

**Verbesserung der touristischen**

**Mobilität in der Biosphärenregion**

**Elbe-Schaalsee**



**Biosphäre.** 

Landkreis Lüneburg  
Auf dem Michaeliskloster 4  
21335 Lüneburg

Gefördert durch:



metropolregion hamburg

Freitag, 19. April 2024

Impressum



Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH

Stadt- und Verkehrsplaner

Konrad-Zuse-Straße 1

44263 Dortmund

[www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)

Alexander Reichert

Florian Rehmstedt

Gernot Steinberg

**Bildnachweis**

Titelseite: Planersocietät

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

# Inhaltsverzeichnis

---

<b>1</b>	<b>Ausgangslage und Projektanlass</b>	<b>7</b>
1.1	Vorgehensweise	9
1.2	Ein gemeinsam entwickeltes Konzept	10
<b>2</b>	<b>Analyse der Freizeit- und Tourismusmobilität in der Biosphärenregion</b>	<b>13</b>
2.1	Bestehende Planwerke, Aktivitäten und Ziele in der Projektregion	14
2.2	Die Biosphärenregion als Tourismusregion	18
2.3	Freizeit- und Tourismusangebote	20
2.4	Mobilitätsangebote	22
2.4.1	Öffentlicher Verkehr	22
2.4.2	Pkw-Verkehr	27
2.4.3	Radverkehr	29
2.5	Die Herausforderungen für die Region	31
<b>3</b>	<b>Prämissen für eine erfolgreiche Entwicklung der Mobilität in der Biosphärenregion</b>	<b>33</b>
<b>4</b>	<b>Maßnahmen für die Region</b>	<b>36</b>
4.1	Radverkehrsförderung	36
4.1.1	Förderung der Radreiseinfrastruktur	36
4.1.2	Etablierung eines Bikesharing-Systems	40
4.2	Elbeperlen als attraktive Willkommensorte mit Verbesserung des touristischen ÖPNV	44
4.3	Kommunikation und Vermarktung	51
4.4	Organisation und Zusammenarbeit	54
<b>5</b>	<b>Umsetzungsstrategie</b>	<b>55</b>
<b>6</b>	<b>Quellenverzeichnis</b>	<b>59</b>

## Abbildungsverzeichnis

---

Abbildung 1: Projektregion <i>Bio.Re-Na</i> .....	7
Abbildung 2: Projektstruktur <i>Bio.Re-Na</i> .....	8
Abbildung 3: Wortwolke Mobilität in der Biosphärenregion .....	8
Abbildung 4: Zeit- und Arbeitsplanung – Mobilität & Tourismus.....	10
Abbildung 5: Impressionen aus den Mobilitätsrunden (oben Kloster Zarrentin, unten Padlet) .....	12
Abbildung 6: Siedlungsstruktur .....	13
Abbildung 7: Lage Projektregion, Tourismusregion und Biosphärenreservate .....	19
Abbildung 8: Biosphärenreservate und Tourismusströme.....	19
Abbildung 9: Points of interest.....	21
Abbildung 10: SPfV-Netz.....	23
Abbildung 11: SPNV-Netz.....	24
Abbildung 12: Regionales Busnetz .....	25
Abbildung 13: Erreichbarkeit ÖPNV .....	26
Abbildung 14: Straßennetz.....	28
Abbildung 15: Erreichbarkeit MIV .....	28
Abbildung 16: Auszug touristisches Radwegenetz .....	29
Abbildung 17: Erreichbarkeit Rad .....	31
Abbildung 18: Befragungsergebnisse ift Freizeit- und Tourismusberatung .....	33
Abbildung 19: Wegweisungs-, Beschilderungs- und Informationssystem Beispiel Allee des Wandels, NRW .....	37
Abbildung 20: Beispiel Bett+Bike-Betrieb Heideregion Uelzen .....	39
Abbildung 21: App in Lüneburg, StadtRad – DB Connect .....	40
Abbildung 22: Informationszentrum Pahlhuus Zarrentin.....	41
Abbildung 23: Lastenrad in Lüneburg, StadtRad - DB Connect .....	42
Abbildung 24: Beispiel Tourismuscounter (links) & Wegeführung (rechts), NRW .....	45
Abbildung 25: Beispiel Willkommensort mit vernetzten Mobilitätsangeboten .....	45
Abbildung 26: Beispiel Taktiles Leitsystem am Bahnsteig.....	46
Abbildung 27: Beispiel Gestaltung Bahnhofsumfeld in Schwerte (Ruhr) .....	46
Abbildung 28: Die Eröffnung des Bahn-Hofladens in Rottenbach im Juli 2019.....	47
Abbildung 29: Beispiel Intermodale Wegekette .....	48
Abbildung 30: Elb-Shuttle mit Radanhänger .....	49
Abbildung 31: Fähre Amt Neuhaus .....	49
Abbildung 32: Beispiel Stärkung des Umweltverbundes im Internetauftritt .....	51
Abbildung 33: Tourenportal Wendland.Elbe (oben) Integration Fahrtauskunft (unten) .....	52

## Tabellenverzeichnis

---

Tabelle 1: Points of interest TOP 10.....	21
Tabelle 2: Internationale Erreichbarkeiten im SPfV.....	23
Tabelle 3: Maßnahmentabelle .....	56

## Abkürzungsverzeichnis

---

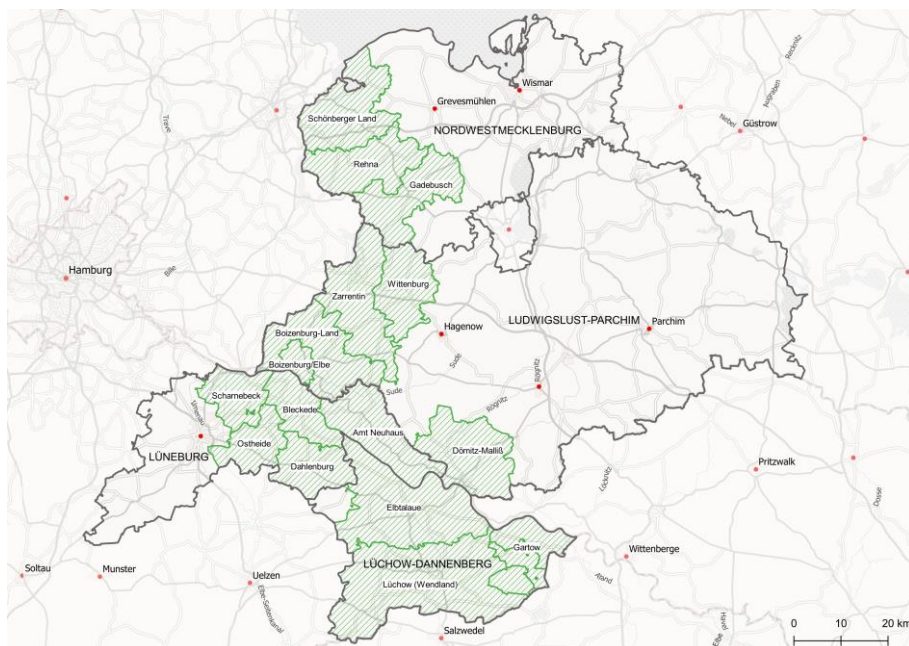
Bio.Re-Na	.....	Biosphäre.Regional-Nachhaltig
BUND	.....	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.
DB	.....	Deutsche Bahn
dwif	.....	Deutsches Wirtschaftswissenschaftliches Institut für Fremdenverkehr
KLP	.....	Kulturelle Landpartie
KMU	.....	Kleine und mittlere Unternehmen
KVG	.....	Kraftverkehr GmbH
LNVG	.....	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen
LEADER	.....	Liaison entre actions de développement de l'économie rurale
LSE	.....	Lüchow Schmarsauer Eisenbahn GmbH
MIV	.....	Motorisierter Individualverkehr
MRH	.....	Metropolregion Hamburg
MV	.....	Mecklenburg-Vorpommern
NABU	.....	Naturschutzbund Deutschland (NABU) e. V.
NRW	.....	Nordrhein-Westfalen
ÖPNV	.....	Öffentlicher Personennahverkehr
POI	.....	Point of Interest
RE	.....	Regionalexpress
SPFV	.....	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	.....	Schienenpersonennahverkehr
Taktbus ÖPNVRL	.....	Förderrichtlinie von Taktbusverkehren im ÖPNV
VBN	.....	Verkehrsverbund Bremen & Niedersachsen
VCD	.....	Verkehrsclub Deutschland e.V.
VLP	.....	Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH
VMV	.....	Verkehrsgemeinschaft Mecklenburg-Vorpommern
VNN	.....	Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen



# 1 Ausgangslage und Projektanlass

Im Rahmen des Leitprojektes *Biosphäre.Regional-Nachhaltig* der Metropolregion Hamburg besteht das übergeordnete Ziel darin, die Schutzgebiete der Biosphärenreservate Flusslandschaft Elbe und Schaalsee zu einer Modellregion für nachhaltige Entwicklung voranzutreiben und damit wichtige Impulse für die Region zu setzen. Dabei wird die Biosphärenregion Elbe-Schaalsee erstmalig ganzheitlich betrachtet – über die Grenzen der UNESCO Biosphärenreservate Flusslandschaft Elbe und Schaalsee hinaus (s. Abbildung 1).

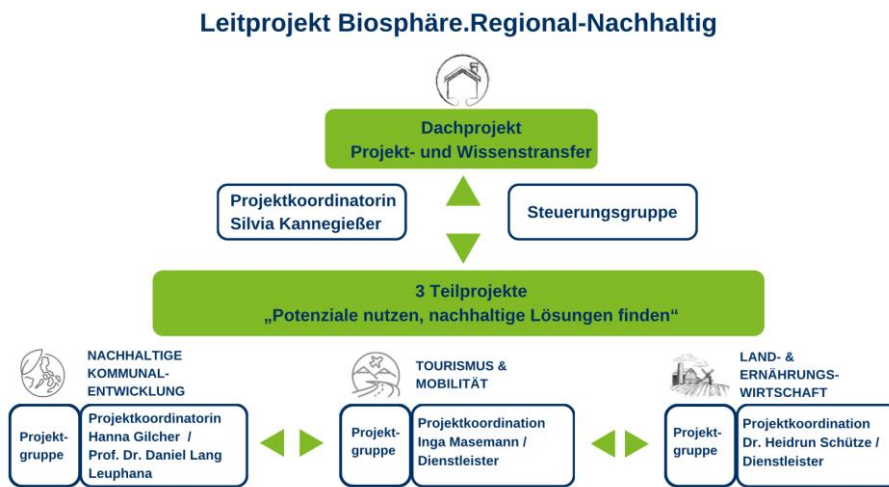
Abbildung 1: Projektregion *Bio.Re-Na*



Quelle: ift Freizeit- und Tourismusberatung GmbH

Wenngleich sich regional unterschiedliche Herausforderungen zeigen, weist der Raum viele Gemeinsamkeiten auf. So ist der Gesamttraum sehr ländlich geprägt (höchster Ländlichkeitsindex nach Thünenatlas). Damit einhergehend sind typische strukturelle Herausforderungen (Thüentyp: sehr ländlich/weniger gute sozioökonomische Lage), z. B. bezogen auf die Mobilität eine hohe Autoabhängigkeit bei geringen Alternativen, jedoch auch eine hohe Attraktivität der Landschaft. Der Tourismus ist als ein bedeutender Wirtschaftsfaktor Standbein der Gesamtregion geworden. Vor diesem Hintergrund wurde auch das *Teilprojekt Tourismus & Mobilität* als eines von insgesamt drei Teilprojekten ausgewählt (s. Abbildung 2), um die Region voranzubringen und zukunftsfähig aufzustellen.

Abbildung 2: Projektstruktur *Bio.Re-Na*



Quelle: Landkreis Lüneburg

Innerhalb des Teilprojektes *Tourismus & Mobilität* sind folgende Schwerpunkte vorgesehen:

- Schwerpunkt 1: Entwicklung von innovativen und nachhaltigen Tourismusangeboten
- Schwerpunkt 2: Verbesserung der touristischen Mobilität
- Schwerpunkt 3: Erarbeitung einer Kampagne für die Schwerpunkte 1 & 2

Mit dem UNESCO-Prädikat „Biosphärenreservat“ steigt die Nachfrage nach ökologischen und sozial-verträglichen Urlaubs- und Freizeitangeboten. Die Region Elbe-Schaalsee ist ein beliebtes Ziel für Naturtourist:innen, aber die bestehenden Angebote sind bisher noch nicht vollständig auf die Erwartungen eines nachhaltigen Tourismus ausgerichtet. Das Teilprojekt *Tourismus & Mobilität* zielt darauf ab, die Region als nachhaltiges Reiseziel zu positionieren und die Qualität der touristischen Angebote zu verbessern.

Abbildung 3: Wortwolke Mobilität in der Biosphärenregion



Quelle: Planersocietät

Die Biosphärenregion ist geprägt von landwirtschaftlich genutzten Flächen, Wäldern, dem Schaalsee, der Elbe sowie Auen und Wiesen, die sich durch eine hohe Biodiversität in Flora und Fauna auszeichnen. Die Projektregion ist nicht nur ein wichtiges Naherholungsgebiet für die Menschen aus den umliegenden Städten und Gemeinden, sondern zieht auch Besucher:innen aus der Metropole Hamburg sowie den umliegenden Oberzentren Lüneburg, Schwerin und Lübeck sowie in Teilen auch aus Berlin (z. B. Urlaubsregion Wendland.Elbe) an. Insbesondere während der Sommersaison besitzt der Elberadweg eine starke Anziehungskraft für viele Tages- und Übernachtungstourist:innen sowie Etappenradler:innen. Das ÖPNV-Netz ist abseits der Metronom-Achsen bzgl. Bedienungstakt und -zeitraum jedoch nicht gut ausgebaut. Dies führt zu Problemen bei der An- und Abreise in die Region und bei der Mobilität innerhalb des Raums mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes.



Dabei kann ein gutes Mobilitätsangebot im Umweltverbund für Freizeit und Tourismus einerseits dazu beitragen, mehr Tourist:innen in die Region zu locken, andererseits aber auch einen Mehrwert für die Menschen vor Ort bieten, indem Synergien zur Alltagsmobilität genutzt werden. Vor dem Hintergrund, dass die touristische bzw. Freizeitmobilität knapp ein Drittel der Emissionen innerhalb des Verkehrssektors in Deutschland ausmacht, besteht zudem ein politischer Handlungsdruck.

Allerdings ist ein geeignetes, finanzierbares Mobilitätsangebot für Freizeitregionen ohne deutliche Quell-/Zielbeziehung eine besondere Herausforderung. Zum einen findet Freizeitmobilität immer dann verstärkt statt, wenn der Alltagsverkehr keine Spitzen aufweist (an Wochenenden, in den Abendstunden), wodurch häufig zusätzliche Fahrten/Angebote benötigt werden. Zum anderen handelt es sich um strukturschwache, ländliche Räume, in denen häufig nur ein Grundangebot im ÖPNV vorliegt (vorrangig Schülerverkehre) und somit kaum ein Netz besteht, auf das sich aufbauen lässt. Zuletzt ist auch die Überbrückung der „letzten Meile“ von der Haltestelle zum finalen Zielort oftmals mit hohem Aufwand verbunden (keine Zubringerverkehre im ÖPNV, keine guten Nahmobilitätsqualitäten vor Ort etc.)

Das Teilprojekt soll diese Herausforderungen angehen und Lösungswege für die Region skizzieren. Ein wichtiger Baustein des Teilprojektes ist daher zunächst die Analyse und Bewertung umweltfreundlicher Mobilitätsangebote für den Tourismus. Dabei werden die speziellen Herausforderungen des Freizeitverkehrs berücksichtigt, wie die begrenzte Verfügbarkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln in ländlichen Regionen und die Notwendigkeit, komfortable und stressfreie Mobilitätsangebote zu schaffen. Auf Basis der Analyseergebnisse werden dann Handlungsempfehlungen vorgestellt, die einen Beitrag leisten sollen, die touristische Mobilität in der Region zu verbessern.

Die Erarbeitung erfolgte dabei im engen Austausch mit den verschiedenen Akteur:innen des Tourismus- und Mobilitätssektors. Kommunen, Tourismusverbände, Verkehrsunternehmen und auch Beherbergungsbetriebe waren am Prozess in sogenannten Mobilitätsrunden beteiligt. Dabei werden die Möglichkeiten der Zusammenarbeit ausgelotet, indem als Auftrag von der Region für die Region handelnden Akteur:innen Verantwortungen übertragen werden und somit am Ende auch ein ganzheitlicher Beitrag zur Verstetigung geleistet werden kann.

## 1.1 Vorgehensweise

Der vorliegende Endbericht stellt die Ergebnisse des Gesamtprozesses im Schwerpunkt 2 *Verbesserung der touristischen Mobilität* innerhalb des Teilprojektes *Mobilität & Tourismus* im Rahmen des Leitprojektes *Bio.Re-Na* vor. Dieser Prozess begann Ende 2022 und berücksichtigt die Projektentwicklung des Schwerpunktes 1 *Entwicklung von innovativen und nachhaltigen Tourismusangeboten* vorwiegend im Segment des Übernachtungsangebotes.

Das Teilprojekt wurde in verschiedene Meilensteine unterteilt. Im Rahmen der Analyse wurde zunächst eine regionalspezifische Stärken-Schwächen-Analyse durchgeführt, in der vorhandene Planwerke und Erhebungen, mobilitätsrelevante Raumstrukturen, Verkehrsnetze und Qualitätsindikatoren sowie Quell- und Zielverkehre untersucht wurden. Dabei lag der Fokus auf relevanten regionalen

Themen und Herausforderungen. Im Anschluss wurden die wesentlichen Ergebnisse aufbereitet und essenzielle Themen herausgearbeitet.

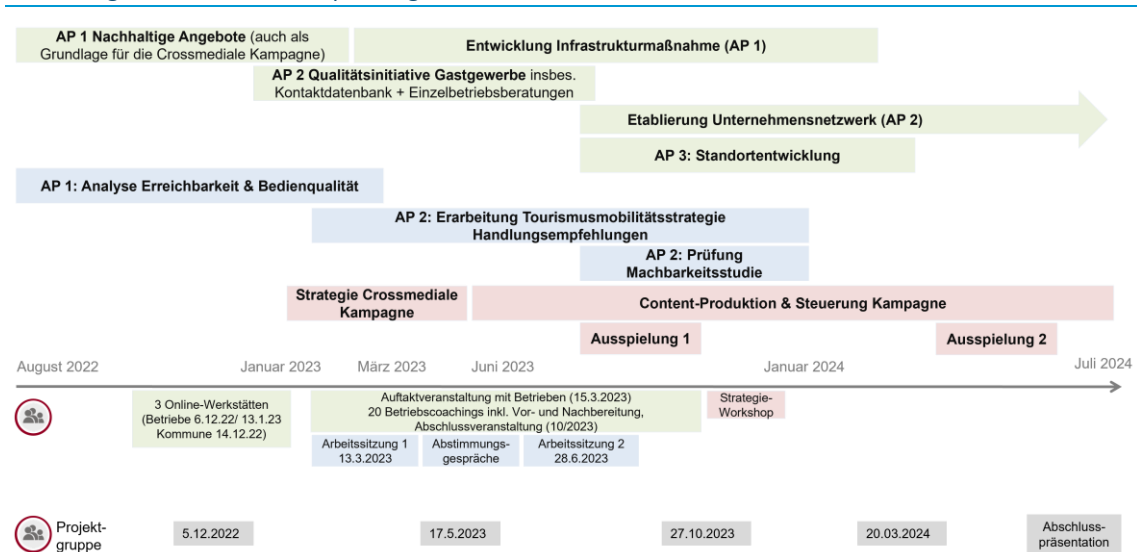
Mit der Erarbeitung einer Mobilitätsstrategie mit dem Fokus auf den Tourismus wurden darauf aufbauend Handlungsempfehlungen entwickelt. Die Mobilitätsstrategie wurde dabei eng verzahnt mit den anderen Teilprojekten. So wurden neben Vorschlägen zur Verbesserung des Mobilitätsangebotes bspw. auch das Thema Vermarktung und Kommunikation aufgegriffen und Empfehlungen abgeleitet.

## 1.2 Ein gemeinsam entwickeltes Konzept

Sowohl Akteur:innen der Mobilitäts- als auch der Tourismusbranche wurden im Rahmen von zwei Beteiligungsformaten – sogenannte Mobilitätsrunden – aktiv in die Konzepterstellung eingebunden. Ergänzt wurden diese Mobilitätsrunden durch insgesamt vier Projektgruppensitzungen sowie einer geplanten Abschlussveranstaltung im Sommer 2024, an denen die beteiligten Akteur:innen aller drei Schwerpunkte mitwirken; sie haben somit den gesamten Prozess stetig begleitet.

In der folgenden Abbildung ist die Zeit- und Arbeitsplanung des Teilprojektes Mobilität & Tourismus unter Zusammenwirkungen zwischen den Schwerpunkten 1, 2 und 3 dargestellt (s. Abbildung 4).

