



## Redigiertes Wortprotokoll der 63. Sitzung

### **Ausschuss für Tourismus**

Berlin, den 20. März 2024, 15:00 Uhr

Paul-Löbe-Haus

4.600

Vorsitz: Jana Schimke, MdB

## Tagesordnung – Öffentliche Anhörung

### **Tagesordnungspunkt**

**Seite 4**

Öffentliche Anhörung zum Thema "Moderne Tourismuskonzepte: Sharing-Economy (Stadt und Land)"



### Teilnehmende Ausschussmitglieder

	<b>Ordentliche Mitglieder</b>	<b>Stellvertretende Mitglieder</b>
SPD	Werner, Lena Yüksel, Gülistan Zierke, Stefan	
CDU/CSU	Aumer, Peter Brehmer, Heike Karliczek, Anja Schinke, Jana	Vierregge, Kerstin
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Gastel, Matthias Schmidt, Stefan	
FDP	Tippelt, Nico	
AfD	Moncsek, Mike	
Die Linke	Latendorf, Ina	



---

## Liste der Sachverständigen

Öffentliche Anhörung zum Thema

„Moderne Tourismuskonzepte: Sharing-Economy (Stadt und Land)“

am Mittwoch, 20. März 2024, 15:00 – 16:15 Uhr

---

### **Dr. Claus Doll**

Projektleiter, Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI

### **Dr. Ellen Madeker**

Head of Public Policy, Airbnb

### **Philipp Neuenfeldt**

Director PR & Public Affairs, Sixt SE

### **Michael Oppermann**

Geschäftsführer, Bundesverband Taxi und Mietwagen

### **Tobias Warnecke**

Geschäftsführer, Hotelverband Deutschland

### **Olaf Zinne**

Head of Government and Public Affairs, Enterprise Autovermietung Deutschland

---

Das Gesamttabelleau der Sachverständigen wurde im Einvernehmen aller Fraktionen vorgeschlagen und beschlossen.



## Tagesordnungspunkt 1

### Öffentliche Anhörung zum Thema "Moderne Tourismuskonzepte: Sharing-Economy (Stadt und Land)"

hierzu wurde verteilt: A-Drs. 20(20)164  
A-Drs. 20(20)165  
A-Drs. 20(20)166  
A-Drs. 20(20)167  
A-Drs. 20(20)168  
A-Drs. 20(20)169

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Meine Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen, ich begrüße Sie herzlich zu unserer öffentlichen Anhörung zum Thema „Moderne Tourismuskonzepte: Sharing-Economy in Stadt und Land“. Dazu begrüße ich zunächst unsere Damen und Herren Sachverständigen. Ich heiße Herrn Dr. Klaus Doll willkommen, Projektleiter am Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung, ISI. Wir begrüßen Frau Dr. Ellen Madeker, *Head of Public Policy* bei Airbnb. Wir begrüßen Herrn Philipp Neuenfeldt, *Director PR and Public Affairs* von Sixt. Wir begrüßen Herrn Michael Oppermann, Geschäftsführer vom Bundesverband Taxi und Mietwagen. Wir begrüßen Herrn Tobias Warnecke, Geschäftsführer vom Hotelverband Deutschland. Kurzfristig eingesprungen ist Herr Olaf Zinne, *Head of Government and Public Affairs* von Enterprise Autovermietung in Deutschland. Wir begrüßen darüber hinaus heute besondere Gäste auf unserer Tribüne, nämlich die Studenten der Studienakademie Breitenbrunn. Wir freuen uns auf das gemeinsame Gespräch im Anschluss an unsere Beratungen hier im Ausschusssaal.

Darüber hinaus kann ich Sie darüber informieren, dass sich die Obleute im Vorfeld wie üblich auf zwei Fragerunden à sechs Minuten verständigt haben. Das heißt, jede Fraktion stellt innerhalb von sechs Minuten die Fragen an Sie und Sie sind aufgefordert, in dieser Zeit Ihre Antworten zu geben. Als Orientierung dazu hilft Ihnen die Uhr oben auf dem Bildschirm. Ansonsten melde ich mich gerne zu Wort, wenn Sie die Zeit aus dem Blick verlieren sollten.

Wir beginnen mit der SPD-Fraktion und das Wort hat Abg. Lena Werner.

Abg. **Lena Werner** (SPD): Meine erste Frage richtet sich an Herrn Dr. Klaus Doll mit Blick auf die *Sharing-Economy* im ländlichen Raum. Welche Potenziale haben wir dort? Wovon hängt der Erfolg und auch die Entwicklung von diesen Modellen gerade im ländlichen Raum ab? Vielleicht können Sie auch ein bisschen auf die Herausforderungen eingehen, die man im ländlichen Raum im Vergleich zu Städten hat?

**Dr. Claus Doll** (Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI): Wir haben uns in einer Studie vor ungefähr zwei Jahren die Potenziale von geteilten Automobilitätssystemen – also *Carsharing-* und *Ridepooling-*Systemen – in Städten und in ländlichen Räumen angesehen. Dafür haben wir unser psychologisches Wissen über das menschliche Verhalten in Simulationsmodelle eingebaut und diese bis 2030 rechnen lassen mit dem Blick darauf, wie diese Systeme heute funktionieren. Dadurch sehen wir, welche Potenziale wir haben.

Schauen wir uns erstmal das *Ridepooling* an, also geteilte Fahrten in der Regel mit Kleinbussen. Laut der Datenbank des Verbands Deutscher Verkehrsbetriebe haben wir im Moment 52 Projekte in Deutschland, die ÖPNV-nah (*Öffentlicher Personennahverkehr, Anm.*) sind. Tatsächlich können es ein paar mehr sein, die nicht erfasst wurden, aber es sind insgesamt nur wenige im ländlichen Raum. Wir sehen, dass wir die Menge an Fahrten bis 2030 verzwanzigfachen können, wenn wir die Angebote so erhöhen, dass es im Grunde auch die Nachfragestruktur der Menschen beeinflusst, indem wir dahin Fahrten dahin anbieten, wo die Menschen auch hinwollen. Wir haben da also ein enormes Potenzial.

Im *Carsharing* funktionieren diese Projekte im Grunde nur dann, wenn man den Markt gut kennt und sehr viel personellen Einsatz im Organisationsbereich aufwendet. Da sagen unsere Modelle, dass, selbst wenn wir zehnmals so viele *Carsharing-*Fahrzeuge bereitstellen würden, wir im Grunde nur ungefähr eine Verdopplung der Fahrtenmenge erhalten würden. Insgesamt erreichen wir dann im ländlichen Raum – und das ist für den ländlichen Raum gar nicht so wenig – etwa ein Prozent der Fahrten,



die mit diesen geteilten Diensten bedient werden könnten. Wenn wir diese in den ÖPNV integrieren und dafür ÖPNV-Dienste flexibilisieren würden oder wegließen, könnten es auch mehr sein.

Zu den Treibern und Herausforderungen: Der Treiber im *Ridepooling* ist ganz klar das Angebot. Im *Carsharing* sind es mehr die Rahmenbedingungen für den privaten Pkw, die diesen ein bisschen unattraktiver machen: Wie entwickeln sich die Kosten und die Einfahrtmöglichkeiten in Städte? Gibt es mehr Tempo-30-Zonen? Wir haben also zwei verschiedene Ansatzpunkte.

Die Herausforderungen bei beiden Systemen sind ganz klar die Geschäftsmodelle. Wir müssen einen enormen Aufwand betreiben, um wesentlich mehr Leute in diese Systeme zu bekommen. Und dafür sehen wir als Ausweg – ich hatte es schon genannt – eine Kooperation mit dem ÖPNV oder auch mit Autovermietungen. Man nutzt zum Beispiel Fahrzeuge in Schwachlastzeiten – gerade am Wochenende, wenn es eher touristische Ströme gibt – für solche Mobilitätsdienste. Durch den Tourismus hat man dann vielleicht noch einen *Co-Benefit* oder eine zusätzliche Einnahmequelle. Aber über diese Modelle müssten wir dann mit den Kollegen aus der Praxis reden, um zu schauen, ob sie sich tatsächlich tragen.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Wir machen weiter mit der CDU/CSU-Fraktion und Abg. Anja Karliczek hat das Wort.

