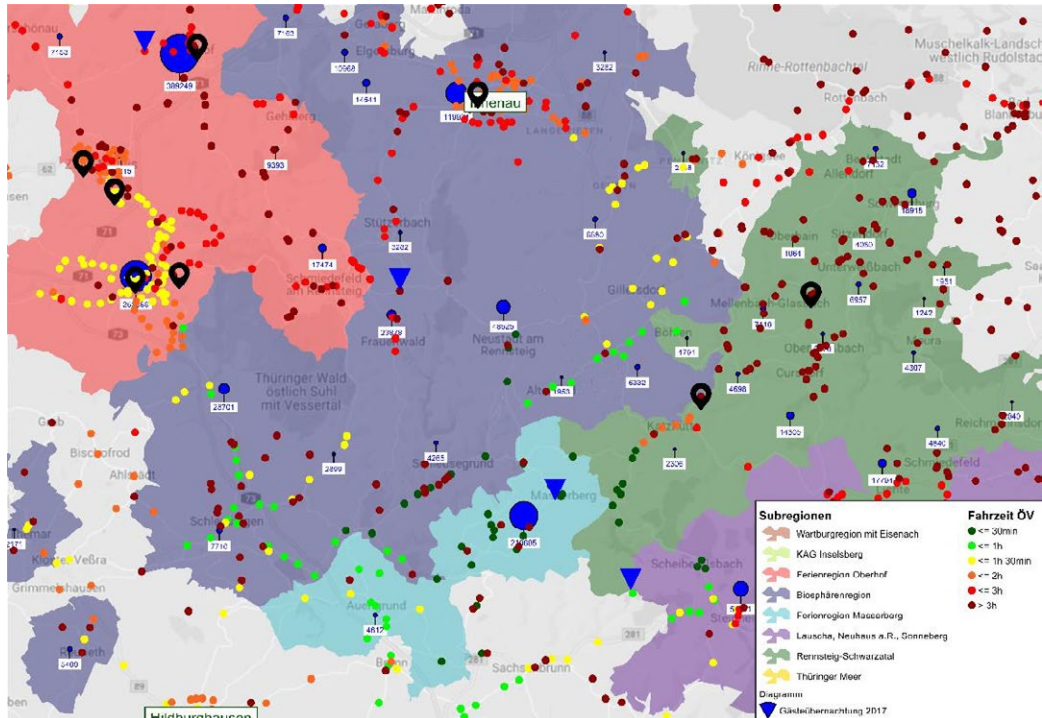


Abbildung 12: Die Isochronen Auswertung bezogen auf Masserberg der Tagart „MF“ zeigt, dass Orte im Nordwesten der „Subregion“ nicht zumutbar mittels ÖPNV erreichbar sind

Die wesentliche Stärke des ÖPNV-Angebotes ist das gut ausgebaute Hauptnetz des regionalen Busverkehrs, welches allerdings keine attraktiven Verbindungen zwischen den „Subregionen“ aufweist. Zur Einführung im Jahr 2020 ist eine Linie 2020 von Hildburghausen über Schleusingen und Schmiedefeld zum Bahnhof Rennsteig geplant, die bei entsprechenden Verknüpfungen am Bahnhof Rennsteig und in Schleusingen eine bestehende Lücke zwischen den „Subregionen“ gut schließen kann.

Als wesentliche Schwächen sind die Verknüpfungen der „Subregionen“ im östlichen Bereich sowie die ungünstige Verknüpfungssituation am Bahnhof Rennsteig zu nennen. Ebenso bestehen aus dem Bereich um Großbreitenbach und Neustadt keine attraktiven Verbindungen ins nahegelegene Schwarzatal.

Rennsteig-Schwarzatal

Im Vergleich zu den übrigen „Subregionen“ weist die „Subregion“ Rennsteig-Schwarzatal unterdurchschnittliche Übernachtungszahlen auf. Die wichtigsten Gemeinden sind diesbezüglich Schwarzburg, Cursdorf und Lichte.

Im SPNV gibt es ein attraktives Angebot entlang der Bahnstrecke Katzhütte - Rottenbach an allen Verkehrstagen. In Rottenbach besteht Anschluss in Richtung Saalfeld und Erfurt. Zwischen Obstfelderschmiede und Cursdorf verkehrt die Oberweißbacher Bergbahn. Diese dient überwiegend dem touristischen Verkehr, bietet aber ein attraktives Verkehrsangebot an sämtlichen Verkehrstagen.

StPNV-Hauptlinien gibt es nur entlang einzelner Achsen, wie Rudolstadt - Cursdorf - Goldisthal/Neuhaus, Goldisthal - Neuhaus oder Neuhaus - Schmiedefeld - Saalfeld. Die Anbindung kleinerer Ortsteile wird durch Nebenlinien dargestellt. Am Wochenende werden abgesehen von den Strecken Goldisthal - Neuhaus und Neuhaus - Schmiedefeld - Saalfeld nur Einzelfahrten angeboten.

Mit den „Subregionen“ Biosphärenregion und Ferienregion Masserberg existieren nur vereinzelte Verflechtungen. Intensivere Verflechtungen gibt es mit der „Subregion“ Lauscha, Neuhaus, Sonneberg über den Ort Neuhaus am Rennweg.

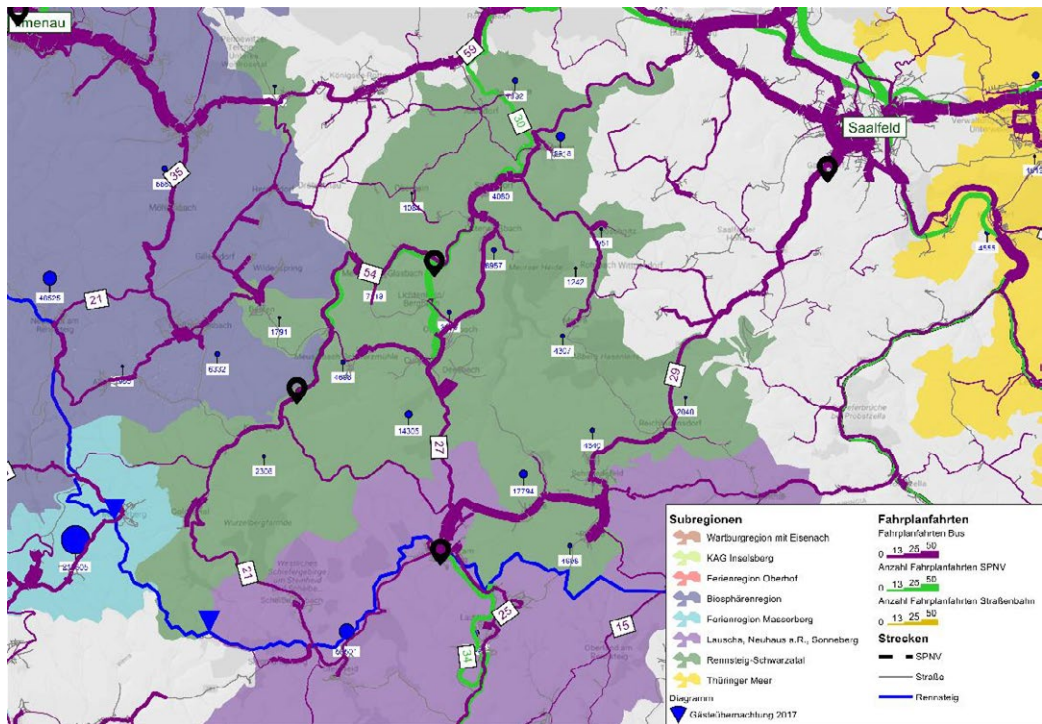


Abbildung 13: Bedienungshäufigkeiten Mo-Fr, „Subregion“ Rennsteig-Schwarzatal

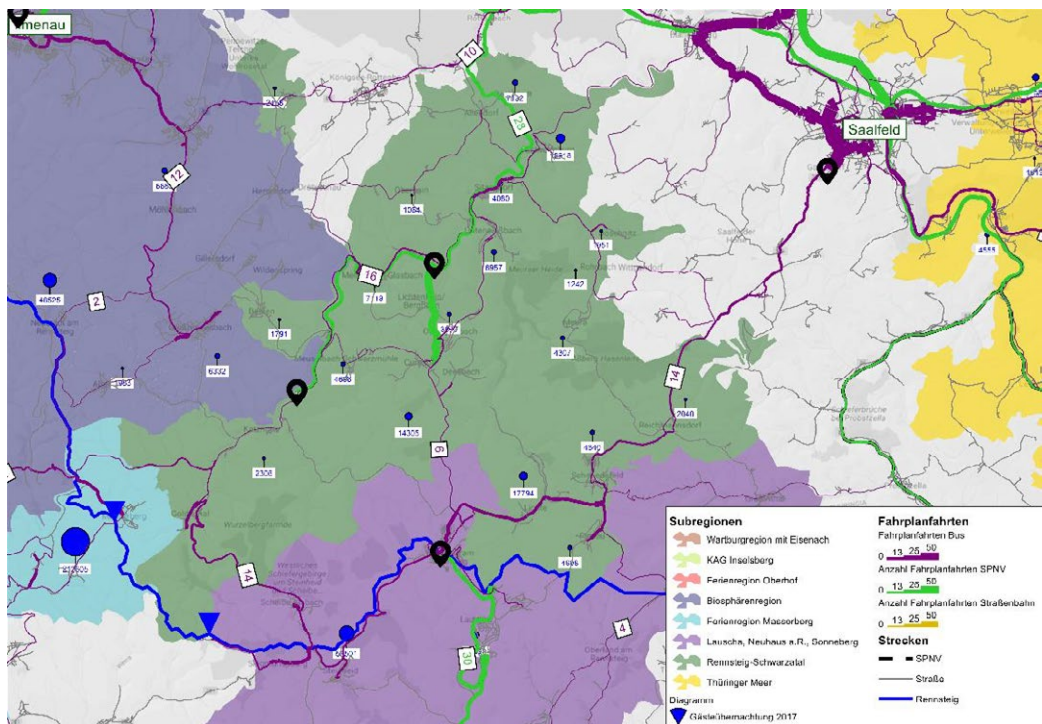


Abbildung 14: Bedienungshäufigkeiten Samstag, „Subregion“ Rennsteig-Schwarzatal

Die wesentliche Stärke des ÖPNV-Angebotes ist das bestehende SPNV-Angebot im Schwarzatal, welches viele touristisch bedeutende Orte miteinander verbindet

und über Rottenbach an Erfurt und Saalfeld anbindet. Zudem wird auf der Achse Neuhaus am Rennweg - Schmiedefeld - Saalfeld ein hochwertiger Busverkehr, auch am Wochenende angeboten.

Als wesentliche Schwäche ist die ungünstige Anbindungssituation vom Schwarzatal in Richtung Masserberg und Biosphärenregion zu nennen. Zwischen der Oberweißbacher Bergbahn und Neuhaus bestehen gegenüber dem Pkw zum Teil unattraktive Reisezeiten, die im Wesentlichen auf optimierungsfähige Anschlusssituationen zurückzuführen sind.

Lauscha, Neuhaus, Sonneberg

Die bedeutendsten Orte der „Subregion“ sind Sonneberg und Neuhaus am Rennweg sowie Lauscha mit den attraktiven Angeboten der Glasindustrie. Ein gutes SPNV-Angebot besteht durch die Bahnstrecke Neuhaus am Rennweg - Sonneberg, die die „Subregion“ von Norden nach Süden mit Halt in zahlreichen kleineren Orten durchquert. In Sonneberg bestehen regionale und überregionale Anschlüsse in Richtung Eisfeld - Meiningen - Eisenach sowie Coburg - Nürnberg.

Das StPNV-Angebot ist mit zwei sternförmigen Netzen auf Neuhaus und Sonneberg ausgerichtet. In Sonneberg gibt es außerhalb des Stadtverkehrs untergeordnete Hauptlinien in Richtung Pressig, Neuenbau und Neuhaus. In Neuhaus verkehren Hauptlinien in Richtung Saalfeld, Steinheid - Goldisthal und Cursdorf - Rudolstadt. Ergänzt wird das Hauptliniennetz durch einzelne Nebenlinien. Am Wochenende wird das StPNV-Angebot sehr stark ausgedünnt.

Auffällig ist, dass die meisten Hauptlinien in einem unregelmäßigen Takt verkehren und Potentiale der SPNV-Verknüpfung, insbesondere in Neuhaus, nicht voll ausgeschöpft werden. Mit der „Subregion“ Rennsteig-Schwarzatal gibt es zahlreiche Verknüpfungen.

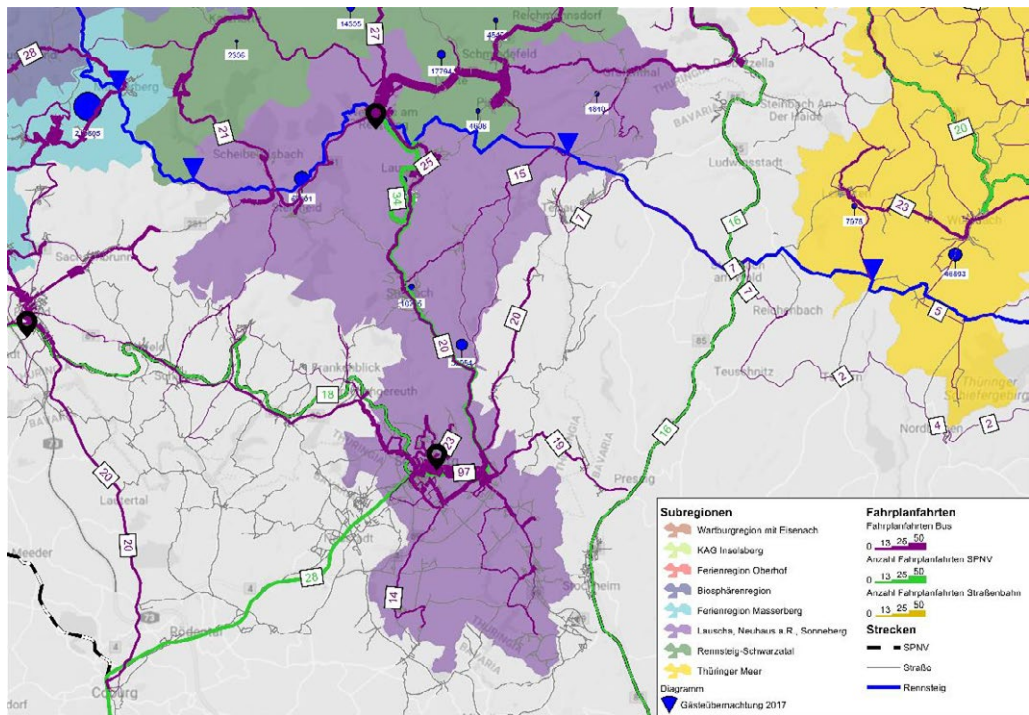


Abbildung 15: Bedienungshäufigkeiten Mo-Fr, „Subregion“ Lauscha, Neuhaus, Sonneberg

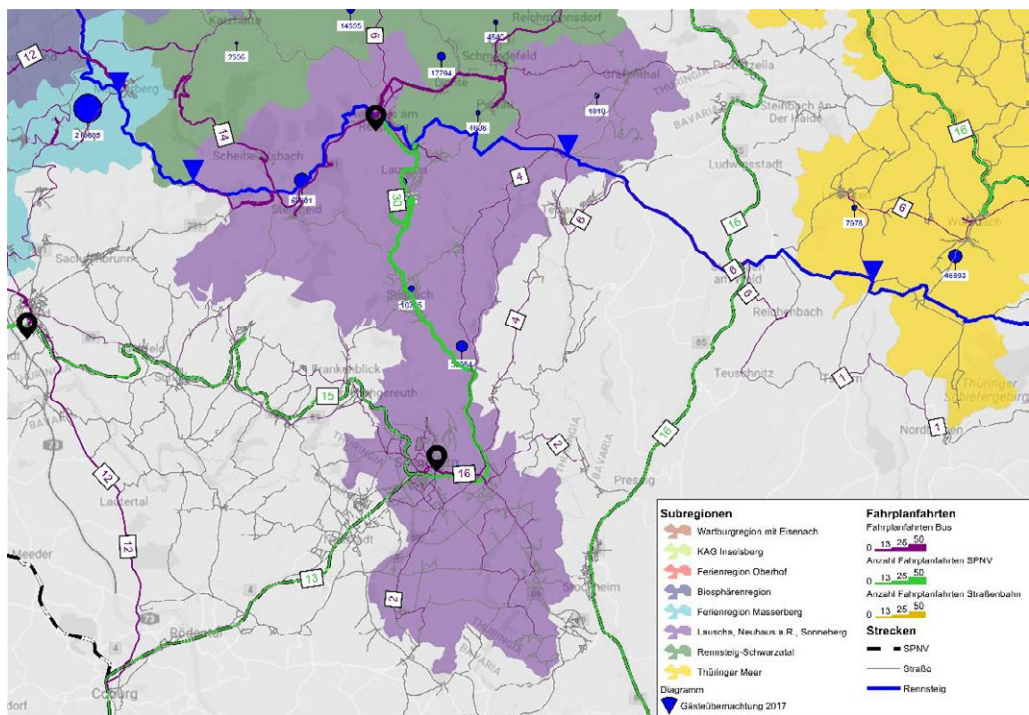


Abbildung 16: Bedienungshäufigkeiten Samstag, „Subregion“ Lauscha, Neuhaus, Sonneberg

Eine wesentliche Stärke des ÖPNV-Angebotes ist das Angebot auf der STB-Linie 41 zwischen Sonneberg und Neuhaus sowie die gute Verknüpfung von Neuhaus in

Richtung Saalfeld über die landesbedeutsame Buslinie. Der STB 41 kommt insgesamt eine zentrale Rolle bei der Verbindung der wichtigsten Orte innerhalb der „Subregion“ zu. Diese ist bei weiteren Maßnahmen stets zu berücksichtigen.

Die flächenhafte Ausdünnung des Busangebotes am Wochenende sowie die fehlende Vertaktung auch wichtiger Buslinien sowie daraus folgend ungünstiger Verknüpfungssituationen zwischen Bus- und SPNV-Angeboten sind als große Schwächen zu benennen.

Thüringer Meer

Die „Subregion“ Thüringer Meer liegt am östlichen Rand des Untersuchungsgebietes und weist lediglich über Saalfeld verkehrliche Schnittstellen zu den anderen „Subregionen“ auf. Die bedeutendsten Orte sind Bad Lobenstein, Saalburg und Wurzbach. Ein attraktives SPNV-Angebot besteht an allen Verkehrstagen entlang der Strecken Blankenstein - Bad Lobenstein - Saalfeld sowie Saalfeld - Pößneck - (Gera). In Saalfeld bestehen überregionale Verknüpfungen in Richtung Erfurt, Leipzig und Nürnberg. Eine Reaktivierung der Bahnstrecke Triptis - Ziegenrück - Bad Lobenstein und in der Verlängerung bis Marxgrün in Bayern wird zwar gelegentlich diskutiert, ist jedoch mittelfristig nicht zu erwarten.

Die Anbindung der Fläche erfolgt überwiegend durch nachfrageorientierte Nebenlinien. Hauptlinien gibt es lediglich vereinzelt, beispielsweise Lehesten - Bad Lobenstein, Bad Lobenstein - Schleiz, Schleiz - Hirschberg, Saalfeld - Hohenwarte und Saalfeld - Gößnitz. Am Wochenende führt dies dazu, dass abgesehen von einzelnen Achsen, nahezu gar kein StPNV-Angebot in der Region existiert. Eine Verknüpfung mit anderen „Subregionen“ findet nicht statt. Eine attraktive Verbindung nach Bayern (in Richtung Hof) wäre für eine verbesserte ÖPNV-Erreichbarkeit der „Subregion“ aus südlicher und östlicher Richtung wünschenswert.

Als touristisches Angebot verkehrt an vier Wochentagen (Donnerstag bis Sonntag) der „Wanderbus Thüringer Meer“ von Saalfeld um den Hohenwarte-Stausee mit einem Fahrtenpaar. Dieses bereits etablierte Angebot eignet sich für eine Angebotsausweitung räumlich über die Bleilochtalsperre sowie betrieblich mit der Einführung weiterer Fahrtenpaare.

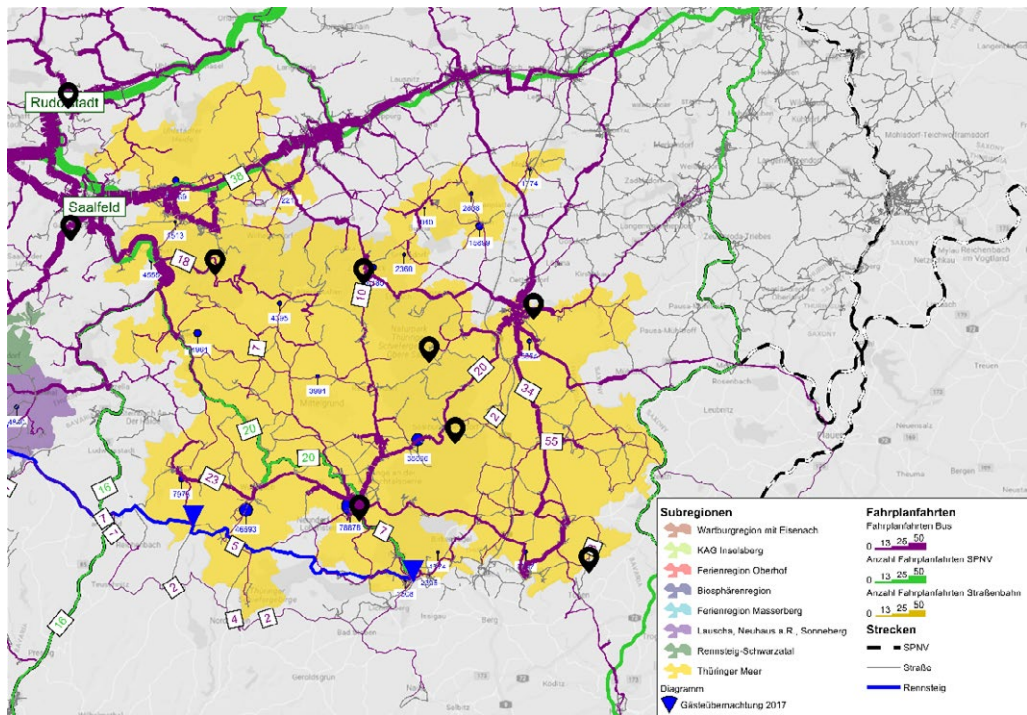


Abbildung 17: Bedienungshäufigkeiten Mo-Fr, „Subregion“ Thüringer Meer

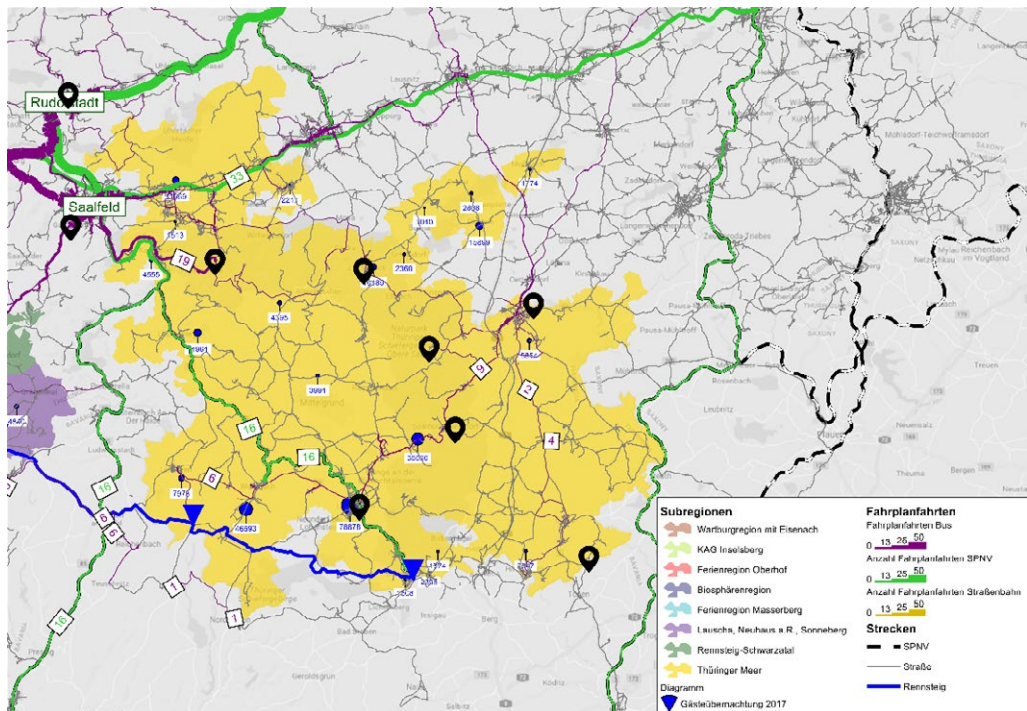


Abbildung 18: Bedienungshäufigkeiten Samstag, „Subregion“ Thüringer Meer

Eine wesentliche Stärke des ÖPNV-Angebotes ist die das Angebot auf der EB-Linie 32 zwischen Saalfeld, Bad Lobenstein und Blankenstein sowie die im Ansatz gute

Verbindung zwischen Bad Lobenstein, Saalburg und Schleiz. Ebenso ist der Ansatz des Wanderbusses um den Hohenwarte-Stausee als gut zu bewerten.