Abbildung 4: Zeit- und Arbeitsplanung – Mobilität & Tourismus



Quelle: ift Freizeit- und Tourismusberatung GmbH

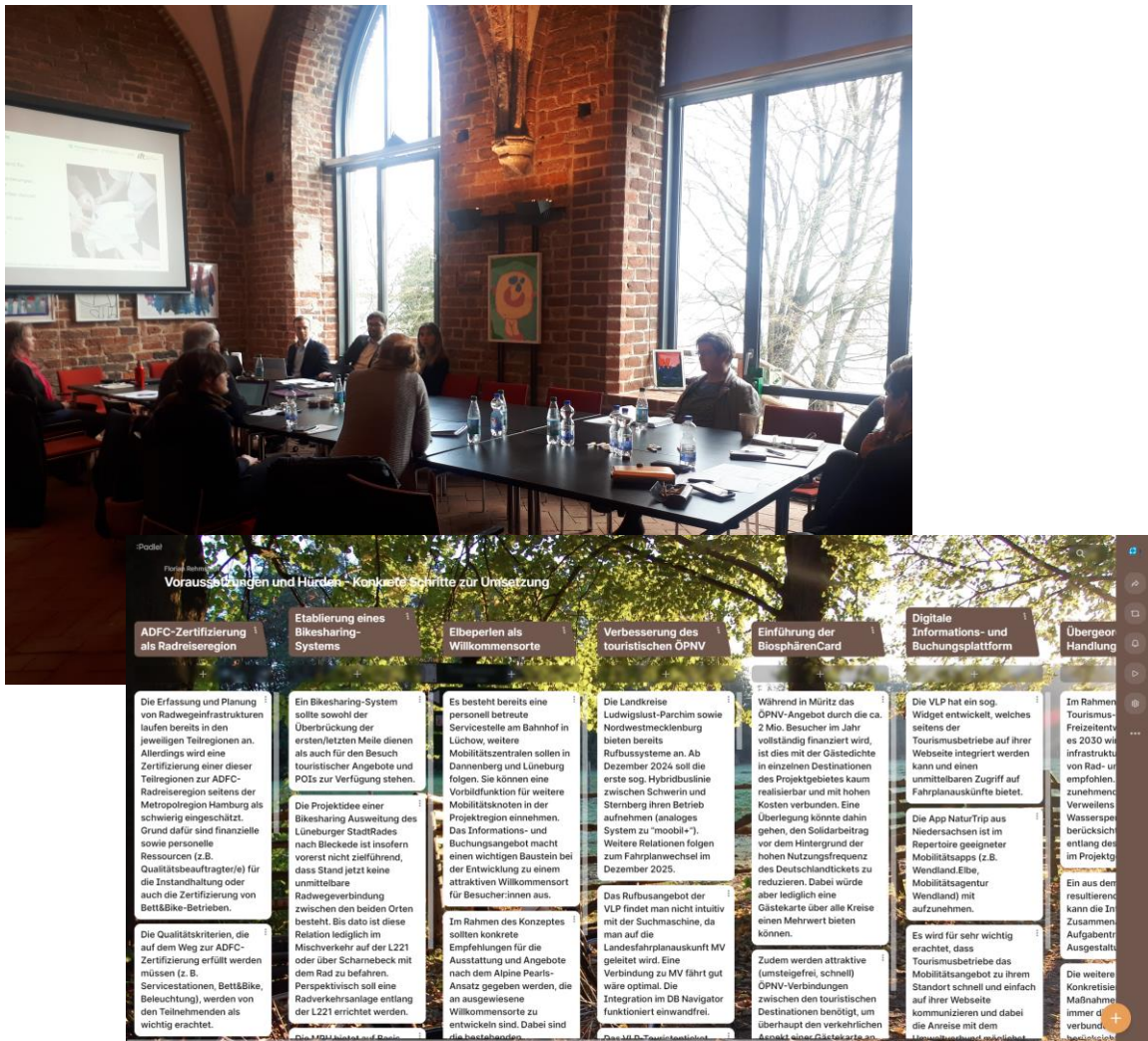
Die erste Mobilitätsrunde fand am 13. März 2023 im Kloster Zarrentin statt und bot die Gelegenheit, die Analyseergebnisse mit den Akteur:innen vor Ort zu reflektieren. Zu Beginn der Veranstaltung gewährte Louisa Wolf-Gorny von der ift Freizeit- und Tourismusberatung GmbH einen Einblick in den Projektfortschritt des Gesamtprojektes, bevor Claudia Koops (Amt für regionale Landesentwicklung Lüneburg) den Projektstand des Tourismus- und Freizeitentwicklungskonzeptes für die Metropolregion Hamburg 2030 vorstellte und dabei mögliche Synergien zwischen den Regionen und ihren konzeptionellen Aktivitäten aufzeigte.

Die Akteur:innen waren sich einig, dass Anreize wie z. B. eine intuitive Buchung und Bezahlung geschaffen werden müssen, die die Nutzung des ÖPNV erhöhen. Durch Maßnahmen des Konzeptes sollte ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten der Tourismusköste gefördert werden. Die Diskrepanz zwischen Schülerverkehren und touristischer Nachfrage nach Mobilitätsoptionen sowie auch das in großen Teilen ländliche Projektgebiet mit wenig Bahnanbindungen und (natürlichen) Barrierewirkungen werden als zentrale Herausforderungen betont. Außerdem waren sich die Beteiligten einig, dass die touristischen Anforderungen an die Mobilität zwingend an die Verkehrsplaner:innen und an die Entscheidungsträger:innen auf Verwaltungs- und politischer Ebene adressiert werden müssen.

Im weiteren Verlauf der Veranstaltung wurden aktuelle Projektvorhaben und -fortschritte in der Projektregion berichtet. Zu ihnen zählen u. a. die Applikation NaturTrip, die in Niedersachsen im Rahmen einer Pilotphase getestet wird, die Förderung eines Modellvorhabens für die Verbesserung des ÖPNV im Landkreis Lüchow-Dannenberg sowie die Bestrebungen eines gemeinsamen Verkehrsverbundes für ganz Westmecklenburg, der perspektivisch auch mit einer Ticketintegration der Metropolregion Hamburg für regionale Mobilitätsangebote ausgestattet werden soll. Insbesondere die Metropolregion Hamburg kann mit der Umsetzung des Tourismus- und Freizeitentwicklungskonzeptes 2030 einen wichtigen Beitrag, Impulse und Kooperationsansätze für die Biosphärenregion Elbe-Schaalsee leisten. Darüber hinaus gab Jens Kowald (Flusslandschaft Elbe GmbH Tourismusmarketinggesellschaft) Einblicke in die Entwicklungen und Potenziale der Personenschiffahrt auf der Elbe auf dem Streckenabschnitt innerhalb des Projektgebietes zwischen Gartow und Hitzacker/Bleckede/Lauenburg sowie Boizenburg bzw. Brackede. Allerdings wurde von den Akteur:innen verdeutlicht, dass die Biosphärenreservatsregionen Elbe und Schaalsee derartig unterschiedliche touristische und verkehrliche Strukturen und Voraussetzungen haben, dass sie sich nicht in einem einheitlichen Konzept planen und verknüpfen lassen. Stattdessen wurde von den Teilnehmenden befürwortet, bestimmte Erlebnisräume und -orte als Anker zu betrachten, von denen aus sogenannte „Pearls“, also Perlenketten, die miteinander verknüpft werden, entwickelt werden. Diese sollten als attraktive, autoarme Willkommensorte gestaltet werden.

Die zweite Mobilitätsrunde diente der Vorstellung der Maßnahmenansätze und anschließender Rückkopplung mit den Akteur:innen der Region im digitalen Raum. Die Teilnehmer:innen hatten die Möglichkeit über ein Padlet ihre Hinweise und Klärungsbedarfe in einer Matrix zu hinterlegen. Die digitale Veranstaltung wurde als offene Diskussion gestaltet, in der u. a. die VLP (Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH) ihre Aktivitäten im Bereich neuer Bedienformen im ÖPNV vorstellte. Vor diesem Hintergrund sollte laut den Teilnehmer:innen das Ruf- und zukünftige Hybridbusangebot der VLP intensiver in der Biosphärenregion kommuniziert und vermarktet werden. Zudem wurde eine Zertifizierung zur RadReiseregion als zu ambitioniert und unrealistisch bewertet. Auch die Maßnahmen der Gästecard mit kostenloser ÖPNV-Nutzung wurde vor dem Hintergrund der Finanzierung und Nachfragestrukturen der Region als schwierig umsetzbar eingeschätzt. Die weiteren Maßnahmen wurden seitens der Akteur:innen mitgetragen und befürwortet.

Abbildung 5: Impressionen aus den Mobilitätsrunden (oben Kloster Zarentin, unten Padlet)



Quelle: Planersocietät

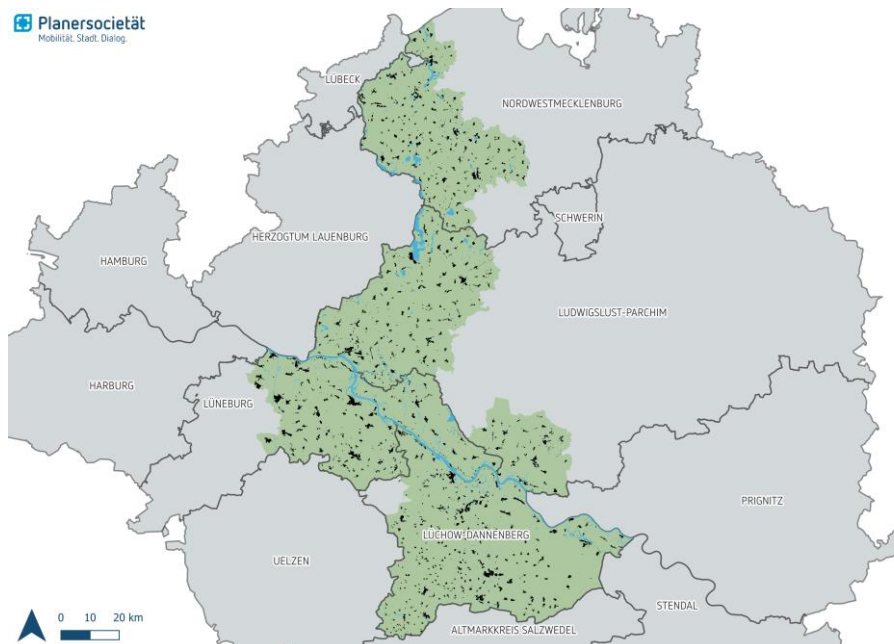
## 2 Analyse der Freizeit- und Tourismusmobilität in der Biosphärenregion

Die Größe, Diversität und die verschiedenen Gebietskörperschaften stellen eine große Herausforderung für die Planung in der Modellregion dar. Entsprechend komplex ist eine Analyse der Gesamtreion. Besonders auffällig im heterogenen Raum der Region ist auch die verteilte Siedlungsstruktur (s. Abbildung 6). In der Biosphärenregion befinden sich ausschließlich Unterzentren. Um etwa bestimmte Bildungseinrichtungen oder auch Fachärzte zu erreichen, müssen die Einwohner:innen deshalb häufig das nächstgelegene Ober- bzw. Mittelzentrum besuchen. Dafür wird eine adäquate Verbindungsqualität benötigt.

Relevante Zentren mit Versorgungsfunktionen für die Region:

- |               |                |
|---------------|----------------|
| • Oberzentren | Mittelzentren  |
| • Hamburg     | • Grevesmühlen |
| • Berlin      | • Hagenow      |
| • Lübeck      | • Ludwigslust  |
| • Lüneburg    | • Uelzen       |
| • Schwerin    |                |

Abbildung 6: Siedlungsstruktur



Quelle: Planersocietät

Die im Folgenden erläuterten Bausteine der Analyse münden in den Prämissen für umsetzungsorientierte Maßnahmen. In einem ersten Schritt gilt es, die touristischen Rahmenbedingungen in Bezug auf die geographische Lage, bestehende Freizeit- und Urlaubszwecke sowie die Historie zu beleuch-



ten. Anschließend sind im Sinne eines umsetzungsorientierten Ansatzes die verschiedenen regionalen Akteur:innen in der Region zu berücksichtigen. Die vielfältige Akteurslandschaft hat bereits in den vergangenen Jahren die Weichen für eine nachhaltigere Mobilität mit Hilfe von konzeptionellen Planwerken für Teilregionen sowie Netzwerkaktivitäten gestellt, die im Rahmen der Analyse aufgezeigt werden.

Zudem werden die touristischen Ziele und Angebote der Biosphärenregion dargestellt. Zu guter Letzt werden die bestehenden Mobilitätsangebote je Verkehrsträger in einer Status-quo-Analyse näher betrachtet. Dabei spielt die Erreichbarkeit der Standorte eine besonders wichtige Rolle, um die Anbindung der Freizeitstandorte verkehrsmittelübergreifend, aber vor allem für den Umweltverbund lokal, regional und überregional zu verbessern. Dazu sind die derzeitigen Angebotsqualitäten in Bezug auf die Freizeitnetze an den Standorten zu untersuchen. Dabei gilt es einerseits die Erreichbarkeit der Freizeitziele für die Menschen vor Ort zu bewerten, aber auch die Erreichbarkeit von außerhalb der Region zu betrachten, indem die Anbindung an überregionale Mobilitätsknoten untersucht wird.

Auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse über Defizite, Stärken und Potenziale können in Kapitel 4 Prämissen für eine erfolgreiche Entwicklung formuliert werden. Auf Basis dieser Prämissen werden anschließend in Kapitel 5 bedarfsgerechte Maßnahmen für die Biosphärenregion aufgezeigt.

## 2.1 Bestehende Planwerke, Aktivitäten und Ziele in der Projektregion

Im Folgenden werden die relevanten Planwerke mit Tourismus- und Mobilitätsbezug aufgeführt, die in der Projektregion entwickelt wurden und in den vorliegenden Bericht mit eingeflossen sind.

### **Studie zu nachhaltigen Mobilitätskonzepten für Touristen im öffentlichen Verkehr mit Fokus auf Regionen im Bereich von Großschutzgebieten (2016)**

Ziel dieser Studie ist es, das bestehende Angebot für die Gästemobilität zu analysieren und daraus Handlungsempfehlungen für eine nachhaltige Gästemobilität abzuleiten, die einen Nutzen in Bezug auf Verhaltensänderungen zugunsten des Klimaschutzes generieren können.

Die Studie gibt Aufschluss über die Stärken und Schwächen bestehender nachhaltiger Mobilitätskonzepte, identifiziert Entwicklungshemmnisse und gibt Anregungen zur Unterstützung einer langfristig tragfähigen und zukunftsweisenden Tourismusentwicklung. Für die Zukunft werden vernetzte, lückenlose Mobilitätsketten besonders wichtig sein, da dies für die Akzeptanz durch die Nutzer:innen von besonderer Bedeutung ist. Dies bedeutet, dass die Verkehrsmittel des Umweltverbundes stärker miteinander vernetzt werden müssen (z. B. mit Mobilitätsknoten zur An- und Rückreise, mit unterschiedlichen Anbieter:innen wie Verleihstationen in den Zielgebieten). Die aktuelle Entwicklung zeigt, dass entsprechende Mobilitätskonzepte immer mehr auch als Maßnahmen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse angesehen werden. So soll durch die Förderung nachhaltiger Mobilitätskonzepte aktiver Klimaschutz durch die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf die



Verkehrsmittel des Umweltverbundes betrieben, die Lebens- und Aufenthaltsqualität für Einheimische und Touristen verbessert und ein Beitrag zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit von Destinationen geleistet werden.<sup>1</sup>

### **Elektromobilitätskonzept Lüneburg (2018)**

Im Elektromobilitätskonzept der Region Lüneburg werden die Herausforderungen und potenziellen Maßnahmen im ländlichen Raum beleuchtet. Als Herausforderungen werden dabei die hohen Anschaffungskosten von Elektrofahrzeugen, die begrenzte Reichweite und die fehlende Ladeinfrastruktur aufgeführt. Um diese Herausforderungen zu bewältigen, müssen verschiedene Akteur:innen zusammenarbeiten. Dazu gehören die Kommunen, die Unternehmen, die Bürger:innen und die Landesregierung in Niedersachsen. Gemeinsam können sie die Rahmenbedingungen für die Elektromobilität im ländlichen Raum verbessern und dazu beitragen, dass die Elektromobilität eine echte Alternative zum Verbrennungsmotor wird.<sup>2</sup>

### **Fahrtziel Natur (2007 – heute)**

Fahrtziel Natur ist eine verbundübergreifende Kooperation im Verbund der Großschutzgebiete aus Deutschland, Österreich und der Schweiz in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn AG, den Naturschutzverbänden BUND & NABU sowie dem VCD mit dem Ziel einer nachhaltigen Mobilität bei An- und Abreise mit dem Umweltverbund. Im länderübergreifenden Gebiet des Biosphärenreservats Flusslandschaft Elbe tauschen sich die verschiedenen Akteur:innen seit 2007 in einem jährlichen Trägerkreistreffen zum aktuellen Stand nachhaltiger Mobilität aus. Dabei wurden neben Anpassungen von Bedienzeiten und Fahrplankontaktung auch neu eingeführte Rufbussysteme (z. B. VLP) sowie Fuhrparkumstellung auf alternative Antriebe gegenseitig präsentiert. Diese müssen auch im Rahmen eines jährlichen Fortschrittsberichts an die Projektträger kommuniziert werden, um weiterhin Teil dieser Kooperation zu bleiben. Eine Grundvoraussetzung für die Teilnahme an Fahrtziel Natur ist die Mobilität auf Gästekarte. Diese lässt sich jedoch zum einen aufgrund von zu geringen Gästezahlen und zum anderen aufgrund von nichtexistierenden Kurabgaben in den Kommunen und Kreisen schwierig umsetzen. Stand jetzt ist das Biosphärenreservat weiterhin ein Teil von Fahrtziel Natur.<sup>3</sup>

### **Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr Lüneburg (2020)**

Der Landkreis Lüneburg hat ein Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr mit modellhafter Schwerpunktsetzung der Gemeinde Adendorf erstellt. Das Ziel des Konzepts ist es, den klimafreundlichen Radverkehr in der Region zu fördern und den Radverkehrsanteil von derzeit 7 % auf 15 % zu erhöhen. Das Konzept umfasst eine Reihe von Maßnahmen, wie z. B. Ausbau von Rad(schnell)wegen, Verbesserung der Radinfrastruktur in Ortsdurchfahrten, Förderung des Radverkehrs in Schulen und Unternehmen, die Bereitstellung von Radabstellanlagen und Fahrradverleihsystemen.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> dwif (2016)

<sup>2</sup> Landkreis Lüneburg (2018)

<sup>3</sup> Fahrtziel Natur (2018-heute)

<sup>4</sup> Landkreis Lüneburg (2020)

### **Tourismuskonzept Destination Flusslandschaft Elbe (2022 – 2026)**

Das Tourismuskonzept dient als zukunftsorientierter Leitfaden, der die Grundlage für die Strategieausrichtung der Destination Flusslandschaft Elbe darstellt. Hierbei wurde der Schwerpunkt im Bereich der Mobilität insbesondere im Segment Wohnwagen/-mobil und Fahrrad sowie im Ausbau des ÖPNV gelegt.<sup>5</sup>

### **Klimawandel anpacken (2021 – 2022)**

Gemeinsam mit den Reiseregionen Niedersachsens setzt sich die TourismusMarketing Niedersachsen GmbH für eine zukunftsorientierte Bewältigung des Klimawandels im Tourismus ein. Das Ziel besteht darin, als anerkannte Impulsgeber den niedersächsischen Tourismus auf die Herausforderungen des Klimawandels vorzubereiten. Dafür wird analysiert, wo die Folgen des Klimawandels den Tourismus in Niedersachsen besonders beeinträchtigen. Auf dieser Basis werden Lösungen und Maßnahmen entwickelt, um diese Herausforderungen zu meistern. Dabei geht es nicht nur darum, auf bestehende Risiken zu reagieren, sondern auch darum, die Chancen und Potenziale für den Tourismus in Niedersachsen zu erkennen und zu nutzen.<sup>6</sup>

### **Regionales Entwicklungskonzept LEADER-Region Elbtalaue (2023 – 2027)**

Die Region Elbtalaue möchte mit Hilfe des Entwicklungskonzeptes eine nachhaltige und zukunftsorientierte Region werden, die für alle Menschen attraktiv ist. Dies soll mit Hilfe von sozialer Vielfalt, ökonomischem Wohlstand sowie ökologischem Reichtum geschehen. Um das zu erreichen, sollen Kultur und Tourismus gefördert, KMU unterstützt, die Infrastruktur verbessert sowie die Umwelt geschützt werden.<sup>7</sup>

Auch die lokalen Aktionsgruppen SüdWestMecklenburg und die Mecklenburger Schaalseeregion haben sich als LEADER-Region mit umfangreichen Entwicklungsstrategien auf die EU-Förderperiode 2023-2027 beworben. Dabei sollen u. a. dem demographischen Wandel und der Klimakrise begegnet, aber auch durch eine nachhaltige Verbesserung der Lebensqualität eine lebendige Erlebnis- und Kulturregion geschaffen werden. Das Wirtschaftswachstum ist dabei ein wichtiger Faktor; es soll mit Hilfe von maßgeschneiderten Entwicklungsstrategien gefördert werden. Transparente Bürgerbeteiligungen sind ein wichtiger Bestandteil dieser Förderprozesse und -projekte. Zudem macht die Mobilität im Rahmen der LEADER-Projekte einen wichtigen Baustein aus, der in vielen Themenbereichen und Handlungsfeldern berücksichtigt werden muss.<sup>8</sup>

### **Tourismus- und Freizeitentwicklungskonzept für die Metropolregion Hamburg 2030**

Im Rahmen des Tourismus- und Freizeitentwicklungskonzeptes wurde für das Zukunftsthema der nachhaltigen Mobilität das Strategieprojekt Fahrradmietsystem & Modellprojekte für alternative Er-

---

<sup>5</sup> Flusslandschaft Elbe (2021)

<sup>6</sup> TourismusMarketing Niedersachsen GmbH (2022)

<sup>7</sup> Samtgemeinde Elbtalaue (Elbe) (2022)

<sup>8</sup> Lokale Aktionsgruppe SüdWestMecklenburg (2023) / Lokale Aktionsgruppe Mecklenburger Schaalseeregion (2022)

reichbarkeit geschaffen. Hierbei werden in einer vernetzten Metropolregion attraktive, klimafreundliche Mobilitätslösungen für Ausflugs- und Kurzreiseziele entwickelt sowie Tages- und Übernachtungsgäste insgesamt raumverträglich und smart gelenkt. Um dies zu erreichen, soll zum einen ein Fahrradvermietssystem in ausgewählten Modellräumen umgesetzt werden. Zum anderen werden Modellprojekte zur Stärkung der intermodalen Mobilität zugunsten der Erreichbarkeit und Mobilität vor Ort initiiert. Darüber hinaus soll eine Projektstelle „Nachhaltige touristische Mobilität & Gästelentkung“ für eine dauerhafte Berücksichtigung von Freizeitmobilität in der Mobilitätsplanung geschaffen werden.<sup>9</sup>