Abg. **Anja Karliczek** (CDU/CSU): Ich würde gerne mit Herrn Neuenfeldt starten. Meine Frage ist: Die *Sharing-Economy* ist zwar sehr alt, aber welche neuen Anknüpfungspunkte haben die neuen Möglichkeiten für Sie geschaffen, vor allem die Buchungsplattformen und die Buchungsmöglichkeiten bei den Fluggesellschaften. Denn das sind die Anknüpfungspunkte am Flughafen oder auch am Bahnhof.

Meine zweite Frage: Welche Bedeutung hat in diesem Zusammenhang für Sie die Pauschalreiserrichtlinie (*Richtlinie (EU) 2015/2302 vom 25. November 2015 über Pauschalreisen und verbundene Reiseleistungen, Anm.*)? Denn am Ende ist doch eine Kombination zwischen Flugreise und Mietwagen eine Pauschalreise.

**Philipp Neuenfeldt** (Sixt SE): In der Regel reden wir bei den neuen Möglichkeiten über *Apps* oder über vereinfachte *Websites*, die es ermöglichen, einfacher zu buchen. Ansonsten hat sich im *Sharing* – das haben Sie in Ihrer Frage schon angedeutet – im Grundsatz in den letzten Jahren wenig verändert. Unser Tätigkeitsfeld, das Vermieten von Autos, ist am Ende nichts anderes als das Teilen eines *Assets* (*eines Vermögensguts, Anm.*) in verschiedenen Buchungsklassen. Wir sehen das auch ein bisschen beim *Carsharing*, welches wir über eine *App* zusätzlich anbieten, um es den Kunden möglichst einfach zu machen. Aber wir sehen auch bei unseren Mitwettbewerbern, dass es einen Trend gibt, Buchungspakete, Wochenend- und Wochenmieten anzubieten. Diese Geschäftsmodelle sind nämlich ähnlich, wenn man es vom Kunden her betrachtet. Und das ist in der Branche insgesamt immer so ein bisschen unser Versuch: Mehr vom Kunden her zu denken und zu überlegen, wo da eigentlich ein Bedarf ist.

Wenn ich eine Kundenreise mal durchgehe: Der Kunde kommt im touristischen Verkehr in der Regel am Flughafen oder Bahnhof an. Das ist der häufigste Fall. Jeder Zweite kommt laut den Zahlen (*der Auswertung „Anteil der Verkehrsmittel der Europäer bei Reisen nach Deutschland in den Jahren 2012 bis 2022“ der Deutschen Zentrale für Tourismus, Anm.*) nicht mit dem eigenen Pkw, das heißt, er kommt in der Regel mit der Bahn oder dem Flugzeug an. Was machen Sie dann, wenn Sie kein Auto haben, aber zum Bestimmungsort müssen? Dann mieten Sie sich ein Fahrzeug. Das kann minutenweise sein, je nach Infrastruktur. Das kann aber auch für eine ganze Woche sein. Das hängt auch ein wenig vom Fahrzeug ab, das Sie brauchen. Insoweit zu Ihrer Eingangsfrage: Es hat sich nicht so viel verändert, wenn man sich auf den Kundenbedarf bezieht.

Zum zweiten Teil Ihrer Frage: Wir sind zwar auch in Paketen anderer Anbieter enthalten, bei denen Mietwagenfahrten mit vermittelt werden, weil es ein Vertriebsweg ist und wir davon profitieren. Aber die Buchung durch den Kunden erfolgt dann bei den anderen Anbietern und nicht bei uns. Das heißt, das Flugticket bucht der Gast nicht bei uns, sondern wir bieten einen Teil dieser Reise, nämlich die Mietwagenfahrt, an.



Abg. **Anja Karliczek** (CDU/CSU): Nochmal die Nachfrage: Sind Sie in diesem Fall nicht Teil einer Pauschalreise oder liegt die Haftungsverpflichtung, die sich aus der Pauschalreiserichtlinie ergibt, wenn die Reise nicht stattfindet, dann entweder bei der Fluggesellschaft oder der Bahngesellschaft, weil sie die vorgelagerte Struktur sind, bei der gebucht wurde?

**Philipp Neuenfeldt** (Sixt SE): Soweit ich das verstanden habe, ist entscheidend, bei wem ich die Reise buche. Wenn ein Paket mit mehreren Leistungsbestandteilen angeboten wird und wir ein Teil dieses Pakets, aber nicht diejenigen sind, die das Paket selbst anbieten, sind wir nur nachgelagert betroffen. Aber das kann ich gerne nachreichen.

Abg. **Anja Karliczek** (CDU/CSU): Mich interessiert auch, dass Sie sagen, es habe sich grundsätzlich beim Kunden nicht viel geändert. Aber Sie erreichen den Kunden nicht mehr so wie früher. Früher habe ich als Kundin ganz gezielt bei Ihnen auf der Homepage nach Angeboten suchen müssen. Haben Sie Verträge mit den jeweiligen Plattformanbietern, also Fluggesellschaften, Bahnen oder auch Buchungsplattformen? Wie treten Sie mit diesen in Kontakt? Denn Sie können es doch nicht dem Zufall überlassen, was diese als den besten Mietwagenanbieter präsentieren.

**Philipp Neuenfeldt** (Sixt SE): Wir haben natürlich ein Interesse daran, dass möglichst viele Kunden bei uns buchen. Das geht manchmal über den Preis und manchmal darüber, dass wir als möglicher Mietwagenanbieter von den Reiseanbietern gelistet und mit angeboten werden, in dem Sinne: „Lieber Kunde, brauchst du noch einen Mietwagen für diesen Teil deiner Reise oder nicht?“ Dabei hängt es von unserem Vertrieb und den Interessen der jeweiligen Reiseanbieter ab, ob sie uns, Wettbewerber oder eine andere Vergleichsplattform mitlisten. Inwieweit und mit wem es Verträge im Einzelnen gibt, kann ich nicht beantworten.

Abg. **Anja Karliczek** (CDU/CSU): Haben Sie eine Einheit in Ihrem Unternehmen, wo Sie die Preisangebote beobachten, also amerikanisches *Pricing* betreiben nach dem Motto „Angebot und Nachfrage bestimmen den Preis“? Oder wie stellen Sie fest, wann Sie der günstigste Anbieter beispielsweise im Zusammenhang mit Fluggesellschaften sind?

**Philipp Neuenfeldt** (Sixt SE): Unsere Preise werden sicherlich sorgsam abgewogen und dabei spielen verschiedene Faktoren eine Rolle, die ich im Einzelnen nicht kenne. Deshalb kann ich die Frage nicht beantworten. Am Ende hängt die Entscheidung beim Kunden auch nicht nur vom Preis ab, sondern auch davon, wo er die aus seiner Sicht besten Erfahrungen macht.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Wir machen weiter mit der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und das Wort hat Abg. Matthias Gastel.

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Meine Fragen richten sich an den Hotelverband Deutschland. Ich habe drei Fragen, die sich auf das Vermieten von Privatwohnungen in eigener Abwesenheit beziehen. Es gibt entsprechende Plattformen, die sowas anbieten und das Angebot und die Nachfrage zusammenführen. Die erste Frage dazu ist: Wie ist denn da die Wettbewerbssituation zu den Hotels? Sie haben dazu auch schon eine Stellungnahme abgegeben, in der Sie sich sehr kritisch darüber geäußert haben. Das bitte ich Sie, ein bisschen näher auszuführen. Dann die Frage der Zielgruppe: Ist diese überhaupt identisch mit derjenigen der Hotels oder ist das eine andere Zielgruppe? Und die dritte Frage: Man denkt bei dem Thema wahrscheinlich eher an die städtischen Räume. Ist das tatsächlich so oder gibt es diese Plattformangebote auch in ländlichen Räumen, die für den Tourismus ebenfalls wichtig sind, und funktionieren sie auch?