Das rudimentäre Busangebot am Wochenende sowie die fehlende Vertaktung und Verknüpfung zum SPNV (zum Beispiel in Bad Lobenstein) sind als große Schwächen zu benennen, ebenso wie die fehlende Verbindung zwischen beiden Stauseen, die touristisch interessant wäre. Zudem ist die Anbindungssituation in Richtung Bayern (beispielsweise in Richtung Hof) als verbesserungsfähig zu bewerten.

2.4.3 Zusammenfassung der Schwachstellen

Im Folgenden werden die Ergebnisse der vorherigen Untersuchung „subregions-übergreifend“ zusammengefasst.

Grundsätzliche Schwachstellen

Die Fahrplanangebote sind überwiegend nachfrageorientiert, die Ausrichtung der Fahrpläne erfolgt überwiegend für den Schülerverkehr. Insbesondere am für den Freizeitverkehr relevanten Wochenende besteht häufig kein ausreichendes Angebot.

Die verschiedenen Aufgabenträger führen zu komplexen Abstimmungsbedarfen. Die Abstimmung zwischen StPNV und SPNV ist nicht überall gegeben. Ebenso fehlen punktuell landkreisübergreifende Verbindungen auf Relationen, die vorrangig unter touristischen Gesichtspunkten relevant sind.

Der SPNV ist durch hohe Bedienungshäufigkeiten, eine konsequente Vertaktung und ausgedehnte Betriebszeiten sehr attraktiv. Einheitliche Taktknoten mit dem StPNV sollten hier Synergien für ein integriertes ÖPNV-Angebot schaffen. Voraussetzung hierfür wäre aber ebenfalls eine tarifliche Integration sämtlicher Verkehre. Derartige Betrachtungen gehen über das Ziel der Studie hinaus. Für die zu betrachtenden Übernachtungsgäste erzeugt eine Gästekarte diese tarifliche Integration, solange diese möglichst weiträumig in den ÖPNV-Linien als Fahrschein anerkannt wird.

Erschließung der Region

Insbesondere bei den rennsteigüberschreitenden Nord-Süd-Achsen fehlt häufig ein adäquates ÖPNV-Angebot, sowohl in der Woche als auch am Wochenende. Ziele auf der jeweils anderen Seite des Rennsteigs sind somit in bestimmten Bereichen schwer oder nicht erreichbar.

In der „Subregion“ Thüringer Meer besteht keine durchgehende Verbindung zwischen den großen Stauseen „Bleilochtalsperre“ und „Hohenwarte-Stausee“. Ein entsprechendes touristisches Angebot wird daher im weiteren Verlauf dieser Untersuchung betrachtet.

Im Kapitel 3 werden daher für die wichtigsten Angebotslücken entsprechende touristische ÖPNV-Angebote konzipiert. Die wichtigsten Angebotslücken bestehen in folgenden Bereichen:

- ▶ Bad Liebenstein - Trusetal - Inselsberg/Rennsteig - Tabarz - Friedrichroda und Tabarz - Friedrichroda - Rennsteig - Schmalkalden
- ▶ Steinbach-Hallenberg - Oberhof - Bahnhof Rennsteig - Masserberg und Schmiedefeld/Frauenwald - Masserberg - Katzhütte - Neuhaus am Rennweg
- ▶ Saalfeld - Hohenwarte-Stausee - Ziegenrück - Burgk - Saalburg (Bleilochtalsperre) - Bad Lobenstein

3 Erweiterungskonzept – Wege zum Ausbau des Rennsteig-Tickets

3.1 Bewertung der touristischen Strukturen

Sämtliche Ergebnisse der Analyse wurden für jede „Subregion“ aus dem Blickwinkel der Machbarkeit einer Übernahme des Modells Rennsteig-Tickets übersichtlich in einem Stärken-Schwächen-Fact-Sheet aufbereitet. Diese Fact-Sheets geben einen prägnanten Überblick, welche fördernden beziehungsweise hemmenden Faktoren für die Erweiterung des Modells Rennsteig-Ticket in den einzelnen „Subregionen“ vorliegen.

Überblick begünstigender Faktoren

Bei der Einführung eines Gästekartensystems inklusive kostenlosen ÖPNV existiert eine ganze Reihe an Einflussfaktoren. Diese können den Prozess positiv beeinflussen oder Hürden darstellen, die es im Umsetzungsprozess zu überwinden gilt. Folgende Abbildung liefert eine kurze Auswahl verschiedener Faktoren, die den Prozess in den einzelnen „Subregionen“ bezüglich Finanzierung, Teilnehmerakquise sowie Prozessbegleitung und Rahmenbedingungen beeinflussen.



Abbildung 19: Überblick Einflussfaktoren bei der Einführung einer Gästekarte inklusive kostenlosem ÖPNV (Auswahl); Quelle: dwif

Die Finanzierung, der in der Gästekarte enthaltenen Leistungen, ist vielerorts Voraussetzung für eine Prozessbeteiligung. Ein gesichertes Einnahmepotenzial durch ein hohes Übernachtungsaufkommen sowie durch einen hohen Anteil an Übernachtungen im Leisure-Segment wirken sich ebenso positiv aus wie ein Ortsprädiat, wodurch eine Finanzierung über die Kurtaxe erfolgen kann.

Des Weiteren braucht die Einführung eines Gästekartensystems eine breite Prozessbeteiligung sowie starke Akteure, die Aufklärungs- sowie Informationsarbeit leisten und den Prozess fortlaufend vorantreiben. Hierbei sind in den jeweiligen Regionen

leistungsstarke Betriebsstrukturen ebenso wichtig, wie aufgeschlossene Leistungsträger und weitere Akteure sowie vom Thema überzeugte Multiplikatoren beziehungsweise Meinungsführer.

Nicht zuletzt gibt es eine ganze Reihe weiterer Einflussfaktoren, die sich positiv wie negativ auf den Einführungsprozess auswirken können. Dazu zählen neben Qualität und Quantität des ÖPNV-Systems auch die vorhandenen politischen Strukturen (zum Beispiel beteiligte Verwaltungseinheiten) oder die ÖPNV-Affinität der touristischen Zielgruppen in den jeweiligen „Subregionen“.

Nachfolgend werden die „Subregionen“ charakterisiert.

Wartburgregion mit Eisenach

In die Bewertung der Region Wartburgregion mit Eisenach flossen insgesamt zwölf relevante Orte mit touristischem Aufkommen ein. Diese liegen alle im Landkreis Wartburgkreis und sind Bad Liebenstein, Bad Salzungen, Berka/Werra, Dankmarshausen, Eisenach, Frauensee, Gerstungen, Marksuhl, Moorgrund, Ruhla, Tiefenort und Wutha-Farnroda.

Die Wartburgregion mit Eisenach verfügt über ein hohes touristisches Aufkommen und damit über ein hohes Einnahmepotenzial. Gleichzeitig ist die Region aber stark durch die Stadt Eisenach (hoher Geschäftsreiseanteil) sowie durch die Kurorte Bad Liebenstein und Bad Salzungen (hoher Anteil Übernachtungen in Kur-/Rehakliniken) geprägt. Während Geschäftsreisende aufgrund der Kurtaxe-Befreiung generell vom Gästekartenmodell ausgeschlossen sind, gilt es in den Kurorten abzuklären, inwieweit die Mobilität der Kur- und Reha Gäste eine Teilnahme am Modell Rennsteig-Ticket erlaubt und ob diese Übernachtungen in eine Umlageberechnung integriert werden.

In den Gesprächen mit den Akteuren vor Ort zeigten sich die Gesprächspartner aus Eisenach aufgeschlossen gegenüber einer Teilnahme am Rennsteig-Modell. Auch aus den Gemeinden Bad Liebenstein, Gerstungen und Ruhla haben die Experten bereits positive Signale erhalten. Zudem stehen aufgrund bereits zahlreicher Initiativen im touristischen ÖPNV sowie der hohen Anzahl an touristischen Busverkehren viele Beherbergungsbetriebe, insbesondere die Leitbetriebe, hinter dem Thema Gästecard inklusive kostenlosem ÖPNV.

In Bad Liebenstein und Bad Salzungen bestehen bereits vergleichbare E-Gästekartensysteme. Aufgrund der genutzten Technik (AVS-Meldeschein) ist eine Übertragbarkeit dieser Gästekarten auf das System Rennsteig-Ticket problemlos möglich.

Obwohl die Region grundsätzlich vom Modell Rennsteig-Ticket überzeugt ist, erschweren, laut Expertenmeinung, die bestehenden Organisationsstrukturen an der Basis die Kommunikation beziehungsweise ein aktives Vorantreiben des Projekts.

Das ÖPNV-Netz der Region wurde in den Gesprächen als stabil, qualitativ hochwertig und modern bewertet. Die Akteure in der Region stehen einer Einführung des

kostenlosen ÖPNV-Fahren mit Gästekarte positiv gegenüber. Zudem wurde die Kulturregion Wartburg als Produktmarke in der Tourismuskonzeption Thüringer Wald 2025 definiert. Ein Gästekartensystem ohne Integration der Wartburgregion mit Eisenach würde daher nur in Teilen zur Tourismuskonzeption 2025 passen. Die zeitnahe Integration der Region Wartburg mit Eisenach in das Modell Rennsteig-Ticket hat daher aus gutachterlicher Sicht hohe Priorität.

Wartburgregion inkl. Eisenach

Basisinformation – Daten/Fakten:

- 12 relevante Orte mit touristischem Aufkommen
- 3 prädikatisierte Orte (Bad Liebenstein, Bad Salzungen, Ruhla)
- Rund 250 Beherbergungsbetriebe
 - 32% gewerbliche Betriebe (Ø Betriebsgröße: 40 Betten)
 - 68% Privatunterkünfte
- Rund 1.060.000 Übernachtungen (Anteil prädikatisierte Orte: 58%; Anteil Geschäftsreisende: 30%)
 - 51% in gewerblichen Betrieben (ohne Kur-/Rehakliniken)
 - 8% in Privatunterkünften
 - 41% in Kur-/Rehakliniken
- E-Gästekartensysteme inkl. kostenlosem ÖPNV in Bad Salzungen und Bad Liebenstein
 - elektronischer AVS-Meldeschein
 - tour. Leistungen (Rabatte) ohne Ausschüttung an Leistungsträger
 - Bad Salzungen: ÖPNV Finanzierung über Kurtaxe
 - Bad Liebenstein: Kein Ausschüttung an ÖPNV (Pilotprojekt bis Mai)
 - Barcode



Stärken/Chancen:

- Hohes Übernachtungsvolumen
- Gesamte Region liegt im Landkreis Wartburgkreis
- Hohe Anzahl touristischer Busverkehre (stabile Finanzierung, Regelmäßigkeit, Fahrpläne etc.)
- Leitbetriebe sind vom Rennsteig-Ticket überzeugt
- Bad Liebenstein, Ruhla und Gerstungen sind einer Teilnahme sehr aufgeschlossen – Eisenach steht dem ebenfalls offen gegenüber
- Bereits viele Initiativen im touristischen ÖPNV vorhanden – Region steht hinter diesem Thema
- Einfache Übertragbarkeit der bestehenden Gästekarten auf das System Rennsteig Ticket

Schwächen/Risiken:

- Hoher Übernachtungsanteil der prädikatisierten Orte aber auch große Bedeutung der Kur-/Rehakliniken – Mobilität der Kur-/Reha-Gäste unklar
- Höherer Geschäftsreiseanteil
- Touristisch stark durch Eisenach geprägt
- Eher geringe Betriebsgröße der gewerblichen Unterkünfte
- Kaum professionelle Organisationsstrukturen an der Basis
- Randlage / Region in 3 Destinationen

Fazit:

- Das ÖPNV-Netz in der Region ist stabil, qualitativ hochwertig und modern. Die Akteure in der Region stehen einer Einführung des kostenlosen ÖPNV-Fahren mit Gästekarte positiv gegenüber.
- Die Kulturregion Wartburg wurde als Produktmarke in der Tourismuskonzeption Thüringer Wald 2025 definiert. Eine zeitnahe Integration in das Modell Rennsteig-Ticket hat daher hohe Priorität.

Machbarkeitsstudie zur Erweiterung des Rennsteig Tickets im Thüringer Wald



Abbildung 20: „Fact-Sheet“ Wartburgregion mit Eisenach; Quelle: dwif; Datenbasis: Amtliche Statistik, eigene Recherche und Berechnungen dwif

Inselsbergregion

Bei der Inselsbergregion handelt sich um eine vergleichsweise kleinräumliche Region mit wenigen betroffenen Orten. Insgesamt wurden in der Bewertung die acht Gemeinden Brotterode-Trusetal, Floh-Seligenthal, Friedrichroda, Georgenthal, Leinatal, Tabarz, Tambach-Dietharz und Waltershausen berücksichtigt.

Die Inselsbergregion verfügt als klassische Ferienregion über ein hohes Übernachtungsaufkommen und leistungsstarke Betriebe. Nur ein vergleichsweise geringer Anteil der Übernachtungen entfällt auf Geschäftsreisen sowie Übernachtungen in Kur-/Rehakliniken. Gleichzeitig werden rund 95 % der Übernachtungen in den sechs prädikatisierten Orten generiert. Die Inselsbergregion ist touristisch stark durch die Städte Friedrichroda und Tabarz geprägt.

Die Inselsbergregion ist Vorreiter beim Thema Gästekarte inklusive ÖPNV-Nutzung und hat, laut eigener Aussage, großes Interesse mit ihren Partnern die bereits bestehende manuelle Gästekarte Inselsbergregion durch das Modell Rennsteig-Ticket zu erweitern. Der technische Aufwand zur Verknüpfung der Kurkarte in Friedrichroda mit dem System des Rennsteig-Tickets ist zu prüfen. Eine Kooperation beider Systeme über Schnittstellen ist grundsätzlich möglich.

Die Akteure in der Region stehen, laut der Experten, einer Erweiterung der Gästekarte positiv gegenüber. Im Fall einer Erweiterung besteht in den Beherbergungsbetrieben zudem Akzeptanz bezüglich einer eventuellen Erhöhung des Kurbeitrags zu deren Finanzierung.

Aufgrund der Nähe zum derzeit bestehenden Gültigkeitsbereich des Rennsteig-Tickets, der touristischen Strukturen sowie der aufgeschlossenen Akteure und Leistungsträger wird der Inselsbergregion eine hohe Priorität bei der Erweiterung des Modell Rennsteig-Tickets zugeschrieben.

Inselsbergregion

Basisinformation – Daten/Fakten:

- 8 relevante Orte mit touristischem Aufkommen
- 6 prädikatisierte Orte (Brotterode-Trusetal, Floh-Seligenthal, Friedrichroda, Georgenthal, Bad Tabarz, Tambach-Dietharz)
- Rund 214 Beherbergungsbetriebe
 - 35% gewerbliche Betriebe (Ø Betriebsgröße: 59 Betten)
 - 65% Privatunterkünfte
- Rund 766.000 Übernachtungen (Anteil prädikatisierte Orte: 96%; Anteil Geschäftsreisende: 15%)
 - 83% in gewerblichen Betrieben (ohne Kur-/Rehakliniken)
 - 9% in Privatunterkünften
 - 8% in Kur-/Rehakliniken
- Manuelle Gästekarte Inselsbergregion inkl. kostenlosem ÖPNV
 - Teilnehmer: Floh-Seligenthal, Friedrichroda, Georgenthal, Bad Tabarz, Tambach Dietharz
 - kein elektronischer Meldeschein
 - tour. Leistungen (Rabatte) ohne Ausschüttung an Leistungsträger
 - ÖPNV Finanzierung über Kurtaxe
 - kein Barcode



Stärken/Chancen:

- Hohes Übernachtungsaufkommen und gleichzeitig geringer Anteil an Geschäftsreisen und Kur / Reha Übernachtungen
- Vergleichsweise große Betriebsgröße der Unterkünfte
- Vergleichsweise kleine Region mit überschaubarer Anzahl der betroffenen Orte
- Hoher Übernachtungsanteil prädikatisierter Orte
- Vorreiter beim Thema Gästekarte inkl. kostenloser ÖPNV
- Interesse mit den Partnern das System zu erweitern
- Räumliche Nähe zum derzeit bestehenden Gültigkeitsgebiet des Rennsteig-Tickets

Fazit:

- Klassische Ferienregion mit hohem Übernachtungsaufkommen im Leisure-Bereich und leistungsstarken Betrieben (z.B. AHORN Berghotel)
- Thema aufgrund der bereits lange bestehenden Gästekarte etabliert. Akteure/Leistungsträger sind Erweiterung aufgeschlossen und verfügen über große Erfahrung beim Prozess der Einführung einer Gästekarte inkl. kostenlosen ÖPNV.
- Subregion mit hoher Priorität bei der Erweiterung des Modell Rennsteig-Tickets

Machbarkeitsstudie zur Erweiterung des Rennsteig-Tickets im Thüringer Wald

Schwächen/Risiken:

- Touristisch stark durch Friedrichroda geprägt
- Für Friedrichroda ist der technische Aufwand zur Migration der örtlichen Kurkarte in das System Rennsteig-Ticket zu prüfen



Abbildung 21: „Fact-Sheet“ Inselsbergregion; Quelle: dwif; Datenbasis: Amtliche Statistik, eigene Recherche und Berechnungen dwif

Ferienregion Masserberg

Bei der Ferienregion Masserberg handelt sich um eine vergleichsweise kleinräumliche Region mit wenigen betroffenen Orten. Insgesamt flossen die fünf Gemeinden Auengrund, Eisfeld, Masserberg, Sachsenbrunn und Schleusingen in die Bewertung ein. Die gesamte Ferienregion Masserberg liegt im Landkreis Hildburghausen.

Einziger prädikatisierter Ort der Region ist die Stadt Masserberg, die für 80% des stark freizeitgeprägten Übernachtungsaufkommens der Region verantwortlich ist.

Die Akteure der Region sind einer Gästekarte inklusive kostenlosen ÖPNV aufgeschlossen. Aufgrund der bereits erfolgten Teilnahme der Gemeinde Schleusegrund und des Hotel Rennsteig (Masserberg) an der Gästekarte der Biosphärenregion sowie der Beteiligung der Stadt Masserberg seit Juli 2019, ist das Thema in der Region bereits tief verankert und entsprechend weit fortgeschritten.

Die Ferienregion Masserberg ist einer der zentralen Mittelpunkte, der in der Tourismuskonzeption Thüringer Wald 2025 definierten Produktmarken „Aktivregion Rennsteig“ und „Naturregion UNESCO Biosphärenreservat“. Aufgrund der zusätzlichen guten touristischen und strukturellen Voraussetzungen kommt ihr aus gutachterlicher Sicht eine hohe Priorität bei der Erweiterung des Modell Rennsteig-Ticket zu.

Ferienregion Masserberg

Basisinformation - Daten/Fakten:

- 5 relevante Orte mit touristischem Aufkommen
- 1 prädikatisierter Ort (Masserberg)
- Rund 85 Beherbergungsbetriebe
 - 43% gewerbliche Betriebe (Ø Betriebsgröße: 39 Betten)
 - 57% Privatunterkünfte
- Rund 285.000 Übernachtungen (Anteil prädikatisierte Orte: 80%; Anteil Geschäftsreisende: 10%)
 - 63% in gewerblichen Betrieben (ohne Kur-/Rehakliniken)
 - 13% in Privatunterkünften
 - 24% in Kur-/Rehakliniken
- Stadt Masserberg: Teilnahme ab Juli 2019 an Rennsteig-Ticket



Stärken/Chancen:

- Ferienregion mit hohem Anteil an Übernachtungen im Leisure-Segment
- Hoher Übernachtungsanteil der prädikatisierten Orte
- Kleine Region innerhalb eines Landkreises mit überschaubarer Anzahl der betroffenen Orte
- Akteure der Region ggü. Prozess aufgeschlossen
- Zentrale Rolle innerhalb der Produktmarken Aktivregion Rennsteig und Naturregion UNESCO Biosphärenreservat (Tourismuskonzeption Thüringer Wald 2025)

Schwächen/Risiken:

- Touristisch sehr stark durch die Stadt Masserberg geprägt (→ durch bereits erfolgte Teilnahme aber Funktion als Multiplikator)

Fazit:

- Klassische Ferienregion mit hohem Übernachtungsaufkommen im Leisure-Bereich
- Thema aufgrund der Teilnahme von Masserberg in der Region bereits weit fortgeschritten
- Subregion mit hoher Priorität bei der Erweiterung des Modell Rennsteig-Tickets

Machbarkeitsstudie zur Erweiterung des Rennsteig-Tickets im Thüringer Wald



Abbildung 22: „Fact-Sheet“ Ferienregion Masserberg; Quelle: dwif; Datenbasis: Amtliche Statistik, eigene Recherche und Berechnungen dwif

Ferienregion Oberhof

In die Bewertung der Ferienregion Oberhof flossen insgesamt zwölf Orte mit touristischem Aufkommen ein. Diese sind Crawinkel, Gehlberg, Luisenthal, Oberhof, Oberschöna, Rotterode, Schmiedefeld am Rennsteig, Steinbach-Hallenberg, Suhl, Unterschöna, Viernau und Zella-Mehlis. Insgesamt sind in dieser „Subregion“ mit den Landkreisen Gotha und Schmalkalden-Meiningen sowie der kreisfreien Stadt Suhl drei Verwaltungseinheiten betroffen.

Die Ferienregion Oberhof verfügt über leistungsstarke Betriebe sowie ein hohes touristisches Aufkommen. Der Großteil des Volumens wird dabei durch die sechs prädiagnostisierten Gemeinden generiert, die über 90 % der Übernachtungen in der Region vereinen. Nur ein vergleichsweise geringer Anteil der Übernachtungen entfällt auf Geschäftsreisen, Übernachtungen in Kur-/Rehakliniken spielen keine Rolle.

Die Ferienregion Oberhof ist stark durch die Städte Oberhof und Suhl geprägt. Beide Gemeinden stehen einer Teilnahme am System Rennsteig-Ticket grundsätzliche offen gegenüber. Die Gemeinden Gehlberg und Schmiedefeld sind bereits Teilnehmer am Rennsteig-Ticket und können in der Region somit als Multiplikatoren dienen.

In Oberhof/Steinbach-Hallenberg und Zella-Mehlis bestehen bereits E-Gästekartensysteme. Die Möglichkeit der Übertragung dieser bestehenden Systeme in das Modell Rennsteig-Ticket ist zu prüfen. Eine technische Kooperation beider Systeme ist über Schnittstellen grundsätzlich möglich.

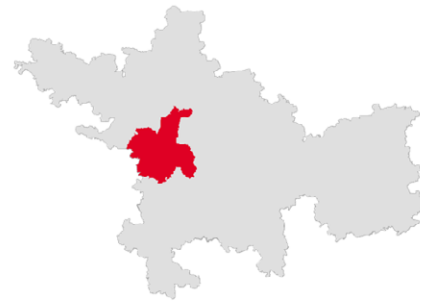
Obwohl die Akteure in der Region grundsätzlich vom Modell Rennsteig-Ticket überzeugt sind, erschweren, laut der Experten, einzelne Konflikte auf politischer Ebene ein flächendeckendes aktives Vorantreiben des Prozesses.