### **Regionales Radwegekonzept des Planungsverbandes Westmecklenburg (2021)**

In den vergangenen Jahren haben der Radtourismus und der Alltagsradverkehr an Bedeutung gewonnen. Der Regionale Planungsverband Westmecklenburg hat frühzeitig beschlossen, die Bedingungen für den Radtourismus zu verbessern und sich verstärkt dem Alltagsradverkehr zu widmen. Mit der Radwegekonzeption 2021 wurde ein qualitativ hochwertiges Vorrang- und Basisnetz für Alltag und Freizeit festgelegt. Die Konzeption wurde durch umfangreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur ergänzt und durch eine breite Beteiligung entwickelt. Die Mitglieder des Planungsverbandes haben sich bereits 2019 verpflichtet, die Bedingungen für den Radverkehr zu verbessern, insbesondere durch den Ausbau und die Instandhaltung der Strecken des Vorrang- und Basisnetzes oder auch durch die Überarbeitung des Beschilderungskonzeptes. Alle Baulastträger, einschließlich des Landes und der Gemeinden, müssen ihren Beitrag leisten, wobei der Planungsverband eine wichtige Koordinierungsfunktion hat. Die Vereinfachung des Umstiegs in den öffentlichen Verkehr und die Schaffung sicherer Radverkehrslösungen in Stadt- und Dorfzentren sind ebenfalls wichtige Ziele.<sup>10</sup>

### **Weitere Planwerke und Unterlagen**

Ferner gibt es weitere Planwerke wie die Aktivitäten der Biosphärenreservate z. B. in Form des Biosphärenreservatsplans mit integriertem Umweltbericht für das Biosphärenreservat Niedersächsische Elbtalaue von 2009 sowie das Rahmenkonzept für das Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe von 2006. In diesen Dokumenten wurde bereits in den 2000er Jahren die verkehrliche Situation bewertet und es wurden verschiedene Bedarfe festgestellt. Sie werden jedoch aufgrund der mangelnden Aktualität nicht vertiefend berücksichtigt; stattdessen wurde der Status quo neu betrachtet. Dagegen sind aktuelle Planungsentwicklungen wie z. B. das VLP-Rufbussystems im Landkreis Ludwigslust-Parchim, die Liniennetz- und Fahrpläne im Kreis Nordwestmecklenburg sowie die Broschüre zur Modal-Split-Erhebung & CO<sub>2</sub>-Bilanz im Landkreis Lüchow-Dannenberg im Rahmen der Projekterarbeitung mit eingeflossen.<sup>11</sup>

### **Netzwerkveranstaltungen im regionalen Kontext**

Neben der Erarbeitung von Planwerken werden auch verschiedene Netzwerktreffen in der Projektregion veranstaltet. Zu ihnen zählen z. B. Informations- und Workshopsveranstaltungen zum Thema

---

<sup>9</sup> MRH (2023 a)

<sup>10</sup> Planungsverband Westmecklenburg (2021)

<sup>11</sup> Nahbus (2023), Mobilitätsagentur Wendland.Elbe (2021)

Freizeit- und Urlaubsmobilität vom Amt für regionale Landesentwicklung Lüneburg oder die Facharbeitsgruppe Tourismus der MRH. Durch sie wird das Thema der nachhaltigen Mobilität auf verschiedenen Ebenen bespielt und relevante Akteur:innen zusammengebracht.<sup>12</sup>

### **Fazit: Viele Ansätze im Tourismus – wenig Lösungen für den ÖPNV**

Die Auswertung zeigt, dass durchaus Planwerke mit Bezug auf die touristische Mobilität bestehen. Dies gilt insbesondere im Kontext der Metropolregion Hamburg. In Verbindung mit der Hansestadt Lüneburg bestehen zudem Konzepte, die mögliche Roll-out-Optionen (Elektromobilität, Fahrradverleihsystem) in die Region bieten. Zudem sei an dieser Stelle erwähnt, dass natürlich auch kommunale bzw. kreisweite Planungen von Kommunen, Kreisen oder Aufgabenträgern bestehen, auf die aufgesetzt werden kann. Zu betonen ist jedoch auch, dass Fachkonzepte mit dem Schwerpunkt Mobilität kaum auf regionaler Ebene vorhanden sind, insbesondere hinsichtlich umsetzungsnaher Mobilitätsmaßnahmen. Dies gilt insbesondere für das Themenfeld touristischer ÖPNV, aber auch für die Radverkehrsplanungen. Zwar bestehen auch hier einzelne Überlegungen und Projekte, die bereits umgesetzt wurden; sie konnten jedoch keine nachhaltige Wirkung mit Strahlkraft für die Region entfalten (z. B. Biosphärenbahnhof Brahlstorf). Dabei ist allerdings auch wichtig zu betonen, dass es in der Biosphärenregion Elbe-Schaalsee nicht ausschließlich um den regionalen Kontext geht. Vielmehr spielen auch Naherholung und Freizeitverkehre der Bevölkerung aus den umliegenden Zentren eine wichtige Rolle.

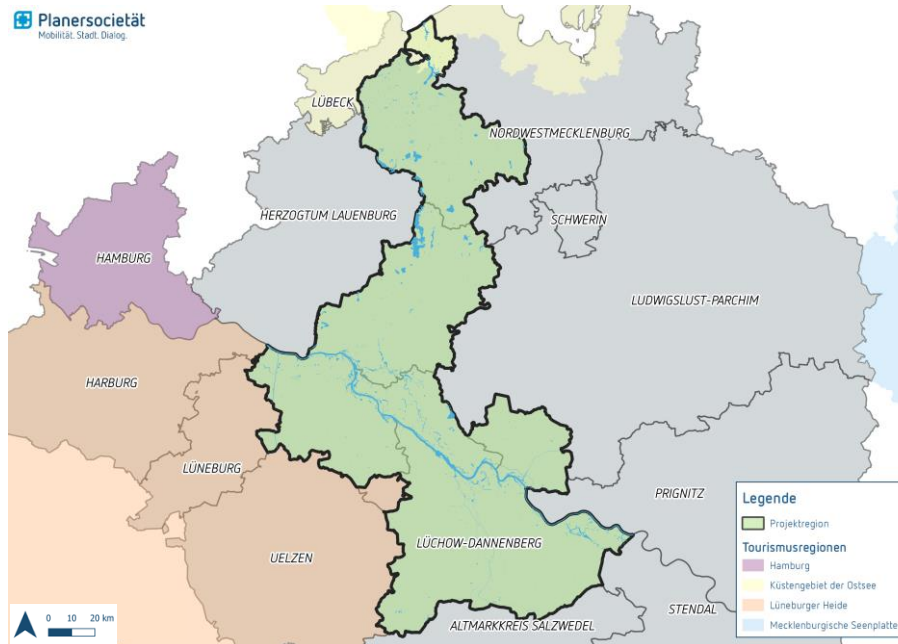
## **2.2 Die Biosphärenregion als Tourismusregion**

Das Projektgebiet der Biosphärenregion ist inmitten verschiedener Tourismusregionen eingebettet, die sie flankieren oder zum Teil in sie hineinragen (Küstengebiet der Ostsee). Diese benachbarten Tourismusregionen haben grundsätzlich verschiedene Tourismusschwerpunkte und sind in der Abbildung 7 dargestellt. Während die Metropole Hamburg Besucher:innen zu Städtereisen einlädt, lockt die Lüneburger Heide Besucher:innen mit Ausflügen in die Natur. Zudem bietet die Mecklenburgische Seenplatte, die östlich des Landkreises Ludwigslust-Parchim beginnt, zahlreiche Möglichkeiten, Aufenthalte am See zu verbringen, und die Ostsee ist die optimale Destination für einen Küstenurlaub. Dadurch entstehen unterschiedliche Einflüsse und Reisestrukturen mit unterschiedlichen Wünschen und Anforderungen seitens der Besucher:innen der Biosphärenregion Elbe-Schaalsee: etwa zu Mobilitätsangeboten (z. B. Schnellbusse, Sharingangebote), ÖPNV-Taktung, Umsteigepunkten oder auch Radverkehrsinfrastrukturen. Zudem besteht auch eine Herausforderung für die Projektregion selbst, sich von den konkurrierenden Destinationen, von denen sie umgeben ist, verstärkt abzuheben.

---

<sup>12</sup> Landkreis Lüneburg (2022), MRH (2023 b)

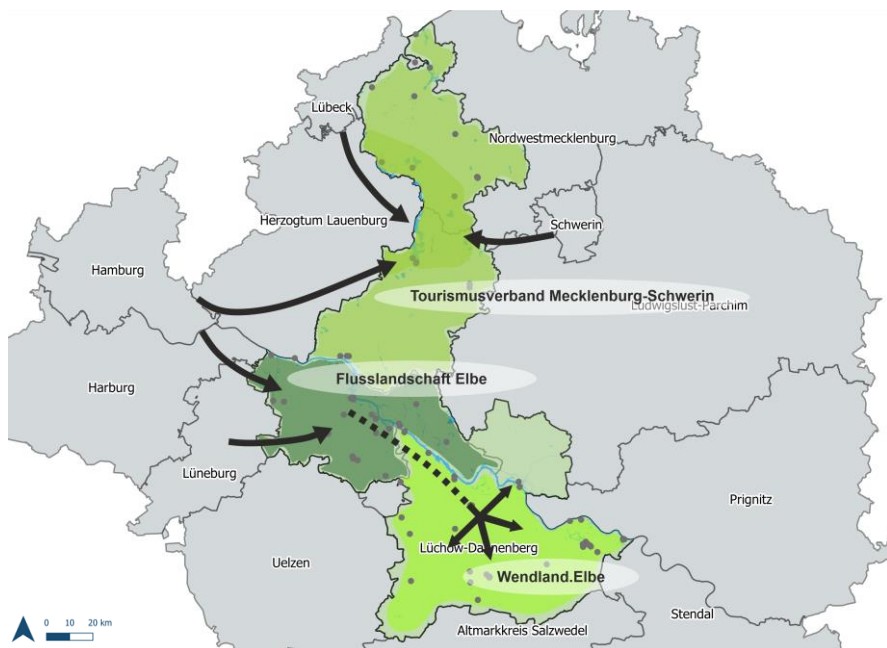
Abbildung 7: Lage Projektregion, Tourismusregion und Biosphärenreservate



Quelle: Planersocietät

Grundsätzlich bestehen die größten Tourismusströme im Tagestourismus in die Biosphärenregion Elbe-Schaalsee aus Hamburg, Berlin sowie dem Städtedreieck Lüneburg-Lübeck-Schwerin. Diese Tourismusströme verteilen sich dann entlang der Flusslandschaft Elbe, am Schaalsee und in die Urlaubsregion Wendland.Elbe hinein. Dadurch können relevante Einfallstore in die Region und starke Achsen durch die Region identifiziert werden (s. Abbildung 8).

Abbildung 8: Biosphärenreservate und Tourismusströme



Quelle: Planersocietät

Innerhalb des Projektgebietes finden sich wiederum verschiedene Tourismusregionen und -akteur:innen mit Alleinstellungsmerkmalen und individueller Vermarktung wieder, z. B. der Tourismusverband Mecklenburg-Schwerin, die Flusslandschaft Elbe GmbH, Urlaubsregion Wendland.Elbe, das Biosphärenreservat Schaalsee und das Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe. Weitere Beispiele des somit sehr heterogenen Projektraumes sind nicht nur das Städtedreieck Schönberg, Rehna und Gadebusch, sondern auch das Projekt Kurs Elbe, das als bundeslandübergreifendes Kooperationsprojekt zwischen sechs Landkreisen aus fünf Bundesländern entlang der Elbe besteht.

Das Projektgebiet ist von der ehemaligen innerdeutschen Grenze geprägt. Durch die eingeschränkte Nutzung im Grenzgebiet konnte ein bis zu 200 Meter breites „Grünes Band“ als einzigartige Vegetationszone für Flora und Fauna entstehen, das auch die umliegenden Ortschaften sensibilisierte und die Region fortan prägte. Das Grüne Band bietet hohes Potenzial für sogenannten sanften Tourismus mit besonderen Anforderungen in der bis dato über einen langen Zeitraum unberührten Natur und die Erinnerungskultur als zu bespielendes Narrativ. Allerdings wurde aufgrund der Grenzlage die Region östlich der Elbe kaum touristisch entwickelt – das Ostufer des Schaalsees war in der DDR bis 1989 als unmittelbare Grenzregion Sperrgebiet und für Touristen nicht zugänglich. Vor diesem Hintergrund existieren fortan historisch gewachsene Unterschiede sowohl in der touristischen Infrastruktur als auch im touristischen Angebot zwischen dem Ost- und Westufer des Schaalsees, aber auch der Elbe.<sup>13</sup>

## 2.3 Freizeit- und Tourismusangebote

Die Biosphärenregion verfügt über ein thematisch vielseitiges Freizeit- und Kulturangebot, das sowohl für Gäste als auch für Einheimische interessant und über das gesamte Gebiet verteilt ist.

Eine hohe Dichte an Angeboten konzentriert sich aufgrund der historischen Genese südlich der Elbe besonders im Landkreis Lüchow-Dannenberg. Aber auch auf der Nordseite der Elbe befindet sich mit dem Schaalsee als ein weiterer Tourismusschwerpunkt ein beliebtes Reiseziel. In diesem Zusammenhang ist für die weitere Maßnahmenarbeit wichtig, dass der Schaalsee und sein Umland nicht die touristische Frequenz wie die Urlaubs- und Freizeitziele entlang der Elbe erreichen. Daher sind am Schaalsee eher weiche Maßnahmen zu forcieren anstelle eines umfangreichen Ausbaus der Infrastruktur. Einige kulturelle POI sind Erinnerungsorte der ehemaligen innerdeutschen Grenze (z. B. Museen, Grenztürme), greifen damit das Narrativ der Region als Grenzland auf und erzählen es weiter. In der folgenden Tabelle sind die wichtigsten POI der Projektregion dargestellt, die einer Themenkategorie zugeordnet und nach Relevanz sortiert sind. Diese basiert aufgrund fehlender Besucherzahlen auf der Anzahl vorhandener Google-Rezensionen und spiegelt ggf. nicht die reale Bedeutung des Freizeitzieles wider (s. Tabelle 1).

---

<sup>13</sup> Biosphärenreservat Schaalsee (2023)



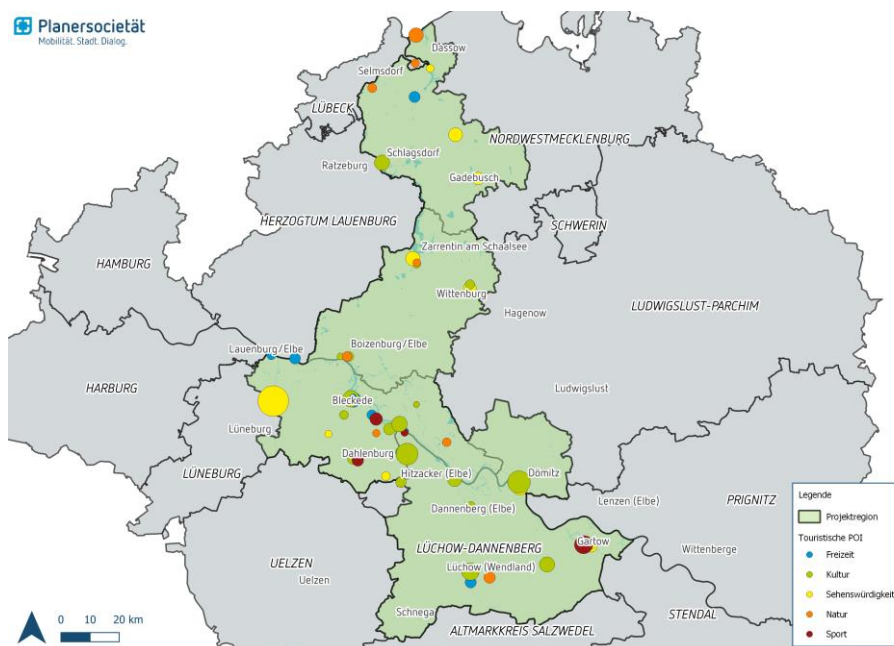
Tabelle 1: Points of interest TOP 10

Name	Typ	Google Rezensionen
Schiffshebewerk	Sehenswürdigkeit	1986
Zitadelle Festungsstadt Dömitz	Kultur	990
Michaelshof Sammatz	Kultur	904
Wendland-Therme Gartow	Sport	574
1. Deutsches Kartoffelhotel Lübeln	Kultur	509
Biosphaerium Elbtalaue	Kultur	440
Eisenbahnbrücke Dömitz	Sehenswürdigkeit	400
Rundlingsmuseum Lübeln	Kultur	387
Hof Eigengut	Kultur	386
Grenzhus	Kultur	356

Quelle: Planersocietät

Im Rahmen der POI werden unterschiedliche Freizeitthemen bespielt, wodurch ebenso verschiedene Zielgruppen die touristischen Angebote in der Region besuchen. In den TOP 10 sind vorzugsweise kulturelle Standorte zu finden. Somit sind bedarfsorientierte Mobilitätsangebote zu schaffen, die allen Zielgruppen auf den entsprechenden Relationen gerecht werden. Vor diesem Hintergrund wurden nach Rücksprache mit den Akteur:innen vor Ort zahlreiche POI über die TOP 10 hinaus erfasst und deren Konzentration in der folgenden schematischen Karte dargestellt (Abbildung 9).

Abbildung 9: Points of interest



Quelle: Planersocietät

Die POI können auch mit den zahlreichen Tourismusangeboten auf und entlang des Wassers erlebt bzw. kombiniert werden und weisen räumlichen sowie inhaltlichen Bezug auf wie bspw. zwischen den POI Biosphärium Elbtalaue und der Hafensperrmauer in Bleckede. Zu ihnen zählen nicht nur die Fährübergänge

- Bleckede – Neu Bleckede
- Hitzacker – Bitter
- Darchau – Neu Darchau
- Pevestorf – Lenzen
- Schnackenburg – Lütkenwisch,

sondern auch Kanutouren (14 Anlegestellen), Floß-Fahrten (Angebote in Bleckede und Hitzacker) und der historische Raddampfer Kaiser Wilhelm (Bleckede-Lauenburg). Letzterer ist auch an einzelnen Terminen als Kombiangebot mit der Bleckeder Kleinbahn (Lüneburg-Bleckede) buchbar. Weiterführende Untersuchungen bzgl. der Personenschiffahrt im Regelbetrieb entlang der Elbe finden sich im parallel erarbeiteten Abstract wieder.

Neben den ganzjährig besuchbaren POI gilt das Großevent der Kulturellen Landpartie als größtes selbstorganisiertes Kulturfestival Norddeutschlands, das jährlich zeitlich begrenzt zwischen Christi Himmelfahrt und Pfingsten stattfindet und die Mobilität im Rahmen von verschiedenen Maßnahmen besonders berücksichtigt. Dabei wurde 2023 im Veranstaltungszeitraum ein kostenloser Rundbus mit acht Fahrten pro Tag angeboten, zudem wurden Park&Bike-Anlagen, das bestehende Rufbus-Angebot sowie eine Mitfahrbörse per App sowie Fahrradverleih- und Reparaturstationen über die Eventhomepage beworben. Die verschiedenen Angebote werden von unterschiedlichen Anbieter:innen wie der KLP, dem lokalen Fahrradhandel, dem Wendland Regionalmarketing e. V. und letztlich auch von der Mobilitätsagentur Wendland.Elbe organisiert und unterstützt.<sup>14</sup>

## 2.4 Mobilitätsangebote

Die An- und Einbindung der Freizeitstandorte an die Verkehrsnetze in der Biosphärenregion Elbe-Schaalsee spielt eine entscheidende Rolle für die Verkehrsmittelwahl. Im Folgenden werden die Netze sowie das bestehende Angebot kurz dargestellt und in Bezug auf die Freizeit- und Tourismusmobilität bewertet.

### 2.4.1 Öffentlicher Verkehr

#### Schienerverkehr

Es bestehen Fernverkehrsverbindungen, die durch das Projektgebiet hindurchgehen, allerdings keinen unmittelbaren Halt im Projektgebiet haben. Weder in den Landkreisen Lüneburg (mit Ausnahme

---

<sup>14</sup> Kulturelle Landpartie (2023)

der Hansestadt Lüneburg, außerhalb des Projektgebietes) und Lüchow-Dannenberg noch in Nordwestmecklenburg und Herzogtum Lauenburg bestehen Fernverkehrshalte. Die nächsten Fernverkehrshaltepunkte in mittelbarer Nähe zum Projektgebiet bestehen in Büchen, Lüneburg, Uelzen, Ludwigslust, Wittenberge, Schwerin und Lübeck.

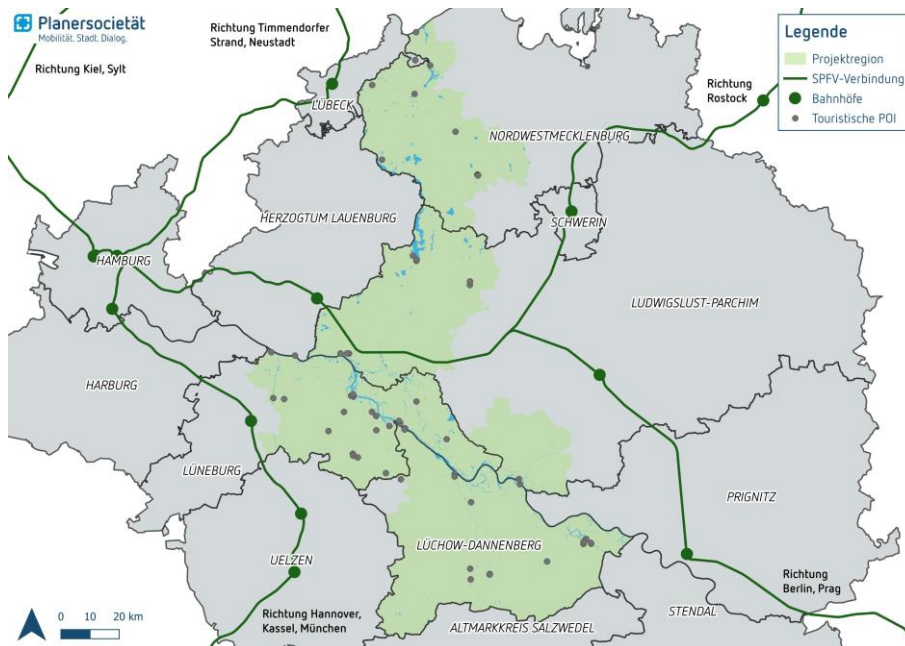
In der folgenden Tabelle 2 sind die Erreichbarkeiten zwischen den beiden Metropolregionen Hamburg und Berlin dargestellt, auf denen ein Halt in Ludwigslust und/oder Wittenberge durch den Fernverkehr vorgesehen ist. Die anschließende kartographische Darstellung gibt Aufschluss darüber, wie die Projektregion in das Fernverkehrsnetz eingebettet ist (s. Abbildung 10).