**Tobias Warnecke** (Hotelverband Deutschland): Das ganze Thema der *Sharing-Economy* im Wohnungsbereich ist vor ungefähr zehn Jahren aufgekommen. Da kamen die großen Plattformen auch hier nach Deutschland. Seitdem haben wir festgestellt, dass da ein neues Angebot entstanden ist, das sich auch entwickelt. Durch die Digitalisierung und den Plattformvertrieb ist das Wachstumspotenzial sehr groß.

Man muss zu dem Thema sagen, dass es das Vermieten von Ferienwohnungen und Häusern auch schon vor dem Internet gab. Damals war das Thema sehr stark „unter dem Radar“. Durch das Aufkommen der Plattformen ist diese Art der Vermietung sehr stark gewachsen und es ist eine sehr hohe Dynamik entstanden. Ab einer gewissen Größe und



einer gewissen Marktmacht dieser Portale kommt man dann in Wettbewerbsbereiche, in denen wir am gleichen Markt spielen. Da haben wir als Hotelverband – nicht nur wir hier in Deutschland, sondern in ganz Europa – gesagt, dass ein *Level Playing Field* (*Gewährleistung gleicher und fairer Wettbewerbsbedingungen, Anm.*) nicht mehr ganz gegeben ist. Die Regularien, die der klassischen Hotellerie aufliegen, sind doch um einiges größer als die völlig unregulierten Bereiche der *Sharing-Economy* oder der privaten Vermietung.

Wir sind ganz froh, dass es mittlerweile auf EU-Ebene zahlreiche Regulierungsvorschläge und auch Regulierungen gibt, die schon in Kraft getreten sind und die dieses Wettbewerbsfeld und diese Ungleichheit wieder korrigieren. Da ist die DAC-7-Richtlinie (*Richtlinie (EU) 2021/514 des Rates vom 22. März 2021 zur Änderung der Richtlinie 2011/16/EU über die Zusammenarbeit der Verwaltungsbehörden im Bereich der Besteuerung, Anm.*) beziehungsweise hier in Deutschland das Plattformen-Steuertransparenzgesetz, das die steuerlichen Aspekte auf eine gleiche Ebene bringt. Die *Short-term Rental* Regulierung, die diese Woche (*Woche vom 20. März 2024, Anm.*) vom Europäischen Rat verabschiedet wurde, bringt nochmal mehr Transparenz in diesen Bereich. Denn das große Problem, das es oft gab und das wir auch in den Zahlen immer noch sehen, besteht darin, dass wir die Marktgröße nicht wirklich kennen, weil der Markt so kleinteilig und fragmentiert ist, dass Zahlen sehr schwierig zu bekommen sind. Durch die Regulierungen, die jetzt auf den Weg gebracht wurden, erhoffen wir uns mehr Transparenz und sind auch auf einem guten Weg, diesen Graubereich auszuleuchten und dann auch auf einer Wettbewerbs-ebene zu stehen zu können.

Auf die Zielgruppen bezogen, glaube ich, dass diese immer stärker verschwimmen. Sie werden „multihybrid“. Ein Gast geht heute beispielsweise für eine Geschäftsreise ins Hotel, bucht dann für die Familie vielleicht einen Wellnessaufenthalt, geht aber, wenn er mal mit Freunden unterwegs ist, auch in eine Stadt, und bucht dort ein Airbnb- oder ein Privatangebot. Sicherlich werden die Plattformen noch eher von der jüngeren Generation genutzt. Die Über-60-Jährigen sind da wahrscheinlich noch nicht so stark vertreten. Aber man merkt, dass es sich auch da entwickelt. Also werden die

Zielgruppen irgendwann verschwimmen.

Noch zu den ländlichen Räumen: Da sehen wir auch, dass die stärkste Konzentration bisher natürlich immer an den touristischen *Hotspots* war. Das können dann Großstädte und Metropolen sein, die sowieso ein großes touristisches Aufkommen haben. *Hotspots* sind aber auch ländliche und attraktive Räume, wie die Nord- und Ostsee. Da ist und war das Angebot auch schon immer vorhanden, weil es an der Ostsee auch schon vor den *Online*-Plattformen Ferienhäuser gab, die privat vermietet worden sind. Natürlich liegt dort durch die *Online*-Plattformen jetzt ein anderer Fokus drauf und es wird für Vermieter vor Ort auch viel einfacher, ihr Angebot sichtbar zu machen und zu vertreiben. Das führt dann allerdings wieder dazu, dass es zu sozialen Ungleichgewichten kommt und teilweise Stadtgebiete – das ist nicht immer, aber gerade in touristischen *Hotspots* durchaus so – im Winter dann leer stehen, weil dort keine Touristen sind und keine Ferienhausvermietung stattfindet. Das kann zu Geisterstädten führen, was sicherlich von den Gemeinden vor Ort auch nicht gewollt ist. Durch die Regularien und Vorschriften, die ich vorhin angesprochen habe, haben wir die Hoffnung, dass die Gemeinden und Kommunen einen besseren Blick darauf haben, was dort passiert und gegebenenfalls dann auch gegensteuern können.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Damit ist die FDP-Fraktion an der Reihe. Die Fragen stellt Abg. Nico Tippelt.

Abg. **Nico Tippelt** (FDP): Meine ersten Fragen gehen an Frau Dr. Madeker von Airbnb. Mich interessiert, wie Airbnb mit Städten und auch mit Organisationen in Deutschland zusammenarbeitet. Vielleicht können Sie näher darauf eingehen, ob diese Kooperationen auch im ländlichen Raum und wie sie dort bestehen. Welchen Beitrag kann Airbnb aus Ihrer Sicht zur Stärkung auch ländlicher Regionen und zur Entlastung der Ballungsgebiete leisten? Ich selbst komme aus einem ländlichen Gebiet und interessiere mich daher besonders dafür, wie genau und mit welchem Hintergrund Sie als Airbnb ihrer gesellschaftlichen Verantwortung nachkommen, wie dies zum Beispiel bei einer Initiative von Airbnb zur Förderung historischer Gebäude bereits geschieht.



**Dr. Ellen Madeker** (Airbnb): Größere und mittelgroße Städte haben in der Regel irgendeine Form der Tourismusabgabe, die Ortstaxe oder *Citytax* heißt, je nachdem, wo man sich befindet. Wir haben mit derzeit vier Städten in Deutschland Kooperationen, bei denen wir über unsere Plattform die *Citytax* automatisiert von den Gästen einziehen. In der Regel ist das die Aufgabe der Gastgeber. Wenn wir das in Kooperation mit den jeweiligen Städten – Frankfurt ist ein Beispiel, Wiesbaden ein anderes – übernehmen, hat das im Grunde Vorteile für alle. Zum einen werden die Gastgeber von entsprechender Bürokratie entlastet. Sie müssen also keine Quittungszettel für oft doch recht kleine Beträge ausstellen. Für die Gäste wird es auch einfacher, vor allem, weil sie gleich von Anfang an über die Kosten ihres Aufenthaltes volle Transparenz haben. Und natürlich ist es auch für die Städte besonders praktisch, weil sie mit Sicherheit an bestimmten Stichtagen im Jahr über die Plattform die Tourismusabgaben in voller Höhe ausgeschüttet bekommen. Das gibt Planungssicherheit und es ist im Grunde auch *de facto* unmöglich, dieses System zu umgehen, weil es digital direkt an die Buchung gebunden ist. Das ist ein Beispiel für so eine Zusammenarbeit.

Ein Zweites ist das sogenannte „Städteportal“, ein Portal, das wir bei Airbnb für die Kooperation mit Städten und Tourismusorganisationen eingerichtet haben. Man kann sich das Portal so vorstellen, dass man sich ein *Login* besorgt und sich dann mit einer *E-Mail*-Adresse einfach einloggen und auf tourismusrelevante Daten auf Airbnb zugreifen kann. Das ist spannend für viele Städte, weil sie wissen wollen, welche Art von Tourismus über Airbnb kommt, welche Gäste kommen, wo diese herkommen und wann die *Bookingspeak*-Zeiten sind. Wir haben solche Kooperationen mit hunderten Städten weltweit. In Deutschland sind es derzeit 14, Tendenz steigend.