Bei der Ferienregion Oberhof handelt es sich um ein attraktives Quell- und Zielgebiet, das eine Gästekarte grundsätzlich aufwertet. Die touristischen Strukturen begünstigen die Einführung einer Gästekarte inklusive kostenlosem ÖPNV. Zudem wurde die Eventregion Oberhof als Produktmarke in der Tourismuskonzeption Thüringer Wald 2025 definiert und spielt zudem auch eine zentrale Rolle innerhalb der Produktmarke Aktivregion. Ein Gästekartensystem ohne Integration der Ferienregion Oberhof würde daher nur in Teilen der Tourismuskonzeption entsprechen. Die zeitnahe Integration der Ferienregion Oberhof in das Modell Rennsteig-Ticket hat daher aus gutachterlicher Sicht hohe Priorität.

Ferienregion Oberhof

Basisinformation - Daten/Fakten:

- 12 relevante Orte mit touristischem Aufkommen
- 6 prädikatisierte Orte (Gehlbberg, Oberhof, Schmiedefeld am Rennsteig, Steinbach-Hallenberg, Suhl, Zella-Mehlis)
- Rund 320 Beherbergungsbetriebe
 - 25% gewerbliche Betriebe (Ø Betriebsgröße: 69 Betten)
 - 75% Privatunterkünfte
- Rund 878.000 Übernachtungen (Anteil prädikatisierte Orte: 93%; Anteil Geschäftsreisende: 25%)
 - 87% in gewerblichen Betrieben (ohne Kur-/Rehakliniken)
 - 13% in Privatunterkünften
- Keine Übernachtungen in Kur-/Rehakliniken
- Gehlbberg und Schmiedefeld am Rennsteig sind bereits Teilnehmer im System der Gästekarte Biosphärenreservat
- E-Gästekartensystem in Oberhof/Steinbach-Hallenberg
 - inkl. Mobilität (Stadtbus Oberhof)
 - elektronischer Meldeschein (REIF System)
 - tour. Leistungen (Rabatte + All Inklusive-Leistungen über Umlagefinanzierung)
 - Barcode
- E-Gästekartensystem in Zella-Mehlis
 - keine Mobilitätsangebote
 - elektronischer Meldeschein (REIF-System)
 - tour. Leistungen (Rabatte) ohne Ausschüttung an Leistungsträger
 - kein Barcode



Stärken/Chancen:

- Attraktives Quell-/Zielgebiet
- Vergleichsweise große Betriebsgröße der gewerblichen Beherbergungsbetriebe
- Anzahl der betroffenen Orte überschaubar
- Hoher Übernachtungsanteil prädikatisierter Orte
- Gehlbberg und Schmiedefeld am Rennsteig bereits Teilnehmer am Rennsteig-Ticket (→ Multiplikatoren)
- Produktmarke Eventregion Oberhof sowie zentrale Rolle innerhalb der Produktmarke Aktivregion Rennsteig (Tourismuskonzeption Thüringer Wald 2025)
- Positive Signale aus Suhl bzgl. Teilnahme; Oberhof generell offen (Abhängig von Umlagekonditionen)

Fazit:

- Klassische Ferienregion mit hohem Übernachtungsaufkommen im Freizeit-Bereich und leistungsstarken Betrieben
- Oberhof sehr wichtig für ein attraktives Gästekarten Modell (Aushängeschild)
- Subregion mit hoher Priorität bei der Erweiterung des Modell Rennsteig-Tickets

Machbarkeitsstudie zur Erweiterung des Rennsteig Tickets im Thüringer Wald



Abbildung 23: „Fact-Sheet“ Ferienregion Oberhof; Quelle: dwif; Datenbasis: Amtliche Statistik, eigene Recherche und Berechnungen dwif

Region Rennsteig-Schwarzatal (ohne Städtedreieck)

Die Region Schwarzatal ist eine klassische Ferienregion mit einer hohen Anzahl an Tourismus-Gemeinden. Insgesamt wurden in der Bewertung 15 Gemeinden berücksichtigt (Bechstedt, Cursdorf, Döschnitz, Katzhütte, Königsee-Rottenbach, Mellensbach, Meura, Meuselbach-Schwarzühle, Oberhain, Oberweißbach, Piesau, Rohrbach, Schwarzburg, Sitzendorf, Unterweißbach).

Die Region Schwarzatal ist durch eher kleinteilige touristische Strukturen geprägt (Übernachtungen je Ort, Betriebsgröße der gewerblichen Betriebe). Gleichzeitig sind die touristischen Leistungsträger und Akteure dem Thema Gästekarte inklusive

kostenlosen ÖPNV sehr aufgeschlossen. Dies spiegelt sich im, seit Frühjahr 2018, bestehenden Gästekartensystem Schwarzatal inklusive Rennsteig-Ticket wider. Der geringe Prädikatisierungsgrad sowie die Folgen der Gebietsreform verhindern jedoch bisher eine flächendeckende Einführung der Gästekarte.

Die Nähe zu vielen touristischen Highlights, ein gut funktionierendes ÖPNV-System (vor allem im Städtedreieck Bad Blankenburg/Rudolstadt/Saalefeld) sowie die bereits erfolgte Etablierung einer Gästekarte inklusive kostenlosem ÖPNV, machen die Region Schwarzatal zu einer „Subregion“ mit hoher Priorität beim weiteren Ausbau des bereits bestehenden Gästekartensystems.

Region Rennsteig-Schwarzatal (ohne Städtedreieck)

Basisinformation - Daten/Fakten:

- 15 relevante Orte mit touristischem Aufkommen (Stand 2017)
- 2 prädikatisierte Orte (Cursdorf, Oberweißbach)
- Rund 220 Beherbergungsbetriebe
 - 16% gewerbliche Betriebe (Ø Betriebsgröße: 45 Betten)
 - 84% Privatunterkünfte
- Rund 150.000 Übernachtungen (Anteil prädikatisierte Orte:18%; Anteil Geschäftsreisende: 14%)
 - 63% in gewerblichen Betrieben (ohne Kur-/Rehakliniken)
 - 37% in Privatunterkünften
- Keine Übernachtungen in Kur-/Rehakliniken
- Gästekartensysteme SchwarzatalCard inkl. Rennsteig-Ticket
 - erweitert um Buslinien im Schwarzatal, Städtedreieck und Schwarzatalbahn
 - elektronischer AVS-Meldeschein
 - keine weiteren inkludierten tour. Leistungen (Rabatte)
 - Barcode



Stärken/Chancen:

- Hoher Übernachtungsanteil im Freizeit-Segment
- Funktionierendes Gästekartensystem inkl. Rennsteig-Ticket
- Aufgeschlossene Leistungsträger und Touristiker
- Gut funktionierendes ÖPNV-System
- Nähe zu touristischen Highlights sowie zum Städtedreieck
- Starke touristische Strukturen durch KAG und Verein TourismusRegion Rennsteig-Schwarzatal

Schwächen/Risiken:

- Vergleichsweise geringes touristisches Aufkommen
- Hoher Anteil Privatvermieter
- Geringe Betriebsgröße der gewerblichen Unterkünfte
- Eher geringer Anteil prädikatisierter Orte - nur Teilnahme der Gemeinden Cursdorf, Oberweißbach. ABER: Gästekartensystem für 18 Gemeinden aufgesetzt - Leistungsträger können über Verein TourismusRegion Rennsteig-Schwarzatal teilnehmen.

Städtedreieck (Bad Blankenburg, Rudolstadt, Saalefeld/Saale)

Stärken/Chancen:

- Übernachtungsstarke Gemeinden und hoher Übernachtungsanteilanteil prädikatisierter Orte
- Leistungsstarke Beherbergungsbetriebe
- Gut funktionierendes ÖPNV-System (u.a. Verflechtungen in die Regionen Rennsteig-Schwarzatal und ins Thüringer Meer)

Machbarkeitsstudie zur Erweiterung des Rennsteig-Tickets im Thüringer Wald



Abbildung 24: „Fact-Sheet“ Region Rennsteig-Schwarzatal; Quelle: dwif; Datenbasis: Amtliche Statistik, eigene Recherche und Berechnungen dwif

Region Lauscha, Neuhaus am Rennweg, Sonneberg

In die Bewertung der Region Lauscha, Neuhaus am Rennweg, Sonneberg flossen zehn relevante Orte mit touristischem Aufkommen ein. Diese sind Förritz, Frankenberg, Gräfenhainichen, Lauscha, Lichte, Neuhaus am Rennweg, Neuhaus-Schierschnitz, Schalkau, Sonneberg und Steinach.

Die Region Lauscha, Neuhaus am Rennweg, Sonneberg verfügt über ein vergleichsweise geringes touristisches Gästeaufkommen. Auch der Übernachtungsanteil der prädikatisierten Gemeinden ist unterdurchschnittlich. Gleichzeitig ist die Region durch eher kleinstrukturelle Beherbergungsbetriebe gekennzeichnet.

Die Region wird stark durch die Gemeinden Neuhaus am Rennweg (zentraler Rennsteigort) und Sonneberg geprägt. In Neuhaus am Rennweg besteht insbesondere auf Seiten der Leistungsträger grundsätzlich Interesse am Modell Rennsteig-Ticket. Auf Verwaltungsebene genießen zum momentanen Zeitpunkt jedoch andere Projekte eine höhere Priorität. In vielen Orten der Region besteht, laut der Experten, noch hoher Aufklärungs- und Informationsbedarf.

Trotz der vergleichsweise geringen touristischen Bedeutung ist die Region Lauscha, Neuhaus am Rennweg, Sonneberg mittelfristig ein wichtiger Baustein im Zuge der Erweiterung des Modells Rennsteig-Ticket. Zum einen ist die Region über das Schaufensterprodukt „Thüringer Wald-Glas und Christbaumschmuck“ (Tourismuskonzeption 2025) sowie das Projekt „Weihnachtsglanz am Rennsteig“ als künftiges Zielgebiet von großer Bedeutung. Zum anderen kommt der Region bei einem mittelfristig geplanten Lückenschluss mit den bayerischen Rennsteig-Orten (Stichwort: Gemeinsame Marke Rennsteig) eine wichtige Schlüsselrolle zu.

Eine Integration der Region Lauscha, Neuhaus am Rennweg, Sonneberg und ihrer attraktiven Produkte (zum Beispiel Thüringer Wald-Glas) in das Modell Rennsteig-Ticket wäre aus gutachterlicher Sicht sinnvoll. Dennoch wird vor dem Hintergrund der touristischen Strukturen und des zum Teil geringen Interesses bezüglich des Themas Gästekarte inklusive kostenlosem ÖPNV empfohlen, die Region bei der Umsetzung zunächst mit geringerer Priorität einzustufen, da die kurzfristige Umsetzungswahrscheinlichkeit geringer als in anderen Regionen ist.

Region Lauscha, Neuhaus am Rennweg, Sonneberg



Basisinformation – Daten/Fakten:

- 10 relevante Orte mit touristischem Aufkommen
- 2 prädikatisierte Orte (Neuhaus am Rennweg, Steinach)
- Rund 120 Beherbergungsbetriebe
 - 37% gewerbliche Betriebe (Ø Betriebsgröße: 30 Betten)
 - 63% Privatunterkünfte
- Rund 200.000 Übernachtungen (Anteil prädikatisierte Orte: 46%; Anteil Geschäftsreisende: 20%)
 - 54% in gewerblichen Betrieben (ohne Kur-/Rehakliniken)
 - 26% in Privatunterkünften
 - 20% in Kur-/Rehakliniken
- Manuelle Gästekarte „Drei Städte Gästekarte“
 - Teilnehmer: Neuhaus am Rennweg, Steinach, Lauscha
 - kein elektronischer Meldeschein
 - tour. Leistungen (Rabatte) ohne Ausschüttung an Leistungsträger
 - keine Mobilitätsangebote enthalten
 - kein Barcode

Stärken/Chancen:

- Tourismuskonzeption 2025: Thüringer Wald-Glas und Christbaumschmuck als Schaufensterprodukt
- Projekt „Weihnachtsglanz am Rennsteig“
- Neuhaus als zentraler Rennsteig Ort
- Grundsätzliches Interesse von Neuhaus am Rennsteig, aber Gemeinde mit derzeit anderen Prioritäten (Vermieter aufgeschlossen)
- Bereitschaft der Integration von Süd-Thüringen-Bahn (STB) und Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
- Mittelfristig Ergänzung der wichtigsten bayerischen Rennsteig-Orte (gemeinsame Marke Rennsteig)

Schwächen/Risiken:

- Vergleichsweise geringes Übernachtungsaufkommen
- Geringer Übernachtungsanteil prädikatisierter Gemeinden
- Geringe Betriebsgröße der gewerblichen Unterkünfte
- Touristische stark durch die Städte Neuhaus am Rennweg und Sonneberg geprägt
- Orte haben teilweise kein Interesse bzw. sind weitere Informationen/Aufklärung notwendig
- Größte Herausforderung: Finanzierung (z.T. Haushaltskonsolidierung in einzelnen Gemeinden)

Fazit:

- Eher geringes Übernachtungsvolumen aber große Bedeutung für Tagesausflügler und Urlauberlokalverkehr.
- Das Thema Gästekarte inkl. kostenlose ÖPNV-Nutzung stößt in der Region bisher auf vergleichsweise geringe Resonanz. In den einzelnen Orten besteht z.T. kein Interesse bzw. müssen die Akteure häufig erst über den Prozess informiert werden
- Vorschlag: Vor dem Hintergrund der eigenen Aussagen, bei der Umsetzung mit geringerer Priorität einzustufen

Abbildung 25: „Fact-Sheet“ Region Lauscha, Neuhaus am Rennweg, Sonneberg; Quelle: dwif; Datenbasis: Amtliche Statistik, eigene Recherche und Berechnungen dwif

Thüringer Meer

In der Bewertung der Region Thüringer Meer wurden 15 Gemeinden berücksichtigt (Bad Lobenstein, Blankenberg, Blankenstein, Drognitz, Eßbach, Gössitz, Krölpa, Leutenberg, Pottiga, Remptendorf, Saalburg-Ebersdorf, Schleiz, Unterwellenborn, Wilhelmsdorf und Ziegenrück). Davon sind lediglich zwei Gemeinden prädikatisiert (Bad Lobenstein und Ziegenrück).

Die Region Thüringer Meer ist durch eher kleinteilige, zum Teil wenig professionalisierte touristische Strukturen geprägt. Dies spiegelt zum Beispiel im geringen Übernachtungsvolumen der einzelnen Orte, der unterdurchschnittlichen Betriebsgröße oder dem vielerorts fehlenden Meldewesen zur Erfassung der Übernachtungsgäste wider. Hinzu kommt eine vergleichsweise große Bedeutung des Camping-Segments.

Inwieweit Camping-Urlauber jedoch als Zielgruppe für eine Gästekarte inklusive kostenlosen ÖPNV in Frage kommen ist derzeit nicht gesichert zu beantworten. Aufgrund vorhandener Aussagen wird von einem überdurchschnittlichen Interesse am Thema Gästekarte mit ÖPNV-Nutzung ausgegangen.

In den Gemeinden der Region stößt das Thema Gästekarte inklusive kostenloser ÖPNV-Nutzung bisher häufig auf wenig Resonanz. Entweder besteht, laut der Experten, kein Interesse oder zumindest noch großer Aufklärungs- und Informationsbedarf.

Neben des östlichen Rennsteig-Startpunkts in Blankenstein bietet die Region Thüringer Meer die einzigartige Verbindung der Themen „Wald und Wasser“ und sollte bei weiterer Erlebarmachung dieser abwechselnden Naturräume (Tourismuskonzeption Thüringer Wald 2025) als attraktive Zielregion aus gutachterlicher Sicht mittelfristig in das Modell Rennsteig-Ticket integriert werden. Aufgrund der vorhandenen Strukturen sowie der Experten-Einschätzung bezüglich des derzeitigen Interesses an einem entsprechenden Gästekartenmodell, schlagen wir jedoch vor, die Region Thüringer Meer zunächst mit einer geringen Priorisierung zu versehen, da die kurzfristige Umsetzungswahrscheinlichkeit geringer als in anderen Regionen ist.

Thüringer Meer

Basisinformation - Daten/Fakten:

- 15 relevante Orte mit touristischem Aufkommen
- 2 prädikatisierte Orte (Bad Lobenstein, Ziegenrück)
- Rund 140 Beherbergungsbetriebe
 - 31% gewerbliche Betriebe (Ø Betriebsgröße: 35 Betten)
 - 69% Privatunterkünfte
- Rund 237.000 Übernachtungen (Anteil prädikatisierte Orte:46%; Anteil Geschäftsreisende: 10%)
 - 46% in gewerblichen Betrieben (ohne Kur-/Rehakliniken)
 - 26% in Privatunterkünften
 - 28% in Kur-/Rehakliniken
- Keine bestehenden Gästekartensysteme

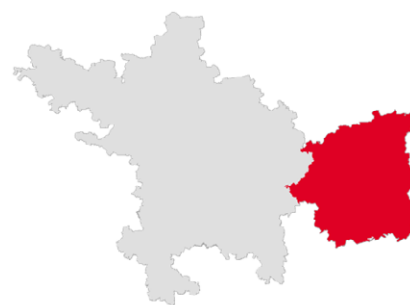
Stärken/Chancen:

- Geringer Geschäftsreiseanteil
- Einzigartige Verbindung der Themen „Wald und Wasser“ im Thüringer Wald.
- Bei weiterer Erlebarmachung dieser abwechselnden Naturräume (Maßnahme TK 2025) attraktive Zielregion.
- Östlicher Startpunkt des Rennsteigs in Blankenstein (per SPNV erreichbar)

Fazit:

- Teilweise kleinteilige touristische Strukturen (Übernachtungen je Ort, Betriebsgröße etc.)
- Das Thema Gästekarte inkl. kostenlose ÖPNV-Nutzung stößt in der Region bisher auf vergleichsweise geringe Resonanz. In den einzelnen Orten besteht z.T. kein Interesse bzw. müssen die Akteure häufig erst über den Prozess informiert werden.
- Vorschlag: Vor dem Hintergrund der eigenen Aussagen, bei der Umsetzung mit geringerer Priorität einzustufen

Machbarkeitsstudie zur Erweiterung des Rennsteig-Tickets im Thüringer Wald



Schwächen/Risiken:

- Geringer Übernachtungsanteil prädikatisierter Gemeinden sowie gewerblicher Beherbergungsbetriebe
- Geringe Betriebsgröße der gewerblichen Unterkünfte
- Einzelne Gemeinden haben Teilnahme bereits abgelehnt
- Weitere Informationen/Aufklärung in den Orten nötig
- ÖPNV-Angebot außerhalb der größeren Orte ausbaufähig
- Hoher Anteil Camping-Urlauber - Interesse dieser Gästegruppe unklar
- Viele Orte noch ohne Meldeschein
- Randlage

Abbildung 26: „Fact-Sheet“ Region Thüringer Meer; Quelle: dwif; Datenbasis: Amtliche Statistik, eigene Recherche und Berechnungen dwif

Erweiterungsmöglichkeiten des Rennsteig-Tickets - Priorisierung

Priorität 1

Die Biosphärenregion sowie die Region Rennsteig-Schwarzatal sind bereits Teil des Rennsteig-Tickets. Hier hat eine Erweiterung um die noch nicht teilnehmenden Städte und Gemeinden hohe Priorität. Gleiches gilt für die Ferienregion Masserberg, in der seit Juli 2019 die Stadt Masserberg in das Rennsteig-Ticket integriert ist.

Eine zeitnahe Integration in das Modell „Rennsteig-Ticket“ wird für die „Subregionen“ Wartburgregion inklusive Eisenach, Inselsbergregion und die Ferienregion Oberhof empfohlen. Die Wartburgregion inklusive Eisenach und die Inselsbergregion rechtfertigen diese Einschätzung in erster Linie durch ihr hohes touristisches Potenzial, eine gute Ausgangslage im ÖPNV sowie durch eine positive Einstellung der touristischen Akteure bezüglich des Themas „Gästekarte inklusive kostenlosen ÖPNV“.

Die Ferienregion Oberhof hat ebenfalls hohes touristische Potenzial und ist ein wichtiger Marketinganker der Destination Thüringer Wald (unter anderem Produktmarke in der Tourismuskonzeption Thüringer Wald 2025). Trotz leichter Vorbehalte einzelner Akteure wird im Hinblick auf die Attraktivität einer Gästekarte inklusive kostenlosen ÖPNV die zeitnahe Integration der Region Oberhof in das Modell „Rennsteig-Ticket“ empfohlen.

Priorität 2

Den Regionen Lauscha, Neuhaus a. R., Sonneberg und Thüringer Meer wird bei der Integration in das Modell „Rennsteig-Ticket“ eine geringere Priorität zugewiesen.

Dies bedeutet aber nicht, dass der Prozess in diesen Regionen nicht weiter vorangetrieben werden muss, beziehungsweise vernachlässigt werden kann. Denn als „Subregionen“ mit attraktiven Angeboten sowie vor dem Hintergrund einer „Gesamt-Lösung“ im Verbandsgebiet des Regionalverbands Thüringer Wald e.V. sollten beide Regionen aus gutachterlicher Sicht mittelfristig ebenfalls in das Modell Rennsteig-Ticket integriert werden. Vor dem Hintergrund der vorhandenen touristischen Strukturen und der teilweisen noch geringen Befürwortung in den „Subregionen“ Lauscha, Neuhaus a. R., Sonneberg und Thüringer Meer ist im Vorfeld einer Integration jedoch zunächst vergleichsweise viel Informations- und Aufklärungsarbeit vor Ort nötig. Erst danach ist eine Umsetzung des Rennsteig-Tickets realistisch.

3.2 Handlungsbedarf im ÖPNV

Im Rahmen der ÖPNV-Analyse im Kapitel 2.4 wurden zahlreiche Handlungsbedarfe für einen attraktiven ÖPNV definiert. Im Folgenden werden konkrete Maßnahmen entworfen, da eine ÖPNV-Umlage im Rahmen der Gästekarte nur zielführend ist, sofern der ÖPNV von den Gästen auch sinnvoll genutzt werden kann.

Hinweis: Da sämtliche Fahrlagenplanungen streng symmetrisch durchgeführt werden, werden Anschlüsse immer in beide Richtungen gewährleistet. Aufgrund der

besseren Lesbarkeit werden Anschlüsse jedoch in der Regel nur nach dem Schema „...Anschluss nach Jena“ bezeichnet, die Rückrichtung wird immer einbezogen. Sollte ein Anschluss im Ausnahmefall explizit in nur eine Hin- oder Rückrichtung möglich sein, wird gesondert darauf hingewiesen.

Ziele für ÖPNV-Maßnahmen

Ziel der Maßnahmen soll es sein dem Urlauber ein integriertes, unternehmensübergreifendes und attraktives Angebot zu machen, durch das er seine Ziele mittels ÖPNV erreichen kann. So werden einerseits flexible Planungen möglich, indem beispielsweise ein Wanderer nicht zu seinem PKW zurückkehren muss, sondern nach Beendigung der Wanderung mittels ÖPNV zum Ausgangspunkt zurückkehren kann. Zum anderen wird durch die Einsparung von PKW-Fahrten die Umwelt, Ressourcen und Flächen der Region geschont und so das gesamte Gebiet attraktiver. Ein attraktiver ÖPNV ist auch die Voraussetzung, die wachsende Gruppe derer zu erreichen, die nicht über einen PKW verfügen.

Als weiterer Nebeneffekt kann durch ein besseres touristisches Angebot auch die ÖPNV-Versorgung der Einheimischen verbessert werden.

Vorrangig ist es das Ziel, die Quellen und Ziele innerhalb der Untersuchungsgebiete optimal unter der Berücksichtigung ökonomischer Aspekte zu bedienen. Durch eine integrierte Betrachtung mit dem SPNV soll das Verkehrsangebot jedoch auch für die überregionale An- und Abreise sowie für die Erreichung von regionalen Zielen außerhalb der Rennsteig-Region nutzbar sein.

3.3 Maßnahmenkonzept für den touristischen ÖPNV

Die folgenden Maßnahmenkonzepte basieren auf den vorhergegangenen Untersuchungen in Kapitel 2.4. Die Maßnahmen werden jedoch „subregionsübergreifend“ betrachtet. Aufgrund der räumlichen Größe des Untersuchungsgebiets werden der Thüringer Wald und das Thüringer Meer mit den zugehörigen „Subregionen“ in drei Konzeptregionen analog der folgenden Kapitel unterteilt.

Als Zielfunktion sollen sinnvolle SPNV-Verknüpfungspunkte und touristische Ziele mit den Übernachtungsorten möglichst vieler Touristen unter minimalen Aufwänden miteinander verknüpft werden.