Tabelle 2: Internationale Erreichbarkeiten im SPFV

Verbindung	Fahrten / Tag
ICE/IC Hamburg – Berlin	11 Fahrten pro Tag
EC Hamburg – Berlin – Prag	3 Fahrten pro Tag
ICE Hamburg – Berlin – München	2 Fahrten pro Tag
EC Hamburg – Berlin – Budapest	1 Fahrt pro Tag
ICE/IC/EC Berlin – Hamburg	12 Fahrten pro Tag
IC Berlin – Hamburg – Westerland (Sylt)	1 Fahrt pro Tag
EC Berlin – Hamburg – Kiel	1 Fahrt pro Tag

Quelle: Deutsche Bahn (2023)

Abbildung 10: SPFV-Netz



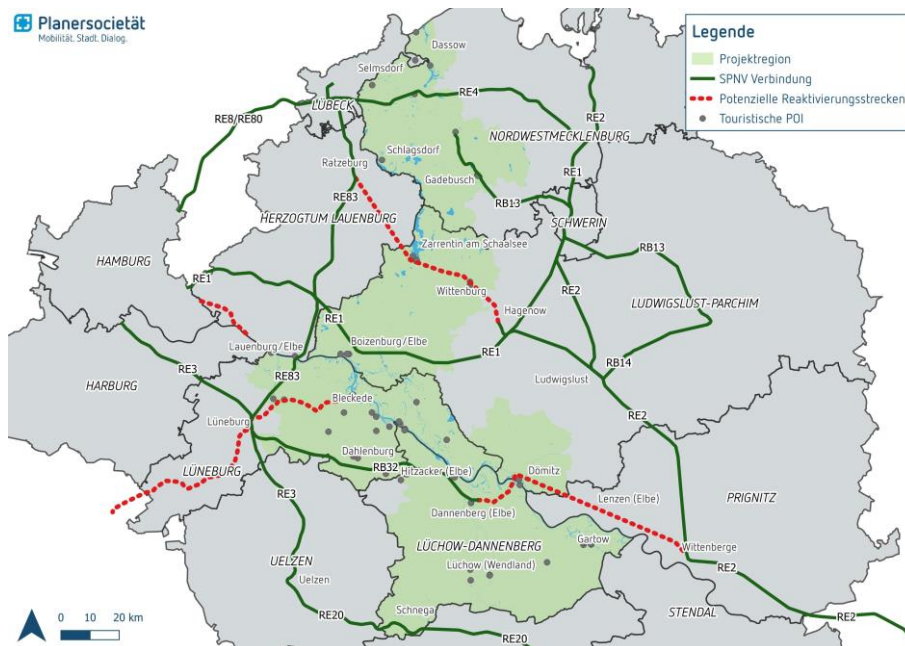
Quelle: Planersocietät

Neben dem nationalen und teils internationalen Fernverkehr sind für die Vernetzung der Biosphärenregion als Freizeitregion nach außen ebenfalls die langlaufenden RegionalExpress- sowie Regionalbahn-Züge mit Bahnhaltdepunkten unmittelbar in der Region von hoher Bedeutung, die über die Grenzen der Region hinaus verkehren (Abbildung 11). Zu Ihnen gehören folgende Bahnverbindungen:

- RE1 Hamburg – Schwerin
- RE4 Lübeck – Ueckermünde/Stettin
- RE20 Uelzen – Magdeburg
- RB13 Parchim – Rehna

(Abbildung 11). Das Angebot auf der Schiene lässt dem SPNV als Rückgrat des Umweltverbundes (Reisegeschwindigkeit, Gefäßgrößen) somit insgesamt lediglich eine untergeordnete Rolle zukommen. Um das Angebot auszuweiten, bestehen derzeit insgesamt vier Streckenreaktivierungsvorhaben, die vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen im August 2022 bewertet wurden. Neben den Bewertungen seitens des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen wurde auch eine Machbarkeitsstudie im Rahmen der LEADER-Förderkulisse Elbtaulaue seitens des Landkreises Lüchow-Danzenberg für die Reaktivierung der Relation Dannenberg – Salzwedel initiiert.

Abbildung 11: SPNV-Netz



Quelle: Planersocietät

Ein für SPNV-Verhältnisse kurzfristiges Projekt wäre die Übernahme der Bleckeder Kleinbahn zwischen Lüneburg und Bleckede in den Regelbetrieb des ÖPNV. Seit den 1980er Jahren werden auf dieser Relation bereits saisonal touristische Eventbahnfahrten als sogenannter Heide-Express angeboten. Daneben würde auch die Verbindung zwischen Hagenow und Ratzeburg mit einem Haltepunkt in Zarrentin am Schaalsee zu den Maßnahmen zählen, die aus gutachterlicher Sicht das größte Potenzial für die touristische Mobilität in der Biosphärenregion entfalten. Diese kommt laut der MRH

jedoch einem Streckenneubau mit immensen Kosten gleich, dem kein entsprechender Verkehrswert gegenübergestellt werden kann. Dadurch scheint die Umsetzung der Maßnahme vorerst nicht möglich.

### Busverkehr

Der Busverkehr konzentriert sich im ländlichen Raum aufgrund der niedrigen Nachfrage hauptsächlich auf den Schülerverkehr, wodurch die Bedienung von späten Tagesrandzeiten und am Wochenende oftmals vernachlässigt wird. Darüber hinaus bestehen einige Buslinien von regionaler Bedeutung, von denen die wesentlichen, z. T. grenzüberschreitende Verbindungen, in der folgenden Karte dargestellt werden (s. Abbildung 12). Sie weisen mit einem durchschnittlichen Bedienungszeitraum zwischen 7 und 20 Uhr und einem Stundentakt unter der Woche sowie einem Zweistundentakt am Wochenende eine verlässliche Qualität in der Region auf, an der es sich auch in kleinteiligen Räumen und Tourismusschwerpunkten zu orientieren gilt.

Abbildung 12: Regionales Busnetz



Quelle: Planersocietät

Dabei wird die Barrierewirkung der Elbe besonders deutlich, da lediglich eine Straßenbrücke in Dömitz besteht (eine weitere in Lauenburg am Rande des Projektgebietes). Es zeigt sich, dass insbesondere auf den Relationen zwischen Zarrentin-Ratzeburg sowie Bleckede-Hitzacker unmittelbare ÖPNV-Verbindungen fehlen.

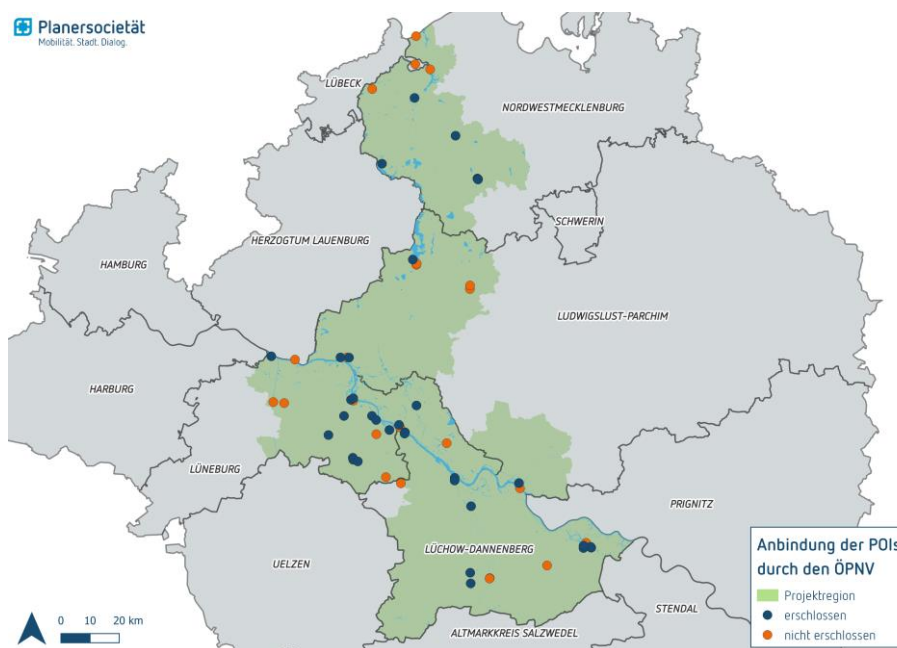
Mittelbar an die Projektregion angrenzend besteht mit dem Elbshuttle und dem Heideshuttle Ring 5 ein ÖPNV-Angebot im touristischen Kontext. Sie bedienen nicht nur Tourismusrelationen, sondern sind saisonal auch für die Mitnahme von Fahrrädern ausgestattet. Zudem ist verblasst die in der Planung befindliche Linie des zweiten Elbshuttle dargestellt, der die beiden bestehenden touristischen Shuttlelinien perspektivisch miteinander verknüpfen und somit auch in die Projektregion hineinragen soll. Es ist beabsichtigt 2024 und 2025, jeweils vom 01.05. bis zum 03.10., einen Probetrieb der Linie durchzuführen. Die Projektlaufzeit beläuft sich auf den Zeitraum zwischen dem 01.06.2023



und dem 31.12.2025. Darüber hinaus wird die Relation Zarrentin – Boizenburg saisonal (zwischen Ostern und Oktober) durch ein lokales Eventangebot, der sogenannten Schaalseesafari, jeden Sonntag bedient.

Die Erreichbarkeit der Tourismusstandorte zeigt auch unter Hinzunahme des Busverkehrs, dass rund die Hälfte nicht bzw. schwierig mit dem ÖPNV zu erreichen ist, da sie über keine Haltestelle in einem Radius von 500m verfügen (s. Abbildung 13). Dadurch wird deutlich, dass in der Struktur der Projektregion die letzte Meile ein entscheidender Faktor ist, um Nutzungshemmnisse des bestehenden ÖPNV-Angebotes zu überwinden. Vor diesem Hintergrund wurde im Landkreis Lüchow-Dannenberg im Januar 2024 ein On-Demand-System eingeführt, das als ÖPNV-Taxi außerhalb der Bedienzeiten von regulären ÖPNV-Produkten die Überwindung der letzten Meile unterstützen soll.

Abbildung 13: Erreichbarkeit ÖPNV



Quelle: Planersocietät

### ÖPNV-Struktur & Tariflandschaft

Es gibt in der Biosphärenregion Elbe-Schaalsee verschiedene ÖPNV-Aufgabenträger. Durch die verschiedenen Bundesländer und Kreise existieren mehrere Aufgabenträger, die in unterschiedlichen Gesetzesstrukturen agieren (je nach Bundesland). Dadurch existiert kein einheitliches Netz. Besonders in den Übergängen zwischen den Zuständigkeitsgebieten der einzelnen Aufgabenträger zeigen sich Angebotslücken. Auswirkungen hat dies auch auf die Tariflandschaft. Grundsätzlich greifen die einzelnen Angebote im ÖPNV kaum ineinander, wie z. B. auch das Rufbussystem der VLP. Im Rahmen der touristischen Mobilität wurde seitens der VLP bis zum Sommer 2023 ein Touristenticket angeboten, das Übernachtungsgästen die kostenlose Nutzung des ÖPNV im gesamten VLP-Verbundgebiet ermöglicht hat. Dies konnte in den Beherbergungsbetrieben angeboten werden, die einen Betrag an die VLP zahlen. Dieses Produkt wurde jedoch eingestellt, einmal aufgrund von Kannibalisierungseffekten in Form von Doppelstrukturen, zum anderen wegen der geringen Nutzung im Vergleich zum Deutschlandticket. Es gibt jedoch Bestrebungen, die beschriebenen Barrieren abzubauen, z. B. durch



die Mobilitätsagentur Wendland.Elbe, die VNN und der VMV, die Tarifinformationen und -landschaften bündeln (Beispiel: Wendlandtarif seit Oktober 2023). Insgesamt stellt sich die Tarifsituation in der Biosphärenregion Elbe-Schaalsee sehr heterogen und dadurch konfus dar, was zu Unsicherheiten in der Nutzung insbesondere bei der Bevölkerung vor Ort für Tagesausflüge gilt.

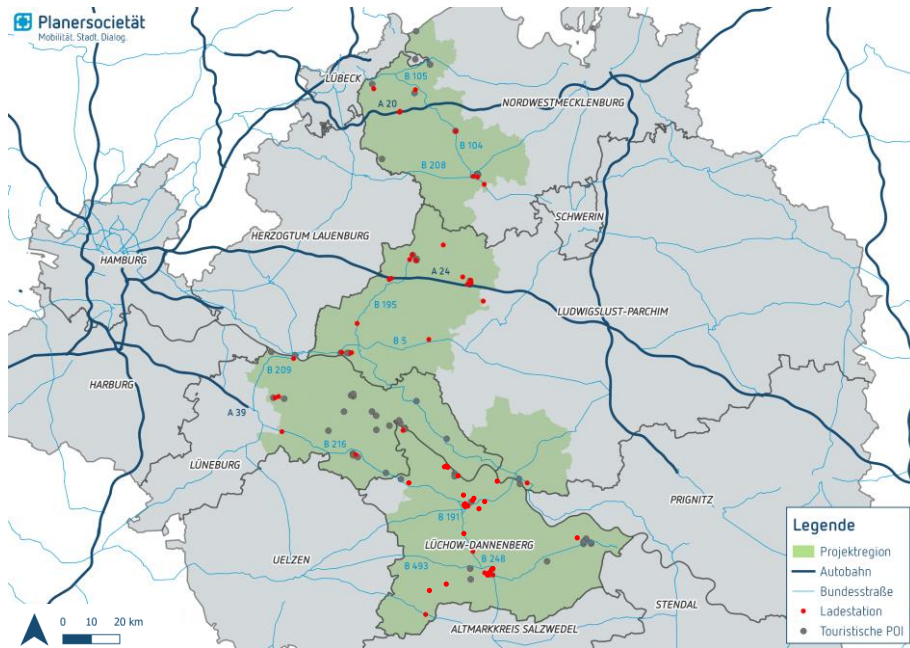
Tarifsysteme in der Biosphärenregion Elbe-Schaalsee

- HVV
- NAH.SH
- Nahbus-Tarif
- VLP
- UE-Tarif
- Wendland Tarif
- VBB
- Stendalbus
- PVGS-Tarif

#### **2.4.2 Pkw-Verkehr**

Das übergeordnete Straßennetz mit den wesentlichen Autobahnen und Bundesstraßen bildet für die Verbindungen innerhalb und außerhalb der Projektregion das Rückgrat des MIV-Verkehrsnetzes. Es bündelt die Hauptverkehrsströme und stellt in der Regel bei freiem Verkehrsfluss auch die schnellsten Verbindungen zwischen den Städten und Gemeinden der Region dar. In der Biosphärenregion Elbe-Schaalsee wird schon in unterschiedlicher Intensität die Elektromobilitätsladeinfrastruktur vorangetrieben (s. Abbildung 14). Diese hat insbesondere mit Blick auf begrenzte Reichweiten für den Urlaub in der Projektregion mit Standorten im öffentlichen Raum und auch an den Beherbergungsbetrieben sowie in Ferienwohnsiedlungen eine hohe Bedeutung. In der Befragung des Projektpartners ift Freizeit- und Tourismusberatung GmbH haben bereits einige partizipierende Tourismusbetriebe den Ausbau der Ladeinfrastruktur als wichtiges Ziel der nächsten Jahre ausgegeben.

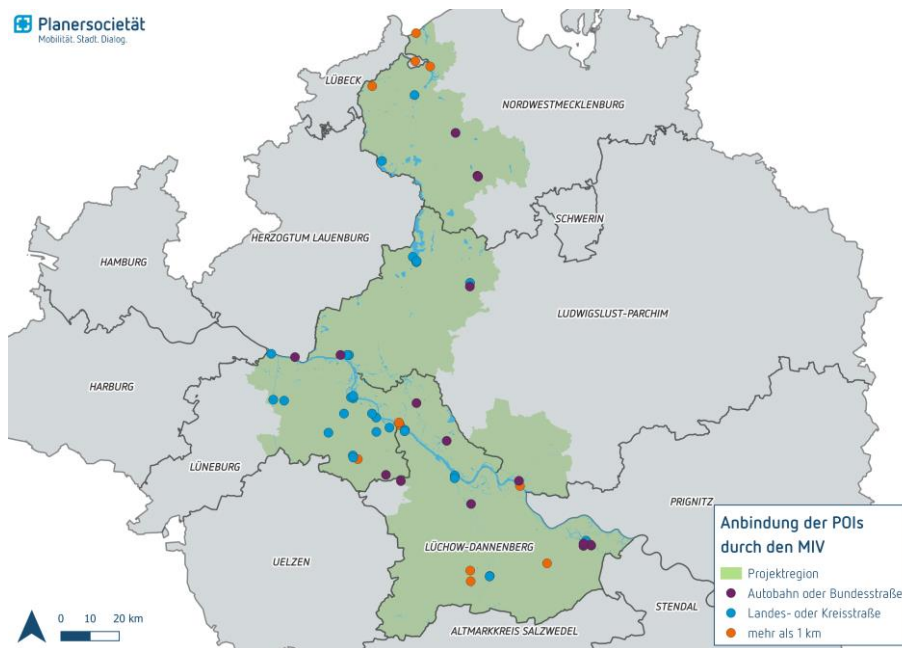
Abbildung 14: Straßennetz



Quelle: Planersocietät

Die wichtigsten Verkehrsachsen des MIV verlaufen als Bundesautobahnen in Ost-West-Relationen durch die Projektregion (A20, A24). Darüber hinaus gibt es eine Reihe von bedeutsamen Bundesstraßen (u. a. B195, B216), die für die überregionale Erreichbarkeit der Region von Bedeutung sind. Durch die fehlenden Nord-Süd-Verbindungen ist das Erreichbarkeitspotenzial der Biosphärenregion Elbe-Schaalsee differenziert zu betrachten (s. Abbildung 15).

Abbildung 15: Erreichbarkeit MIV



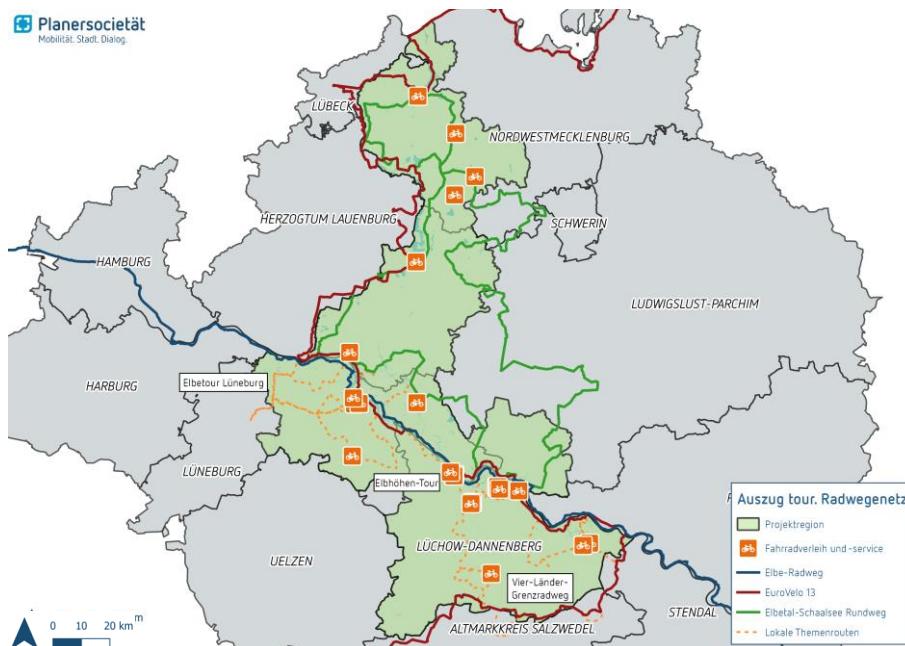
Quelle: Planersocietät

Dabei fällt auf, dass zwar der Großteil der POI überwiegend über Landes- und Kreisstraßen oder auch die Bundesstraßen mit dem Pkw erreicht werden kann, aber einige POI im nördlichen Kreisgebiet von Nordwestmecklenburg sowie im Zentrum der Urlaubsregion Wendland.Elbe z. B. Lübeln, Nemitzer Heide) mehr als einen Kilometer vom übergeordneten Straßennetz gelegen sind.

### 2.4.3 Radverkehr

Das Rad gewinnt nicht allein im Alltagsverkehr weiter an Bedeutung. Auch in der Freizeit erfreut sich das Fahrrad weiterhin wachsender, großer Beliebtheit. Auch in der Projektregion gibt es zahlreiche touristische Radwegeverbindungen (s. Abbildung 16).

Abbildung 16: Auszug touristisches Radwegenetz



Quelle: Planersocietät

Dabei sind die überregionalen Radwege Elbe-Radweg sowie EuroVelo 13 hervorzuheben, die laut der Workshop-Teilnehmenden die höchste Frequenz an Radfahrenden aufweisen. Es liegt kein vollständiger Datensatz über den Ausbau und Zustand der Radwegeverbindungen vor, sodass an dieser Stelle keine qualitativen Aussagen getätigt werden können. In den Landkreisen Nordwestmecklenburg und Ludwigslust-Parchim (also in Westmecklenburg) soll im Bereich des Radverkehrs in den nächsten Jahren schrittweise die Umsetzung des Regionalen Radwegekonzeptes Westmecklenburg 2021 durch die Landkreise und Kommunen erfolgen, das zuvor vom Regionalen Planungsverband Westmecklenburg erstellt wurde. Ziel ist die Optimierung des touristischen Radwegenetzes. Dazu erfolgen zurzeit die Entwicklung eines Radwegenetzes für Tagestouristen und die Erarbeitung eines Beschilderungskonzeptes für Westmecklenburg sowie die Trassenoptimierung der Radfernwege und Radrundwege in Westmecklenburg.<sup>15</sup>

<sup>15</sup> Regionaler Planungsverband Westmecklenburg (2021)

Es lässt sich festhalten, dass im gesamten Projektgebiet Serviceangebote vorhanden sind, die sich aus Radverleihangeboten, Werkstätten und dem Ersatzteilhandel zusammensetzen und sich am stärksten entlang des Elbe-Radwegs konzentrieren. Dies sind allerdings stets lokale Händler:innen – eine Dachmarke oder ein Dachangebot besteht in der Biosphärenregion Elbe-Schaalsee nicht.