Zum ländlichen Raum: Spannend ist sicherlich, dass in vielen ländlichen Gegenden Deutschlands leider häufig hoher Leerstand herrscht und sich dort ein Hotel ganzjährig vielleicht gar nicht lohnen würde, eine kleine Ferienwohnung oder das Teilen von einer Wohnung hingegen schon. Insofern können zum Beispiel gerade Ortskerne und alte Gebäude gerade von der Revitalisierung durch eine Ferienwohnung ganz besonders profitieren.

Auch die Gastgeber verdienen sich etwas hinzu. Der typische Gastgeber in der EU hat im Jahr 2022 rund 4.000 Euro pro Jahr dazu verdient. Und die Gäste geben natürlich auch vor Ort Geld aus. Das sind volkswirtschaftliche Effekte. Im Schnitt gehen ungefähr 100 Euro am Tag in die Gastronomie, in den Einzelhandel und dergleichen mehr.

Wir beobachten auf Airbnb, nicht zuletzt seit der Pandemie, ein besonderes, gestiegenes Interesse am ländlichen Raum. Aber es scheint auch ein stabiler Trend zu sein, den wir ganz bewusst durch unsere flexible Suche fördern, welche die Gäste inspiriert. Diese bekommen, wenn sie beispielsweise Rom eingeben, nicht unbedingt nur Rom angezeigt, sondern auch Vorschläge im Umkreis. Wir können anhand unserer Daten nachweisen, dass es funktioniert und sich Gäste im Schnitt bis zu acht Kilometer von dem *Hotspot* entfernen, der ursprünglich gebucht worden wäre. Das funktioniert innerhalb von Städten, also zum Beispiel von Berlin-Mitte heraus nach Spandau oder nach Ostberlin. Und es funktioniert auch in Richtung ländlicher Raum.

Sie fragten noch nach unserer Initiative in Kooperation mit „Schlösser und Gärten“ („*Schlösser und Gärten e.V.*“, *Anm.*): Wir haben dieses Thema vor etwa zwei Jahren als Trend entdeckt und haben die „Schlösser und Gärten“, eine nicht profitorientierte Organisation, im letzten Jahr mit einer Spende in Höhe von 1,5 Millionen Dollar unterstützt. Diese hat damit ein Förderprogramm aufgesetzt, um alte Gebäude, Kultur und Erbe wiederherzustellen.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Das Wort hat Abg. Mike Moncsek von der AfD-Fraktion.

Abg. **Mike Moncsek** (AfD): Meine erste Frage richtet sich an Herrn Oppermann vom Bundesverband Taxi und Mietwagen. Uber und Bolt, das sind die Namen, die mir jeden Tag begegnen, wenn ich mit dem Fahrdienst unterwegs bin. Sie haben bereits schriftlich mitgeteilt, dass größte Problem für das Taxigewerbe im städtischen Verkehr sei aus Ihrer Sicht der *unfaire* Wettbewerb durch große internationale Mietwagenfirmen beziehungsweise diese Plattformen. Können Sie uns bitte genau erklären, worin dieses *Preisdumping* oder die halblegalen – möglicherweise sogar illegalen – Geschäftspraktiken dieser Mietwagenfirmen bestehen?



Darüber hinaus wüsste ich gerne noch, wie verbreitet das von Ihnen geforderte *Sharing*-Mobilitätsmodell in Form eines ÖPNV-Taxis (*sogenanntes „Anrufsammeltaxi“ in Kombination mit einer App, Anm.*) bisher in Deutschland ist und wie Sie die Verbreitung beschleunigen wollen? In meinem Wahlkreis in Zwönitz haben wir auch ein solches Taxiangebot, aber es war sehr anstrengend, das einzurichten.

**Michael Oppermann** (Bundesverband Taxi und Mietwagen): Ich fange mal mit der Frage zum ÖPNV-Taxi an. Wir haben im Moment 14 Modellprojekte, aber auch eine ganze Reihe weiterer Projekte, die sogenannten Anrufsammeltaxi-, Taxibus- und Rufbusssysteme. Diese kommen noch aus einer analogen Welt, wo man „zu einem Hörer griff“. Wir versuchen erstens, diese Systeme zu digitalisieren und sie, zweitens, immer weiter in die Fläche zu tragen. Denn Mobilität ist ein Grundrecht beziehungsweise eine Voraussetzung für Teilhabe und Teil der Daseinsvorsorge.

Sie haben beschrieben, dass die Umsetzung dieses Projekts in Ihrem Wahlkreis sehr schwer war. Auch nach unserer Erfahrung ist es immer sehr schwer, so etwas flächendeckend umzusetzen, weil man Systeme zusammenbringt, die traditionell nicht zusammen gedacht werden: Nämlich ÖPNV-Strukturen, die Linien durch Städte „malen“, und das Taxigewerbe, das seit jeher hoch flexibel *Sharing* anbietet. Denn das Taxi ist ein Vehikel, das Mobilitätsbedürfnisse verschiedener Menschen nacheinander befriedigen kann, also geteilt wird. Das ist auch der große Unterschied zwischen der Taxi- und den anderen hier diskutierten Branchen. Wir betreiben seit jeher *Sharing-Economy*. Wir nennen das „*Sharing Economy* seit 1893“, die aus einer Welt kommt, in der nicht jeder ein Auto hatte.

Die Internetplattformen betreiben weniger *Sharing* als das Taxigewerbe, womit wir beim ersten Teil Ihrer Frage nach dem Wettbewerbsverhältnis sind. Das Taxi ist ein öffentliches Verkehrsmittel. In Deutschland ist es bis hin zur Preisregulierung relativ stark reglementiert: Den Taxitarif bestimmt der Gemeinderat oder die Behörde vor Ort. Zudem haben wir eine Beförderungs- und eine Betriebspflicht. Uber als internationale Plattform – und später dann Bolt – kamen auf den deutschen Markt, um diesen ebenso aufzurollen, wie bereits in den

USA. Ihr Grundkonzept dabei ist, ins Taxigewerbe einzutreten, ohne ihre Leistung „Taxi“ zu nennen und so nicht den deutschen Regulierungen hierzu zu unterliegen. Sie haben dadurch keine Tarif-, Beförderungs- und Betriebspflicht. Sie nehmen also eine andere rechtliche Verkehrsform, nämlich „Mietwagen mit Fahrer“ (*vergleiche § 49 Abs. 4 Personenbeförderungsgesetz, Anm.*), aber erbringen damit letztlich die gleiche Dienstleistung wie Taxis. Sie können sich, glaube ich, alle vorstellen, dass es für einen stark regulierten *Marketplayer* nicht gut ausgeht, wenn der andere *Marketplayer* sehr wenigen Regeln unterworfen ist und beide relativ ähnliche Dienstleistungen anbieten.

Die Frage, die man sich daher stellen muss, ist: Will man das Taxi als öffentliches und auch politisch steuerbares Verkehrsmittel erhalten? Als Gemeinderat können Sie im Zweifel definieren: Wie viele Taxen habe ich? Was kostet das? Muss die alte Dame für nur zwei Kilometer zum Arzt fahren oder nicht? Das alles können Sie bei Uber nicht regulieren. Wenn man das also beibehalten möchte, muss man diesem unfairen Wettbewerb Einhalt gebieten.

Eine erste Maßnahme, die das Bundesgesetz schon enthält, ist die seit dem Jahr 2021 bestehende Möglichkeit, einen Tarifkorridor für Taxis mit einem Mindest- und einen Höchstarif einzuführen. Das Gesetz gibt auch die Möglichkeit, ein Mindestbeförderungsentgelt für die Uber-Flotten festzusetzen. Unser Vorschlag ist daher, einen Tarifkorridor für das Taxi festzulegen und das untere Ende des Tarifs als Mindestbeförderungsentgelt für Uber und Bolt festzusetzen. Dann schaffe ich ein *Level Playing Field* und habe noch nicht ganz gleiche, aber deutlich ähnlichere Bedingungen. Dadurch verhindere ich einen *Dumping*-Wettbewerb, der zwar kurzfristig, aber nicht langfristig zu billiger Mobilität führen kann. Wir sehen das auf den ausländischen Märkten, insbesondere in den USA und Kanada: Langfristig führt dieser Wettbewerb zu einer „Re-Regulierung“ des Marktes.