3.3.1 Wartburg- und Inselsbergregion

Aus der Angebotsanalyse ging als Handlungsbedarf hervor, dass rennsteigüberschreitende Nord-Süd Achsen zu errichten sind. Ebenso soll die Bedienungshäufigkeit am Wochenende verbessert werden. Als Lösungsmöglichkeit wird die Errichtung einer touristischen Buslinie vorgeschlagen. Die Fahrlagen der Buslinie sollen sich an entsprechenden SPNV-Taktknoten orientieren. Ferner ist es sinnvoll, einzelne

bestehende StPNV-Linien in ihren Fahrlagen entsprechend der touristischen Buslinie zu verschieben und ggf. die Bedienungshäufigkeit auszuweiten.

Die touristisch relevanteste Stadt im Untersuchungsraum ist Eisenach. Eisenach wird mit dem SPNV an Bad Salzungen und über die Buslinie 840 an Tabarz angebunden. Die konzipierte Wanderbuslinie beginnt in Bad Salzungen Bad Salzungen und führt nach Liebenstein. Die bereits bestehende Linie Bad Salzungen - Liebenstein betrieblich in das Angebot integriert werden. In Bad Liebenstein ist eine Verknüpfung mit dem StPNV-Angebot in Richtung Eisenach über Moorgrund beziehungsweise Ruhla anzustreben. Die Konzeptlinie verkehrt weiter über Trusetal, Brotterode, Inselsberg-Funpark nach Tabarz und Friedrichroda, wo Umsteigemöglichkeiten an den SPNV sowie die Thüringerwaldbahn in Richtung Gotha bestehen. Im weiteren Verlauf verkehrt die Linie über Georgenthal, wo umfangreiche StPNV-Anschlüsse einrichtbar sind, Tambach-Dietharz und Floh-Seligenthal nach Schmalkalden. In Schmalkalden besteht abermals Übergang zum SPNV. Auf dem Abschnitt Friedrichroda - Georgenthal - Tambach-Dietharz können parallel verkehrende StPNV-Angebote betrieblich integriert werden. Im Bereich Georgenthal müssen einzelne Anpassungen an der Führung bestehender Linien durchgeführt werden.

Die Übernachtungszahl der Gemeinden entlang der Linie beträgt 1,23 Millionen. Touristische Ziele, die durch die Linie angebunden werden, sind beispielsweise Bad Salzungen (Altstadt und Solewelt), Trusetaler Wasserfall, Inselsberg Funpark, Marienglashöhle Friedrichroda, Thüringer Waldstraßenbahn, Rennsteig-Wanderetappen und die Altstadt von Schmalkalden.

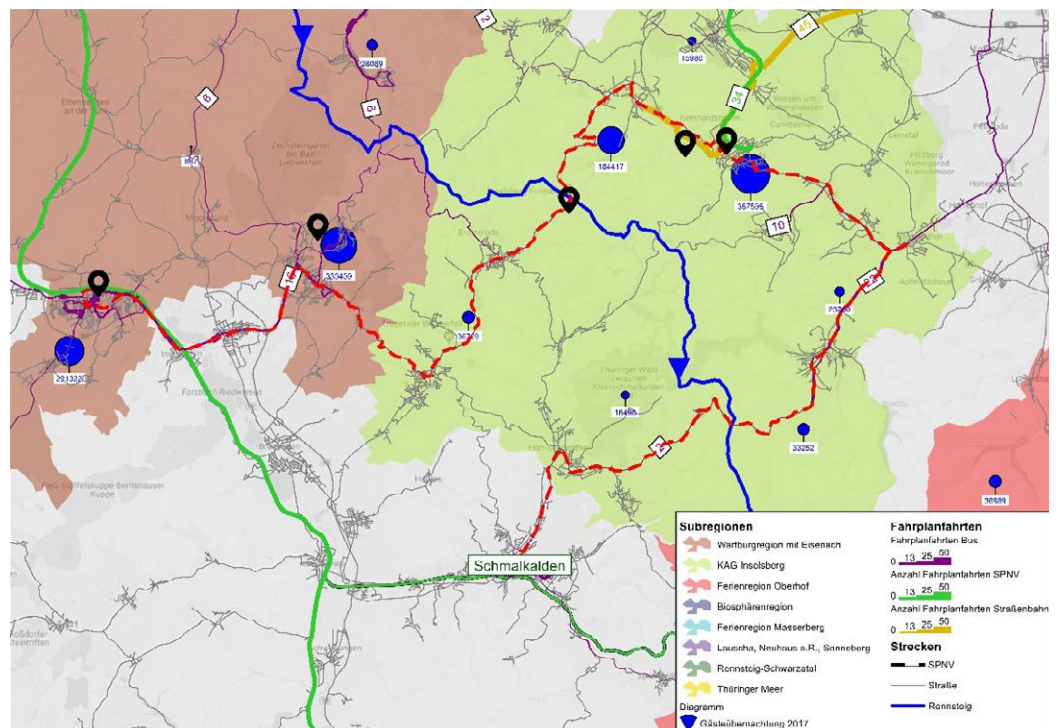


Abbildung 27: Konzeptverlauf der touristischen Buslinie Wartburg- und Inselsbergregion

Als Vorzugsvariante verkehrt die Linie durchgehend von Bad Salzungen nach Schmalkalden. Die Fahrlagen orientieren sich an der „internationalen Symmetrieminuten 58,5“. Die Fahrlagen sowie die Anschlussbeziehungen der Linie sind in Abbildung 28 dargestellt.

Ebenfalls ist die Ableitung einer von Bad Salzungen in Reinhardsbrunn endenden Minimalvariante denkbar. Dem Vorteil von Kosteneinsparungen stehen hier ein geringerer Fahrgastkomfort durch häufigeres Umsteigen sowie eine unattraktiv geringe Bedienungshäufigkeit des Abschnitts Tambach-Dietharz - Schmalkalden gegenüber.

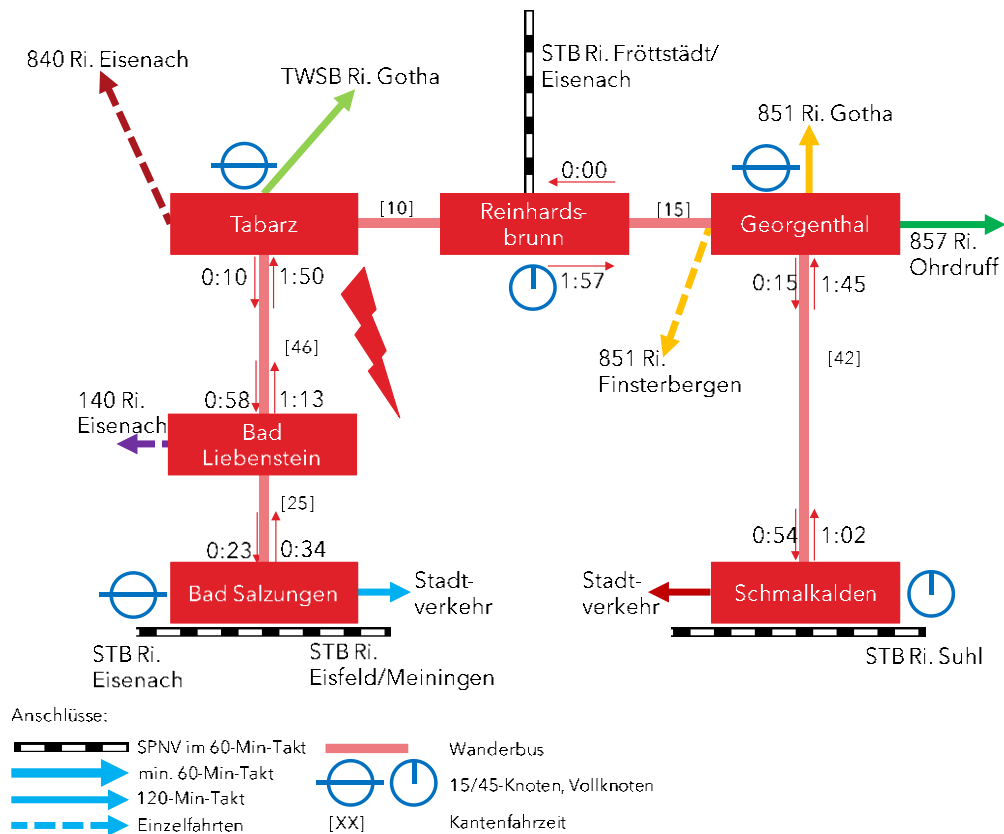


Abbildung 28: Fahrlagen und Anschlüsse der touristischen Buslinie

3.3.2 Rennsteig-Mitte (Oberhof - Neuhaus)

Zentrale Handlungsbedarfe in dieser Region sind die bessere Verknüpfung der „Subregionen“ untereinander, die Errichtung weiterer rennsteigüberschreitender Verkehre, die Ausweitung der Verkehre am Wochenende und eine Optimierung der StPNV-Anschlüsse untereinander. Aus dem starken SPNV-Angebot sollen Synergien erzeugt werden.

Als Vorschlag zur Lösung der genannten Punkte wird eine touristische Buslinie von Oberhof nach Neuhaus a. R. entwickelt. In Oberhof besteht Anschluss zu StPNV-Hauptlinien in verschiedene Richtungen. Optional wird vorgeschlagen, die Linie in

Richtung Steinbach-Hallenberg zu verlängern. Damit erhalten kleinere Orte entlang der Strecke eine deutlich bessere Anbindung und es erfolgt so eine Verknüpfung mit dem SPNV. Ab Oberhof verkehrt die Linie in Richtung Bahnhof Rennsteig. Hier wird ein Taktknoten mit Fahrtmöglichkeiten in Richtung Suhl, Ilmenau und Schmiedefeld eingerichtet. Parallelverkehr zwischen Oberhof und Bahnhof Rennsteig kann eingespart werden. Im weiteren Verlauf wird die Konzeptlinie über Neustadt, Masserberg, Katzhütte und Cursdorf nach Neuhaus a. R. geführt. Eine Verlängerung über Neuhaus hinaus wurde zwar untersucht, aber aufgrund des geringen Nutzens bei hohen Kosten verworfen. In Neuhaus entsteht ein Taktknoten mit dem SPNV sowie optional weiteren regionalen Buslinien. Insgesamt sind betriebliche Verknüpfungen von Leistungen zu prüfen:

- Oberhof - Bahnhof Rennsteig: Integration der Linie 421
- Frauenwald - Masserberg - Neuhaus a. R.: Integration der Linie 307

Die Gesamtübernachtungszahl, der durch die Linie erschlossenen Gemeinden, beträgt 0,78 Millionen Übernachtungen. Oberhof, die Oberweißbacher Bergbahn sowie zahlreiche Rennsteigerquerungen werden als touristische Ziele angebunden.

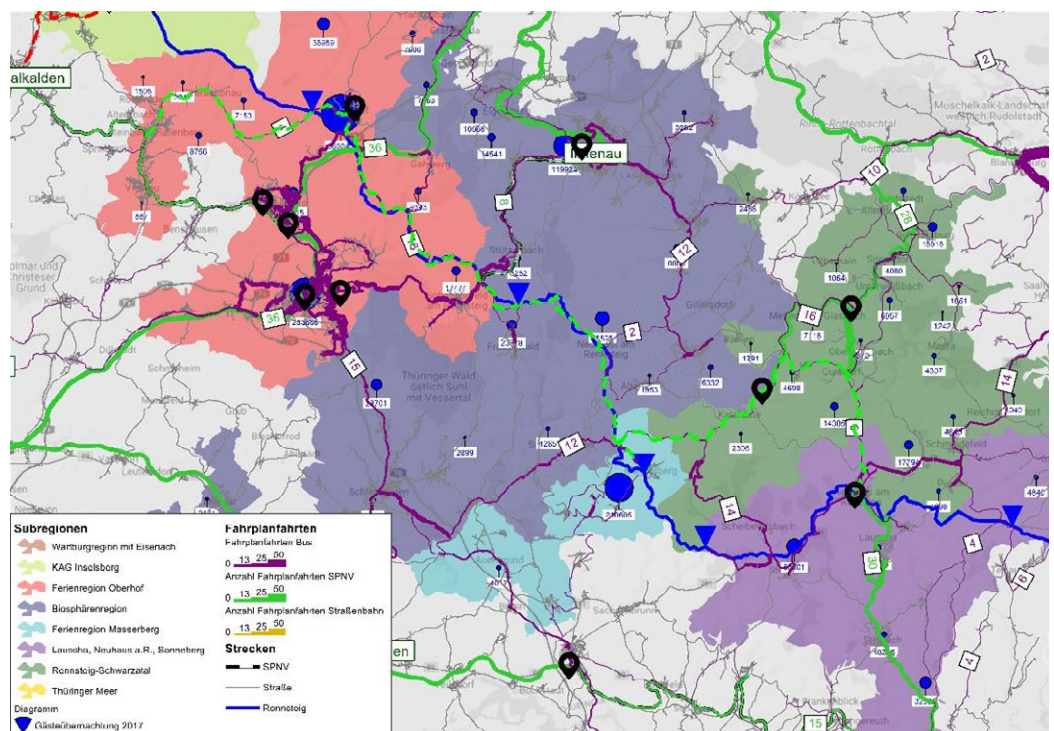
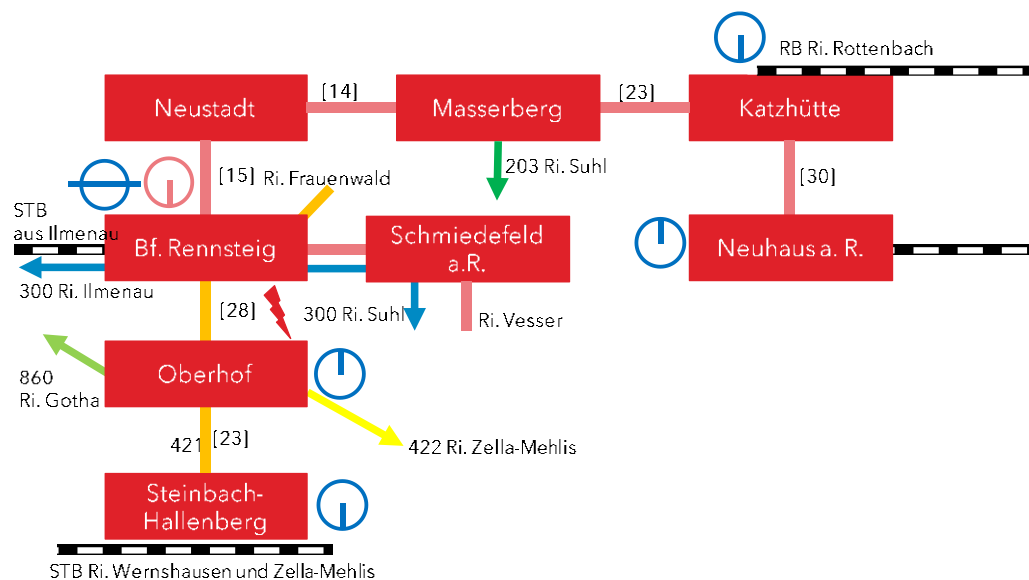


Abbildung 29: Konzeptverlauf der touristischen Buslinie

Aufgrund der Länge der Linien, der Verknüpfung mit zahlreichen StPNV-Linien verschiedener Aufgabenträger und der angestrebten SPNV-Verknüpfungen sind nach Erstellung der Konzeptlinie Untersuchungen zu möglichen Fahrlagen durchgeführt worden. Eine Grobuntersuchung zeigte, dass bei bisherigem Betriebskonzept entweder eine Einrichtung eines Knotens am Bahnhof Rennsteig durchgeführt werden kann

oder eine Verknüpfung mit dem übrigen SPNV, da die Kantenfahrzeit vom Vollknoten Oberhof zum 15/45-Knoten Bahnhof Rennsteig zu groß wäre.

Priorität wird dem Erreichen der übrigen SPNV-Anschlüsse eingeräumt. Um jedoch trotzdem einen umfangreichen Parallelverkehr zwischen Bahnhof Rennsteig und Oberhof zu vermeiden, aber trotzdem die wichtigsten Anschlüsse am Knoten Bahnhof Rennsteig zu erhalten, werden in der Vorzugsvariante zunächst die wichtigsten zu erhaltenden Anschlüsse definiert. Anschließend wird die touristische Linie und die bestehende Linie 421 ab Bahnhof Rennsteig so gelegt, dass alle wichtigen Verknüpfungen mittels Direktverbindung oder kurzer Umsteigezeit angeboten werden können. Der Linienvverlauf dieser Lösung ist in Abbildung 30 dargestellt. Die Notwendigkeit eines Umstieges mit garantiertem Anschluss für Fahrgäste, die aus Oberhof über den Knoten Rennsteig hinaus verkehren, wird zur Erhaltung der weiteren Verbindungen in Kauf genommen. Durch die Teilung der Linie mit großzügigen Übergangszeiten an den Endpunkten werden die Verkehre ebenso robuster gegen Störungen und somit weniger verspätungsanfällig als eine lange durchgehende Linie. Die Führung der Linie 421 nach Frauenwald und die des Wanderbusses nach Schmiedefeld begünstigt die Nutzbarkeit des Bahnhof Rennsteig, da hierfür keine Wendemöglichkeiten für Busse benötigt werden.



- Neuer Knoten „Wanderbusnetz“ Rennsteig-Kreuzung
- 15/45-Knoten, Vollknoten
- [XX] Kantenfahrzeiten

Abbildung 30: Vorzugsvariante mit Anpassung des Knoten Rennsteig zur Vermittlung der wichtigsten Anschlüsse

Exkurs Anbindung Gehlberg

Die bisherige Anbindung Gehlbergs an die Rennsteig-Region erfolgt mit der Buslinie 359 von Gehlberg nach Schmücke. Diese Linie wurde zum 01.07.2019 eingestellt, daher alternative Anbindungsmöglichkeiten notwendig.

Eine Bedienung durch eine Stichfahrt der touristischen Buslinie⁴ ist nicht möglich, da die Fahrzeitverlängerung zum einen für durchfahrende Fahrgäste unzumutbar wäre und zum anderen die Bedienung der Taktknoten zerstört werden würde. In der näheren Umgebung enden keine weiteren Buslinien, die nach Gehlberg unproblematisch verlängert werden könnten.

Determinanten einer einzurichtenden Linie sind die Verbindung des außerhalb gelegenen Bahnhofs von Gehlberg mit dem Ort selbst, unter Berücksichtigung des SPNV sowie der Verknüpfung mit der übrigen Rennsteig-Region. Aufgrund der Fahrlagen des SPNV ist entweder eine Anschlussvermittlung aus und von Erfurt oder aus und von Suhl möglich. Bei einer Verknüpfung mit dem SPNV ist keine Verknüpfung mit dem touristischen Angebot an der Schmücke möglich, daher ist eine Verlängerung nach Oberhof anzustreben (Szenario A). Auch dort können nur sehr vereinzelt Anschlüsse gewährt werden, allerdings ist Oberhof als Ziel attraktiv und es können weitere Direktverbindungen Schmücke - Oberhof angeboten werden. Insgesamt sind drei verschiedene Szenarien denkbar:

Szenario	Linienverlauf
A	Gehlberg Bf. - Gehlberg Ort - Schmücke - Oberhof
B	Gehlberg Bf. - Gehlberg Ort - Schmücke
C	Ringverkehr Oberhof - Gehlberg Bf - Gehlberg Ort - Schmücke - Oberhof und zurück

Tabelle 7: Szenarien zur Anbindung Gehlbergs (4-Stunden-Takt)

In Szenario B endet die Linie in Schmücke, sinnvolle Verknüpfungen dort sind nicht möglich. Szenario C hat den größten Nutzen, allerdings auch die höchsten Kosten. Aufgrund der geringen zu erwartenden Fahrgastzahlen ist bei allen Varianten mit einem sehr niedrigen Kostendeckungsgrad zu rechnen. Eine Vorzugsvariante wird daher nicht abgeleitet. Vor dem Hintergrund der stark unwirtschaftlichen Bedienung in den Variante A bis C kann aus gutachterlicher Sicht das Angebotskonzept, welches die SNG (Suhler Nahverkehrsgesellschaft) zum 13.07.2019 umgesetzt hat, als guter Kompromiss zwischen der möglichst attraktiven Anbindung Gehlbergs und betriebswirtschaftlichen Aspekten angesehen werden.

⁴ In der Vorzugsvariante der Linie 421

3.3.3 Thüringer Meer

Aus der vorhergehenden Untersuchung geht hervor, dass in der „Subregion“ Thüringer Meer die wichtigsten Handlungsfelder die Vertaktung und integrierte Planung bestehender Verkehre sowie die Ausweitung der Wochenendbedienung darstellen. Eine regionsweite integrierte Planung, auch unter der Berücksichtigung der Errichtung förderfähiger landesbedeutsamer Buslinien, ist im Rahmen dieser Untersuchung nicht möglich. Daher wird der Vorschlag eingebracht, die Bedienungshäufigkeit und den Linienverlauf des bisher bestehenden und etablierten „Wanderbus Thüringer Meer“ auszuweiten.

Geprüft wurde eine Verlängerung der bestehenden Linie nach Schleiz und nach Bad Lobenstein. Da Schleiz nur ein geringes touristisches Potential (Anzahl Gästeübernachtungen) aufweist und in Richtung Bad Lobenstein die Bleilochtsperre mit zahlreichen touristischen Einzelzielen angebinden werden, wird diese Variante näher untersucht, auch wenn hierdurch deutliche Mehraufwände benötigt würden. Eine Kürzung der Linie bis Burgk oder Saalburg kann vorgenommen werden, wenn ein entsprechender Anschluss zur Buslinie 610 nach Bad Lobenstein hergestellt wird.

Entlang des Hohenwarte-Stausees verkehrt der Wanderbus alternierend nördlich beziehungsweise südlich des Stausees, um die bisher bestehenden Wandetappen um den See weiterhin anzubinden (siehe Abbildung 31).

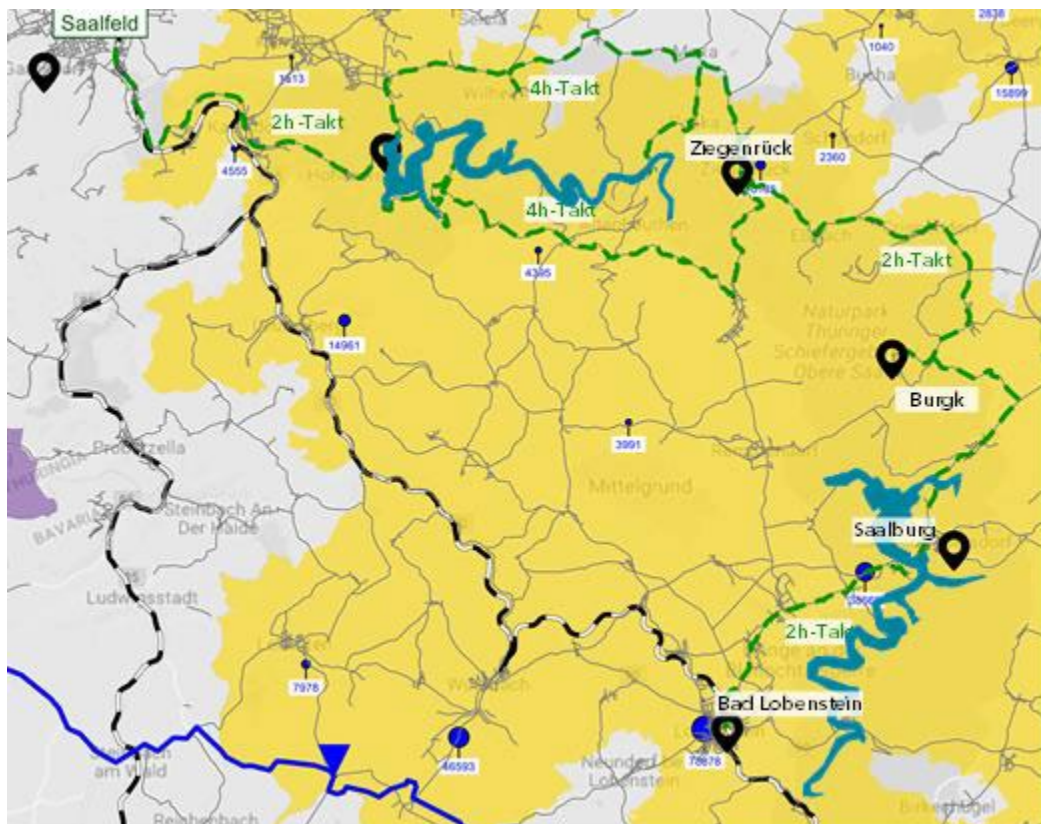


Abbildung 31: Konzeptverlauf der touristischen Buslinie

Die Fahrlagenplanung ist aufgrund mangelnder vertakteter Anschlussmöglichkeiten relativ einfach. Aufgrund der Kantenfahrzeit der Linie zwischen Saalfeld und Bad Lobenstein kann entweder der SPNV-Vollknoten in Bad Lobenstein oder der SPNV-Knoten in Saalfeld erreicht werden. Da für den Binnenverkehr im Thüringer Meer der Knoten Bad Lobenstein relevanter ist, erfolgt die Ausrichtung der Linie auf ebendiesen. In Saalfeld bestehen trotzdem noch hinreichend akzeptable Anschlüsse in Richtung Jena.