Der Landkreis Lüchow-Dannenberg ist mit der Mobilitätsagentur Wendland.Elbe im Bereich Sharingangebote sehr aktiv. Über das Verbundvorhaben "Neue Wege für Neue Räder" wurde zu Jahresbeginn 2023 ein kostenloser Verleih von Pedelecs (u. a. E-Lastenräder) seitens der Mobilitätsagentur realisiert. Dieser richtete sich jedoch an Menschen, die im Landkreis Lüchow-Dannenberg wohnhaft sind und die Räder für einen Monat in ihrem Alltag testen wollen anstatt für Freizeit Zwecke. Die Ausleihe wurde durch Umfragen zum Mobilitätsverhalten wissenschaftlich begleitet, um zu sehen, ob die Menschen auch langfristig aufs Fahrrad umsteigen. Im Rahmen desselben Förderprogrammes werden derzeit gesicherte Radabstellanlagen in Form von Fahrradboxen bis zur Jahresmitte 2024 errichtet. Hinsichtlich eines Carsharing-Angebotes arbeitet der Carsharing-Verein vor Ort mit dem Mobilitätsdienstleister Evemo zusammen. Die Vermietung der Fahrräder über das Carsharing (Pedelecs & E-Lastenräder) hat in der Struktur zuvor nicht ausreichend Nachfrage generiert, sodass sich die Kosten für die Buchungsplattform nicht getragen haben. Diese Fahrräder stehen daher nun in verschiedenen Dörfern zur Verfügung und werden dort selbstverwaltet.

Darüber hinaus wird derzeit ein Standortkonzept für Mobilstationen an hochfrequentierten Knoten erstellt. Dies wurde bereits im Modellvorhaben zur Verbesserung des ÖPNV CleverMoWe vorgeplant und wird nun im Zuge des Förderprojektes MobilPunkt Wendland von 2024 – 2026 umgesetzt. Im übergeordneten Modellvorhaben CleverMoWe wurde bereits eine neue Tarifstruktur sowie ein On-Demand-Angebot eingeführt; zudem wird derzeit an einem neuen Haupt- und Nebenliniennetz des ÖPNV gearbeitet.<sup>16</sup>

Die Voraussetzungen für den Radverkehr weisen aufgrund der topographischen Gegebenheiten der einzelnen Teilregionen kleine Unterschiede auf. Während Höhenunterschiede über weite Teile der Projektregion keinen oder nur einen geringen Einfluss auf die Fahrradnutzung haben, ist bspw. der Elberadweg im Landkreis Lüchow-Dannenberg durch den Geesthang des Höhenzugs Drawehn entlang der Elbuferstraße zwischen Neu Darchau und Hitzacker hiervon deutlich stärker betroffen. Wenn auch diese topographische Besonderheit aufgrund der starken Marktdurchdringung von E-Bikes ein immer geringeres Hemmnis darstellt, kann diese andererseits auch ein konkretes touristisches Ziel ausmachen für z. B. Mountainbiking, das sich immer weiter als Trendsportart etabliert. Insgesamt ist das Verkehrsmittel Fahrrad auch als Wirtschaftsfaktor nicht zu unterschätzen: Zwar ist die Anzahl an „klassischen“ Radreisenden (drei Übernachtungen oder mehr) im Jahr 2023 bundesweit mit 3,6 Mio. rückläufig gegenüber den Vorjahren, aber das Gesamtvolumen, zusammengesetzt aus Radreisen ab zwei Übernachtungen (8,6 Mio.), Tagesausflügen (36,4 Mio.) oder als Teil des Urlaubs (10,6 Mio.) ist besonders hoch und zeigt das große Potenzial des Radverkehrs im Freizeit- und Tourismussegment auf.<sup>17</sup>

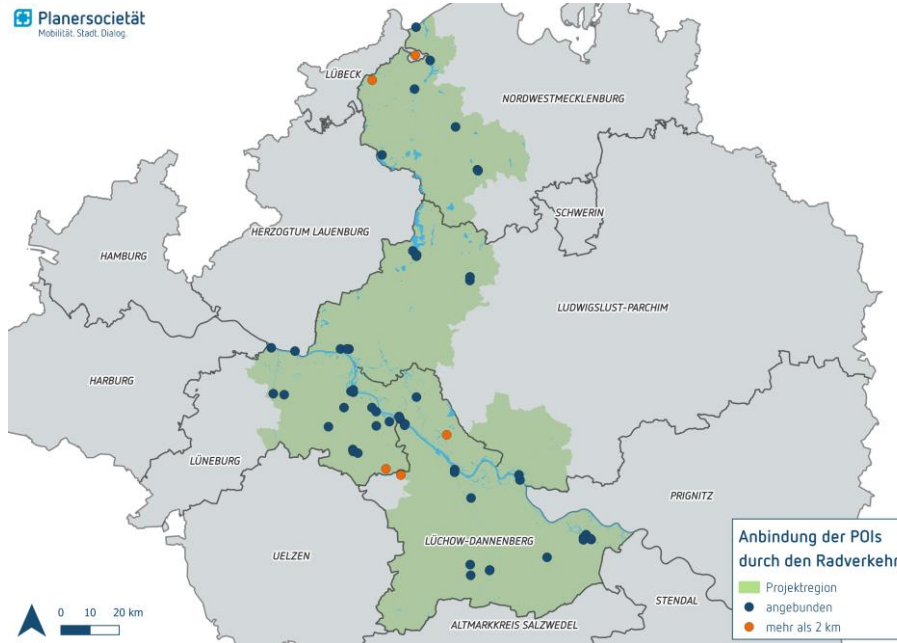
---

<sup>16</sup> Mobilitätsagentur Wendland.Elbe (2023)

<sup>17</sup> ADFC (2024)

Hinsichtlich des Erreichbarkeitspotenzials im Radverkehr sind insgesamt rund 95 % der Tourismusstandorte von den verschiedenen Radwegeverbindungen in Form von separat geführten Radwegen ausgehend in unter 2 km zu erreichen (s. Abbildung 17).

Abbildung 17: Erreichbarkeit Rad



Quelle: Planersocietät

## 2.5 Die Herausforderungen für die Region

Die Bestandsanalyse der Mobilität in der Biosphärenregion Elbe-Schaalsee verdeutlicht eine Vielzahl von Herausforderungen, denen sich die Region stellen muss, um ihre Attraktivität für Touristen zu steigern und gleichzeitig die Mobilität für die lokale Bevölkerung zu verbessern.

- **Fragmentierung und mangelnde Koordination:** Es besteht eine Fragmentierung der Planungen und Konzepte auf regionaler Ebene, insbesondere im Hinblick auf die Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen. Fachkonzepte mit einem Fokus auf Mobilität sind kaum vorhanden, was die Entwicklung einer kohärenten Strategie behindert.
- **Alleinstellungsmerkmale und regionale Identität:** Die Region muss ihre Alleinstellungsmerkmale stärker betonen, um sich von benachbarten Tourismusregionen abzuheben. Die erweiterte Nutzung des Narrativs des ehemaligen Grenzlandes sowie der hohe Flächenanteil von Biosphärenreservaten könnten hierbei zusätzliche Anziehungskraft generieren.
- **Verbesserung der Verknüpfung von POI:** Eine bessere Verknüpfung der POI ist erforderlich, um die Attraktivität der Region für Besucher zu steigern und ihre Erkundung zu erleichtern.
- **Herausforderungen im ÖPNV:** Die begrenzte Anzahl von Bahnhaltspunkten erschwert die Weiterreise zu Beherbergungsbetrieben und Freizeitstandorten innerhalb der Region. Zu-

dem stellen die kleinteiligen Tarifsyste me eine Hürde für Touristen dar, die durch verschiedene Gebietskörperschaften und Verbundgebiete reisen.

- Förderung des Fahrradtourismus: Der Fahrradtourismus ist ein wichtiges wie attraktives Angebot der Region. Vor diesem Hintergrund kann der Radverkehr durch einen Ausbau der Infra- und Angebotsstruktur als Wirtschaftsfaktor gestärkt werden.

Die Bewältigung dieser Herausforderungen erfordert eine koordinierte und langfristige Strategie, die eine enge Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Akteur:innen auf regionaler, kommunaler und überregionaler Ebene voraussetzt. Durch eine ganzheitliche Herangehensweise können die Mobilitätsbedürfnisse sowohl von Einheimischen als auch von Touristen effektiv aufgegriffen und die Attraktivität der Biosphärenregion Elbe-Schaalsee nachhaltig gesteigert werden.

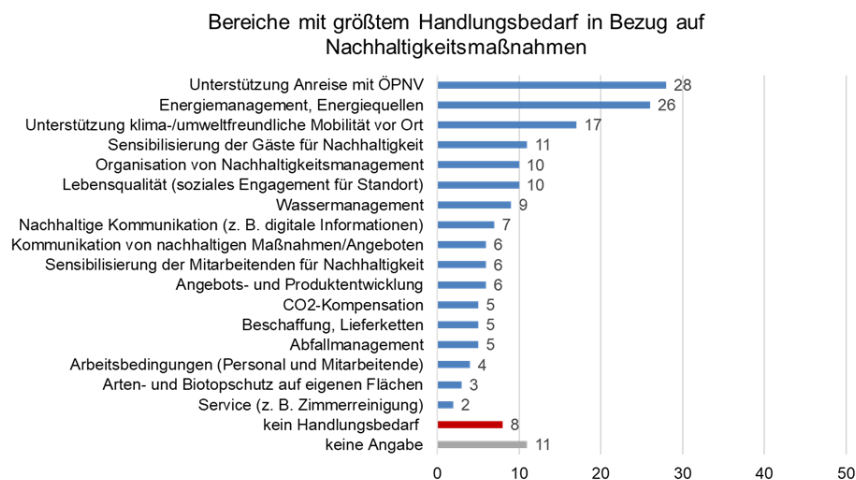


### 3 Prämissen für eine erfolgreiche Entwicklung der Mobilität in der Biosphärenregion

Vor dem Hintergrund einer erfolgreichen Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen mit Strahlkraft für die Biosphärenregion und der nachhaltigen Verstetigung von Aktivitäten sind folgende Prämissen in der weiteren Betrachtung zu berücksichtigen: Es müssen Anreize geschaffen werden, um die Nutzung des ÖPNV zu erhöhen. Dies kann z. B. durch eine einfache und intuitive Buchung von Bussen geschehen. Dafür bestehen schon jetzt zahlreiche Beispiele. Am Schaalsee existiert z. B. ein Rufbusangebot, was jedoch von den im Prozess mitwirkenden Akteur:innen als nicht effektiv und selten genutzt eingeschätzt wird. Auch im Landkreis Nordwestmecklenburg wurde ein Rufbussystem eingeführt, was aber lt. der Gespräche in den Mobilitätsrunden kaum von den Verkehrsteilnehmer:innen genutzt wird. Zudem besteht im Landkreis Ludwigslust-Parchim seit 2018 ein flächendeckendes Rufbusangebot, das von Einheimischen sowie Tourist:innen unterschiedlich angenommen wird. Zuletzt wurde im Landkreis Lüchow-Dannenberg zu Jahresbeginn 2024 das Rufbussystem Wendland OnDemand im Rahmen des Projektes CleverMoWe eingeführt, das zunächst evaluiert werden muss, um Aussagen über die Akzeptanz treffen zu können.

Ziel sollte sein, ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten bei Tourismuskästen zu fördern. Dies wird in der Befragung lokaler Tourismusbetriebe deutlich, die im Schwerpunkt 2 *Verbesserung der touristischen Mobilität* seitens der ift Freizeit- und Tourismusberatung GmbH durchgeführt wurde. Die Ergebnisse zeigen, dass ca. die Hälfte der befragten Betriebe bereits Nachhaltigkeitsmaßnahmen im Bereich Mobilität umsetzen (z. B. Radabstellanlagen und -servicestationen). Der Großteil der Befragten sieht jedoch gleichzeitig im Bereich der Mobilität den größten Handlungsbedarf wie z. B. bessere ÖPNV-Anbindung, Reaktivierung im SPNV, Pendlerportale, Ausbau von Radwegen und E-Mobilitätsinfrastruktur (s. Abbildung 18). Einige von ihnen planen, Maßnahmen wie E-Ladesäulen für Pkw, Bikesharing und Kooperation mit Rufbusmodellen in den kommenden Jahren umzusetzen.

Abbildung 18: Befragungsergebnisse ift Freizeit- und Tourismusberatung



Quelle: ift Freizeit- und Tourismusberatung GmbH (2023)

Allerdings besteht eine große Herausforderung in der großen Diskrepanz zwischen der Priorisierung von Schüler- und Tourismusverkehren. Beide finden zu unterschiedlichen Zeiten statt und sind somit erschwert miteinander zu verknüpfen. Zudem birgt der ländliche Raum viele Herausforderungen wie z. B. wenige Bahn-Haltepunkte und grenzüberschreitende ÖPNV-Verbindungen, besonders auch Verknüpfungen über die Elbe als natürliche Barriere.

Die touristischen Anforderungen an die Mobilität müssen zwingend an die Verkehrsplanung und an die Entscheidungsträger:innen auf Verwaltungs- und politischer Ebene adressiert werden. Viele Angebote werden derzeit im Ehrenamt umgesetzt; dies gilt es zu unterstützen. In diesem Zusammenhang sind auch die Stärken der Region auszuspielen. Zu ihnen zählt z. B. die Nähe zur Metropole Hamburg, wodurch die Tagesgäste im Umweltverbund erprobt sind, was z. B. die Hürden zur Nutzung von Sharing- oder On-Demand-Angeboten senkt. In der gesamten Herangehensweise ist den Aktivitäten der Biosphärenreservate zwingend Rechnung zu tragen und die Natur trotz bzw. gerade durch eine nachhaltige Mobilität zu schützen.

Dabei bestehen oftmals bereits Lösungsvorschläge, die jedoch nicht in die Umsetzung kommen. Daher sind die Inhalte klar zu adressieren. Dafür braucht es ein gemeinsames Commitment auf die Themen des Tourismuskonzeptes auf politischer und Verwaltungsebene, aber auch in der Tourismusbranche der Region. Die Etablierung eines verbindenden Labels kann dabei helfen, um sich mit der gemeinsamen Sache identifizieren zu können. Außerdem ist zu bedenken, dass Entwicklungen in der Mobilitätsbranche disruptiv sind. Dies kann bedeuten, dass Maßnahmen, die heute den Akteur:innen vor Ort noch utopisch scheinen, in den nächsten Jahren realistisch umsetzbar sind (z. B. Deutschlandticket). Auch die Aktivitäten aus der MRH, der Hansestadt Lüneburg oder der Mobilitätsagentur Wendland.Elbe können für die Biosphärenregion Elbe-Schaalsee als Vorbild dienen und Anknüpfungspunkte darstellen.

Die daraus resultierenden Prämissen werden in den folgenden Punkten zusammengefasst:

- 1. Förderung nachhaltiger Mobilität auf Betriebsseite:** Notwendigkeit, nachhaltiges Mobilitätsverhalten bei Tourismuskästen zu fördern, wie aus Umfragen bei lokalen Tourismusbetrieben hervorgeht. Das Bewusstsein für umweltfreundliche Verkehrsmittel und nachhaltiges Reisen sollte durch eine gezielte Kommunikation und Bewerbung des nachhaltigen Mobilitätsangebots für Tourist:innen und Besucher:innen geschärft werden.
- 2. ÖPNV im „ländlichsten“ Raum:** Diskrepanz zwischen Schüler- und Tourismusverkehr sowie ländliche Herausforderungen wie wenige Bahnanbindungen und grenzüberschreitende ÖPNV-Verbindungen. Die Schaffung einfacher Buchungssysteme für Busse kann dabei helfen, die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs zu erhöhen, basierend auf Erfahrungen mit bereits bestehenden Rufbusangeboten in der Region. Dabei sollten Vernetzung und touristisch abgestimmte Angebote berücksichtigt werden.
- 3. Notwendigkeit politischer Unterstützung:** Touristische Mobilitätsanforderungen müssen an Verkehrsplanung und Entscheidungsträger:innen kommuniziert werden. Dabei sollten die Stärken der Region, wie die Nähe zur Metropole Hamburg, ausgespielt werden.
- 4. Gemeinsames Commitment und Zukunftsperspektive:** Notwendigkeit eines gemeinsamen Engagements auf politischer und Verwaltungsebene sowie in der Tourismusbranche, um be-

stehende Lösungsvorschläge umzusetzen. Dabei ist eine Stärkung der regionalen Kompetenzen und Ressourcen unerlässlich. Dies kann durch gezielten Wissensaustausch und eine verstärkte Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Akteur:innen erreicht werden. Ein weiterer wichtiger Schritt ist die Klärung und Abstimmung von Zuständigkeiten innerhalb der Region, um eine effektive Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen zu gewährleisten. Die Entwicklungen in der Mobilitätsbranche sollten dabei als Chance gesehen werden, um zukünftige Maßnahmen realisierbar zu machen. Inspiration können auch Erfahrungen und erfolgreiche Umsetzungen aus benachbarten Regionen bieten.

Aus diesen Prämissen ergeben sich die folgenden Maßnahmenfelder, die im Kapitel 4 weiter ausgearbeitet und miteinander verknüpft werden:

- Förderung der Radreiseinfrastruktur
- Etablierung eines Bikesharing-Systems
- Elbeperlen als attraktive Willkommensorte mit Verbesserung des touristischen ÖPNV
- Kommunikation und Vermarktung
- Organisation und Zusammenarbeit

## 4 Maßnahmen für die Region

Im Folgenden werden die empfohlenen Maßnahmen für die Biosphärenregion Elbe-Schaalsee vorgestellt, die aus den Prämissen und den Handlungsfeldern abgeleitet wurden. Dabei werden Zuständigkeiten, ihre Finanzierung sowie Wechselwirkungen zwischen den Maßnahmen berücksichtigt und die nächsten Schritte für eine erfolgreiche Umsetzung aufgezeigt.

### 4.1 Radverkehrsförderung

Im Rahmen der Analyse wurden bereits Potenziale und Stellschrauben deutlich, den Radverkehr in der Region zu verbessern. Aber um diese Möglichkeiten auch zu nutzen, sind Veränderungen der Infrastruktur, Mobilitätsangebote und Vermarktung des Produktes Radverkehr notwendig. Hierfür werden im Folgenden Maßnahmen aufgezeigt, die dazu beitragen, den Radverkehr in der Biosphärenregion nachhaltig zu stärken und zu einer echten Alternative gegenüber dem Pkw zu entwickeln.

#### 4.1.1 Förderung der Radreiseinfrastruktur

##### Projektanlass und -idee

Es bestehen aufgrund der radaffinen Gesamtregion gute Voraussetzungen für naturnahe Mobilität mit dem Rad. Außerdem verfügt die Projektregion über hochfrequentierte Radwegeverbindungen sowie über Radservicestationen und lokale Themenrouten ins Umland wie z. B. die Elbhöhen-Tour oder die Schaalsee-Rundtour. Durch eine schrittweise Umsetzung von Kriterien einer ADFC-Zertifizierung zur Radreiseregion kann das Radfahren durch die infrastrukturelle Aufwertung und marketingwirksame Begleitung einen zusätzlichen Schub erhalten und die Aktivitäten sowie Netztypen (Freizeit & Alltag) im Bereich des Radverkehrs bündeln. Dabei lässt sich auch von der bereits zertifizierten Heideregion Uelzen als Nachbarregion lernen. Eine strikte Zertifizierung zur ADFC-Radreiseregion wird nicht empfohlen, da dies aufgrund der vorhandenen finanziellen und personellen Ressourcen sowie der spezifischen Anforderungen aus den Kriterien, die im nächsten Absatz aufgelistet sind, nicht realistisch abzubilden ist. Stattdessen ist der Weg das Ziel.

##### Umsetzungsschritte

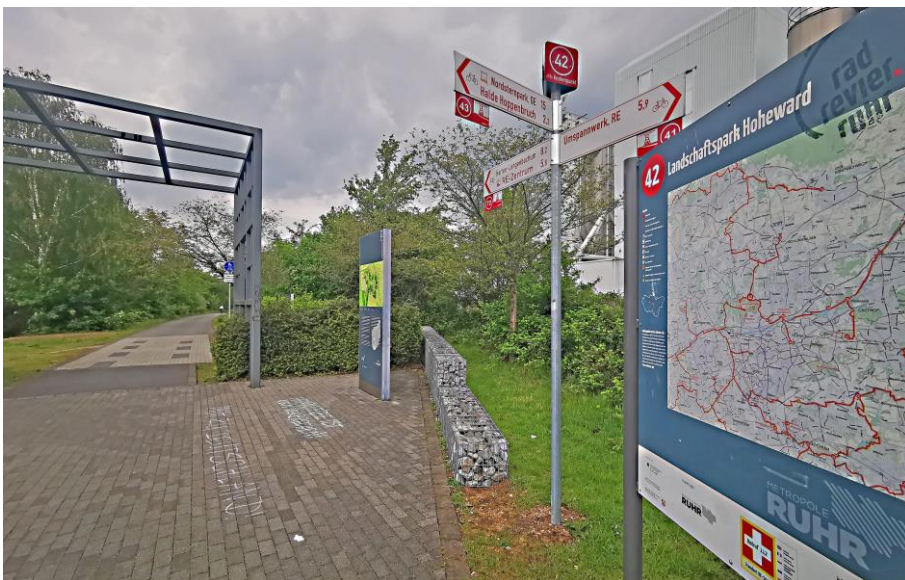
Für eine ADFC-Zertifizierung bestehen eine Reihe von Grundanforderungen und Pflichtkriterien, an denen es sich zu orientieren gilt:

- Eindeutiger, einmaliger Name der touristischen Destination
- Räumlich klar abgegrenzte Einheit, max. 10.000 km<sup>2</sup>
- Einheitliche Marketinggestaltung
- Durch nächsthöhere touristische Organisation anerkannt
- Verschiedene Kontaktmöglichkeiten für den Gast (Telefon, Homepage, Touristinformation)

- Mindestens 3 Übernachtungsorte (z. B. Hitzacker, Gartow, Lüchow)
- Mindestens 10 regionale Routen mit Premiumstandards (z. B. Elberadweg, EuroVelo13, Vier-Länder-Grenzradweg, Elbetal-Schaalsee-Rundweg, Mecklenburgischer Seen-Radweg ...)
- Benennung Qualitätsbeauftragte\*r (Schnittstelle zwischen Tourismus & Infrastruktur, jährlicher Kurzbericht, Befahrung, Datenerhebung, Optimierung)
- Einheitliche Zielwegweisung

Diese Kriterien werden ergänzt durch Elemente wie z. B. Routendichte, Infotafeln, Printprodukte, Abstellanlagen, Vermietung, Servicestationen, Bett+Bike-Betriebe an jeder regionalen Route in 3 km Entfernung sowie mind. 2 Bett+Bike-Betriebe je Übernachtungsort.<sup>18</sup>

Abbildung 19: Wegweisungs-, Beschilderungs- und Informationssystem Beispiel Allee des Wandels, NRW



Quelle: Planersocietät

Das größte Potenzial als Radreiseregionen aufgrund der Voraussetzungen sowie Synergien und Wechselwirkungen mit der Maßnahme *Etablierung eines Bikesharing-Systems* bieten die Flusslandschaft Elbe sowie die Urlaubsregion Wendland.Elbe. Die Zusammenarbeit zwischen diesen Tourismusorganisationen und Biosphärenreservaten ist im weiteren Verlauf der Maßnahmenumsetzung weiter zu intensivieren. Dies kann z. B. durch den regelmäßigen Austausch in Form eines Arbeitskreises für die konkrete Projektentwicklung (z. B. Premiumradrouten, Wegweisung) umgesetzt werden. Dabei können Fördermittel im Sinne der Querfinanzierung gemeinsam eingeworben und eine qualitätsbeauftragte Person etabliert werden.