Durch unseren Vorschlag hat man die Möglichkeit, das System „Taxi“ zu erhalten und den Wettbewerb, den man möchte, also auch den Wettbewerb verschiedener Buchungsplattformen, in einem gemeinsamen Rechtssystem „Taxi“ stattfinden zu lassen. Denn natürlich können Sie dann immer noch



über die Uber-App ein Taxi rufen. Nur müsste sich dieses dann an die deutschen Regeln für Taxis halten.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Vielen Dank. Das Wort hat Frau Abg. Latendorf von der Gruppe Die Linke.

Abg. **Ina Latendorf** (Gruppe Die Linke): Ich habe zunächst eine kurze Frage an Herrn Olaf Zinne. In Ihrer Stellungnahme habe ich gelesen, Sie würden von einer nachlassenden Nutzung privater Pkws in den Städten ausgehen. Gleichzeitig haben wir aber noch nie so viele Fahrzeuge in Deutschland zugelassen wie heute. Stellt die Nutzung von Autovermietungen vor diesem Hintergrund aus Ihrer Sicht tatsächlich einen Wechsel der Nutzungsgewohnheiten dar oder kommt es einfach nur zu noch mehr zusätzlichem mobilisiertem Individualverkehr?

**Olaf Zinne** (Enterprise Autovermietung Deutschland): Das ist ein sehr spannendes Thema und grundsätzlich lässt sich ein allgemeiner Trend, jedenfalls in den Städten, dahingehend feststellen, dass die Nutzung von privaten Pkws grundsätzlich abnimmt. In den ländlichen Räumen ist das anders. Ich möchte nicht sagen, dass der Pkw weniger wichtig wird. Aber es geht hauptsächlich und auch zunehmend um die Schaffung von Alternativen. Im Wesentlichen muss der Nutzer in den Mittelpunkt gestellt und ihm das richtige Beförderungsmittel für seine konkrete Reise angeboten werden, sei es mittels Apps oder anderer Mobilitätsplattformen. Für eine bestimmte Reise muss es nicht immer das Auto, sondern es kann auch mal der Zug, der ÖPNV, der Scooter oder etwas anderes sein. Es geht darum, geteilte Mobilität zu ermöglichen. Mit geteilter Mobilität meine ich alles, was gewerblich tatsächlich auch geteilt wird. Das hat sehr viele Vorteile und vielleicht kommen wir später noch dazu, über ein paar Beispiele zu sprechen, die wir insbesondere in ländlichen Gebieten eingeführt haben. Dort sieht man auch ganz klar die Nachhaltigkeitswirkungen dieser Modelle.

Geteilte Fahrzeuge sind häufig moderne Fahrzeuge. Wenn Sie sich zum Beispiel Flottenfahrzeuge anschauen, dann sind diese im Durchschnitt ungefähr ein Jahr alt. Das hat klare Auswirkungen beispielsweise auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen oder auf die

Antriebstechnologien, die dort zur Anwendung kommen. Wenn Sie sich die Zahlen des KBA (*Kraftfahrt-Bundesamt, Anm.*) ansehen, dann wissen Sie, dass die privaten Pkw im Durchschnitt etwa zehn Jahre alt sind. Das Potenzial, das Sie damit der *Shared Mobility* „zubilligen“ ist, dass viel mehr sauberere Kilometer gefahren werden als im Vergleich beispielsweise mit privaten Fahrzeugen.

Um Ihre Frage zu beantworten: Es findet sicherlich ein Wechsel hin zu geteilter Mobilität statt. Das ist in städtischen Gebieten anders als in ländlichen. Die Herausforderung besteht darin, auch ländlichen Gebieten den Zugang zu *Shared Mobility* anzubieten. Dafür gibt es verschiedene Modelle, die beispielsweise wir als Enterprise Mobility im Markt immer mehr etablieren.

Abg. **Ina Latendorf** (Gruppe Die Linke): An Airbnb habe ich die Frage, inwieweit der Wohnraum, der zur Verfügung steht, auch barrierefrei ist. Denn auf der Plattform habe ich – jedenfalls nach meinen Recherchen – bisher wenige und wenig ausreichende oder detaillierte Kennzeichnungen und Informationen dazu gefunden. Gerade wenn man „Reisen für Alle“ (*Kennzeichnungssystem für barrierefreie Reisen, Anm.*) vor Augen hat, ist das für mich ein wichtiger Punkt.

**Dr. Ellen Madeker** (Airbnb): Wir haben global ein großes *Commitment* zum Thema „Barrierearmut – Barrierefreiheit“. Wir sind Mitglied der *Valuable 500* (eine der weltweit größten Gemeinschaften für die Inklusion von Menschen mit Behinderung in Unternehmen, *Anm.*) und auch Partner der olympischen und paralympischen Spiele. Wir waren im Jahr 2023 auch offizieller *Hosting Provider* (offizieller Anbieter von Übernachtungsmöglichkeiten, *Anm.*) der *Special Olympics World Games* hier in Berlin.

Sie haben recht – das möchte ich zunächst voranstellen: Das Angebot an komplett barrierefreien Unterkünften auf Airbnb ist ausbaufähig. Das wissen wir und haben uns daher im letzten Jahr ganz bewusst mit viel Engagement auf den Weg gemacht, diese Angebote auszubauen. Da wir diesen Anspruch auch global verfolgen, funktioniert unsere Suche über Filter. Wir haben derzeit 13 Filter, mit denen man gezielt nach barrierefreien Merkmalen suchen kann. Denn nicht alle Menschen mit



körperlichen oder geistigen Einschränkungen suchen tatsächlich nach der barrierefreien Unterkunft an sich, sondern beispielsweise nach Lichtschaltern in einer bestimmten Höhe oder ganz bestimmten Griffunterstützungen und dergleichen mehr. Und das kann man entsprechend filtern.

Wir lassen uns dabei von Suzanne Edwards beraten. Sie verwendet selbst einen Rollstuhl und ist unsere *Global Lead (leitende Position im Unternehmen auf internationaler Ebene, Anm.)* für Barrierefreiheit beziehungsweise *Accessible Travel*. Sie war letztes Jahr auch eine Woche bei uns in Berlin und hat uns im Zusammenhang mit den *Special Olympics* Berlin zu diesem Thema beraten.

Dieses Jahr findet unser wichtigstes Projekt – noch im Nachgang der *Special Olympics* – statt, das ein gemeinsames Projekt mit der Lebenshilfe (*Bundesvereinigung Lebenshilfe e.V., Anm.*) ist, einer Organisation, die Menschen mit kognitiven Behinderungen unterstützt. Wir haben mit diesen gemeinsam einen *Workshop* organisiert, bei dem auch Personen aus der *Community*, also Personen mit kognitiven Behinderungen, teilgenommen haben. Der *Workshop* hatte das Ziel, einen gemeinsamen Leitfaden für unsere Gastgeber zu entwickeln und ein möglichst breites Feld in Sachen Behinderung abzudecken.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Wir beginnen wieder mit der SPD-Fraktion und der Abg. Lena Werner. Bitte sehr.

Abg. **Lena Werner** (SPD): In der zweiten Frageunde hätte ich eine Nachfrage an Sie, Herr Dr. Doll. Warum sollten sich Tourismusregionen mit den Mobilitätsformen, über die wir jetzt bereits etwas gehört haben, darum bemühen, diese auszubauen?

Meine nächste Frage geht an Herrn Zinne. Wir haben aus wissenschaftlicher Sicht gehört, wie geteilte Mobilitätskonzepte funktionieren können. Ich kenne das aus meinem Wahlkreis. Bei uns gibt es auch Rufbusse, die in einer kleinen Stadt sehr gut funktionieren. Aber im größeren ländlichen Raum ist die Arbeit auch mit *Carsharing* äußerst schwierig. Herr Dr. Doll hat eben auch beschrieben, dass dies immer mit sehr viel Aufwand verbunden ist. Deswegen würde mich interessieren, wie die

gerade von Ihnen angesprochenen Beispiele mit Blick auf diese Fragestellung funktionieren.