Der Wanderbus bedient die für Wanderrouten relevanten Stauseen „Bleilochtalesperre“ und „Hohenwarte“ sowie diverse touristische Einzelziele entlang der Seen. Ebenfalls wird das touristisch relevante Bad Lobenstein bedient. Insgesamt werden in den Gemeinden entlang der Linie 115.000 Übernachtungen verzeichnet.

In der Variante A (siehe Abbildung 32) wird von einem Taktknoten Bad Lobenstein ausgegangen. Daran wird die Linie 610 abgestimmt, die in der Variante vertaktet wird. Diese wird auch am Wochenende direkt über Saalburg nach Schleiz geführt und erhält Anschluss an die Busse in Richtung Gera und Jena. In Saalburg bestehen vormittags folgende Anschlüsse:

- Ziegenrück - Bad Lobenstein
- Schleiz - Burgk

Durch eine Verschiebung der Fahrlagen auf dem grün markierten Wanderbus werden nachmittags die Anschlüsse für die Rückfahrten angepasst. In Saalfeld bestehen Übergangszeiten zum SPNV nach Jena, Erfurt und Gera von ca. 30 Minuten.

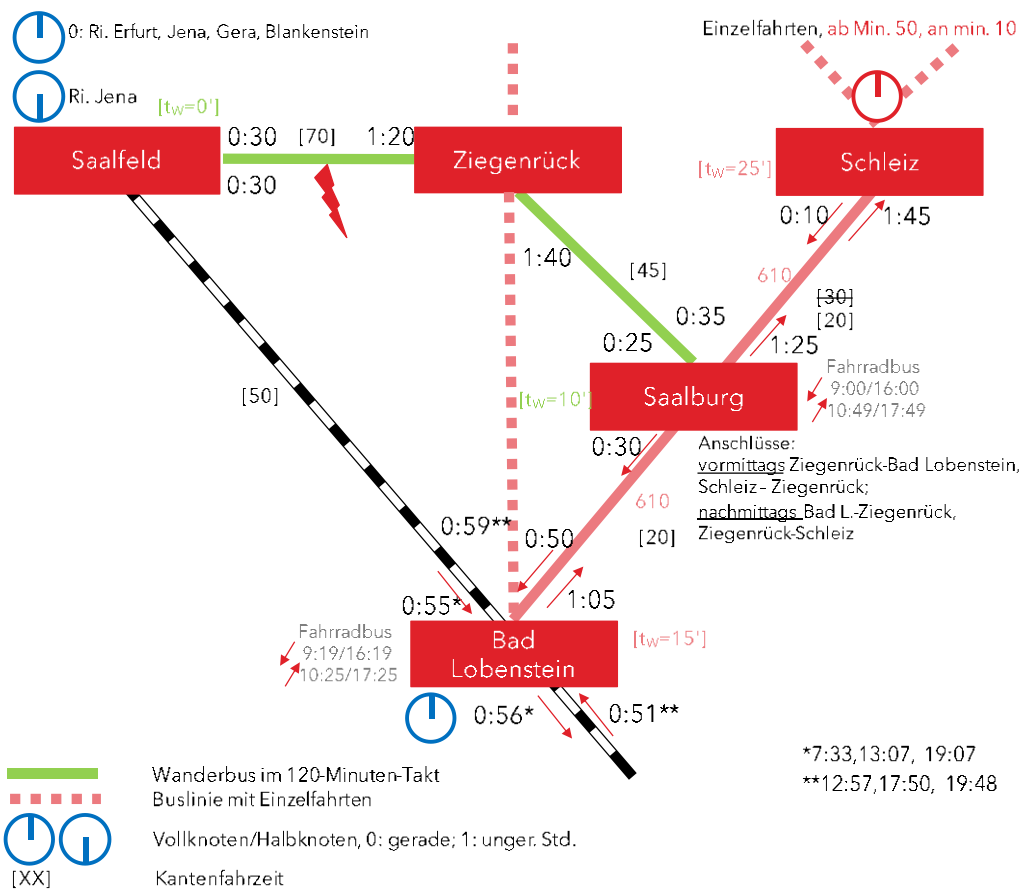


Abbildung 32: Fahrlagen und Anschlüsse der touristischen Buslinie im Thüringer Meer, Variante A

In der Variante B (siehe Abbildung 33) wird von einer Anbindung des Wanderbusses an den Taktknoten Saalfeld ausgegangen. Die Wanderbuslinie verkehrt dann über Ziegenrück und Saalburg bis Bad Lobenstein. Auf dem Abschnitt Saalburg - Bad Lobenstein ergänzt diese Linie das Angebot der Linie 610. Diese wird am Wochenende über Burgk geführt.

Anschlüsse in Bad Lobenstein sind in der Variante für den Wanderbus nicht möglich. Optimierungsmöglichkeiten auf dem Abschnitt Saalburg - Bad Lobenstein zwischen den beiden Linien (Wanderbus und 610) sind im Rahmen einer möglichen Umsetzung detailliert zu prüfen.

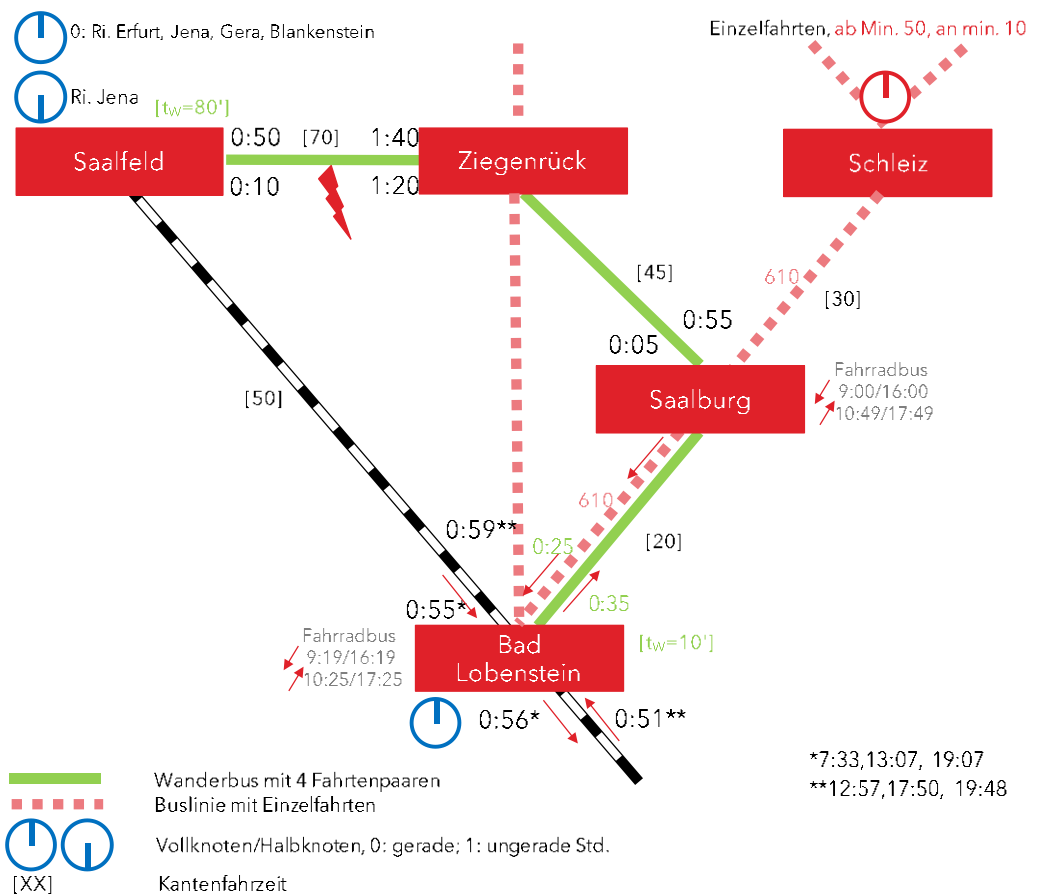


Abbildung 33: Fahrlagen und Anschlüsse der touristischen Buslinie im Thüringer Meer, Variante B

Exkurs Sormitztalbahn

Eine Reaktivierung der Sormitztalbahn zwischen Blankenstein und Marxgrün ist in den 90er Jahren geprüft und verworfen worden. Eine Reaktivierung könnte die Erreichbarkeit des (östlichen) Thüringer Meeres aus dem Nordbayern beziehungsweise Südwestsachsen verbessern und damit auch für Tagesgäste attraktiver gestalten. Eine aktualisierte detailliertere gesamtwirtschaftliche Untersuchung unter Berücksichtigung der Auswirkungen für den Alltagsverkehr, für touristische Verkehre, aber auch Güterverkehre ist daher als interessant einzustufen.

3.3.4 Betriebsaufwand und flankierende Maßnahmen

Der mit den Maßnahmen voraussichtlich verbundene jährliche Betriebsaufwand lässt sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt nur grob abschätzen. Für die Kostenschätzung wird ein Kostensatz je Fahrplan-Kilometer angesetzt, in dem alle betrieblichen Aufwände inklusive Fahrzeugabschreibungen enthalten sind. Dieser Kostensatz wird mit einer Preisspanne von 2,80 € bis 3,10 € je gefahrenem Kilometer angegeben. Damit

sind aktuelle Preisentwicklungen und die am Wochenende durch Zuschläge höheren Lohnkosten als im Wochendurchschnitt berücksichtigt.

Die Betriebskosten werden zusätzlich durch die zugrunde gelegte Angebotsqualität, insbesondere in Bezug auf die Fahrtenhäufigkeit, beeinflusst. Daher werden drei mögliche Qualitäten berücksichtigt:

- Vier Fahrtenpaare je Wochenendtag (Standard landesbedeutsamer Buslinien in Thüringen)
- Sechs Fahrtenpaare je Wochenendtag (Standard der Marke „PlusBus“)
- Acht Fahrtenpaare je Wochenendtag (darüberhinausgehender „Komfortstandard“, der teilweise in anderen Tourismusdestinationen angeboten wird)

Die damit verbundenen voraussichtlichen Betriebsaufwände sind in der folgenden Abbildung 34 zusammengefasst. Es ergibt sich damit eine Bandbreite aus der Kombination „Vier Fahrtenpaare“ x 2,80 € bis zu „Acht Fahrtenpaare“ x 3,10 €.

Weiterhin sind in den angegebenen Betriebskosten mögliche Einsparungen durch Synergieeffekte mit bestehenden Linien berücksichtigt.

Für ein attraktives und zeitgemäßes ÖPNV-Angebot wird empfohlen, für diese touristischen Verkehre entsprechend komfortable Fahrzeuge einzusetzen. Die Fahrzeuge sollten über Qualitätsmerkmale wie Fahrgastinformationssysteme möglichst in Echtzeit, ITCS, Barrierefreiheit, ausreichend Sitz- und Stehplätze, Klimatisierung sowie möglichst hinreichender Kapazitäten zur Fahrradmitnahme verfügen.

Weiterhin müssen diese Maßnahmen mit einem **intensiven Marketing**, sowohl von Seiten der Verkehrsunternehmen und Bus und Bahn Thüringen e.V. als auch von Seiten der touristischen Leistungsträger, Beherbergungsbetriebe und Tourismusorganisationen begleitet werden.

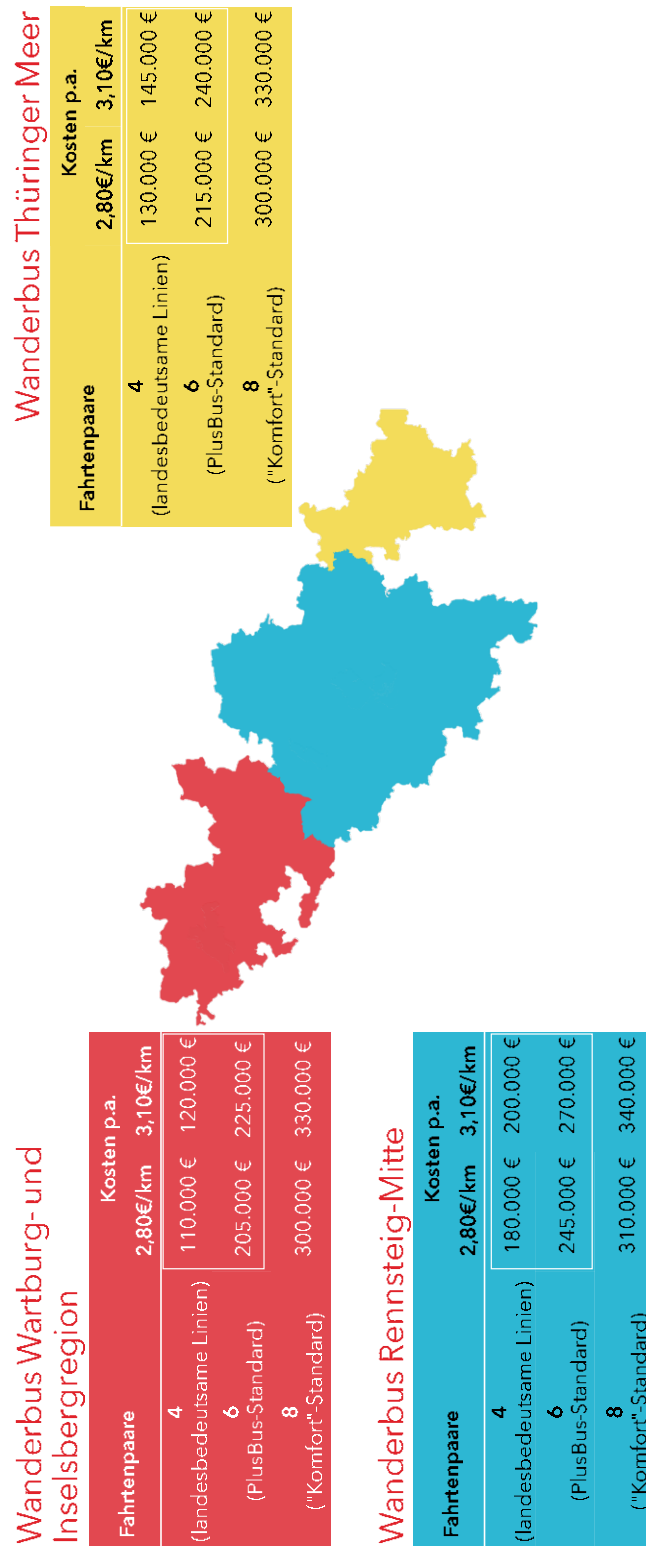


Abbildung 34: jährliche Betriebskosten der vorgeschlagenen ÖPNV-Maßnahmen

In der Gesamtbewertung der Region ist eine Angebotsqualität für die vorgeschlagenen Leistungen in Form von vier bis sechs Fahrtenpaaren empfehlenswert.

4 Ermittlung des Umlagebetrages

4.1 Methodische Grundlagen

Die Berechnung der je Übernachtung zu entrichtenden Umlage muss die Erlösansprüche der Verkehrsunternehmen aus touristischen Verkehren möglichst realistisch abbilden. Dies ist vor dem Hintergrund der begrenzten Datenlage mit planerischen Einschätzungen verbunden.

Zudem sind verschiedene Berechnungswege gegenüberzustellen, von der einheitlichen Berechnung der Umlage bis zur differenzierten Berechnung zwischen den „Subregionen“. Im Zusammenhang mit den jährlichen Übernachtungszahlen ergibt sich das Erlöspotenzial für die Nutzung des ÖPNV-Angebotes in den „Subregionen“ beziehungsweise der gesamten Tourismusregion.

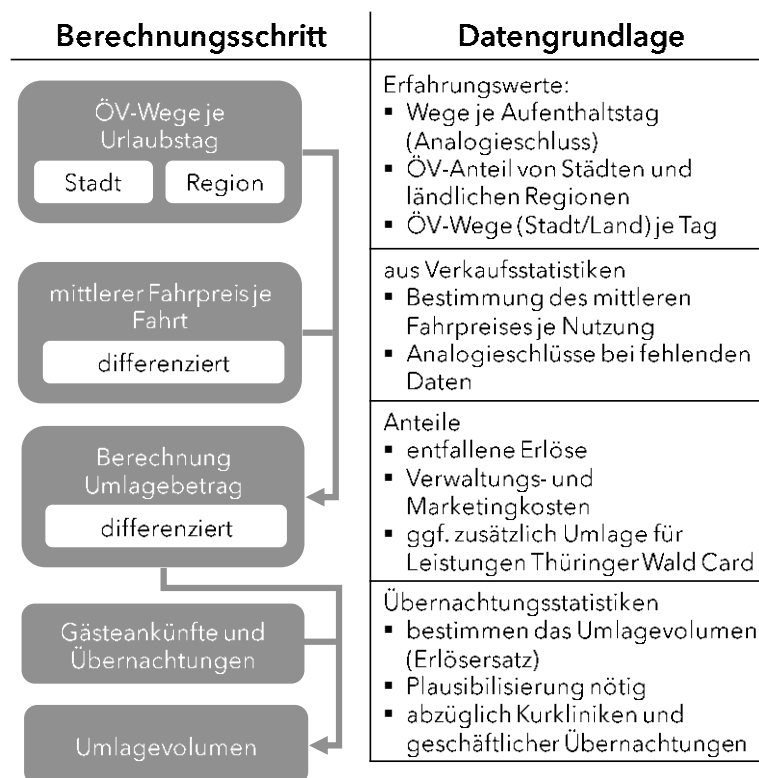


Abbildung 35: Berechnungsablauf

Datengrundlagen

Den Berechnungen werden folgende Basisdaten und Annahmen zugrunde gelegt:

- Die Häufigkeit der ÖPNV-Nutzung im Untersuchungsgebiet wird anhand einer mittleren Wegeanzahl je Übernachtungsgast und einem regionstypischen

Nutzungsanteil des ÖPNV (Modal Split) ermittelt. Diese Daten beruhen auf Daten der Mobilitätsbefragung „Mobilität in Deutschland 2017“ (MID 2017).

- ▶ Je Übernachtungsgast und Urlaubstag werden im Mittel 3,45 Wege zurückgelegt. Gemäß MiD 2017 legt jeder Einheimische am Sonntag 2,3 Wege zurück - im Wesentlichen Freizeitwege. Es ist davon auszugehen, dass Urlaubsgäste je Tag mehr (Freizeit-)Wege zurücklegen als Einheimische. Daher wird der Wert, ausgehend von planerischen Erfahrungen, um den Faktor 1,5 erhöht.
- ▶ Die Verkehrsmittelwahl unterscheidet sich, unter anderem aufgrund unterschiedlicher Angebotsqualitäten im ÖPNV, zwischen städtischen und ländlichen Regionen deutlich. Daher werden unterschiedliche Nutzungsanteile für den ÖPNV angesetzt (MID 2017):
 - ▶ Stadt: 12%
 - ▶ ländliche Region: 4%
- ▶ Aus der Multiplikation der täglichen Wege je Übernachtungsgast und dem Modal Split des ÖPNV ergeben sich die folgenden statistischen Nutzungen des ÖPNV je Übernachtung (das heißt je Gast und Urlaubstag):
 - ▶ Stadt: 0,414 ÖPNV-Wege je Übernachtung
 - ▶ Region: 0,138 ÖPNV-Wege je Übernachtung
- ▶ Für die angenommenen Nutzungen des ÖPNV werden mittlere Fahrpreise angenommen, die aus Verkaufsstatistiken der Verkehrsunternehmen (für Einzel- und Tages- sowie Gruppenkarten) ermittelt worden. Bei fehlenden Statistischen Daten wurden mittlere Fahrpreise auf Grundlage der Entfernungen relevanter touristischer Ziele und der Tarifstufen je „Subregion“ abgeschätzt.
- ▶ Für die Ermittlung der zu erwartenden jährlichen Erlöse sind die nicht umlagefähigen Übernachtungen zu ermitteln. Diese ergeben sich aus
 - ▶ Geschäftsreisenden mit spezifischen Werten je „Subregion“
 - ▶ Kinder unter sechs Jahren mit einem Anteil von 5,4 Prozent
 - ▶ Schwerbehinderten im Sinne SGB IX mit einem Anteil von 3,1 Prozent

Die Berechnung der Umlage wird an folgenden Beispielen erläutert. Diese hängt im Wesentlichen von der angenommenen Wegezanzahl, dem Nutzungsanteil des ÖPNV und dem mittleren Fahrpreis ab.

Berechnungsbeispiel

Um die Berechnungsmethodik zu veranschaulichen, wird folgendes Rechenbeispiel gegeben:

- ▶ Ländliche Region

- ▶ ÖPNV-Wege je Übernachtung (ÜN):
3,45 Wege * 4 % ÖPNV-Anteil = 0,138 ÖV-Wege je ÜN
- ▶ Umlagebetrag für die ÖPNV-Nutzung:
0,138 ÖV-Wege je ÜN * 2,50 € (mittlerer Fahrpreis) = 0,34 € Brutto-Umlage je ÜN für ÖPNV

Nach demselben Vorgehen lassen sich die Auswirkungen verschiedener Fahrpreise oder auch unterschiedlicher Annahmen zur ÖPNV-Nutzung berechnen. Weitere Beispiele werden in der folgenden Abbildung 36 dargestellt.

Kennwert	Land	Stadt
Wege je Urlaubstag	3,45	
ÖV-Anteil	4 %	12 %
ÖV-Wege je Urlaubstag	0,138	0,414
mittlerer Fahrpreis	2,50 €	1,40 €
Umlage je Übernachtung (Anteil für ÖV-Nutzung)	0,34 €	0,58 €
mittlerer Fahrpreis	2,93 €	1,80 €
Umlage je Übernachtung (Anteil für ÖV-Nutzung)	0,40 €	0,75 €

Abbildung 36: Rechenbeispiel Umlagebetrag

4.2 Umlagebetrag

Differenzierte Berechnung

Für die je „Subregion“ differenzierte Berechnung des Umlagebetrages ergeben sich Brutto-Umlagebeträge für die ÖPNV-Nutzung zwischen 0,34 € und 0,40 € in ländlichen Regionen sowie zwischen 0,58 € und 0,75 € je Übernachtung in Städten.

Zu diesem Betrag sind notwendige Anteile für die mit dem Rennsteig-Ticket verbundenen Organisationsaufgaben und Marketingaktivitäten hinzuzurechnen:

- ▶ Anteil für Organisationsaufgaben: 0,05 € (in Brutto-Gesamtumlage eingerechnet)
- ▶ Anteil für gemeinsame Marketingaktivitäten: 0,03 € (in Brutto-Gesamtumlage eingerechnet)

- ▶ Anteil für zusätzliche Leistungen der Thüringer Wald Card: 0,04 € (in Brutto-Gesamtumlage nicht eingerechnet)

Insgesamt werden für die einzelnen „Subregionen“ folgende Umlagebeträge ermittelt:

Region	mittlerer Fahrpreis	Berechnungsgrundlage	Brutto-Umlage für ÖPNV-Nutzung
Wartburgregion	2,50 €	(Auswertung Verkaufsstatistik)	0,34 €
Inselsbergregion	2,55 €	ab Friedrichroda (40% Gotha a 3,60€; 30% Tabarza a 2,10€; 30% Ortsverkehr a 1,60€)	0,35 € ⁵
Ferienregion Oberhof	2,93 €	(50% Stadtverkehr, 25% bis 20km, 25% Oberhof-Gotha)	0,40 €
Biosphärenregion	2,70 €	(Teil Ilm-Kreis: Zonentarif, laut Studie Tarifkonzept ab 01.07.2019, 50% bis ca. 15 km)	0,37 €
Masserberg	2,75 €	(25% 10 km und 75% 15km, Tariftabelle Werrabus)	0,38 €
Neuhaus-Lauscha-Sonneberg	2,80 €	(50%Stadtverkehr, 25% N-L, 25% N-S)	0,39 €
Schwarzatal	2,70	(Verkaufsstatistik KomBus)	0,37 €
Thüringer Meer	2,70 €	(Verkaufsstatistik KomBus)	0,37 €
Städtedreieck (Bad Blankenburg, Rudolstadt, Saalfeld)	1,80 €	(Tarif für Städtedreieck)	0,75 €
Arnstadt	1,40 €	laut Studie Tarifkonzept ab 01.07.2019	0,58 €
Ilmenau	1,40 €	laut Studie Tarifkonzept ab 01.07.2019	0,58 €
Eisenach	1,70 €	(Auswertung Verkaufsstatistik)	0,70 €

Tabelle 8: Berechnung der Brutto-Umlage für ÖPNV-Nutzung, differenzierter Ansatz

In den Umlagebeträgen sind mit Ausnahme folgende Regionen keine SPNV-Leistungen integriert:

- ▶ Inselsbergregion: Freigabe der STB 48 Friedrichroda - Fröttstädt

⁵ Für Friedrichroda wurde aus dem bestehenden Gästekartensystem die ÖPNV-Nutzung je Übernachtung ermittelt. Der Wert beträgt im Mittel 0,10 ÖPNV-Wege je Übernachtung und ist im hohem Reisebusanteil und damit verbunden geringerer ÖPNV-Nutzung begründet. Damit ergibt sich ein spezifischer Bruttoumlagebetrag von 0,25 € je Übernachtung für die ÖPNV-Nutzung.