Für den Ausbau von Radwegen, die Erstellung eines erforderlichen Konzeptes sowie für die Sanierung und Ertüchtigung von Radwegen beziehungsweise Radinfrastrukturen können finanzielle Mittel aus

---

<sup>18</sup> ADFC (2022)

dem **Sonderprogramm des Bundes Stadt und Land** in Höhe von 75 % (90 % für finanzschwache Kommunen) bezogen werden.

Weitere zu prüfende Förderkulissen sind zum einen **ZILE 2023** auf Landesebene. Zudem besteht durch die **Klimaschutzinitiative – Klimaschutz durch Radverkehr** die Möglichkeit sich investive Maßnahmen mit Modellcharakter, die zur klimafreundlichen und radverkehrsgerechten Umgestaltung des Straßenraumes, zur Errichtung notwendiger und zusätzlicher Radverkehrsinfrastruktur und/oder zur Etablierung lokaler Radverkehrsdienstleistungen in der Region beitragen, in Höhe von 75 % (90 % für finanzschwache Kommunen) fördern zu lassen. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass kein ausgesprochener Förderschwerpunkt auf touristischen Projekten liegt.

Darüber hinaus sollten auch EU-Fördermittel aus den Programmen **EFRE** sowie **LEADER** in Betracht gezogen werden. Über den Strukturfond EFRE ist z. B. eine barrierefreie Anpassung und die Installation zusätzlicher Ausstattungsmerkmale des Elbe-Radweges als Radfernweg zu prüfen. Auch im Rahmen des Tourismus- und Freizeitentwicklungs Konzeptes 2030 der MRH wird die infrastrukturelle Ausstattung von Rad- und Wanderwegen empfohlen. Dabei sind zunehmend Orte des Verweilens sowie Wasserspender zu berücksichtigen. Zudem ist das Potenzial der bestehenden LEADER Region zu nutzen. Durch die Teilhabe bei einer LAG (lokale Aktionsgruppe) können Projektvorschläge beim zuständigen Regionalmanagement eingebracht werden und so u. a. regionale Initiativen im Bereich des Radtourismus gefördert werden. Dabei ist zu beachten, dass die zur Förderung vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen mit den Zielen des jeweiligen regionalen Entwicklungskonzeptes der LEADER Region übereinstimmen und einen Beitrag zur regionalen Entwicklung leisten.<sup>19</sup>

Insgesamt lässt sich festhalten, dass die Erfassung und Planung von Radwegeinfrastrukturen bereits in den jeweiligen Teilregionen wie z. B. im Landkreis Lüchow-Dannenberg anlaufen. Dort wurde bereits 2013 in Zusammenarbeit mit dem Landkreis Lüneburg ein Besucherlenkungskonzept erarbeitet. Im Rahmen des Projektes wurden u. a. 800 km Radinfrastruktur erfasst. Bis heute gestaltet sich die stetige Erfassung und Instandhaltung für die Projektträger herausfordernd. Ein weiteres Beispiel ist das regionales Radwegekonzept des Planungsverbandes Westmecklenburg von 2021. Darüber hinaus wurde in Mecklenburg-Vorpommern 2023 das Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Schwerin von 2020 aktualisiert.<sup>20</sup> Demnach liegen für die Weiterentwicklung der Radverkehrsinfrastruktur für Teilregionen durchaus aktuelle belastbare Daten und Analysen vor, wodurch die damit einhergehenden Aktivitäten von der Biosphärenregion vorangetrieben und unterstützt werden sowie eigene Initiativen aufsatteln können. Für Teilregionen, in denen diese Daten noch nicht vorliegen, wird empfohlen, das Bestandsnetz unter Berücksichtigung touristischer Ansprüche vollständig zu erheben.

---

<sup>19</sup> ADFC (2020)

<sup>20</sup> Landeshauptstadt Schwerin (2023)



Abbildung 20: Beispiel Bett+Bike-Betrieb Heideregion Uelzen



Quelle: Heideregion Uelzen (2023)

Die Qualitätskriterien, die auf dem Weg zur ADFC-Zertifizierung erfüllt werden müssen (z. B. Servicestationen, Bett + Bike, Beleuchtungselemente etc.) werden von den Akteur:innen als wichtig erachtet. In der konkreten Umsetzung setzen die Mindestbreiten von Radwegen oftmals zusätzliche Flächenversiegelungen voraus (z. B. auf Deichkronen), wodurch ein enger Austausch zwischen dem touristisch Wünschenswerten und dem fachlich Akzeptablen unabdingbar ist. Dazu zählt auf der einen Seite der Naturschutz (z. B. Vermeidung von Lebensraumfragmentierung) und auf der anderen Seite der Hochwasserschutz (z. B. Berücksichtigung von Überschwemmungsgebieten). Als wesentlicher Erfolgsfaktor wird dabei die Teilnahme von Verkehrs- und Mobilitätsfachdiensten der Landkreise angesehen, damit entscheidungsbefugte Personen vertreten sind.

Zusammenfassend sind zwischen folgenden Maßnahmenbereichen zu unterscheiden:

- **INFRASTRUKTUR** – Ausbau des Radverkehrsnetzes durch Qualifizierung der Radwegeinfrastruktur mit begleitender Infrastruktur (z. B. SB-Servicestationen, Trinkwasserspender, Sitzgelegenheiten)
- **TOURISMUS** – Marketinggestaltung und Kontaktmöglichkeiten für den Gast; Übernachtungsorte mit Bett+Bike-Betrieben

Nächste Schritte:

- Analyse und Zusammentragen der infrastrukturellen Bedarfe (Wegebreiten, Verortung Begleitinfrastruktur)
- Konstituierung einer Arbeitsgruppe für die Radverkehrsförderung (Bündelung von Ressourcen)
- Beantragung von Fördergeldern (Stadt und Land = 75 % Förderquote oder auch Tourismusförder-RL)

## 4.1.2 Etablierung eines Bikesharing-Systems

### Projektanlass und -idee

Bikesharing, also das Leihen/Mieten eines Fahrrads, kann dabei helfen, ein umweltfreundliches und flexibles Mobilitätsangebot zu unterstützen. Dabei werden oftmals nicht mehr nur konventionelle Fahrräder angeboten, vielmehr wird das Produktportfolio auch durch E-Bikes und Lastenräder ergänzt. Die Reservierung und Ausleihe können heutzutage neben der Buchung über Webseiten, per Telefon oder auch einen Besuch vor Ort mit Hilfe einer App über das Smartphone erfolgen.

Abbildung 21: App in Lüneburg, StadtRad – DB Connect



Quelle: StadtRad Lüneburg (2023)

Die Anzahl der Leihfahrräder im öffentlichen Raum hat in den vergangenen Jahren deutlich zugenommen. Sie dienen als Zu- und Abbringer der letzten Meile und nehmen somit eine wichtige Funktion innerhalb intermodaler Wegeketten ein. Dies gilt sowohl für den Alltagsverkehr (tägliche Wegeketten von Pendelnden) als auch für den Freizeitverkehr (letzte Meile vom Bahnhof zur Unterkunft, aber auch für die Erkundung von Freizeitstandorten). Als Alternative zu der Fahrradmitnahme in den öffentlichen Verkehrsmitteln wird somit kein zusätzlicher Platz in Zug oder Bus benötigt. Auch für Tourist:innen können Leihfahrräder ein geeignetes Verkehrsmittel vor Ort darstellen. Eine lange Anreise findet meist mit dem Zug oder Auto statt. Angekommen im Urlaubsort, kann diesen Verkehrsteilnehmer:innen aber durch Fahrradverleihsysteme die Möglichkeit gegeben werden, dass sie die Freizeitstandorte mit Naherholungswert naturnah selbst erkunden.

Die MRH bietet auf Basis des Tourismus- und Freizeitentwicklungskonzeptes 2030 koordinative Unterstützung sowie den förderrechtlichen Rahmen an, um Bikesharing-Vorhaben auf Kreisebene umzusetzen. Vor diesem Hintergrund soll ein stationsbasiertes Bikesharing-System in der Projektregion eingeführt werden. Dabei kann sich das Projekt an der erfolgreichen Sprottenflotte in der KielRegion oder auch an der Dachmarke des MV-Rades entlang der Ostseeküste in Mecklenburg-Vorpommern

orientieren, die verschiedene StadtRad-Produkte kleinerer Gemeinden wie z. B. Wolgast, Anklam, Ueckermünde oder Pasewalk in der Außendarstellung und Vermarktung unter sich vereint.<sup>21</sup> In Lüneburg (StadtRAD, DB Connect) und Zarrentin (Radverleih am Pahlhuus) bestehen bereits gut funktionierende Systeme, die ebenso als Vorbilder dienen können. Aber auch andere Teile der Region haben sich auf den Weg gemacht. So will z. B. der Landkreis Lüchow-Dannenberg in einer Kooperation mit den Landkreisen Uelzen und Celle eine Projektstudie für ein regionales Bikesharing-System erarbeiten.

Die Projektidee sieht vor, ein stationsbasiertes Bikesharing-Angebot in Zusammenarbeit mit der MRH und dem Kreis Lüneburg einzuführen. Als möglicher Pilotstandort für das Roll-Out wird zunächst die Samtgemeinde Elbtalaue mit dem Pilotstandort Bleckede in Betracht gezogen. Für eine realistische Umsetzung ist jedoch zunächst eine qualifizierte Radwegeinfrastruktur parallel zur L221 zu errichten, um eine unmittelbare Wegeverbindung zwischen den Orten Lüneburg und Bleckede herzustellen (Wechselwirkung mit 4.1.1 Förderung der Radreiseinfrastruktur). Mit dem Pilotraum Bleckede kann evaluiert werden, wie das System von den Nutzer:innen angenommen wird und welche Anpassungen möglicherweise noch vorgenommen werden müssen. Neben der Einführung in der Elbtalaue sind auch in anderen Teilregionen weitere Produkte denkbar. Ein mögliches Beispiel ist der Radverleih am Pahlhuus in Zarrentin, dessen Verbreitung in die umliegenden Ortschaften sich bis dato allerdings weder politisch noch durch anderweitige Akteur:innen umsetzen ließ.

Abbildung 22: Informationszentrum Pahlhuus Zarrentin



Quelle: Biosphärenreservat Schaalsee, S. Hoffmeister (2023)

<sup>21</sup> MV-Rad (2023)



### Umsetzungsschritte

Das Bikesharing-System soll an Mobilitätsknoten und Touristinformationen entlang ausgewiesener Radrouten platziert werden (s. Förderung der Radreiseinfrastruktur). Dadurch soll den Nutzer:innen eine gute Erreichbarkeit der Fahrräder und der POI ermöglicht werden. Parallel dazu ist das Mobilitätsangebot des Bikesharing-Systems in Beherbergungsbetrieben zu kommunizieren, um Tourist:innen auf das Produkt aufmerksam zu machen. Um das Bikesharing-System attraktiv zu gestalten und die Nutzung zu erleichtern, soll vorerst ein Angebot in Bleckede etabliert werden, bevor das professionalisierte System ggf. auch in Zarrentin am Pahlhuus zum Einsatz kommt. Dabei sollte darauf geachtet werden, dass die neuen Angebote mit bestehenden Sharingoptionen wie in Lüneburg (DB Connect) kompatibel sind und möglicherweise über eine einheitliche App zugänglich sind. Somit kann ein Wiedererkennungswert innerhalb der Biosphärenregion geschaffen werden.

Die Art und die Anzahl der Leihräder sind im nächsten Schritt weiter zu spezifizieren. Um auch Zielgruppen wie Familien und Gruppen (ggf. mit Gepäck) zu motivieren, sollte hier der Einsatz von Lastenrädern, Fahrrädern mit Anhängern oder auch E-Bikes mitgedacht werden. Daher wird empfohlen, zunächst mögliche Potenziale an Pilotstandorten zu eruieren, um diese in den Gesprächen mit den Leihradanbieter:innen einbringen zu können. Zu betonen ist, dass ein Sharingangebot nur sinnvoll ist, wenn sowohl an der Quelle als auch am Ziel eine Verleihstation zur Verfügung steht (z. B. Mobilitätsknoten, Beherbergungsbetrieb oder POI).

Abbildung 23: Lastenrad in Lüneburg, StadtRad - DB Connect



Quelle: StadtRad Lüneburg (2023)

Die Finanzierung des Bikesharing-Projekts kann durch eine Zusammenarbeit zwischen den Landkreisen und Kommunen erfolgen. Eine anteilige Förderung aus Bundes-, Landes- und Kreismitteln ist dabei möglich. Beispielsweise könnten Finanzhilfen aus dem **Sonderprogramm des Bundes Stadt und**

**Land** oder aus **Förderungen von Modellvorhaben des Radverkehrs** in Anspruch genommen werden. Für die Implementierung eines Bikesharing-Systems entstehen sowohl einmalige als auch fortlaufende Ausgaben. Dies beinhaltet Investitionen für den Aufbau der physischen Infrastruktur in Höhe von ca. 100.000 – 150.000 Euro sowie entsprechende digitale Systeme für Buchung und Abrechnung. Zusätzlich zu diesen einmaligen Kosten fallen regelmäßige Ausgaben für die Abschreibung der Fahrräder bzw. Pedelecs, deren Wartung und Management an. Die monatlichen Kosten variieren je nach Fahrradtyp und liegen etwa zwischen 65 Euro für ein herkömmliches Rad und 170 Euro für ein E-Lastenrad. Es könnten auch zusätzliche Kosten entstehen, beispielsweise für die Einrichtung einer Kundenservicenummer. Das System sollte allerdings nicht im Hinblick auf Wirtschaftlichkeit aufgebaut werden – Auswertungen bestehender Systeme zeigen, dass diese eine angebotsorientierte Maßnahme darstellen, die sich selten eigenwirtschaftlich tragen. Daher sind auch fortlaufende Evaluierungen eines solchen Systems dringend anzuraten.<sup>22</sup>

Nächste Schritte:

- Zielgruppenanalyse für Art & Anzahl der Räder, Verortung Stationen, Gespräche mit Leihradanbietenden
- Konstituierung einer Arbeitsgruppe für die Radverkehrsförderung (Bündelung von Ressourcen)
- Organisation + Finanzierung durch die LK Lüneburg, Lüchow-Dannenberg und die MRH | ggf. Beantragung von Fördergeldern

---

<sup>22</sup> Mobilikon (2023)

## 4.2 Elbeperlen als attraktive Willkommensorte mit Verbesserung des touristischen ÖPNV

### Projektanlass und -idee

Um nachhaltigen Tourismus zu fördern, ist eine sanfte Mobilität zum Urlaubsort sowie vor Ort ein wichtiger Baustein. Die Biosphärenreservatsregionen Elbe und Schaalsee haben allerdings derartig unterschiedliche touristisch-verkehrliche Strukturen und Voraussetzungen, dass sie sich nicht in einem einheitlichen Konzept planen und verknüpfen lassen. Stattdessen werden mit dieser Maßnahme bestimmte Erlebnisräume und -orte als Anker betrachtet, von denen aus sogenannte Elbeperlen, die miteinander verknüpft werden, entwickelt werden. Demnach sollen in der Biosphärenregion die Mobilitätsknoten (Bahnhöfe, ZOB) am Beispiel der Pilotstandorte **Boizenburg**, **Bleckede** und **Hitzacker** als attraktive Willkommensorte etabliert werden, an denen Reisende eine nahtlose und angenehme Weiterreise antreten können. Perspektivisch ist auch eine Erweiterung der Perlenkette bis nach Lauenburg außerhalb der Projektregion denkbar. Die Qualifizierung von Mobilitätsknoten zu Willkommensorten kann dazu beitragen, nachhaltigen Tourismus zu fördern und den Klimaschutz zu unterstützen. Durch die bessere Vernetzung und die bereitgestellten Informationen wird es den Reisenden erleichtert, auf umweltfreundliche Verkehrsmittel umzusteigen und somit ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren.

Nicht nur der Fachkräftemangel (z. B. Busfahrer:innen), sondern auch der wirtschaftlich begründete Fokus auf Schülerverkehre sowie die Überbrückung der letzten Meile stellen eine herausfordernde Situation für die Verknüpfung der drei Mobilitätsknoten dar. Um dieser Herausforderung zu begegnen, wird eine grenzüberschreitende und bedarfsorientierte ÖPNV-Verbindung sowohl nord- als auch südseitig der Elbe entlang der Elbeperlen vorgeschlagen. Dies soll mit Hilfe eines liniengeführten On-Demand-Verkehres auf der Hauptstrecke mit abweichenden Linienästen für einen erweiterten Bedarfsverkehr durchgeführt werden. Somit lässt sich nicht nur der Daseinsvorsorge der Bevölkerung vor Ort, sondern auch der Anbindung touristischer Ziele Rechnung tragen. Während südseitig der Elbe bereits seitens des Landkreises Lüneburg ein kombiniertes Bus-/Rufbusangebot zwischen Bleckede und Neu Darchau besteht, wird die Relation Neu Bleckede – Boizenburg von der Rufbuslinie 5504 der VLP bedient. Nichtsdestotrotz ist die Verknüpfung der Perlen durch eine Steigerung der Attraktivität im ÖPNV (z. B. Bedienzeiten, Linienführung, Fahrtzeit, Haltestellen) unter touristischen Gesichtspunkten zu optimieren.

### Umsetzungsschritte

Für die Ausgestaltung der Mobilitätsknoten sollten Informationsangebote über Mobilitätsangebote und Preise sowie nächste Freizeitziele inklusive Wegbeschreibung mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln in Form von Webauftritten, Stelen und/oder digitalen Fahrgastinformationen bereitgestellt werden.



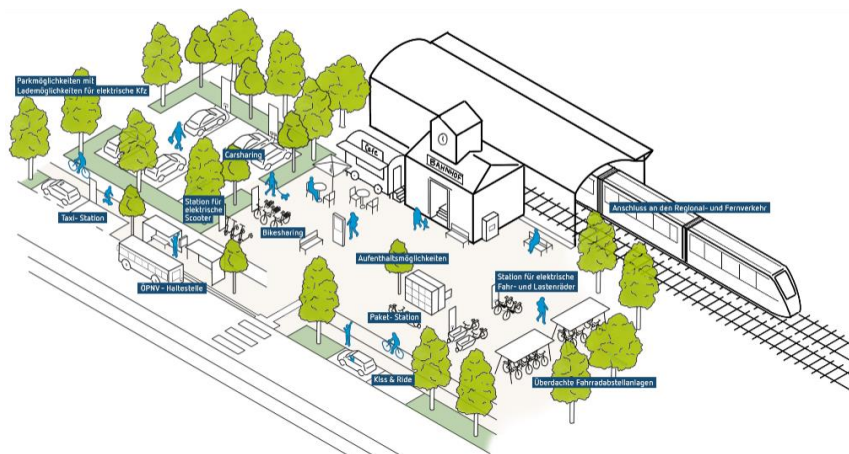
Abbildung 24: Beispiel Tourismuscounter (links) & Wegeführung (rechts), NRW



Quelle: Planersocietät

Eine weitere Komponente dieser Projektidee besteht in der Vernetzung von verschiedenen Mobilitätsangeboten. So sollten beispielsweise Radabstellanlagen und -servicestationen, Car- und Bikesharing-Angebote sowie Park-and-Ride-Möglichkeiten an den Mobilitätsknoten zur Verfügung gestellt werden (s. Abbildung 25).