**Dr. Claus Doll** (Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI): Warum sollten ländliche Regionen in neue Mobilität investieren? Also zunächst ist die neue Mobilität ein Wirtschaftsfaktor. Wenn Sie geteilte Mobilitätsdienste anbieten, werden diese in der Regel von Unternehmen vor Ort ausgeführt. Das ist Geld, das in der Region generiert wird. Sie machen Tourismusangebote für die Gäste attraktiver. Damit können Sie werben und haben einen *Marketingvorteil*.

Damit komme ich zu noch einer Herausforderung, die man zu einer Chance machen kann. Sie brauchen für das alles – für das *Carsharing* und eventuell für Mietautos – eine gute digitale Ausstattung mit mobilen Datennetzen. Das wäre auch nochmal ein Hebel gegenüber den Netzanbietern, um diesen zu sagen: „Wir müssen diese Netze wirklich flächendeckend ausbauen.“ Denn daran hapert es oft. Neben dem Marketingargument gibt es aber auch ein Argument in Richtung Umwelt- und Klimaschutz: Die meisten *Ridepooling*-Dienste werden mit elektrischen Fahrzeugen betrieben. Die Batteriegrößen reichen inzwischen aus, um den ländlichen Raum abzudecken.

**Olaf Zinne** (Enterprise Autovermietung Deutschland): Sie haben gefragt, wie *Carsharing* in ländlichen Gebieten funktionieren kann. Dazu habe ich tatsächlich ein paar Beispiele. Eines möchte ich herausgreifen: eine kleine ländliche Gemeinde in Nordrhein-Westfalen mit 16.000 Einwohnern. Am besten funktioniert die Etablierung von *Carsharing* immer dann, wenn man es schafft, das Fahrzeug als festen Bestandteil eines Mobilitätsangebots zu etablieren und sicherzustellen, dass es als eine verlässliche Reisealternative verstanden wird. Es ist also kein *Gimmick*. Wir bei Enterprise setzen bei all unseren Projekten immer da an, wo *B2B- (B2B- Business-to-Business, Anm.)* oder auch *B2G- (B2G- Business-to-Government, Anm.)* und keine *B2C-Customer (B2C- Business-to-Consumer, Geschäftsbeziehung zwischen Unternehmen und Privatperson; Anm.)* vorhanden sind, also im *Business-* beziehungsweise im *Governmental-*Bereich. Es geht darum, dass wir diese Kunden identifizieren. Der Grund dafür liegt darin, dass sie häufig über einen eigenen Fuhrpark verfügen, sei es in der Stadt, in



der Gemeinde oder auch in einem Unternehmen. Unsere Erfahrung zeigt, dass diese Fuhrparke überdurchschnittlich häufig, überdurchschnittlich schlecht ausgelastet sind und auch überdurchschnittlich häufig mit älteren Fahrzeugen betrieben werden.

Was wir dann machen – jetzt konkret auf das Beispiel Herzebrock-Clarholz, diese Gemeinde in Nordrhein-Westfalen, bezogen –, ist eine Zusammenarbeit mit der Gemeinde. Wir statten den Fuhrpark mit elektrifizierten Fahrzeugen aus. Entweder wechseln wir die Fahrzeuge aus oder wir bauen in bestehende Fahrzeuge Telematikeinheiten (*Systeme zur Sammlung und Versendung fahrzeugspezifischer Daten, Anm.*) ein. Anschließend verbinden wir diese Fahrzeuge mit einer Software-Technologie. Der Betrieb der Fahrzeuge findet dann zunächst in einem sogenannten geschlossenen *Setting* statt. Das bedeutet, zunächst einmal haben nur die Mitarbeiter, beispielsweise der Gemeinde, Zugriff auf diese geteilten Fahrzeuge, die mittels *App* oder einer *RFID-Karte* (*RFID- Radio-Frequency-Identification, Funktechnik zur kontaktlosen Datenübertragung; Anm.*) verwendet werden können.

Wichtig bei alledem ist der Aspekt der Zusammenarbeit. Die Mitarbeiter müssen geschult und es müssen Informationstage durchgeführt werden, um die Akzeptanz hinsichtlich der Nutzung dieser Fahrzeuge zu steigern. Sobald dann die Akzeptanz vorhanden ist, gehen wir einen Schritt weiter und öffnen diese Fahrzeuge für die private Nutzung der Mitarbeiter. Denn unsere Erfahrung zeigt, dass sich das Reiseverhalten verändert, sobald seitens der Mitarbeiter verstanden wurde, dass die Nutzung der geteilten Fahrzeuge für dienstliche Reisen zuverlässig funktioniert und sie es deswegen auch für private Reisen nutzen können.

Als dritter Schritt ist dann in Absprache mit der Gemeinde die Öffnung des Fahrzeugs für die Allgemeinheit möglich. Das eröffnet beispielsweise auch die Möglichkeit der Nutzung als normales *Carsharing-Auto* im Rahmen des touristischen Reisens. Ich denke, es ist dieser Dreiklang, der es uns ermöglicht, eine maximale Auslastung der Fahrzeuge sicherzustellen, um die es sowohl unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit als auch dem der Nachhaltigkeit im Wesentlichen geht.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Das Wort hat die CDU/CSU-Fraktion mit der Abg. Anja Karliczek.

Abg. **Anja Karliczek** (CDU/CSU): Herr Oppermann, mich interessiert das Thema „ÖPNV-Taxis“. Die Frage ist auf der einen Seite: Wie verbinden sich die Taxis untereinander und sind damit auf einer Plattform sichtbar? Das andere ist: Sie haben eben gesagt, dass Sie jetzt schon 14 Modellprojekte haben. Wenn man weiß, wie viele Kommunen oder Regionalverbände Deutschland hat: Können Sie vielleicht etwas dazu sagen, mit wem Sie wann im Gespräch sind?

Dann hat sich mir eben noch bei dem, was Sie Herrn Moncsek geantwortet haben, die Frage gestellt: Wenn der Vorteil des Geschäftsmodells von Uber ist, „Mietwagen mit Fahrer“ anzubieten, warum nutzen Sie diesen Rechtsrahmen dann nicht auch für all das, was Sie bisher unter „Taxi“ anbieten? Denn ich habe zum Beispiel gelernt, dass Sie gerade im ländlichen Raum häufig mit einer Doppelkonzession als Taxi oder Mietwagen arbeiten, je nachdem, wie man sie bucht.

**Michael Oppermann** (Bundesverband Taxi und Mietwagen): Doppelkonzessionen sind nur in Gemeinden mit bis zu 50.000 Einwohnern zulässig. Dort haben wir typischerweise kein Uber am Markt und dort gibt es diesen Wettbewerb nicht. Da können wir tatsächlich flexibel zwischen den beiden Formen wechseln. In größeren Gemeinden müssen wir uns entscheiden: Fahren wir als Taxi oder fahren wir als Mietwagen? Das gilt für die andere Seite genauso. Perspektivisch kann das, wenn nicht gegengesteuert wird, dazu führen, dass die Taxis immer weniger und die Mietwagen immer mehr werden. Das ist die Antwort des Marktes auf Ihre Frage. Insofern kann ich sagen, dass es auch Unternehmen gibt, die genau diese Frage so beantworten mit: „Ja, Frau Karliczek hat eigentlich recht“. Es gibt aber natürlich auch Vorteile des Taxis, unter anderem das Bereithalten vor Hauptbahnhöfen und an öffentlichen Punkten. Aber diese Vorteile wiegen die Nachteile in der Regel aktuell nicht auf. Im Moment sehen wir über die letzten Jahre hinweg ganz klar, dass wir Taxis verlieren und Mietwagen gewinnen, auch in der Stadt Berlin und zwar im direkten Austausch. In Berlin ist die Zahl der Taxis von 8.500 auf 5.500 gesunken und die Mietwagenzahl ist in der gleichen Zeit und in der gleichen



Höhe entsprechend angestiegen. Ich muss gestehen, dass viele meiner Kollegen neben der rein wirtschaftlichen Betrachtung tatsächlich auch noch so einen *Spirit* haben, der sagt: „Ich mache Beförderung für jeden. Ich möchte also öffentliche Daseinsvorsorge anbieten.“ Das sehen diese Kollegen als Auftrag und als Mission. Und das hält sicherlich auch den einen oder anderen noch in dem Gewerbe.