- Biosphärenregion: Freigabe der STB 46 Ilmenau - Bahnhof Rennsteig (Rennsteig-Shuttle)
- Neuhaus-Lauscha-Sonneberg: Freigabe der STB 41 Neuhaus am Rennweg - Sonneberg (Thür.)
- Schwarzatal: Freigabe der RB 60 Rottenbach - Katzhütte

Für die „Subregionen“ ergeben sich daraus die in Abbildung 37 aufgeführten Bruttogesamtumlagen (inklusive Organisations- und Marketinganteilen).

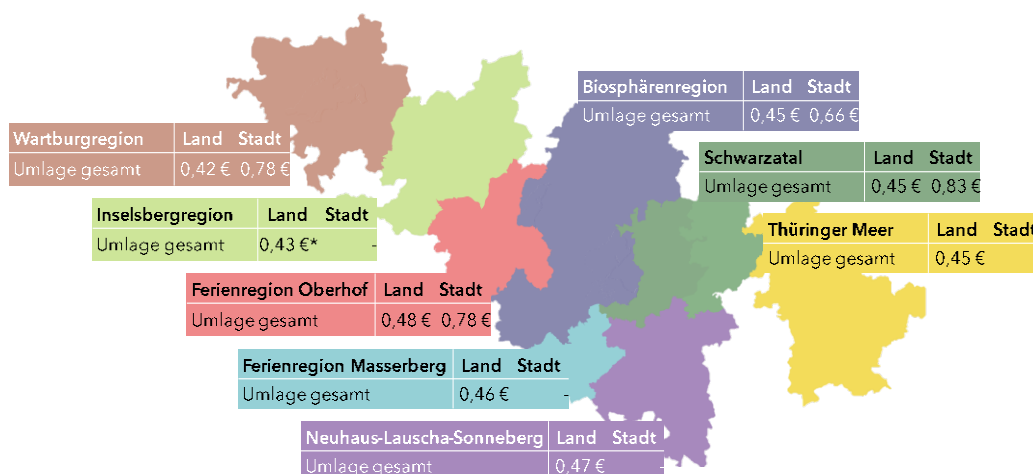


Abbildung 37: Bruttoumlage (inklusive Organisations- und Marketingbeitrag), differenzierte Berechnung

In Verbindung mit den anzusetzenden Übernachtungszahlen ergeben sich folgende Netto-Erlöse für die ÖPNV-Nutzung je „Subregion“:

Einheitsumlage

Im Rahmen der Studie ist abzuwägen, ob der Umlagebetrag je „Subregion“ differenziert oder über den Thüringer Wald einheitlich, sozusagen als „Einheitsumlage“ zu erheben ist. Die generelle Tendenz in anderen Gebieten geht dabei eher in Richtung einheitlicher Umlage.

Daher folgt zusätzlich die Ermittlung eines einheitlichen Umlagebetrages. Dazu werden die mittleren Fahrpreise neu berechnet. Es erfolgt einerseits eine Differenzierung zwischen ländlichen und städtischen Umlagebeträgen. Andererseits wird ein Umlagebetrag für die Gesamtregion ermittelt. Dazu sind die mittleren Fahrpreise entsprechend neu zu berechnen, als über die Übernachtungszahlen gewichtete Mittelwerte der Bezugsgröße (Land, Stadt, Gesamtregion). Die Ergebnisse sind in der folgenden Tabelle 9 zusammengefasst.

Region	nicht umlagefähig	gewichteter mittlerer Fahrpreis	Brutto-Umlage für ÖPNV-Nutzung	Brutto-Umlage für ÖPNV-Nutzung	Netto-Umlageerlöse für ÖPNV-Nutzung
Land	25 %	2,67 €	0,37 €	0,45 €	727.900,00 €
Stadt	53 %	1,68 €	0,70 €	0,78 €	352.800,00 €
ohne Differenzierung	35 %	2,24 €	0,44 €	0,52 €	1.080.700,00 €

Tabelle 9: Berechnung der Brutto-Umlage für ÖPNV-Nutzung und Netto-Umlageerlöse, Einheitsumlage

Die die Umlagebeträge in einem relativ engen Schwankungsbereich liegen, ist aus gutachterlicher Sicht sowohl eine nach „Subregion“ differenzierte Berechnung als auch eine einheitliche Berechnung möglich. Vor dem Hintergrund der bestehenden Situation mit zwei „Subregionen“ im Rennsteig-Ticket, die unterschiedliche Umlagen erheben, sowie den weiteren bestehenden Gästekartensystemen mit eigenen etablierten Umlagebeträgen, erscheint der differenzierte Ansatz aus Sicht der Gutachter für den Thüringer Wald eine tendenziell höhere Akzeptanz zu erreichen und sollte daher im Zuge des Umsetzungsprozesses favorisiert werden.

4.3 SPNV-Integration

Differenzierte Berechnung

Im Rahmen der Studie ist zudem abzuwägen, ob und welche SPNV-Leistungen in das Rennsteig-Ticket zu integrieren sind und welche Auswirkungen dies auf dem Umlagebetrag hat.

Daher folgt zusätzlich die Ermittlung eines je „Subregion“ differenzierten Umlagebetrages mit Integration der dort nutzbaren SPNV-Angebote. Die zusätzliche Freigabe SPNV erzeugt Finanzierungsmehrbedarf. Dazu werden die mittleren Fahrpreise neu berechnet, mit folgenden Annahmen für die SPNV-Preise:

- ▶ Fahrten bis 50 km Länge: Hopperticket zum Preis von 4,35 € (Preis einer Richtung bei Buchung einer Hin- und Rückfahrt)
- ▶ Fahrten über 50 km Länge: Preis entsprechend Preisauskunft, 12,50 € je Richtung (50% des Thüringen-Tickets)

Die Nutzungsanteile des SPNV werden je „Subregion“ spezifisch festgelegt und sind in Tabelle 10 dokumentiert. Darin sind ebenso die Ergebnisse zusammengefasst.

Region	mittlerer Fahrpreis	Berechnungsgrundlage	Brutto-Umlage für ÖPNV-Nutzung
Wartburgregion (SPNV Eisenach-Bad Salzungen)	3,06 € 2,50 €	30% Eisenach - Bad Salzungen/4,35€; 70% Statistik VG WAK	0,42 €
Wartburgregion (SPNV bis Erfurt)	3,87 € 2,50 €	10% Eisenach - Erfurt/12,50€; 20% Eisenach - Bad Salzungen/4,35€; 70% Statistik VG WAK	0,53 €
Inselsbergregion (SPNV bis Eisenach & Erfurt)	3,38 € 2,55 €	20%Eisenach/4,35€; 20%Erfurt/4,35€; 60% Fahrpreis Bus	0,47 €
Ferienregion Oberhof (SPNV bis Erfurt)	4,12 € 2,93 €	10% SPNV über 50km/12,50€, 20% SPNV bis 50km/4,35€; 70% Fahrpreis Bus	0,57 €
Biosphärenregion (SPNV bis Erfurt)	3,20 € 2,70 €	30% SPNV/4,35€; 70% Fahrpreis Bus	0,44 €
Schwarzatal (SPNV Katzhütte-Saalfeld)	3,20 € 2,70 €	30% Katzhütte-Saalfeld/4,35€; 70% Statistik Kombus 2,70€	0,44 €
Thüringer Meer (SPNV Saalfeld - Blankenstein)	3,69 € 2,70 €	5% Blankenstein-Saalfeld /12,50€, 30% Bad Lobenstein-Saalfeld/4,35€; 65% Statistik Kombus 2,70€	0,51 €
Eisenach (SPNV bis Bad Salzungen)	2,23 € 1,70 €	20%Eisenach-Bad Salzungen/4,35€; 80% Statistik VG WAK	0,92 €
Eisenach (SPNV bis Bad Salzungen & Erfurt)	3,05 € 1,70 €	10% Eisenach-Erfurt/12,50€; 10% Eisenach-Bad Salzungen/4,35€; 80% Statistik VG WAK	1,26 €

Tabelle 10: Berechnung der Brutto-Umlage für ÖPNV-Nutzung, differenzierter Ansatz mit SPNV-Integration

Einheitsumlage

Die Ausführungen zur Einheitsumlage gelten ebenso für den Fall der SPNV-Integration in das Rennsteig-Ticket. Hierfür werden folgende Annahmen der Berechnung zugrunde gelegt:

- Referenzfahrpreis SPNV: 4,35 € je Fahrt (Hopper-Ticket)

Da die durch Übernachtungsgäste akzeptierte Reisezeit für Urlaubsortausflüge etwa bei bis zu einer Stunde liegt, sind nur sehr wenige Fahrten über 50 km Länge zu erwarten. Daher kann vereinfachend das Hopper-Ticket als Referenzfahrerschein angesetzt werden.

- Städte weisen bei einer im Mittel kürzeren Aufenthaltsdauer eine höhere "Binnenattraktivität" auf. Daher werden mehr Wege innerhalb der Stadt erzeugt und die Nutzungshäufigkeit des SPNV geringer angesetzt als in ländlichen Regionen.

Die Berechnungsergebnisse sind in Tabelle 11 zusammengefasst.

Region	mittlerer Fahrpreis	Berechnungsgrundlage	Brutto-Umlage für ÖPNV-Nutzung
Land (mit SPNV)	3,17 € 2,67 €	(30% SPNV/4,35€; 70% gewichteter mittlerer Fahrpreis Land)	0,44 €
Stadt (mit SPNV)	2,22 € 1,68 €	(20% SPNV/4,35€; 80% gewichteter mittlerer Fahrpreis Stadt)	0,92 €
ohne Differenzierung (mit SPNV)	2,87 € 2,24 €	(30% SPNV/4,35€; 70% gewichteter mittlerer Fahrpreis)	0,56 €

Tabelle 11: Berechnung der Brutto-Umlage für ÖPNV-Nutzung und Netto-Umlageerlöse, Einheitsumlage mit SPNV-Integration

5 Technische Umsetzung der Erweiterung

Für eine erfolgreiche Ausdehnung des Rennsteig-Tickets auf weite Gebiete des Thüringer Waldes gilt es ein attraktives, auf die touristischen Strukturen der Region angepasstes ÖPNV-Angebot bereitzustellen und ein leistungsfähiges elektronisches Cardsystem zu konzeptionieren, welches eine reibungslose Ausgabe der Tickets bei den Vermietern ermöglicht. Zu untersuchen und konzeptionieren ist weiterhin, wie sich eine elektronische Ticketkontrolle einführen lässt und wie die nächste Ausbaustufe, die elektronische Erfassung und Abrechnung von Akzeptanzen bei touristischen Einrichtungen, realisiert werden kann.

5.1 Bewertung vorhandener elektronischer Gästekarten

5.1.1 Elektronische Gästekartensysteme in der Region

Die geplante Erweiterung des Rennsteig-Tickets erfordert eine technische Konzeption, die auf die individuellen Rahmenbedingungen und Anforderungen des Thüringer Waldes abgestimmt ist. Deshalb wurden zu Beginn die im Untersuchungsgebiet vorhandenen elektronischen Gästekarten ermittelt und bewertet.

Die sechs vorhandenen elektronischen Systeme in Bad Liebenstein, Bad Salzungen, Friedrichroda, Schwarzatal, Zella-Mehlis und Oberhof bieten kostenlose ÖPNV-Leistungen und rabattierte beziehungsweise kostenlose Eintritte bei touristischen Leistungspartnern. Sie wurden im Januar 2019 über eine Abfrage des Regionalverbundes Thüringer Wald e.V. ermittelt unter den Orten im Thüringer Wald. In der folgenden Abbildung 38 sind deren Gültigkeitsbereiche aufgeführt.

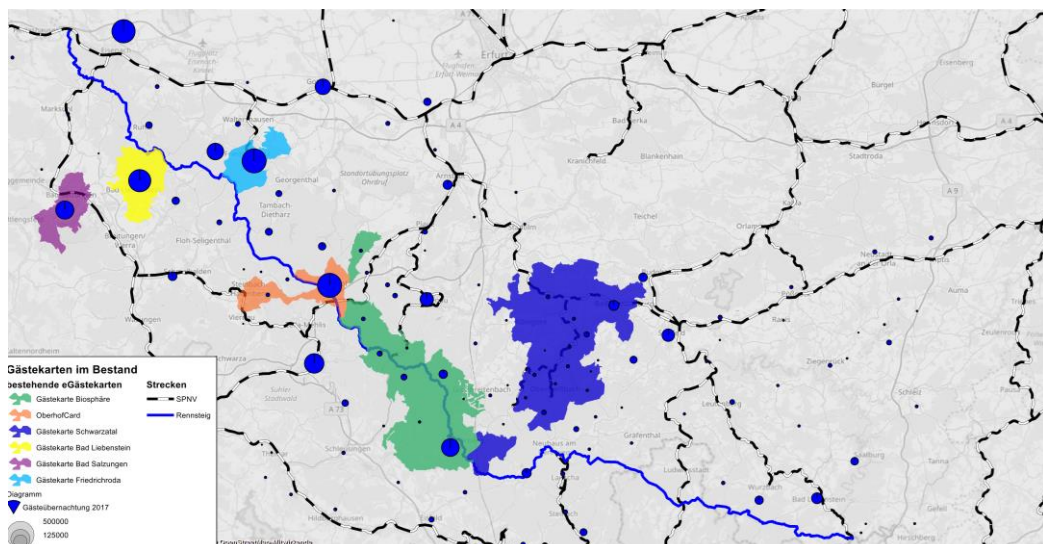


Abbildung 38: bestehende elektronische Gästekarten und Emissionsgebiete

Die Übersicht über die Gültigkeitsbereiche der sechs elektronischen Gästekartensysteme zeigt, dass in der Mehrzahl der Orte mit größerem Touristenaufkommen elektronische Systeme vorhanden sind. Nur ein Teil davon integriert oder grenzt an den Rennsteig.

Zusammenfassende Bewertung

- Die vorgestellten elektronischen Gästekarten verfügen über einige attraktive kostenlose, vorwiegend aber rabattierte Angebote, die untereinander **sehr vergleichbar** sind.
- In der Untersuchung ähnlicher Projekte in vergleichbaren Regionen zeigt sich allerdings der **Trend zu regionalen All-Inklusiv-Cards**, die für den Gast einfacher in der Handhabung sind. Die Kalkulation der Urlaubsausgaben ist transparenter. Viele kleine Rabattierungen erscheinen weniger attraktiv wie eine (gefühlte) kostenlose Karte.
- Darüber hinaus wird das Leistungspartner-Spektrum in der Regel auf einen stabilen Kern der für die Region **bedeutenden touristische Einrichtungen** reduziert.
- Hinsichtlich der praktischen und technischen Eigenschaften sind bei allen Systemen Sicherheitsmeldescheine von Bedeutung. Die Erweiterung der Karten um **Barcodes** ermöglicht Kontrollprozesse und somit die Integration weiterer touristischen Leistungen.
- Die Einrichtung einer **Schnittstelle** aus den Meldeschein-Systemen zum Rennsteigticket-Cardsystem könnte die Daten für Zahlung, Gültigkeitsprüfung, Abrechnung und Statistik übertragen.
- Daraus ergibt sich eine Weiterempfehlung für ein **Kontrollsystem** mit Integration der touristischen Leistungspartner. Die Ausschüttung basiert auf einer detaillierten Kalkulation und der Anzahl der Akzeptanzen.

5.1.2 Szenarien beim Einsatz unterschiedlicher Meldeschein-/Cardsysteme

Wie die Untersuchung zeigt, gibt es in der Region bereits elektronischen Meldeschein-/Cardsysteme. Bei der geplanten Erweiterung des Rennsteig-Tickets ist diese Ausgangslage zu berücksichtigen und zu ermitteln, wie sich eine Integration der bestehenden Systeme bewerkstelligen lässt. Es gibt dabei unterschiedliche Szenarien, die im Folgenden dargestellt sind:

Szenario	Rennsteig-Ticket Meldeschein-system	Anderes Meldeschein-system	Rennsteig-Ticket Cardsystem / Ab-rechnungsdaten	Rennsteig-Ticket Cardsystem / Kon-trolle tour. Leistungen	Anderes Cardsystem / Kontrolle tour. Leistungen
1 (Rennsteig-Ticket)					
2		↔			
3					
4		↔			
5		↔			

Abbildung 39: Fünf Integrationsszenarien zum Einsatz von Meldeschein-/Cardsystemen

- Szenario 1: Das Rennsteig-Ticket-Meldescheinsystem verfügt über die relevanten Informationen für die Abrechnung in Echtzeit.
Die abrechnungsrelevanten Daten (Kategorie, Anzahl der Übernachtungen des Gastes) werden an das Cardsystem bei BBT übergeben. Auf Grundlage dieser Daten wird die Ausschüttung an die ÖPNV-Leistungspartner berechnet.
- Szenario 2: Der Barcode und die Nummernlogik werden über das Rennsteig-Ticket-System generiert.
Das Rennsteig-Ticket-System verfügt über eine standardisierte Schnittstelle. Über diese Schnittstelle werden Informationen vom Fremdsystem in Echtzeit abgefragt und Datenänderungen zurückgeschickt. Das Rennsteig-Ticket-System verfügt somit in Echtzeit über die relevanten Daten. (Bei Einsatz der Schnittstelle entstehen Kosten für Programmierung, Projektmanagement, Einrichtung und Lizenz).
- Szenarien 3, 4 und 5: Hier werden die möglichen Kombinationen aus Meldeschein- und Cardsystemen zur Kontrolle touristischer Leistungen dargestellt. Egal welche Variante zum Einsatz kommt, die Abrechnung des Rennsteig-Tickets wird nicht beeinflusst und erfolgt unverändert über das Rennsteig-Ticket-System. Die Gültigkeitskontrolle der touristischen Leistungen findet im Cardsystem statt. Es werden nur die nötigen Daten, d.h. Kartenummer-, typ und Aufenthaltszeitraum übertragen.
Anderen Meldescheinssystemen mit bestehendem Cardsystem zur elektronischen Gültigkeitskontrolle touristischer Leistungen können weiterverwendet werden. (Fall Oberhof)
Anmerkung: Die aus der Befragung erhaltenen Informationen zu bestehenden elektronischen Gästekartensystemen liefern keine konkreten Angaben über Systeme mit elektronischer Gültigkeitsprüfung.

Zusammenfassend lässt sich feststellen:

- Alle dargestellten Varianten sind umsetzbar. Bei Integration externer Meldescheinssystemen sind Schnittstellen zum Rennsteig-Ticket-System zu implementieren.
- Bei Neueinführungen können Varianten ohne notwendige Schnittstellen vorteilhaft sein, da

 - sich das Rennsteig-Ticket-System seit 2015 bewährt

- die Ausgabe des Rennsteig-Tickets aktuell über dessen Meldescheinsystem erfolgt
- der Betrieb von Schnittstellen zu anderen Systemen möglicherweise höhere Zusatzkosten (einmalig und laufend) verursachen kann.

5.2 Konzeption technischer Prozesse des Kartenmodells

Auf Basis der bewerteten, in der Region vorhandenen elektronischen Meldeschein- und Cardsysteme findet die Konzeption der technischen Prozesse des Kartenmodells statt. Die Erweiterung des Rennsteig-Tickets bedingt die Einführung technischer Prozesse, die bei den aktuellen Teilnehmern am Rennsteigticket bereits eingeführt sind. Diese Prozesse umfassen die Kartenausgabe, die Kartenakzeptanz / -kontrolle und gegebenenfalls die Verrechnung der Leistungen.

5.2.1 Der e-Meldeschein als Kartenausgabemedium

Ein elektronisches Meldescheinsystem fungiert als Ausgabemedium für das Rennsteig-Ticket. Dies führt zu einer Rationalisierung der Vorgänge bei der Kurbeitragsabwicklung:

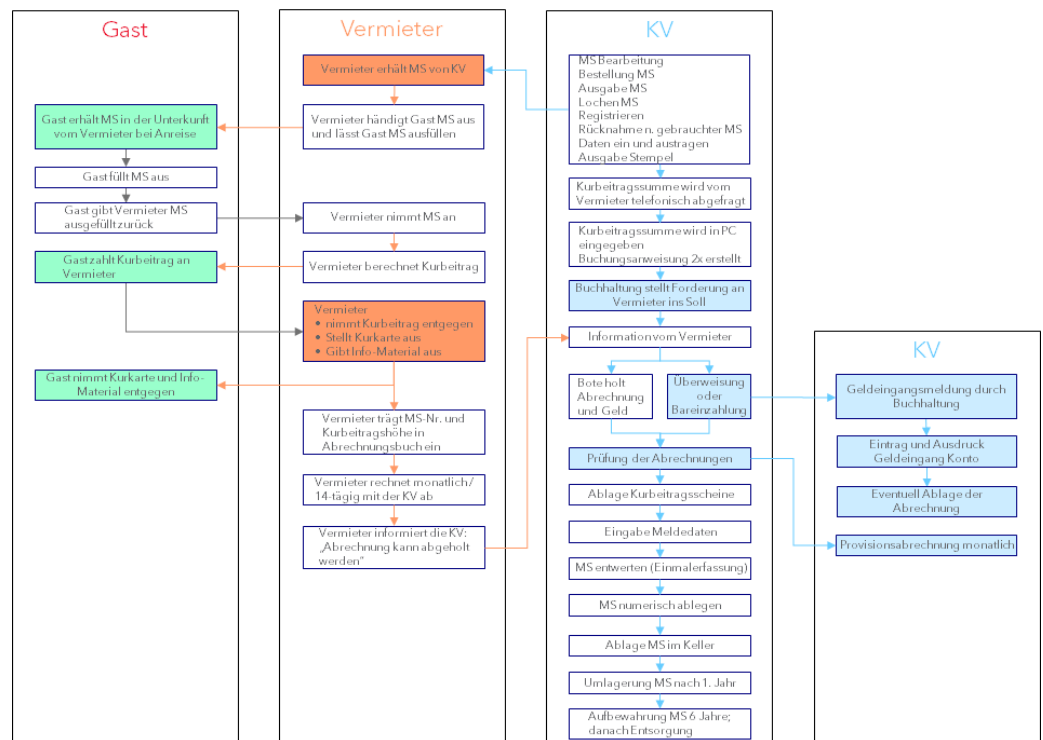


Abbildung 40: Rationalisierung der Vorgänge bei der Kurbeitragsabwicklung

Vor allem in der Kurverwaltung und beim Vermieter vereinfachen sich die Prozesse. Weitere Vorteile lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- ▶ Kompatibilität zur Technik des bestehenden Ausgabe-Mediums
- ▶ Verständlichkeit des Systems bei Bedienung
- ▶ Optimierung der Kurbeitragsabwicklung für Beherbergungsbetriebe und Gemeinde/Kurverwaltung
- ▶ Verlässliche Datenbasis für Abrechnung mit ÖPNV
- ▶ Jeder Gast bekommt seine eigene elektronisch lesbare Gästekarte (Barcode oder QR-Code)
- ▶ statistische Auswertungsmöglichkeiten
- ▶ professionelleres Erscheinungsbild
- ▶ mehr Kurbeitragseinnahmen durch Erhöhung der Meldeehrlichkeit

Die e-Meldescheinsysteme bieten hohen Bedienkomfort für die Vermieter bei Ausgabe der Gästekarten mit Rennsteig-Ticket:

Es handelt sich um eine rein onlinebasierte Anwendung. Die Meldedaten werden direkt per Internetmaske beim Beherbergungsbetrieb, in der Kurverwaltung oder via Importfunktion beziehungsweise Schnittstelle erfasst.