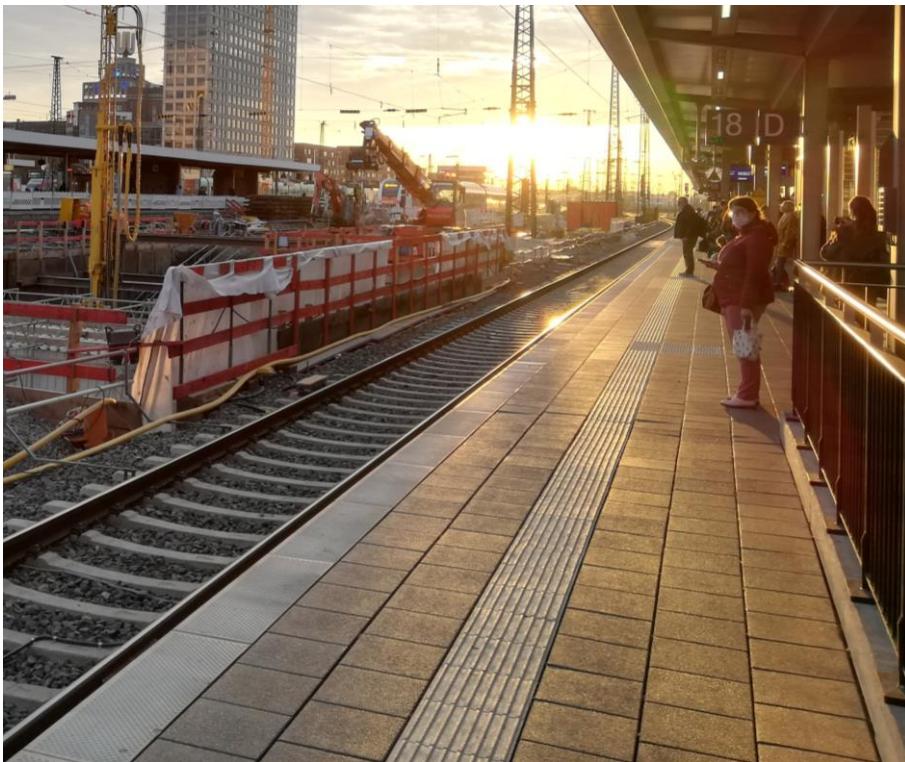
Abbildung 25: Beispiel Willkommensort mit vernetzten Mobilitätsangeboten



Quelle: Planersocietät

Dadurch wird es den Reisenden ermöglicht, flexibel zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu wählen und so ihre Weiterreise optimal anzupassen. Um den Aufenthalt an den Mobilitätsknoten angenehm zu gestalten, ist auch die Aufenthaltsqualität von großer Bedeutung. Dabei spielt eine grundlegende Barrierefreiheit eine wichtige Rolle, um den Zugang für alle Reisenden zu gewährleisten (s. Abbildung 26).

Abbildung 26: Beispiel Taktiles Leitsystem am Bahnsteig



Quelle: Planersocietät

Ebenso sollten Nahversorgungsmöglichkeiten wie Supermärkte oder Cafés in der Nähe der Mobilitätsknoten vorhanden sein. Um den Witterungsbedingungen gerecht zu werden, sollten zudem Schutzmaßnahmen wie beispielsweise überdachte Wartebereiche oder überdachte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zur Verfügung stehen. Zudem kann auch eine Begrünung für eine angenehme Atmosphäre sorgen. Damit sich die Reisenden sicher und wohl fühlen, ist es außerdem wichtig, Sauberkeit und Sicherheit (z. B. durch Steigerung des subjektiven Sicherheitsgefühls mit Hilfe von Beleuchtungselementen) am Standort zu gewährleisten.

Abbildung 27: Beispiel Gestaltung Bahnhofsumfeld in Schwerte (Ruhr)



Quelle: Planersocietät

Allerdings sind in diesem Zusammenhang auch Wechselwirkungen zwischen Mobilität und Teilhabe im Sinne der Daseinsvorsorge zu berücksichtigen. Dies gelingt, indem lebenswerte Räume geschaffen werden, an denen gesellschaftliche Funktionen des Alltags wahrgenommen werden können. Dadurch können sich diese Räume als Orte der Begegnung und Versorgung entwickeln. Zu einem Angebot können u. a. zählen:

- Einzelhandel
- Medizinische Dienstleistungen
- Gastronomie
- Packstation
- Fleischautomat
- Milchtankstelle

In der Gemeinde Rottenbach in Thüringen wurde der Bahnhof im Zuge des Konzeptes "Zukunft Stadt-Land!" der IBA Thüringen im Jahr 2015 zu einem vielseitigen Treffpunkt umgestaltet. Herzstück ist der Bahn-Hofladen, der seit 2019 flexibel für die Nahversorgung oder als Gemeinschaftstreffpunkt und Veranstaltungsort genutzt wird. Mit attraktiven Produkten und liebevoll gepflegten Beeten auf dem Vorplatz ist der Bahnhof zum Tor ins Schwarzatal geworden, wobei er sowohl als Mobilitätsknoten als auch als Bürgertreffpunkt fungiert.

Abbildung 28: Die Eröffnung des Bahn-Hofladens in Rottenbach im Juli 2019



Quelle: IBA Thüringen (2024)

Im Landkreis Lüchow-Dannenberg besteht bereits eine personell betreute Servicestelle am ZOB in Lüchow, weitere Mobilitätszentralen sollen in Dannenberg und Lüneburg folgen. Die aktuellen Projektvorhaben des Kreises Lüchow-Dannenberg sind im Rahmen der Elbepferlen zu berücksichtigen und Synergien zwischen den Akteur:innen zu schaffen. Sie können eine Vorbildfunktion für die Mobilitätsknoten Boizenburg, Bleckede und Hitzacker einnehmen. Auch im Rahmen der ÖPNV-Offensive in Mecklenburg-Vorpommern, die u. a. die Reaktivierung der Schienenverbindung zwischen Zarrentin und Hagenow über Wittenburg beinhaltet, wird eine Touristinformation über die neue Streckenverbindung und ihren Inhalten (Fahrplan, Bedienzeiten, Sonderkonditionen wie z. B. Radmitnahmen)



eine wichtige Rolle spielen. Das Informations- und Buchungsangebot vor Ort macht einen wichtigen Baustein bei der Entwicklung zu einem attraktiven Willkommensort für Besucher:innen aus.

Die Kreise Ludwigslust-Parchim sowie Nordwestmecklenburg bieten bereits Rufbussysteme an. Ab Dezember 2024 soll die erste sogenannte Hybridbuslinie, die abhängig eingehender Anmeldungen von ihrem strikten Linienweg abweicht und Bedarfshaltestellen bedient, ihren Betrieb aufnehmen, bevor weitere Relationen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 folgen. Sie wird durch die ÖPNV-Offensive (Bus) des Landes Mecklenburg-Vorpommern mit einem Gesamtvolumen von ca. 9 € Mio. für landesbedeutsame Linien gefördert.<sup>23</sup> Die Anknüpfung an diese Aktivitäten und Umsetzung einer verbesserten Situation im ÖPNV zwischen den Elbeperlen bedarf einer engen Zusammenarbeit zwischen den betroffenen Landkreisen und Gemeinden, Verkehrsunternehmen (VLP, KVG, LSE) und Tourismusverbänden. Gemeinsam sollten sie die Planung und Umsetzung des verbesserten ÖPNV-Angebotes zwischen den Mobilitätsknoten vorantreiben und dafür sorgen, dass die einzelnen Mobilitätsangebote gut aufeinander abgestimmt sind (s. Abbildung 29).

Abbildung 29: Beispiel Intermodale Wegekette



Quelle: Planersocietät

In einem Kernbedienungszeitraum von 09:00 – 21:00 Uhr sind die Anschlüsse zwischen den verschiedenen Verkehrsunternehmen so zu optimieren, dass der Fahrgast einen Zweistudentakt vorfindet, der mit dem Faktor von max. 1,5 im Vergleich zur Pkw-Fahrtzeit von 20 min zwischen Boizenburg und Neu Bleckede bzw. 30 min zwischen Bleckede und Hitzacker konkurrenzfähig ist. Die Relation Boizenburg – Neu Bleckede ist aufgrund der letzten Meile zum Fähranleger ostseitig der Elbe besonders prekär, da sie mit einem erhöhten Sicherheitsrisiko zu Fuß entlang der Landstraße zurückgelegt werden muss. Daher ist die Einrichtung einer weiteren Haltestelle unmittelbar am Fähranleger durch den Straßenbaulastträger Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr dringend zu empfehlen. Außerhalb des Kernbedienungszeitraumes ist zu den touristisch relevanten Zeiten ggf. ein bedarfsorientiertes Angebot vorzuhalten, wie es von der VLP und dem Landkreis Lüchow-Danenberg bereits durchgeführt wird.

Darüber hinaus ist auch eine saisonale Radmitnahme mitzudenken, wie es in Urlauberbussen wie etwa dem Elb-Shuttle ermöglicht wird. Durch die Möglichkeit, das Fahrrad mitzunehmen, können die Besucher:innen die Umgebung selbst erkunden und sind nicht auf das Auto angewiesen. Im Zuge der Radmitnahmen sind jedoch das Gewicht von E-Bikes, notwendige Schulungen für das Fahrpersonal beim Fahren mit Radhängern sowie eine angemessene Trassierung hinsichtlich Wendeschleifen zu berücksichtigen. Außerdem haben kleinere Radhänger für das Personal einen hohen Reinigungsbedarf. Eine Alternative können Veloheckträger mit Kapazitäten für bis zu sechs Räder darstellen, die eine überschaubare Einweisung für das Fahrpersonal bedürfen.

<sup>23</sup> VLP (2021):

Abbildung 30: Elb-Shuttle mit Radanhänger



Quelle: Erlebnis-Elbe, Annika Paulini

Außerdem sollte das Angebot nicht nur mit dem vorhandenen Rufbussystem der VLP und den bestehendem ÖPNV-Angebot zwischen den Perlen, sondern auch mit der Fährverbindung zwischen Bleckede und Neu Bleckede verknüpft werden. Die Elbfähre Amt Neuhaus verkehrt mit einer Fahrtzeit von 5 Minuten stets Montag bis Samstag in einem Bedienungszeitraum von 05:00 bis 23:00 Uhr sowie Sonntag und an Feiertagen von 09:00 bis 21:00 Uhr und hat naturgegebene Einschränkungen bei Hochwasser, Eisgang und extremem Niedrigwasser. Durch die dichte Taktung in den Bedienzeiten der Fähre ist keine besondere Berücksichtigung notwendig, bis auf die Anbindung des Fähranlegers an den Busbetrieb.

Abbildung 31: Fähre Amt Neuhaus



Quelle: Gemeinde Amt Neuhaus (2023)

Um ein attraktives Angebot zu schaffen, ist ein eingängiges Label wie z. B. **Die blaue Linie** zu etablieren, das nachfolgend wie beim Bikesharing auch als Information den Gästen in den Beherbergungsbetrieben zur Verfügung gestellt wird. Somit können sich die Besucher:innen umfassend über die verschiedenen Mobilitätsangebote informieren und somit ihre Ausflüge besser planen. Außerdem ist die digitale Bewerbung des ÖPNV-Angebotes auf allen relevanten digitalen Plattformen zu kommunizieren (Fahrplanauskunft MV, VBN, DB Navigator, MV fährt gut etc.).

#### Nächste Schritte:

- Bedarfsanalyse der Willkommensorte (Bahnhöfe und Umgebung) und Erstellung eines Betriebskonzeptes, frühzeitige Einspeisung in die ÖPNV-Planung (z. B. Nahverkehrsplan)
- Konstituierung einer Arbeitsgruppe für die Elbepferlen (Kreis- und Kommunalverwaltung, Verkehrsunternehmen, Tourismusverbände)
- Organisation + Finanzierung durch die LK Lüneburg, Lüchow-Dannenberg, Ludwigslust-Parchim als Aufgabenträger sowie Unterstützung durch die MRH
- Erstellung von Förderanträgen im Rahmen geeigneter Förderkulissen (z. B. Verknüpfungsanlagen ÖPNV/SPNV – LNVG | TaktbusÖPNVRL – MV)



## 4.3 Kommunikation und Vermarktung

### Projektanlass und -idee

Für die Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes besteht in der Biosphärenregion oftmals ein Informationsdefizit. Grund dafür ist die Vielzahl an Akteur:innen, administrativen Grenzen und Webseiten. Bevor der potenzielle Fahrgast einen klaren Überblick über die Anbieter:innen, Fahrzeiten und Fahrpreise erhält, präferiert er oftmals das Auto. Von daher ist es essenziell, den Zugang zum ÖPNV zu verbessern und konfuse Informationen zu verhindern.

Die Informationen und Organisation der Anfahrt von Freizeitzielen stellt für die Besucher:innen nämlich einen besonders wichtigen Baustein des Reiseerlebnisses dar. Daher ist zu empfehlen, dass dieser Schritt vor der Anreise von den entsprechenden Akteur:innen vor Ort besonders nutzungsfreundlich gestaltet und zugänglich gemacht wird (schnell, einfach). Dabei ist die Anfahrt mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes gegenüber der mit dem MIV auf den Webseiten der Beherbergungsbetriebe und POI besonders herauszustellen, indem sie möglichst prominent platziert wird oder sogar Anreize geschaffen werden. Somit wird der Blick des Fahrgastes berücksichtigt und die umweltschonende Anreise mit nachhaltigen Mobilitätsformen gefördert.

Abbildung 32: Beispiel Stärkung des Umweltverbundes im Internetauftritt



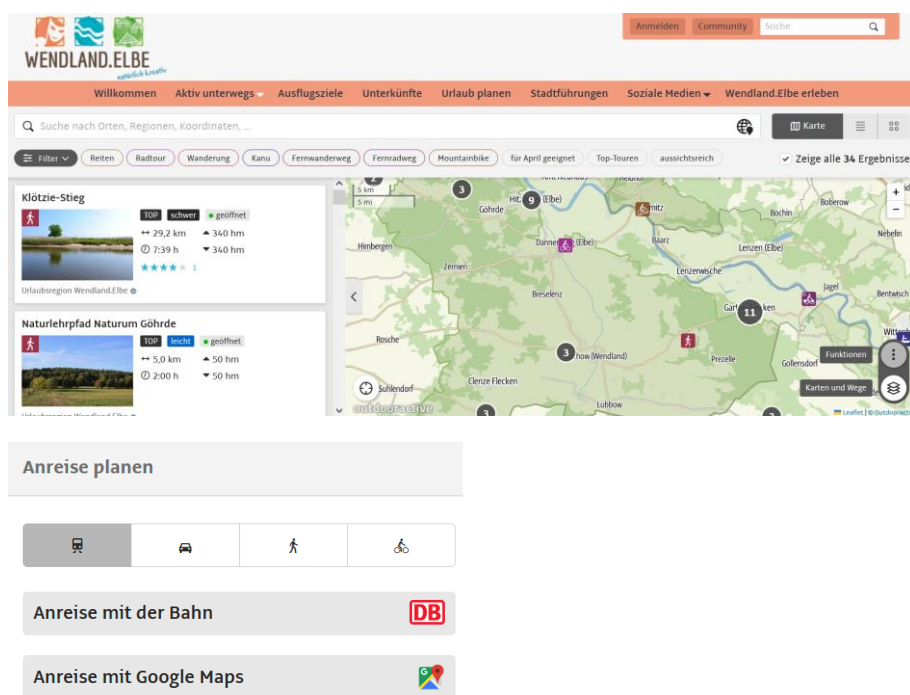
Quelle: Planersocietät

### Umsetzungsschritte

Die Kommunikation und Vermarktung von Mobilitätsangeboten im Zusammenhang mit touristischen und Freizeitzielen sollte mittels einer nutzerfreundlichen und intuitiven Plattform, die sowohl browserbasiert als auch per App zur Verfügung steht, für den Pilotstandort **Zarrentin am Schaalsee** realisiert werden. Dabei ist zu beachten, dass die Eingabe des Abfahrortes und des Fahrtziels grenzübergreifend möglich ist. Außerdem ist die öffentliche Nahverkehrsanbindung in Form eines übersichtlichen und leicht verständlichen schematischen Liniennetzplans auf der Plattform darzustellen. Zudem ist eine einfache Verlinkung zu weit verbreiteten Anwendungen wie z. B. Google Maps und die DB-Reiseauskunft zu ermöglichen.

Als bestehende Plattformen sind sowohl Naturtrip als auch das Tourenportal Wendland.Elbe in Niedersachsen zu nennen. Naturtrip befindet sich in einer Testphase und soll die Planung von Ausflügen mit dem ÖPNV vereinfachen. Perspektivisch soll auch die Möglichkeit bestehen, das Angebot unmittelbar buchen zu können. Das Tourenportal der Organisation Wendland.Elbe ist bereits mit hoher Nutzungsfrequenz etabliert und hat in seiner Anwendung eine Fahrtauskunft integriert. Beide Ausführungen verknüpfen bereits Informationen und Angebote des Tourismus und der Mobilität, was auch bei der Weiterentwicklung bzw. Ausweitung der Plattformen auf andere Teilregionen des Projektgebietes zu empfehlen ist.

Abbildung 33: Tourenportal Wendland.Elbe (oben) Integration Fahrtauskunft (unten)



Quelle: Wendland.Elbe (2023)

In diesem Zusammenhang hat die VLP ein entsprechendes Widget entwickelt, das von den Tourismusbetrieben auf der eigenen Webseite integriert werden kann und einen unmittelbaren Zugriff auf Fahrplanauskünfte bietet. Dieses Widget sollte im Sinne des Wissenstransfers und regionalen Fortschritts auch weiteren Akteur:innen in der Biosphärenregion zur Verfügung gestellt werden. Ein weiteres gutes Beispiel ist die App Wendland OnDemand. Damit wird im Landkreis Lüchow-Dannenberg sowohl die Fahrplanauskunft als auch Buchung und Bezahlung aus einer Hand im Rahmen des flexiblen ÖPNV-Angebotes für die Mobilitätsbedürfnisse organisiert, die innerhalb von 60 Minuten nicht mit dem regulären Fahrplanangebot abgedeckt werden können.

Die Vereinheitlichung der Kommunikation und der Fahrgastinformationen ist ein wichtiger Faktor, um die Maßnahmen und Produkte, die in der Biosphärenregion neu umgesetzt werden, auch für die Besucher:innen sicht- und nutzbar zu machen. Ein klar strukturierter Reiseplan und Informationen über Angebote vor Ort nehmen den Besucher:innen die Ungewissheit über die Nutzung des Umweltverbundes und können die Entscheidungsgründe für die Anreise mit dem Pkw mindern. Im Tourismus- und Freizeitentwicklungskonzept 2030 der MRH wird ebenso verfolgt, ab 2024 Marketingmaßnahmen umzusetzen, die Tages- und Kurzreisen im Umweltverbund organisieren.

Mit dem Blick in die Zukunft ist die künstliche Intelligenz bereits zum jetzigen Zeitpunkt mitzudenken, die unter Umständen mittelfristig die Möglichkeiten bietet, die Ansätze der hiesigen Maßnahme schnell und einfach darzustellen und abrufbar zu machen. Nichtsdestotrotz müssen die Daten, die in diesem Zusammenhang verarbeitet werden, vorerst auf einer kompatiblen und im besten Fall einheitlichen Datenplattform zur Verfügung gestellt werden.

Nächste Schritte:

- Konzeptionelle Erarbeitung einer Informations- und Buchungsplattform für den Pilotstandort Schaalsee
- Konstituierung einer projektbezogenen Arbeitsgruppe für den Schaalsee (Kreis- und Kommunalverwaltung, Biosphärenreservat Schaalsee)

## 4.4 Organisation und Zusammenarbeit

### Projektanlass und -idee

Die Ausgangslage verdeutlicht, dass Mobilitätsthemen in der Verantwortung aller Organisationen liegen und daher gemeinsam vorangetrieben werden müssen. Ein wesentliches Problem besteht darin, dass Mobilitäts- und Tourismusakteur:innen oftmals wenig voneinander wissen und somit eine effektive Koordination erschwert wird.

### Umsetzungsschritte

Daher sollte eine klare Definition von Verantwortlichkeiten erfolgen – beispielsweise die Benennung einer mobilitätsverantwortlichen Person je Landkreis und Tourismusorganisation. Dadurch würde die Koordination und Zusammenarbeit erheblich verbessert werden.

Des Weiteren sollte die Zusammenarbeit durch die Vertiefung und Verstetigung regelmäßiger Arbeitsgruppen (s. jeweils „Nächste Schritte“), etwa im Vierteljahresrhythmus, gefördert werden. In diesen Arbeitsgruppen könnten Aktivitäten und Projekte beider Bereiche effizient abgestimmt und koordiniert werden. Im Bereich des Biosphärenreservats Flusslandschaft Elbe kann bspw. das Trägerkreistreffen der Fahrtziel-Natur-Region dabei als Basis dienen, bei der sich bereits einige Akteur:innen in einem Format austauschen.

Ein weiterer Schritt zur Verbesserung der Zusammenarbeit besteht in der gemeinsamen Forcierung und Durchführung von Förderanträgen. Dies würde die Finanzierung von Projekten erleichtern und Synergien nutzen. Die Weiterentwicklung gemeinsamer Projekte zum Beispiel im Bereich Radverkehr und ÖPNV ist ein wichtiger Schritt zur Integration von Mobilität und Tourismus. Die gemeinsam erarbeiteten Maßnahmen können die Attraktivität der Region steigern und die Besuchererfahrung entscheidend verbessern. Ein inspirierendes Beispiel für eine gelungene Umsetzung dieses Ansatzes bietet der Regionalverband Ruhr mit dem "Arbeitskreis Freizeitmobilität", der sich aus dem "Freizeitmobilitätskonzept" heraus verstetigt hat. Dies zeigt, dass eine enge Zusammenarbeit zwischen Mobilität und Tourismus erfolgreich umgesetzt werden kann.

Schließlich ist im Tourismus- und Freizeitentwicklungskonzept 2030 der MRH bereits eine zukünftige Personalstelle in Vollzeit im Kompetenzzentrum Mobilität vorgesehen, die für die Projekte und Belange zur Verknüpfung zwischen Tourismus und Mobilität verantwortlich sein wird. Diese Person wird nicht nur die Kreise der Biosphärenregion betreuen, sondern die gesamte MRH abdecken und somit eine koordinierte Zusammenarbeit auf breiter Ebene ermöglichen.

#### Nächste Schritte:

- Zusammenführung der Kompetenzen und Erarbeitung von weiterführenden Planungsgrundlagen, Vorbereitung von Förderanträgen in den verschiedenen Arbeitsgruppen ab Herbst 2024 unter der Gesamtkoordination der MRH



















## 5 Umsetzungsstrategie

Im Rahmen der Maßnahmen wurden die identifizierten Handlungsfelder auf Basis der vorangegangenen Analysen und Mobilitätsrunden zu konkreten Maßnahmenpaketen für die Mobilität für die Biosphärenregion Elbe-Schaalsee weiterentwickelt. Sie sollen dabei helfen, die vorhandenen Stell-schrauben vor dem Hintergrund des Tourismuserlebnisses im Sinne einer nachhaltigen Mobilitäts-entwicklung zu drehen. Dabei stehen die Stärkung des Umweltverbundes durch die Weiterentwick-lung der Radwegeinfrastruktur und der Mobilitätsknoten sowie die bedarfsgerechte Steigerung der Leistungsfähigkeit im ÖPNV auf einer Pilotachse und das Mobilitätsmarketing im Fokus.