Bezüglich der Frage nach den ÖPNV-Taxis: Der ÖPNV-Markt ist noch stärker reguliert als das Taxi-gewerbe. Es ist extrem kompliziert, dort hineinzukommen und „einen Fuß in die Tür zu bekommen“. Da sind Fragen des europäischen Beihilfe-rechts, des Ausschreibungsrechts und der Finanzierung des Linienverkehrs angesprochen. Das macht das Ganze relativ schwergängig.

Ich will das mal am Beispiel des Landkreises Freudenstadt in Baden-Württemberg runterbrechen. Dieser bietet das ÖPNV-Taxi über eine *App* an. Der ÖPNV-Betreiber sagt nun zum Kunden: „Wenn Du jetzt eine ganz schlechte Verbindung hast – Du musst viermal umsteigen und zwischendurch eine halbe Stunde warten –, dann darfst Du Dir, lieber ÖPNV-Kunde, ein Taxi rufen. Du zahlst nur einen Komfortzuschlag und der Rest wird über die Finanzierung des ÖPNV bezahlt.“ Auch das Land Baden-Württemberg beteiligt sich entsprechend daran. Solche Modelle gibt es in mehreren Bundesländern.

Das alles sind aber derzeit nur Modelle. Man steuert das gerade noch aus, weil natürlich in der digitalen Grundlage definiert werden muss, wann und für wen die Verbindung tatsächlich nicht mehr zumutbar ist. Da nähert man sich langsam an. Die Gespräche, die da stattfinden, werden unter anderem von Verkehrsberatungen und den Taxiverbänden mit Gemeinderäten – also mit den ÖPNV-Aufgabenträgern – geführt und wir versuchen, das voranzubringen.

Uns ist es ganz wichtig, zu sagen, dass der Charme dieser Lösung für uns ist, dass das Taxi in ihr vorkommt. Aber der Charme für die anderen Beteiligten ist, dass ich einen *Pooling*-Verkehr aufbaue und eine schon vorhandene Flotte nutze und nicht noch eine Flotte hinzufüge. Das Schlimmste für die *Sharing-Economy* ist, wenn ich Doppelinfrastrukturen

schaffe. Ich muss versuchen, die wenige Nachfrage gerade im ländlichen Raum in die vorhandenen Gefäße zu füllen. Deswegen lehnen wir das Schaffen von parallelen Flotten ab und versuchen mit vorhandenen – gerne auch modernisierten und, wenn machbar, elektrifizierten – Flotten, ÖPNV-Taxis anzubieten. Aber ich gebe Ihnen natürlich recht, dass, wenn ich auf die Karte schaue, es eine ganze Menge Flecken gibt, wo das so noch nicht angeboten wird. Das Projekt ist mit, ich würde sagen, weniger als zwölf Monaten noch relativ jung. Insofern bin ich mit den 14 Projekten erst mal noch ganz glücklich.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Vielen Dank. Wir machen weiter mit der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Herrn Abg. Gastel. Bitte sehr.

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Meine Frage geht in der zweiten Runde an Herrn Dr. Doll vom Fraunhofer Institut. Ich wüsste gerne von Ihnen, welche Rolle aus Ihrer Sicht oder auch aufgrund Ihrer wissenschaftlichen Arbeit Hotels bei der Verkehrswende im Tourismus spielen oder auch spielen könnten. Haben die Hotels da eine aktive Rolle oder ist es eigentlich gar nicht so deren Thema, weil die Leute schon irgendwie ankommen und dann irgendwie auch die Tage vor Ort verbringen? Meine Frage bezieht sich insbesondere auch auf die An- und Abreise, weil ich, als ich die schriftlichen Stellungnahmen im Vorfeld gelesen habe, das Gefühl hatte, sehr viel beziehe sich auf die Mobilität vor Ort, aber nicht auf das Thema An- und Abreise. Deswegen bitte ich Sie, da auch einen Schwerpunkt zu setzen.

**Dr. Claus Doll** (Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI): Das Umweltbundesamt vermarktet sehr gerne den nachhaltigen Tourismus, indem man versucht, Reisen ohne Auto zu fördern. Da spielt die *Sharing-Economy* natürlich auch eine Rolle. Ich habe in meiner Ausarbeitung einen kleinen Absatz über den Radverkehr geschrieben. Das war nicht der Schwerpunkt, aber wenn wir gerade Tagesreisen betrachten, die einen Großteil der Freizeitreisen mit dem Fahrrad ausmachen, haben die Verkehrsbetreiber – vor allem die ÖPNV-Betreiber oder die Regionalbahnen – teilweise ein Problem, die ganzen mitgenommenen Fahrräder zu transportieren. Das müsste man umlenken. Da spielen die Hotels über Angebote, die sie auf der Webseite



platzieren oder vor Ort vorhalten, eine Rolle und das wird auch gemacht. Aber wenn man das nochmal direkt in die Hotelinformationen miteinbauen und sagen würde: „Du brauchst dein Fahrrad gar nicht mitnehmen.“, dann würde man natürlich auch mehr der knappen Kapazität im öffentlichen Nah- und Regionalverkehr frei halten, um noch mehr Personen transportieren zu können.

Alles andere, was hilft, wurde auch schon genannt: Es ist gut, ein Auto vor Ort zu nehmen, wenn man eins braucht, und nicht mit dem eigenen an den Urlaubsort zu fahren. Auch die Hotelplattformen spielen dabei eine Rolle. Sie könnten fragen: „Willst Du zu Deinem Aufenthalt noch ein Sharing-Fahrzeug, einen Mietwagen oder etwas ähnliches dazu buchen?“ Dadurch könnte man sicherlich Reisende nochmal auf die Idee bringen, die Hauptstrecke vom Wohn- zum Urlaubsort nicht mit dem eigenen Pkw zurückzulegen. Insofern sprechen wir in der Psychologie vom *Nudging*, also davon, Leute auf Lösungen zu bringen und sie ein bisschen zu diesen „hinzustupsen“. Und da sind natürlich die Plattformen mit ihren Zusatzangeboten – genauso wie Airbnbs außerhalb der großen Städte – ein Punkt, der gut funktionieren könnte. Wenn man das nochmal mit sichtbaren Informationen über flexible *Sharing*-Angebote vor Ort anreichert, sodass ich als Reisewilliger zum Beispiel merke, dass ich mich gar nicht unbedingt im Vorhinein um einen Mietwagen kümmern muss, würde das auch helfen und die Region zudem noch attraktiver machen.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Wir machen weiter mit der FDP-Fraktion und Abg. Nico Tippelt.

Abg. **Nico Tippelt** (FDP): Mobilität im ländlichen Raum ist ein bisschen auch mein Herzensthema. Wir hören schon seit Jahrzehnten von Modellprojekten, aber im Prinzip ist es in Deutschland ein bisschen eine Katastrophe. Deshalb wollte ich auch bei Ihnen, Herr Oppermann, nochmal nachfragen: Im ländlichen Raum ist es bei uns in Sachsen fast unmöglich – auch abends oder im Feierabend – ein Taxi zu bekommen. In meiner Geburtsstadt Zwickau mit knapp 90.000 Einwohnern ist es am Wochenende kaum möglich, ein Taxi zu bekommen, unter anderem weil die Unternehmen offenbar kaum noch Fahrer finden, die zu der Zeit arbeiten wollen. Die Haupteinnahmequellen der ansässigen Taxiunternehmen sind

Krankentransportfahrten und sonst nichts. Welcher Mittel und Wege bedarf es aus Ihrer Sicht, um das Taxi als Teil der *Sharing*-Ökonomie abseits von Großstädten wieder attraktiv zu machen? Von Uber und Bolt ist bei uns „gar nicht zu träumen“. Ich fände es klasse, wenn sie vor Ort wären. Aber es gibt diesbezüglich nichts, was sicherlich auch mit dem Personenbeförderungsgesetz zusammenhängt, von dem ich immer sage, es bräuchte vielleicht zwei Versionen in Deutschland: Eins für Großstädte wie Berlin, München und Hamburg und eins für den ländlichen Raum.