Die Berechnung der jeweiligen Kurtaxe erfolgt je nach Standort <Zone>, Saison und Gastkategorie.

Der Ausdruck des Meldescheins mit Rennsteig-Ticket funktioniert mit einem handelsüblichen Drucker. Neben einem PC mit Internetanschluss und einheitlichen Druckvorlagen bestehen **keine weiteren Systemanforderungen**.

5.2.2 Exkurs: Das Verfahren des elektronischen Meldewesens

Mit Einführung des elektronischen Meldescheins als Ausgabemedium für das Rennsteig-Ticket kommt das komplette Verfahren des elektronischen Meldewesens zum Einsatz.

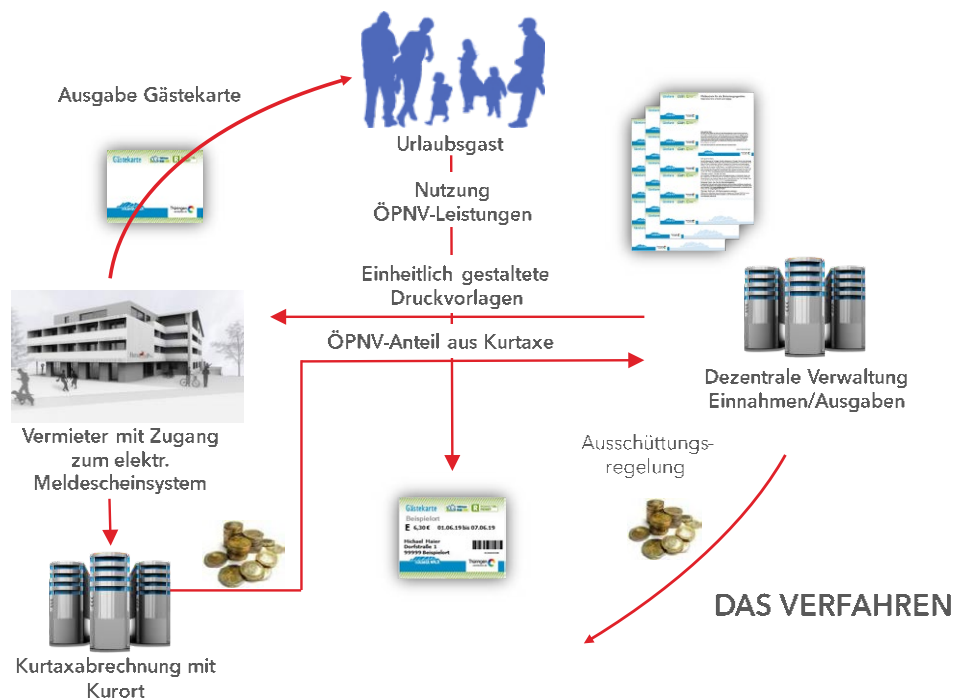


Abbildung 41: e-Meldeschein-Verfahren im Überblick: Ausgabe, Nutzung und Verwaltung

Die Ausgabe des elektronischen Meldescheins mit Rennsteig-Ticket erfolgt in der Regel beim Vermieter auf von der Gemeinde zur Verfügung gestellte Formulare. Der Gast kann das Rennsteigticket sofort nach Ausgabe nutzen. Die Abrechnung der Kurtaxe findet über die Gemeindeverwaltung statt. Das Rennsteig-Ticket ist sofort nach Anmeldung des Gastes im Meldescheinsystem verfügbar und berechtigt zur freien Nutzung der teilnehmenden ÖPNV-Angebote.

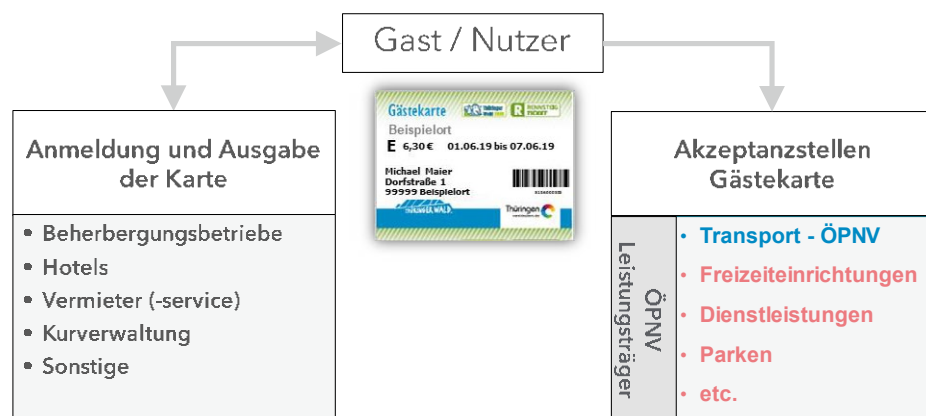


Abbildung 42: Nutzung des Rennsteig-Tickets

Um einen Wiedererkennungswert zu schaffen und somit dem Fahrpersonal im ÖPNV die Kontrolle zu erleichtern, verwenden die teilnehmenden Gemeinden ein übereinstimmendes Grundlayout.

Gemeinsames Layout



Abbildung 43: einheitliches Layout des Rennsteig-Tickets als wesentliches Wiedererkennungsmerkmal

Das gemeinsame Layout ist teilweise modifizierbar, wodurch individuelle Informationen der jeweiligen Orte direkt über den Meldeschein an den Gast kommuniziert werden können.

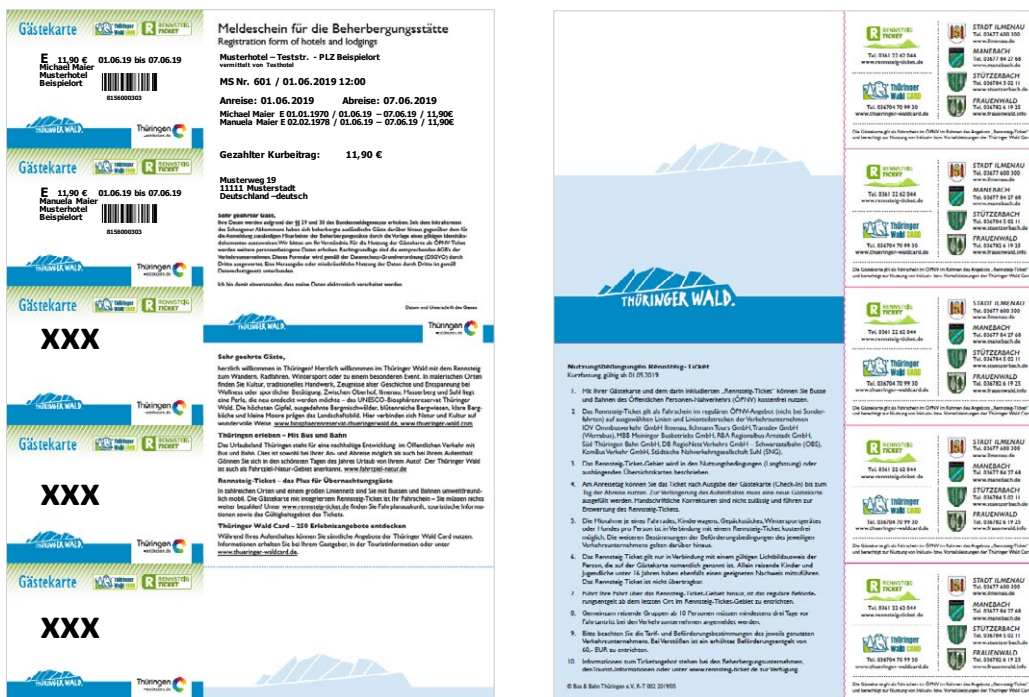


Abbildung 44: Vorder- und Rückseite des Meldeschein- und Rennsteig-Ticket-Layouts

Von der Ausgabe bis zum Ablaufdatum des Meldescheins mit Rennsteig-Ticket gliedert sich das Verfahren in acht Stufen. Anhand der eingegebenen Parameter werden der Kartentyp, Gültigkeitszeitraum und -bereich definiert.

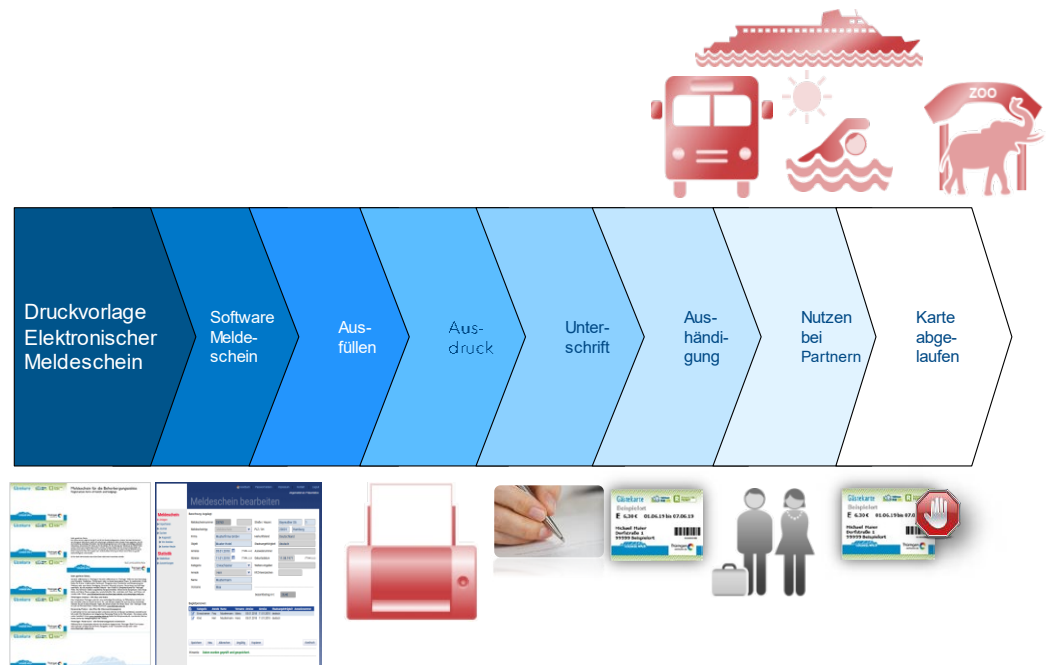


Abbildung 45: Das Verfahren im Überblick

Das Rennsteig-Ticket wird in einem separaten Verfahren abgerechnet. Im Meldescheinsystem werden die Daten für das Rennsteig-Ticket gesammelt und anonymisiert über eine Schnittstelle an ein separates Cardsystem zur Abrechnung übergeben.

Das elektronische Kontrollsystem erstellt die nutzungsgenaue Abrechnung der Tickets anhand der aus dem Meldescheinsystem übergebenen Daten. Eine weitere Funktionalität des Cardsystems, die elektronische Akzeptanzerfassung einzelner Leistungen in Echtzeit ist eine Grundvoraussetzung, um in einer späteren Ausbaustufe touristische Leistungen mit anbieten und abrechnen zu können.

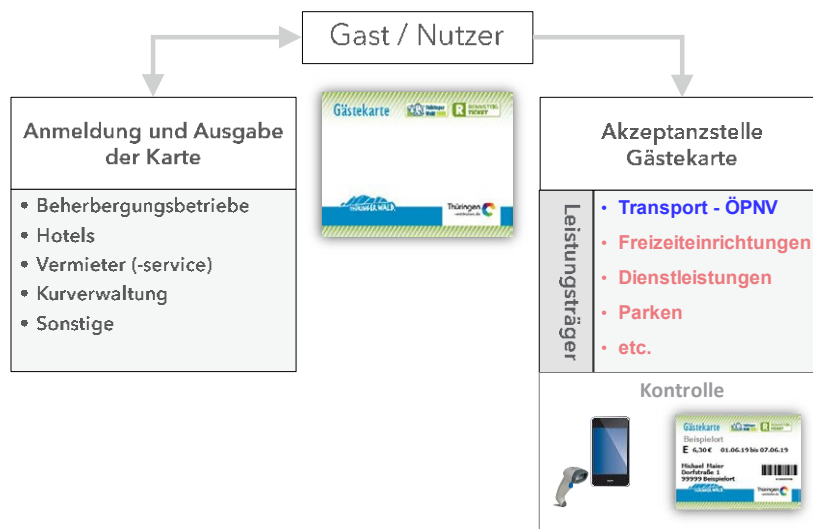


Abbildung 46: Nutzung und Kontrolle des Meldescheins mit Rennsteigticket

Die Kontrolle der Inanspruchnahme touristischer Leistungen kann über unterschiedliche Endgeräte stattfinden. Diese reichen vom Handscanner über fest installierte Drehkreuze bis hin zu Lichtschranken.

5.3 Klärung der technischen Voraussetzungen bei den Partnern

Zur Klärung der technischen Voraussetzungen bei den teilnehmenden Verkehrsunternehmen wurde eine schriftliche Befragung durchgeführt.

Die Fragebögen wurden an folgende 14 Unternehmen verschickt:

- ▶ Nahverkehrsgesellschaft des Landkreises Gotha mbH (NVG)
- ▶ KomBus GmbH
- ▶ Ilchmann Tours GmbH
- ▶ MBB Meiningen Busbetriebs GmbH
- ▶ Städtische Nahverkehrsgesellschaft mbH Suhl/Zella-Mehlis
- ▶ Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn
- ▶ Omnibus Verkehrsgesellschaft mbH Sonneberg / Thür.
- ▶ IOV Omnibusverkehr GmbH Ilmenau
- ▶ Süd-Thüringen-Bahn
- ▶ WerraBus (Transdev GmbH)
- ▶ Verkehrsunternehmen Wartburgmobil (VUW) gkAöR
- ▶ Verkehrsgesellschaft Wartburgkreis mbH

- Omnibusbetrieb und Reisebüro Martin und Frank Gabriel GbR
- Omnibusverkehr und Reisebüro Reise-Schieck

Die Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Antworten: Die Fragebögen wurden von acht der 14 befragten Verkehrsbetriebe beantwortet
- Anzahl der Kassen: Bei den Verkehrsbetrieben kommen zwischen 2 und 230 Kassen/Ticketboxen zum Einsatz
- Kassenhersteller: Als Kassenhersteller werden INIT, Höft&Wessel, ivu sowie Scheidt & Bachmann genannt
- Neuanschaffungen: Erneuerungen der Systeme finden zum Teil in 2019 statt. Als spätester Zeitpunkt wird 2024 genannt.
- Geplante Investitionen: Nur 2 Partner geben über Investitionskosten Auskunft: Genannt werden 6.000.-€ und 43.000.-€
- Art der Ticketkontrolle: Aktuell wird bei allen Betrieben eine Sichtkontrolle der Fahrkarten durchgeführt. Handytickets lassen sich zum Teil über eine KontrollAPP prüfen.
- Fahrgastzählung: Ein Unternehmen zählt Fahrgäste über eine „Leerbon“-Taste auf der Kasse. Die sog. „BBT-Zählung“, das Führen einer Strichliste mit Stichprobenkontrollen, führen 2 Unternehmen durch.
Die Abfrage der Fahrtwünsche wird als organisatorisch zu aufwendig eingeschätzt.
- Systemausstattung für elektronische Kontrolle: Bei 4 Betrieben sind Systeme für eine elektronische Kontrolle vorhanden, jedoch noch keine Software im Einsatz.
- Missbrauchskontrolle: Wünsche / Anforderungen beinhalten fälschungssicheres, zentrales Papier, Personalisierung der Gästekarten, Barcode nach vdv Standard
- Datenauswertung: Einer Auswertung der gesammelten Daten durch die BBT stimmen alle Betriebe zu, einer mit Vorbehalt je nach Art und Menge der Daten. Teilweise ist die Auswertung auch in Eigenleistung möglich.
- Statistik: Als gewünschte statistische Erhebungen werden Ausgabeort, Gültigkeitsbereich nach Tarifzonen, Einstiegshaltestelle und Nutzungshäufigkeiten genannt.
- Elektronische Ticketkontrolle: Sie wird von zwei Unternehmen befürwortet. Die übrigen fünf Betriebe haben keine Präferenz oder machen keine Angaben.

Auf Basis dieser Ergebnisse werden die realisierbaren Möglichkeiten der Gültigkeitskontrolle konzipiert.

5.4 Gültigkeitskontrolle beim ÖPNV

Voraussetzungen für eine lückenlose nutzungsgenaue Gültigkeitskontrolle in Echtzeit.

Eine lückenlose nutzungsgenaue Gültigkeitskontrolle erfordert hohe finanzielle, organisatorische und technische Investitionen:

- ▶ Mobile Anbindung des ÖPNV-Kontrollsystems an das Rennsteig-Ticket-System. Im Rennsteig-Ticket-System sind die Daten vorhanden, anhand derer die Gültigkeit der Karte in Echtzeit überprüft werden kann.
- ▶ Schnittstelle vom ÖPNV-System zum Rennsteig-Ticket-System zur Übergabe der Daten in Echtzeit
- ▶ Mobile Scanner in allen Fahrzeugen des ÖPNV, die den Bar-/QR-Code der Rennsteig-Tickets lesen können
- ▶ Lückenlose Erfassung aller Fahrgäste mit Rennsteig-Ticket

Neben einer lückenlosen nutzungsgenaue Gültigkeitskontrolle in Echtzeit gibt es weitere Formen der Gültigkeitskontrolle. Sie unterscheiden sich vor allem hinsichtlich Kontrollgenauigkeit und erforderlichem Aufwand.

5.4.1 Mögliche Formen der Gültigkeitskontrolle - Frequenz

- ▶ Stichproben
 - 👍 Vorteile:
 - ▶ einfach, schnell, fahrgastfreundlich
 - ▶ kein technischer und finanzieller Zusatzaufwand
 - 👎 Nachteil: keine Nutzungszahlen verfügbar, Missbrauch möglich
- ▶ Lückenlose Kontrolle
 - 👍 Vorteile:
 - ▶ Möglichkeit des Missbrauchs minimiert
 - ▶ Erfassung von Nutzungszahlen bei elektronischer Kontrolle möglich
 - 👎 Nachteile:
 - ▶ zeitaufwändige Erfassung der Karten
 - ▶ gewissenhaftes Vorgehen der Fahrer erforderlich beziehungsweise Gefahr der lückenhaften Erfassung bei Einlesen der Karten durch Fahrgäste
 - ▶ technischer und finanzieller Aufwand

5.4.2 Mögliche Formen der Gültigkeitskontrolle - Methoden

- ▶ Sichtkontrolle (Stichproben)
Prüfung der Gültigkeit anhand von Datum, Kategorie und Namen
 - 👍 Vorteile:
 - ▶ einfach, schnell, fahrgastfreundlich
 - ▶ kein technischer und finanzieller Zusatzaufwand
 - 👎 Nachteil: keine Nutzerzahlen verfügbar
- ▶ Sichtkontrolle plus lückenlose elektronische Erfassung des Gästekarten-Barcodes über elektronische Kassensysteme der Verkehrsunternehmen
Prüfung der Gültigkeit über Sichtkontrolle plus lückenlose elektronische Nutzungszählung
 - 👍 Vorteile:
 - ▶ keine Echtzeitverbindung zum Cardsystem nötig
 - ▶ lückenlose, elektronische Gültigkeitskontrolle über das Kassensystem der Verkehrsunternehmen
 - ▶ elektronische Kontrollsysteme der Verkehrsunternehmen können genutzt werden
 - ▶ Plausibilitätscheck bei Kenntnis der Barcode-Logik (Kategorie, Gültigkeitszeitraum)
 - ▶ Nutzerzahlen verfügbar und statistische Auswertung möglich
 - 👎 Nachteile:
 - ▶ elektronischen Kontrollsysteme
 - ▶ Zeitaufwändige Erfassung der Karten kann zu Verzögerungen im Fahrplan führen
- ▶ Elektronische Gültigkeitskontrolle mit mobilen Scannern des Rennsteig-Ticket Cardsystems
Gültigkeitskontrolle in Echtzeit über das Cardsystem mit mobilen Scannern
 - 👍 Vorteil: Lückenlose Kontrolle und Nutzungserfassung
 - 👎 Nachteile:
 - ▶ Hoher technischer und finanzieller Aufwand (Schnittstellenprogrammierung, zusätzliche mobile Scanner erforderlich)
 - ▶ Internetverbindung für Echtzeitkontrolle erforderlich
- ▶ **Elektronische Gültigkeitskontrolle mit Lesegeräten der Verkehrsunternehmen**
Schnittstellenanbindung der ÖPNV-Lesegeräte an das Cardsystem zur Gültigkeitskontrolle in Echtzeit über das Rennsteig-Ticket Cardsystem
 - 👍 Vorteil: Lückenlose Kontrolle und Nutzungserfassung



Nachteile:

- ▶ Hoher technischer und finanzieller Aufwand (Schnittstellenprogrammierung, zusätzliche mobile Scanner erforderlich)
- ▶ Internetverbindung für Echtzeitkontrolle erforderlich

Fazit

Elektronische Kontrolle und statistische Auswertungen lassen sich mit Einschränkungen realisieren.

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Befragung bei den Verkehrsunternehmen bieten sich zwei Optionen für die Gültigkeitskontrolle: Die Sichtkontrolle und der Plausibilitätscheck über die in den Bussen verfügbaren elektronischen Kontrollsysteme:

- ▶ In den Bussen und Bahnen ohne elektronisches Kassensystem soll weiterhin Sichtkontrolle durchgeführt werden.
- ▶ In Bussen und Bahnen mit elektronischen Kassensystemen mit geeigneter Hard- und Softwareausstattung lässt sich ein Plausibilitätscheck zur elektronischen Gültigkeitskontrolle durchführen. Bei Kenntnis der Barcodelogik lassen sich dafür Gastkategorie und Gültigkeitszeitraum auslesen.

Nach Aussage der Verkehrsbetriebe ist in Verbindung mit Sichtkontrolle damit eine ausreichende Kontrollsicherheit gewährleistet.

Auch bei Einsatz elektronischer Kassensysteme ist die Abfrage der Fahrgastziele aufwändig, vor allem aus organisatorischen Gründen, und um Verzögerungen im Fahrplan zu vermeiden. Erfasst wird außerdem nur die Anzahl der Fahrgäste, nicht aber die zurückgelegte Kilometerzahl pro Fahrgast.

In den Verkehrsunternehmen sind zusätzliche Hard- und / oder Softwareanschaffungen erforderlich.

Eine elektronische Gültigkeitskontrolle der ÖPNV-Leistungen in Echtzeit über das Rennsteigticket-System ist technisch, finanziell und organisatorisch zu aufwändig. Auch mit neuen elektronischen Kassensystemen in den Bussen lässt sich dies nicht umsetzen.

Für eine Echtzeitkontrolle in Verknüpfung mit dem Rennsteig-Ticket-System benötigen die ÖPNV-Unternehmen eine gemeinsame technische Plattform, die von externen Systemen ansprechbar ist. Auf dieser Basis ist es denkbar, eine Schnittstelle vom Rennsteigticket-System einzurichten und so die Echtzeitkontrolle der Rennsteig-Tickets über das Rennsteig-Ticket-System zu realisieren.

Soll diese Anforderung in einem nächsten Projektschritt zur Umsetzung kommen, so ist eine detaillierte technische Machbarkeitsprüfung durchzuführen und im Anschluss sind die nötigen Programmierungen vorzunehmen.

5.5 Aspekte zu Trägermedium, Internetverfügbarkeit und technische Integration von ÖPNV-Leistungen und weiterer touristischer Leistungen

Für einen reibungslosen Betrieb des Rennsteig-Ticket-Systems müssen weitere Anforderungen erfüllt sein. Dazu gehören geeignete Trägermedien für die Rennsteig-Tickets sowie bei einer möglichen Erweiterung um touristische Leistungen, die Sicherstellung der Internetanbindung und weitere technische Voraussetzungen der interessierten Teilnehmer.