Aufbauend auf der Maßnahmenentwicklung und deren Bewertung ist für den Schwerpunkt 2 *Ver-besserung der touristischen Mobilität* eine Umsetzungsstrategie abgeleitet worden. Das vorliegende Konzept versteht sich dabei als integrierte Planung – das bedeutet, dass in der Umsetzungsstrategie die verschiedenen Maßnahmen die größte Wirkung entfalten, wenn sie miteinander verknüpft sind. Eine priorisierte Maßnahmen- und Projektliste hilft, den Prozess und Umfang der zu realisierenden Maßnahmen und ihrer Teilbausteine überschau- und steuerbar zu halten. Die Umsetzungsstrategie enthält einen Vorschlag für eine priorisierte Maßnahmenliste. Unabhängig von der gutachterlichen Einzelpriorisierung von Maßnahmen gilt es, diese ganzheitlich in einer Umsetzungsstrategie hinsicht-lich Akteursaktivitäten und Zeithorizonte einzuordnen.

In diesem Zusammenhang werden die Maßnahmen priorisiert, deren Umsetzung mit geringem Auf-wand erfolgen kann, sowie Maßnahmen mit einem hohen Umsetzungsinteresse der Akteur:innen vor Ort. Um diese verschiedenen Bausteine umsetzungsorientiert weiterzuentwickeln, wurden die Maßnahmen neben der Priorisierung in einer ersten Kostenstruktur verortet und die Dauer der Um-setzung eingeschätzt. Insbesondere bei Handlungsfeldern und Maßnahmen, die vorab eines Kon-zepts bedürfen, müssen deren endgültige Ausgestaltung noch definiert und die Kosten ermittelt wer-den. Während einige Handlungsfelder mitunter auch kostengünstige, vor allem organisatorische Maßnahmen beinhalten (z. B. Organisation und Zusammenarbeit), erfordern andere Handlungsfel-der und Maßnahmen aufgrund einzelner, kostenintensiver Infrastrukturprojekte ein deutlich höhe-res Budget (z. B. Qualifizierung der Radinfrastruktur). Zudem können nicht alle Maßnahmen zeit-gleich umgesetzt werden, da abhängig von der Intensität und dem finanziellen Budget ein unter-schiedlicher planerischer Vorlauf erforderlich ist. Vor diesem Hintergrund müssen die Maßnahmen in politischen sowie zum Teil auch in öffentlichen Entscheidungsprozessen abgestimmt werden. Die Einordnung beruht auf gutachterlicher Einschätzung sowie Erfahrungswerten vergleichbarer Pro-jekte und Maßnahmen auf regionaler Ebene. Sie wird in der folgenden Tabelle als zusammenfassender Überblick übersichtlich dargestellt (s. Tabelle 3).

Tabelle 3: Maßnahmentabelle

Die Maßnahme	Priorität	Kosten	Dauer
	Niedrig	Keine direkten Kosten	1 Jahr
Mittel	< 100 Tsd. €	1 – 3 Jahre	
Hoch	100 Tsd. € – 250 Tsd. €	5 Jahre	
	250 Tsd. € – 500 Tsd. €		
	500 Tsd. € – 1000 Tsd. €		
	> 1000 Tsd. €		
Radverkehrsförderung: Förderung der Radreiseinfrastruktur			
Radverkehrsförderung: Etablierung eines Bikesharing-Systems			
Elbepelerlen: Attraktive Willkommensorte			
Elbepelerlen: Verbesserung touristischer ÖPNV (Blaue Linie)			
Kommunikation und Vermarktung			
Organisation und Zusammenarbeit			

Quelle: Planersocietät

### Partizipation als essenzielles Bindeglied

Die *Verbesserung der touristischen Mobilität* für die Biosphärenregion Elbe-Schaalsee beinhaltet zahlreiche Projektideen, für deren Umsetzung unterschiedliche Akteur:innen miteinzubinden sind. Bereits bei der Erstellung des Konzeptes hat ein partizipativer Ansatz der Mobilitätsrunden zum Informationsaustausch und zur Rückkopplung eine wichtige Rolle gespielt. Dieser Beteiligungsprozess wird auch als Basis für tragfähige und umsetzungsorientierte Projekte und Maßnahmen verstanden. Mit den Analysen der Konzepte und Maßnahmen der Landkreise und Gemeinden sowie dem Beteiligungsbaustein wurden einerseits die Potenziale vor Ort aufgegriffen, andererseits wurden die Akteur:innen vernetzt und als wichtige Multiplikatoren sowie Ansprechpersonen gewonnen. Dadurch können die zahlreichen Akteur:innen, die bereits bei der Erstellung beteiligt waren, ihre jeweiligen Ideen und Inhalte zusätzlich im Sinne der Zielsetzungen einbringen.



### **Ansatz der integrierten Verkehrsplanung**

Die einzelnen Maßnahmen beinhalten Anknüpfungspunkte zu den jeweils anderen und sind somit Teil der Querschnittsaufgabe Mobilität. Die Maßnahme der Radverkehrsinfrastrukturförderung geht mit der Schaffung eines Bikesharing-Angebotes in einer Kombination zwischen dem Alltags- und Freizeitverkehr Hand in Hand und verleiht somit auch anderen Verkehrsmitteln neben dem Pkw eine höhere Relevanz. Zudem stehen die Mobilitätsmaßnahmen mit touristischen Schnittstellen wie Beherbergungsbetrieben und POI auch für die synergetischen Potenziale zwischen Mobilität und Tourismus. Die Transparenz und leichte Zugänglichkeit für die potenziellen Fahrgäste vereint unter sich eine ganze Reihe an Maßnahmen wie z. B. die Blaue Linie, ein kompatibles Bikesharing-Angebot, Gestaltung von Webauftritten oder die intuitive Plattform für Tourismus- und Mobilitätsangebote. Durch diese Querschnittsthemen wird der integrative Ansatz des Konzeptes verdeutlicht, in dem die Berücksichtigung aller Verkehrsarten und Zielgruppen von essenzieller Bedeutung ist. Somit kann die Biosphärenregion Elbe-Schaalsee gemeinsam mit ihren Akteur:innen Vorbild sein, um Impulse zu geben und Möglichkeiten aufzuzeigen. Um tatsächliches Besucherverhalten im Rahmen der Mobilität zu verändern, ist auch eine zielgruppenspezifische Ansprache in Kommunikation und Vermarktung erforderlich.

### **Zentrale Koordinierungsfunktion**

Die erarbeiteten Handlungsansätze des Konzeptes sind an alle Mitwirkenden und verantwortlichen Akteur:innen der Biosphärenregion Elbe-Schaalsee adressiert und berücksichtigen dabei die Handlungsmöglichkeiten der Akteurslandschaft, die sich erst einmal mit dem gemeinsamen Ziel einer Mobilitätswende einen muss. Vor diesem Hintergrund besteht die Möglichkeit, dass der Landkreis Lüneburg im Zuge der vorgeschlagenen Maßnahmen (z. B. Bikesharing-Roll-out Bleckede, Anteil an den Elbeperlen) mit der Unterstützung der MRH aus dem Leitprojekt Bio.Re-Na heraus weiterhin eine koordinative Rolle einnimmt und somit die Umsetzung des Konzeptes vorantreibt. Weiterhin wird die Prozesseinbindung der Biosphärenreservate sowie der weiteren Landkreise essenziell sein, um die gemeinsame Vision der Biosphärenregion weiterzuentwickeln und für eine realisierbare Finanzierung von Maßnahmen kontinuierlich zu prüfen, wie sich unterschiedliche Förderkulissen für eine umweltfreundliche Mobilität optimal ergänzen können. Weitere Aufgaben bestehen darin, die Akteur:innen zu vernetzen, fachliche Beratung sowie Knowhow aufzubauen, Unterstützung anzubieten, Aktivitäten zu koordinieren oder Vorbild zu sein. Insgesamt enthält das Konzept fünf Maßnahmenbündel, von denen zwei eine Schlüsselrolle zukommt. Zu diesen zählen Kommunikation und Vermarktung sowie Organisation und Zusammenarbeit.

### **Fazit und Ausblick**

Mit dem Konzept zur *Verbesserung der touristischen Mobilität* liegt der Biosphärenregion Elbe-Schaalsee ein strategisches Grundkonzept für die perspektivische Entwicklung der Mobilität vor, das umsetzungsorientierte Handlungsfelder beinhaltet, die die Mobilität in der Region durch die Förderung des Umweltverbundes zukunftsfähig aufstellt. Eine umweltfreundliche Mobilitätsentwicklung trägt als ein wichtiger Baustein dazu bei, den Tourismus in der Region zu fördern. Das vorliegende Konzept zeigt Wege auf, mit denen die Tourismus- und Mobilitätsbranchen im Rahmen eines homogenen Wachstums dazu beitragen, die Region aufzuwerten. Attraktive Mobilitätsangebote und -infrastrukturen helfen dabei, das touristische Potenzial auszuschöpfen, wodurch wiederum Möglichkeiten eröffnet werden, den Projektraum aufzuwerten und ganzheitlich weiterzuentwickeln. Mit Hilfe

integrierter Konzepte und des Zusammendenkens zwischen Tourismus und Mobilität kann ein Ruck durch die Biosphärenregion gehen, der nicht zuletzt durch passende Mobilitätslösungen eine Aufbruchstimmung auslöst. Die Maßnahmen des Konzepts sehen daher insbesondere einen deutlichen Ausbau der Radinfrastruktur, die Schaffung attraktiver Angebote im ÖPNV und die Optimierung der Zusammenarbeit zwischen den Akteur:innen der Mobilitäts- und Tourismusbranche sowie ihrer Kommunikation vor.

Die Umsetzung von Teilmaßnahmen, wie z. B. die schrittweise Umsetzung von Kriterien einer ADFC-Zertifizierung zur Radreiseregion, kann bereits positive Effekte für das Projektgebiet erzielen und dient somit als Anlass, Prozesse in der Region anzustoßen. Dabei ist es wichtig, dass das Umsetzungskonzept nicht als starres Werk aufgefasst wird, sondern flexibel anzuwenden ist, um auf unvorhergesehene Umstände und disruptive Entwicklungen reagieren zu können.

Mit der Fertigstellung des Konzepts wird der Prozess erst beginnen. Nach der Veröffentlichung im Rahmen des Leitprojektes Bio.Re-Na startet die anspruchsvolle Etappe der Umsetzung. Um die gewünschte Wirkung zu erzielen, bedarf es einer engagierten und konsequenten Realisierung. Für die Umsetzung einiger Maßnahmen werden zunächst politische Bekenntnisse zu den Klimaschutzzielen, Gestaltungswille und Durchhaltevermögen erforderlich sein. Wichtig dabei ist, dass anerkannt wird: Freizeit und Tourismus verursachen Verkehr und damit einhergehend Emissionen. Doch letztlich zeigen auch Beispiele anderer Tourismus- und Freizeitregionen, dass sich mitunter laute Proteste nach der Umsetzung rasch in deutliche Unterstützung und Forderung nach weiteren Maßnahmen verwandeln können. Zuletzt sind die in den Maßnahmen und im Umsetzungskonzept enthaltenen Ansätze und Ideen nicht nur als reine Lösung von Verkehrsproblemen zu verstehen; sie prägen vielmehr die Entwicklung der einzelnen Landkreise sowie die Mobilität ihrer Einwohner:innen und Besucher:innen insgesamt.

## 6 Quellenverzeichnis

**ADFC (2024):** ADFC-Radreiseanalyse 2024. <https://www.adfc.de/artikel/adfc-radreiseanalyse-2024-die-ergebnisse>; letzter Abruf am 05.04.2024

**ADFC (2020):** Informationspapier: Förderprogramme für den Radtourismus. [https://www.adfc.de/fileadmin/user\\_upload/Expertenbereich/Touristik\\_und\\_Hotellerie/Downloads/ADFC\\_Informationspapier\\_-\\_Foerderprogramme\\_fuer\\_den\\_Radtourismus.pdf](https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Touristik_und_Hotellerie/Downloads/ADFC_Informationspapier_-_Foerderprogramme_fuer_den_Radtourismus.pdf), letzter Abruf am 08.08.2023

**ADFC (2022):** Kriterien ADFC-RadReiseRegion. [https://www.adfc.de/fileadmin/user\\_upload/Kriterien\\_ADFC-RadReiseRegionen\\_\\_ab\\_2022\\_.pdf](https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Kriterien_ADFC-RadReiseRegionen__ab_2022_.pdf), letzter Abruf am 20.10.2023

**Heideregion Uelzen (2023):** Bett+Bike-Betriebe, Heideregion Uelzen. <https://www.heideregion-uelzen.de/aktiv-natur/adfc-radreiseregion/bett-bike>, letzter Abruf am 07.12.2023

**Biosphärenreservat Schaalsee (2023):** Erinnerungslandschaft. <https://www.schaalsee.de/schuetzen-entwickeln/gruenes-band-mv/erinnerungslandschaft>, letzter Abruf am 27.11.2023

**Biosphärenreservat Schaalsee, S. Hoffmeister (2023):** <https://www.schaalsee.de/erleben-erholen/ausstellungen/informationszentrum-pahlhuus-zarrentin>, letzter Abruf am 10.11.2023

**Deutsche Bahn (2023):** Fernverkehrsverbindungen mit Halt in Wittenberg/Ludwigslust. <https://www.bahn.de/buchung/start?intern=1>, letzter Abruf am 22.06.2023

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (2022): Reaktivierung von Eisenbahnstrecken.

**dwif (2016):** Nachhaltige Mobilitätskonzepte für Touristen im öffentlichen Verkehr mit Fokus auf Regionen im Bereich von Großschutzgebieten, [file:///C:/Users/rehmstedt/Downloads/dwif\\_Nachhaltige\\_Mobilitaetskonzepte\\_laendliche\\_Tourismusregionen-1.pdf](file:///C:/Users/rehmstedt/Downloads/dwif_Nachhaltige_Mobilitaetskonzepte_laendliche_Tourismusregionen-1.pdf), letzter Abruf am 29.11.2023

**Erlebnis-Elbe, Annika Paulini (2023):** Radwanderbus Elb-Shuttle startet in die neue Saison. <https://seevetal-aktuell.de/2023/04/22/radwanderbus-elb-shuttle-startet-in-die-neue-saison/>, letzter Abruf 07.12.2023

**Fahrtziel Natur (2018-heute):** Trägerkreistreffen für nachhaltige Mobilität im länderübergreifenden Fahrtziel Natur Gebiet Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe.

**Flusslandschaft Elbe (2021):** Tourismuskonzept Destination Flusslandschaft Elbe 2022 bis 2026. [https://www.erlebnis-elbe.de/\\_files/ugd/bbcea9\\_ca95d4c388ab4ac7b99fbae141725b07.pdf](https://www.erlebnis-elbe.de/_files/ugd/bbcea9_ca95d4c388ab4ac7b99fbae141725b07.pdf), letzter Abruf am 02.12.2023

**Gemeinde Amt Neuhaus (2023):** Verkehr. <https://www.amt-neuhaus.de/start/verkehr-umwelt/verkehr/elbfaehre.aspx>, letzter Abruf 05.11.2023

**IBA Thüringen (2024):** Schwarzatal, Bahnhof Rottenbach – Ein Tor ins Schwarzatal <https://archiv.iba-thueringen.de/projekte/schwarzatal-bahnhof-rottenbach>, letzter Abruf 22.03.2024

**ift Freizeit- und Tourismusberatung (2023):** Befragungsergebnisse Beherbergungsbetriebe

**Kulturelle Landpartie (2023):** KLP-MOBIL. <https://www.kulturelle-landpartie.de/>, letzter Abruf am 16.10.2023

**Landeshauptstadt Schwerin (2023):** Aktualisierung des Radverkehrskonzeptes 2030.

[https://www.schwerin.de/export/sites/default/.galleries/Dokumente/Ordnung-Sicherheit-Verkehr/Verkehr/Mit-dem-Rad/23-10-17\\_Aktualisierung\\_RVK\\_2030\\_Endbericht\\_GESAMT\\_final.pdf](https://www.schwerin.de/export/sites/default/.galleries/Dokumente/Ordnung-Sicherheit-Verkehr/Verkehr/Mit-dem-Rad/23-10-17_Aktualisierung_RVK_2030_Endbericht_GESAMT_final.pdf), letzter Abruf am 10.01.2023

**Landkreis Lüneburg (2018):** Kommunales Elektromobilitätskonzept für die Hansestadt und den Landkreis Lüneburg, [https://map.now-gmbh.de/sites/default/files/project\\_pdf/03EMK233\\_L%C3%BCneburg\\_final\\_%C3%B6ffentlich.pdf](https://map.now-gmbh.de/sites/default/files/project_pdf/03EMK233_L%C3%BCneburg_final_%C3%B6ffentlich.pdf), letzter Abruf am 10.12.2023

**Landkreis Lüneburg (2020):** Klimaschutz-Teilkonzept Radverkehr. [https://www.landkreis-lueneburg.de/\\_Resources/Persistent/1/9/c/4/19c48455b5d4432fa23680ac086ce171b25a176c/PGV-B-RN019\\_Anlagenband\\_1\\_Massnahmensteckbriefe\\_fin\\_Stand16.03.20.pdf](https://www.landkreis-lueneburg.de/_Resources/Persistent/1/9/c/4/19c48455b5d4432fa23680ac086ce171b25a176c/PGV-B-RN019_Anlagenband_1_Massnahmensteckbriefe_fin_Stand16.03.20.pdf), letzter Abruf 02.12.2023

**Landkreis Lüneburg (2022):** Informations- und Workshopsveranstaltungen zum Thema Freizeit- und Urlaubsmobilität.

**Lokale Aktionsgruppe SüdWestMecklenburg (2023):** Strategie für lokale Entwicklung, <https://www.kreis-lup.de/output/download.php?fid=3378.9393.1.PDF>, letzter Abruf 14.03.2024

**Lokale Aktionsgruppe Mecklenburger Schaalseeregion (2022):** Strategie für lokale Entwicklung (SLE2023-2027), <https://leader-schaalsee.de/download/strategie-fuer-lokale-entwicklung-2023-2027/?wpdmdl=6005&refresh=65f2de79ae9c61710415481>, letzter Abruf 14.03.2024

**Mobilikon (2023):** Bikesharing. <https://www.mobilikon.de/massnahme/bikesharing>, letzter Abruf 22.03.2024

**Mobilitätsagentur Wendland.Elbe (2021):** Repräsentative Modal-Split-Erhebung und CO<sub>2</sub>-Bilanz für den Landkreis Lüchow-Dannenberg. [https://mobil-im-wendland.de/wp-content/uploads/Broschuere\\_Luechow-Dannenberg\\_finale-Version\\_220223.pdf](https://mobil-im-wendland.de/wp-content/uploads/Broschuere_Luechow-Dannenberg_finale-Version_220223.pdf), letzter Abruf am 28.09.2023

**Mobilitätsagentur Wendland.Elbe (2023):** Mobilitätsangebote, Projekte & Aktionen. <https://mobil-im-wendland.de/>, letzter Abruf am 17.10.2023

**MRH (2023 a):** Tourismus- und Freizeitentwicklungskonzept für die Metropolregion Hamburg 2030 <https://metropolregion.hamburg.de/content/blob/17086242/7bb70fdf347efc2d5380b9bf217fef30/data/do-10b-tek.pdf>, letzter Abruf am 18.12.2023

**MRH (2023 b):** Facharbeitsgruppe Tourismus der Metropolregion Hamburg.

**MV-Rad (2023):** Homepage. <https://mv-rad.de/home/>, abgerufen am 15.01.2023

**Nahbus (2023):** Liniennetz Gesamtverkehr. <https://www.nahbus.de/fahrplan/liniennetzplaene>, letzter Abruf am 10.10.2023

**Planungsverband Westmecklenburg (2021):** Regionales Radwegekonzept. [https://www.region-westmecklenburg.de/PDF/1\\_Regionales\\_Radwegekonzept\\_des\\_Planungsverbandes\\_Westmecklenburg\\_2021\\_T](https://www.region-westmecklenburg.de/PDF/1_Regionales_Radwegekonzept_des_Planungsverbandes_Westmecklenburg_2021_T)

ext-

band\_mit\_\_VW.PDF?ObjSvrID=3263&ObjID=1857&ObjLa=1&Ext=PDF&WTR=1&\_ts=1644332000, letzter Abruf 10.01.2024

**Regionaler Planungsverband Westmecklenburg (2021):** Regionales Radwegekonzept Westmecklenburg 2021.

**Samtgemeinde Elbtalaue (Elbe) (2022):** Regionale Entwicklungskonzept für die LEADER-Region Elbtalaue 2023-2027, [https://www.elbtalaue.de/Portaldata/3/Resources/sg\\_elbtalaue/dokumente/leader/REK\\_2023-2027\\_mit\\_beschlossenen\\_Aenderungen\\_online\\_FINAL\\_verlinkt.pdf](https://www.elbtalaue.de/Portaldata/3/Resources/sg_elbtalaue/dokumente/leader/REK_2023-2027_mit_beschlossenen_Aenderungen_online_FINAL_verlinkt.pdf), letzter Abruf am 27.11.2023

**StadtRad Lüneburg (2023):** So funktioniert StadtRAD Lüneburg. <https://stadtradueneburg.de/de/sofunktioniert>, letzter Abruf am 27.09.2023

**TourismusMarketing Niedersachsen GmbH (2022):** Klimawandel anpacken – Anpassungsstrategien für den Tourismus in Niedersachsen. <https://nds.tourismusnetzwerk.info/inhalte/klimawandel-nachhaltigkeit/klimawandel-und-tourismus/ergebnisse-klimawandel-anpacken/elbe-und-wendland/>, letzter Abruf am 19.03.2024

**VLP (2021):** Der Weg zur nachhaltigen Mobilität im Landkreis Ludwigslust-Parchim

**Wendland.Elbe (2023):** Willkommen in der Urlaubsregion Wendland.Elbe. <https://touren.wendland-elbe.de>, letzter Abruf am 01.12.2023