5.5.1 Trägermedium des Rennsteigtickets

Die Trägermedien, also die Vordrucke, die mit den Meldeschein- und Rennsteig-Ticket Daten bedruckt werden, werden von den teilnehmenden Orten beziehungsweise einer Sammelstelle bei freiwilliger Teilnahme ausgegeben. Ziel sollte ein gemeinsames Layout sein, mit möglichen Freiflächen für individuelle Informationen der teilnehmenden Orte. Zusätzlich wird die Ausstattung der Rennsteig-Ticket-Vordrucke mit Sicherheitsmerkmalen für Fälschungs- und Kopierschutz dringend empfohlen. Dafür gibt es verschiedene Optionen, wie zum Beispiel Wasserzeichen, UV-fluoreszierende Farben, Sinus-Perforation, Mikroschriften, Kopierschutz, Prägungen, perforierte Jahreszahl oder Text. Eine entsprechende Auswahl ist nach Anspruch an die Fälschungssicherheit und verfügbarem Budget für die Druckvorlagen zu treffen.



Abbildung 47: mögliche Sicherheitsmerkmale für Druckvorlagen des Rennsteigtickets

Noch immer gibt es Vermieter, die nicht über einen Internetanschluss verfügen. Für diese Ausnahmefälle bieten sich sogenannte manuelle Meldescheine an. Diese sind bereits mit einem gültigen Barcode und Rennsteig-Ticket ausgestattet. Die Gastdaten lassen sich handschriftlich eintragen. Die Barcodes dieser Karten sind mit einer

Gültigkeit von maximal zwei Wochen zu konfigurieren, um - vor allem bei einer späteren elektronischen Kontrolle bei touristischen Leistungspartnern - die Missbrauchsmöglichkeiten zu minimieren.

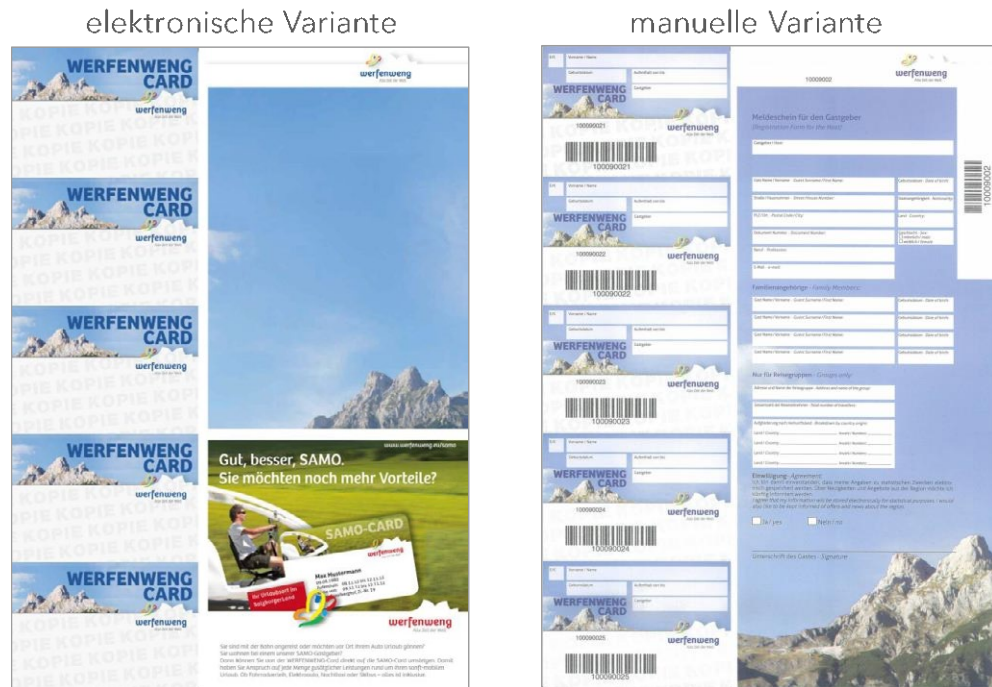


Abbildung 48: Layoutbeispiel eines manuellen Meldescheins für Teilnehmer ohne Internetanschluss

Kostenrahmen für Druckvorlagen / Gästekarten aus Karton

Bezüglich der Kosten für die Druckvorlagen lassen sich nur grobe Richtwerte nennen. Je Druckvorlage liegen die Kosten zwischen etwa zehn bis zwölf Cent (netto) je Meldeschein. Für Sicherheitsmerkmale und zum Beispiel individualisierte Druckstempel sind zusätzliche Kosten einzuplanen. Neben den gängigen Druckvorlagen aus festem Papier lassen sich auch hochwertigere Karten umsetzen, die einseitig foliert sind und ebenfalls höhere Kosten verursachen.

5.5.2 Internetverfügbarkeit

Die Internetdurchdringung bei Unternehmen lag im Jahr 2018 bei gut 95 Prozent, mit weiter steigender Tendenz (statista 2019).

Noch immer gibt es Gebiete, in denen der Internetanschluss nicht optimal ist. Für diese Fälle sieht das Rennsteig-Ticket-System verschiedene Optionen vor: So verfügen beispielsweise mobile Kontrollgeräte über einen Speicher, in dem temporäre Daten gesammelt werden. Bei Wiederverfügbarkeit der Internetverbindung werden die Daten an das System übermittelt und aktualisiert.

5.5.3 Technische Integration / Kompatibilität

Die technische Integration des Rennsteig-Tickets findet über den Barcode statt. Der Code lässt sich über Barcodeleser direkt in das Rennsteig-Ticket-System einlesen. Die Erfassung von Akzeptanzen oder eine Gültigkeitsprüfung anhand der im Rennsteig-Ticket erfassten Daten findet so in Echtzeit statt.

Andere Systeme können bei Kenntnis der Nummernlogik ebenfalls Merkmale des Barcodes für eine Plausibilitätsprüfung verwenden. Eine Gültigkeitskontrolle in Echtzeit anhand der im Rennsteig-Ticket-System hinterlegten Daten lässt sich hierüber aber nicht bewerkstelligen.

Bei fehlender technischer Kontrollmöglichkeit bieten die aufgedruckten Daten sowie das Rennsteigticket-Logo die Möglichkeit, die Kartengültigkeit über eine Sichtkontrolle festzustellen.



Abbildung 49: Technische Integration des Rennsteigtickets

5.6 Inhaltliche Konzeption für die Erweiterung des Rennsteigtickets um touristische Leistungen mit Hilfe eines umlagefinanzierten Card-Ansatzes

In einer weiteren Ausbaustufe kann das Angebotsspektrum des Rennsteig-Tickets um touristische Leistungen ergänzt werden. Attraktive all-inclusive Leistungen ermöglichen den Übernachtungsgästen noch vielseitigere Urlaubserlebnisse im Thüringer Wald und können einen Anreiz für Wiederholungsaufenthalte schaffen.

5.6.1 Konzeption des Gästekartensystems

Beginnend mit der Festlegung von Zielen, Zielgruppen und -größen werden die Rahmenbedingungen für die Konzeption des erweiterten Rennsteigtickets ermittelt.

- **Ziele des Rennsteig-Tickets:** Freie Fahrt mit ÖPNV und gegebenenfalls Bahn im Thüringer Wald für Übernachtungsgäste im Einzugsgebiet des Regionalverbundes Thüringer Wald. In der Ausbaustufe kommt noch die Erweiterung des Angebots um touristische Leistungen hinzu.

- ▶ **Zielgruppe:** Übernachtungsgäste teilnehmender Orte und / oder Vermieter im Einzugsgebiet des Regionalverbundes Thüringer Wald
- ▶ **Zielgrößen:**
 - ▶ Gebiet: In der vorliegenden Machbarkeitsstudie untersuchte „Subregionen“
 - ▶ Zeitraum: Das Rennsteig-Ticket soll vom Tag der Ankunft bis einschließlich dem Tag der Abfahrt gültig sein
 - ▶ Finanzierung: Umlagebasiert pro Übernachtung über die Kurtaxe oder auf Basis einer freiwilligen Umlage für Teilnehmer in Orten ohne Kurtaxe

Definition von Kernleistungen

- ▶ Kernleistung 1:
 - ▶ Die freie Fahrt für Übernachtungsgäste im Thüringer Wald mit ÖPNV und ggfs. Bahn
 - ▶ Vernetzung mit Attraktionen Thüringer Wald Card (Rabattierte Angebote ohne Verrechnung mit Leistungspartnern)
- ▶ Kernleistung 2 - Ausbaustufe:
 - ▶ Kostenlose Nutzung von Freizeit-/Kultureinrichtungen für Übernachtungsgäste
 - ▶ Die Leistungen sind verfügbar im Gültigkeitszeitraum der Karte (gesamte Aufenthaltsdauer des Gastes)
 - ▶ Die Gästekarten sind personalisiert und nicht übertragbar

Neben den Kernleistungen bietet die Gästekarte zusätzliche Funktionalitäten, die zu Verbesserungen in der Verwaltung führen und zur Weiterentwicklung des touristischen Angebots beitragen können:

Die elektronische Ausgabe und Kontrolle der Karten und beeinflusst in der Regel die Meldemoral von Vermietern in den teilnehmenden Orten und führt damit zu erhöhten Kurbeitrageeinnahmen. Statistische anonymisierte Auswertungen der Kartennutzung liefern Daten für die Marktforschung und Weiterentwicklung der Marketingmaßnahmen. Durch die Erfassung von Kartennutzungen lassen sich nutzungsgenaue Abrechnungen mit den Leistungspartnern erstellen. Verschiedene Optionen zur Limitierung der Nutzungsmöglichkeiten lassen sich zur Entwicklung neuer Tarif- und Leistungspakete heranziehen.



Abbildung 50: Funktionalitäten einer Gästekarte

In das Leistungsspektrum der Gästekarte lässt sich eine breite Vielfalt von Angeboten z. B. aus den Bereichen Kultur, Freizeit, Sport, Mobilität integrieren.

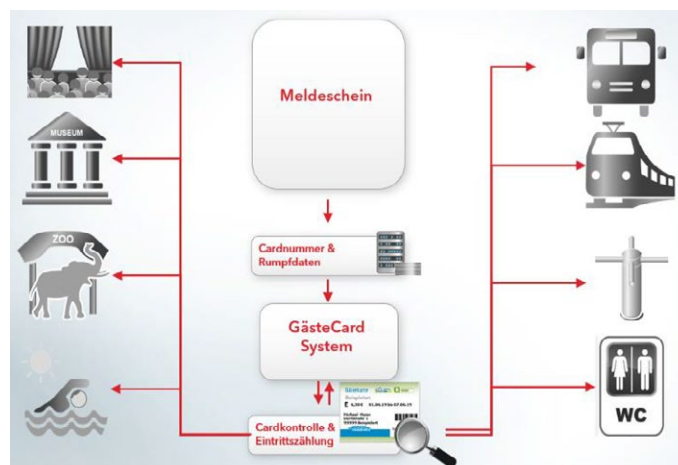


Abbildung 51: Leistungsspektrum einer Gästekarte

Für die Teilnahme an einer all-inklusive Gästekarte müssen die Teilnehmer Voraussetzungen erfüllen. Hierzu zählen neben der Bereitschaft zur Teilnahme zu den angebotenen Konditionen auch die Öffnungszeiten, die Höhe der Eintrittspreise, ein zur Konzeption der Karte passendes Leistungsangebot sowie die Möglichkeit einer nutzungs-genaue Abrechnung. Bei Kartenprojekten, bei denen die umweltfreundliche Mobilität im Vordergrund steht, ist auch eine Erreichbarkeit mit dem ÖPNV ein relevantes Kriterium.

Voraussetzungen für Teilnahme an einer all-inklusive Gästekarte:

- ▶ Teilnahmebereitschaft des Leistungspartners zu den angebotenen Konditionen
- ▶ Ganzjährige, mindestens saisonale und regelmäßige Öffnungszeiten
- ▶ Höhe der Eintrittspreise über möglichen Umlagebetrag finanzierbar
- ▶ Erreichbarkeit mit ÖPNV
- ▶ Angebot passend zur Konzeption der Karte
- ▶ Nutzungsgenaue Abrechnung (einzelner Besucher) möglich

5.6.2 Bewertung des Leistungsspektrums

Auf der Grundlage der Leistungspartner von ThüringenCard, die sich im untersuchten Gebiet befinden, wurden ca. 80 touristische Attraktionen definiert. Diese entsprechen durchgehend den Voraussetzungen und der Methodik für die Teilnahme an einer Leistungserweiterung des Rennsteig-Tickets, um eine kostenlose Nutzung von eingebundenen Freizeit-/Kultureinrichtungen für Übernachtungsgäste zu ermöglichen.

In diesem Spektrum befinden sich Leistungspartner, die sowohl internationale wie auch überregionale und regionale Bedeutung genießen. Es handelt sich dabei um Kultur-/Sport- und Freizeiteinrichtungen.

	International	Überregional	Regional	Summe
Kultureinrichtungen	9	27	17	53
Sporteinrichtungen	6	2	12	19
Freizeiteinrichtungen	2	8	25	35
Sonstiges			8	8
Summe	17	37	62	115

Tabelle 12: Touristische Angebote verschiedener Sparten mit Bedeutung nach Regionalität

Von 115 touristischen Angeboten im Thüringer Wald besitzen 17 internationale, 37 überregionale und 62 regionale Bedeutung. Die Mehrzahl der Angebote stammt aus dem Bereich Kultureinrichtungen, dazu zählen zum Beispiel Burgen, Schlösser, Handwerkliche Einrichtungen, Museen oder Theater.

Die ersten Analysen betrafen vor allem die Besucherzahlen, da diese eine Aussage über die Attraktivität des Partners geben, aber vor allem eine bedeutende Variable bei der Berechnung von Ausschüttungs-Kalkulationen darstellen.

Knapp 60% aller Besucherzahlen machen fünf Top-Leistungspartnern aus. Die restlichen ca. 40% verteilen sich auf die restlichen 75 Einrichtungen aus dem untersuchten Pool.

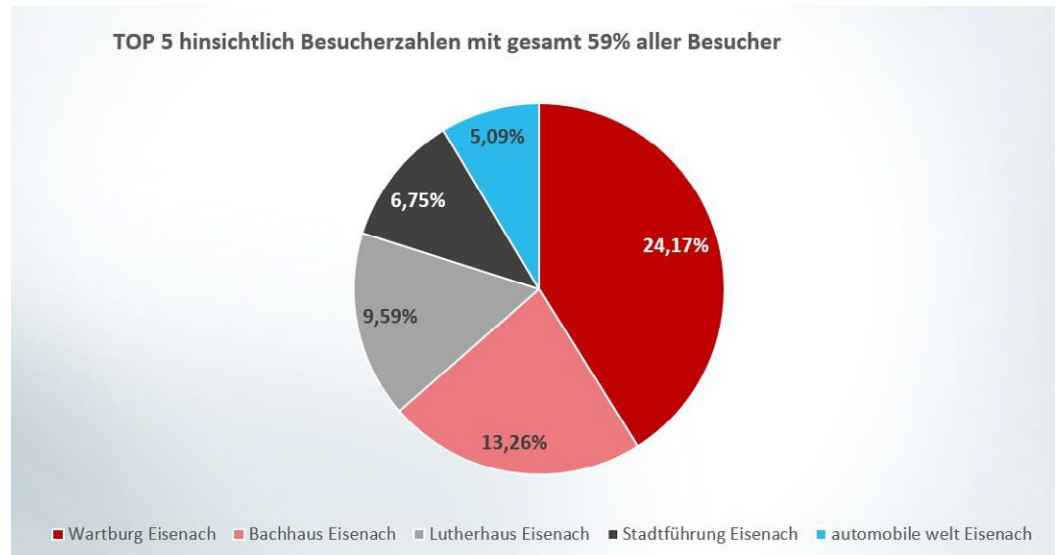


Abbildung 52: Touristische Angebote: Besucherzahlen

In Kombination mit dem gültigen Eintrittspreis geben die Besucherzahlen die ersten Anhaltspunkte für den besonderen Umgang mit bestimmten Partnern in der Kalkulation. Teure und sehr gut besuchte Attraktionen sind zum einen die „Zugpferde“ des Projektes, zum anderen bedürfen sie einer klugen Berechnung bei der Ausschüttung, damit genügend im Topf für die kleineren Partner beibehalten werden kann.

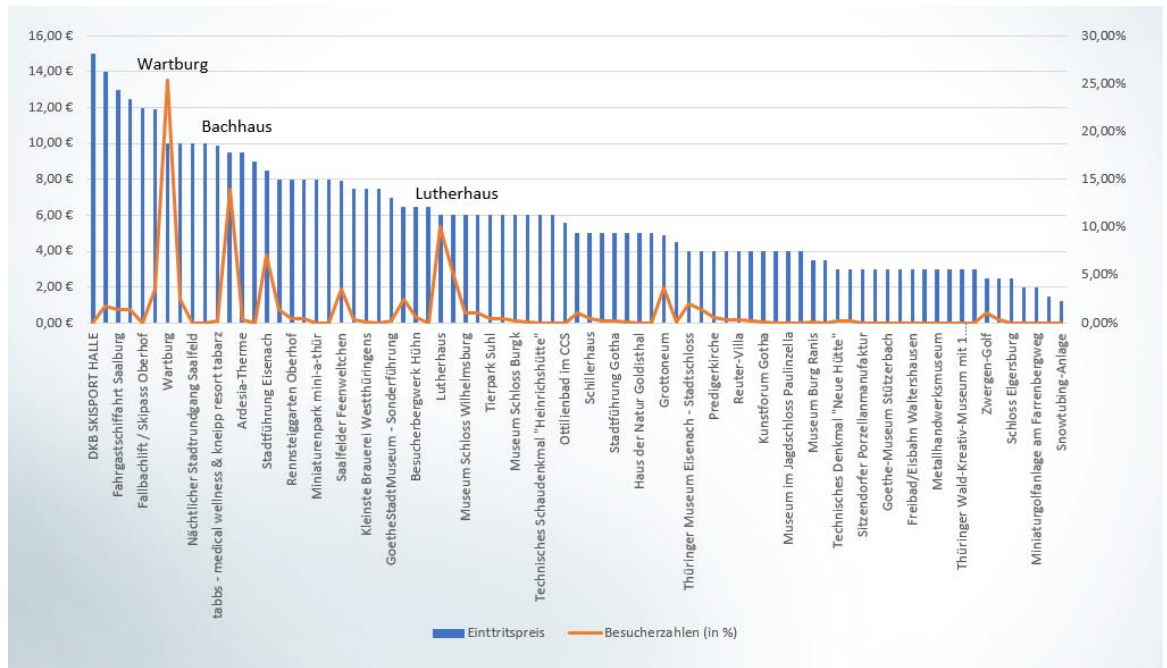


Abbildung 53: Touristische Angebote: Besucherzahlen vs. Eintrittspreise

Ein weiterer Parameter für die Konzeption einer Gästekarte mit der eingebundenen kostenlosen Nutzung von touristischen Leistungspartnern ist ihre Saisonalität.

Aufgrund der vorliegenden Daten kann in der geplanten Karte von einer ganzjährigen Gästekarte ausgegangen werden.

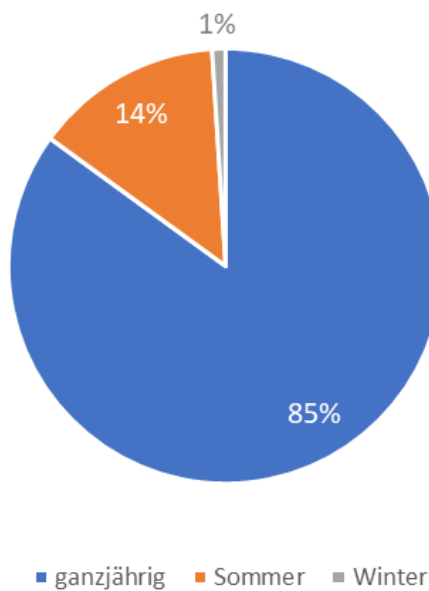


Abbildung 54: Touristische Angebote: Saisonalität

Bezüglich des ÖPNV wurde in Zusammenarbeit mit PTV GROUP die Erreichbarkeit von identifizierten Angeboten aus der Region analysiert. Diese sagt aus, dass die Mehrheit der Angebote, aber nicht alle, aus der Region gut erreichbar sind.

Angebote der Thüringer Wald Card

Darüber hinaus wurden die vorliegenden Angebote der Thüringer Wald Card anhand ihrer Eignung für die Aufnahme in die Methodik einer All Inclusive Gästekarte analysiert. Diese wurden entsprechend nach den zur Erweiterung angedachten „Subregionen“ zugeordnet.

Grundsätzlich aber sieht im Moment die geplante Konzeption vor, die Angebote der Thüringer Wald Card unverändert im Schritt 1 mit dem Rennsteig-Ticket zu koppeln. Angedacht wäre die bisherige Handhabung: Prüfung auf Sicht, Nutzung der rabattierten Angebote und pauschale Verrechnung zwischen den Gemeinden und den Leistungspartnern.

Variablen für die Kalkulation

In Zusammenarbeit mit dem Tourismusverband Thüringer Wald wurden die von IRS CONSULT identifizierten Leistungspartner noch genauer betrachtet beziehungsweise ergänzt. Im weiteren Schritt werden die aktuellen Eintrittspreise und jährliche Besucherzahlen ermittelt.

Somit sind, im Fall einer Entscheidung für Erweiterung der Gästekarte um kostenlose Angebote der touristischen Einrichtungen im Thüringer Wald, die benötigten Daten vollständig und sowohl die Berechnung von Umlagebeträgen wie auch eine detaillierte Kalkulation der akzeptanzgenauer Ausschüttungen, jederzeit möglich.

6 Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie zur Erweiterung des Rennsteig-Tickets wurden die touristischen Strukturen vor Ort, die bestehenden ÖPNV-Angebote sowie die bestehenden Gästekarten und Meldescheine analysiert. Lücken im ÖPNV-Angebot, die eine Nutzung für Übernachtungsgäste erschweren, wurden identifiziert und Maßnahmen zur Verbesserung der Angebotssituation skizziert. Zudem wurden verschiedene Berechnungsverfahren zur Ermittlung der notwendigen Umlagebeträge für die kostenfreie ÖPNV-Nutzung durch Übernachtungsgäste entwickelt und verglichen.

Eine Erweiterung des Rennsteig-Tickets ist machbar.

Insgesamt ist festzustellen, dass die Erweiterung des Rennsteig-Tickets auf den Thüringer Wald und das Thüringer Meer umsetzbar ist und Vorteile für die Regionen, insbesondere im Marketing mit dem Schwerpunkt naturnaher Urlaubsangebote, mit sich bringt. Dabei ist eine kurz- bis mittelfristige Erweiterung in folgenden Regionen möglich:

- Biosphärenregion, Schwarzatal und Ferienregion Masserberg mit einer weiteren Verbreitung des bestehenden Rennsteig-Tickets in den „Subregionen“
- Wartburgregion, Inselsbergregion und Ferienregion Oberhof aufgrund günstiger bestehender Strukturen, der großen Bedeutung für den Thüringer Wald und teilweise bestehender Erfahrungen aus Gästekarten mit ÖPNV-Nutzung

In den „Subregionen“ Lauscha, Neuhaus a. R., Sonneberg sowie dem Thüringer Meer ist eine Erweiterung des Rennsteig-Tickets eher mittel- bis langfristig realistisch, da in diesen Regionen umfassende Vorinformationen der lokalen Akteure notwendig sind und zum Teil umfangreiche Angebotsmaßnahmen umzusetzen sind, um das Rennsteig-Ticket für die Übernachtungsgäste in diesen Regionen nutzbar zu machen.

Die Erweiterung ist durch Verbesserungen im ÖPNV-Angebot zu begleiten.

Die Erweiterung des Rennsteig-Tickets ist einerseits durch ein intensives Marketing aller beteiligten Akteure aus den Bereichen ÖPNV und Tourismus zu begleiten und durch verbesserte ÖPNV Angebote zu unterstützen, die auf die Bedürfnisse von Freizeitaktivitäten im Thüringer Wald zugeschnitten sind. Diese Maßnahmen sind entsprechend zu finanzieren.

Die Umlagebeträge sollen in den „Subregionen“ festgelegt werden.

Die Umlagebeträge sollten innerhalb der „Subregionen“ ermittelt werden, um auf lokale Besonderheiten eingehen zu können. Dies erzeugt aus gutachterlicher Sicht eine größere Akzeptanz vor Ort und erhöht die Umsetzungswahrscheinlichkeit. Eine SPNV-Integration ist in vielen „Subregionen“ möglich und mit geringen Zuwächsen der Umlagebeträge verbunden. Die Entsprechenden Berechnungen sollen als Diskussionsgrundlage für die Umsetzung in den „Subregionen“ dienen. Bestehende Meldescheinsysteme sind in das Rennsteig-Ticket integrierbar.