An Herrn Neuenfeldt habe ich die Frage, wie weit *Carsharing* in Kleinstädten und ländlichen Regionen überhaupt möglich ist und unter welchen Voraussetzungen es sich ideal mit ÖPNV-Angeboten verbinden lässt. Gibt es dafür *Best-Practice*-Beispiele? Wie kann aus Ihrer Sicht Mobilität im ländlichen Raum besser werden?

**Michael Oppermann** (Bundesverband Taxi und Mietwagen): Sie haben gesagt, der ländliche Raum ist, was das Mobilitätsangebot angeht, ein bisschen eine Katastrophe. Ja, das ist manchmal so. In der Tat haben wir es im ländlichen Raum in unserer Branche auch mit einem gewissen Taxisterben immer am frühen Abend zu tun. In der Nacht ist dann relativ wenig los. Am Ende des Tages liegt das an Angebot und Nachfrage. Wir können nicht eine Nachtschicht mit einem Fahrer besetzen, der acht Stunden mindestens mit Mindestlohn entlohnt wird, nur um dann noch jemanden abends für zwölf Euro aus der Kneipe nach Hause gefahren zu haben. Das ist einfach eine wirtschaftliche Realität. Man könnte aber auch fragen: „Sollten nicht alle Menschen trotzdem solch ein Mobilitätsangebot haben?“ Wenn zum Beispiel nachts bei einer schwangeren Frau die Wehen einsetzen, dann braucht sie eigentlich keinen Krankenwagen. Aber wenn sie kein Taxi bekommt und vielleicht kein Auto hat oder der Mann schon sehr aufgeregt ist, dann rufen sie doch den Krankenwagen. Das heißt, es macht Sinn, so eine Vorhaltung auch vorzusehen.

Was wir sehen, sind zwei Bausteine. Der eine ist, eine Mindestabdeckung an Taxibusen sicherzustellen und, wenn diese nicht mehr gewährleistet ist, das Taxi auch in die ÖPNV-Finanzierung einzubeziehen. Dann muss für die Vorhaltung bezahlt werden. Damit sind dann natürlich auch



Pflichten verbunden. Der Dienst muss dann auch eingerichtet und aufrechterhalten werden. Es ist dann ein bisschen wie bei der Feuerwehr: Die können Sie auch nicht nur für das Brandlöschen bezahlen, sondern Sie bezahlen sie dafür, dass es sie gibt. Wenn Sie die Feuerwehr dann doch mal brauchen, sind Sie froh darüber.

Das Zweite ist, dafür zu sorgen, dass man die Mobilitätsnachfrage möglichst in den mittelständischen Unternehmen bündelt, wie zum Beispiel den Schüler-, Kranken- und Tourismusverkehr. Denn aus dieser Mischkalkulation ergibt sich dann häufig doch eine gewisse wirtschaftliche Tragfähigkeit. Dort, wo wir auf dem Land erfolgreiche Unternehmer haben, ist es häufig so, dass die sagen: „Wir machen viele kleine, unterschiedliche Geschäfte und halten uns damit über Wasser.“ Es gibt teilweise Strukturen und auch soziale Dienste, die parallele Verkehrsangebote aufbauen. Wenn aber alles in einer Hand ist, ist das in diesem Bereich tatsächlich besser, um den Menschen auch in der Fläche eine Alternative bieten zu können, wenn sie gerade nicht mit dem eigenen Auto fahren können oder als Touristen in die Region gekommen sind und ihr Auto zu Hause gelassen haben, so wie Herr Dr. Doll es vorgeschlagen hat.

**Philipp Neuenfeldt** (Sixt SE): *Carsharing* im ländlichen Raum kann genauso gut funktionieren wie im städtischen Raum mit dem großen Unterschied, dass die Anbieter damit auf andere Weise oder weniger Geld verdienen können. Auch in der Fläche oder in kleineren Kommunen gibt es sehr viele *Carsharing*-Angebote. Diese funktionieren nur aus Kundensicht fast genauso wie im städtischen Raum, aus Anbietersicht funktionieren sie aber ganz anders. Wir bieten in drei sehr großen Städten – in Berlin, München und Hamburg – *Carsharing* an, obwohl wir im Vergleich zu anderen Marktteilnehmern in Deutschland jedes Jahr relativ viele Fahrzeuge kaufen. Für uns ist das dort ein gutes Zusatzangebot für unsere Kunden. In kleineren Gemeinden funktioniert *Carsharing* dagegen überwiegend durch genossenschaftliche oder kommunal querfinanzierte Angebote. Man muss sich politisch überlegen, ob man ein solches Angebot möchte und was es einem wert ist, ob man das Geld dafür ausgibt oder ob man an anderer Stelle die Erreichbarkeit von Stationen verbessert.

*Carsharing* steht und fällt beim *free-floating* (Autos sind über ein bestimmtes Stadtgebiet ohne feste Station verteilt, Anm.) mit der Erreichbarkeit der Fahrzeuge oder beim stationsgebundenen *Carsharing* mit der Erreichbarkeit der Stationen und dann mit den weiteren Umfeldfaktoren. Von diesen Umfeldfaktoren gibt es so viele, dass man sich immer im Einzelfall anschauen muss, wo und auf welche Weise *Carsharing* überhaupt funktionieren und auch ökonomisch einträglich funktionieren kann.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Wir machen weiter mit der AfD-Fraktion. Abg. Mike Moncsek hat das Wort.

Abg. **Mike Moncsek** (AfD): Herr Olaf Zinne, in ihrer schriftlichen Stellungnahme begeistert das Beispiel über die Mobilität in Schottland. Sie schreiben von 60 Fahrzeuge mit Hybridantrieb im Jahr, die zu einer Reduktion der Fahrtstrecke von 130.000 Kilometern, einer Verringerung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes um 377 Tonnen und einer Kosteneinsparung von 460.000 Euro geführt haben. Das ist sehr beeindruckend. Können Sie uns bitte erläutern, wie das zustande gekommen ist?

Die zweite Frage möchte ich gerne Herrn Dr. Doll vom Fraunhofer-Institut im Hinblick auf die Effizienz des sogenannten *Ridepoolings* und *Carsharings* stellen. Sie schreiben, dass laut dem Simulationsmodell bis 2030 etwa 0,15 Prozent aller Fahrten in kleinstädtischen Regionen mit *Ridepooling*-Mobilitätsangeboten zurückgelegt werden könnten, beim *Carsharing* sogar maximal bis zu 0,6 Prozent der Verkehrsnachfrage im ländlichen Raum. Sehe ich das richtig, dass weder das *Ridepooling* noch das *Carsharing* das private Auto auf dem Land ersetzen können – selbst wenn man die Nutzung des privaten PKW weitestgehend einschränkt?

**Olaf Zinne** (Enterprise Autovermietung Deutschland): Geteilte Mobilität hat viele Vorteile, auch in Bezug auf Nachhaltigkeit. Dieses Beispiel aus Schottland, das Sie zitiert haben, ist ein gutes Beispiel. Dabei geht es um das *Highland Council*, eine sehr ländlich geprägte und mit Inseln durchsetzte Region. Es ist heute ein *Mobility-as-a-Service Ecosystem* (*MaaS, Mobility-as-a-Service: Eigene Fahrzeuge werden durch ein auf den Bedarf abgestimmtes Angebot verschiedener Mobilitätsdienste ersetzt, Anm.*). Es ist aber genauso gestartet, wie ich



es gerade in meinem anderen Beispiel dargestellt habe, nämlich mit einem Programm zur Nutzung geteilter Mobilität für dienstliches Reisen. Es startete zunächst als geschlossenes Konzept mit 60 elektrifizierten Fahrzeugen an 21 Standorten und wurde dann später erweitert.

Die Einsparpotenziale sind von Ihnen richtig wiedergegeben worden und wurden in den ersten zwölf Monaten erreicht. Hinsichtlich des Kostenfaktors möchte ich noch einmal kurz darauf hinweisen, dass diese 460.000 Euro, die nur aufgrund eines *gemanagten* Fahrzeugpools eingespart wurden, 15 Prozent des gesamten Reisebudgets des *Highland Councils* ausmachten. Ich denke, dieses Beispiel zeigt sehr gut, dass in der geteilten Nutzung von Fahrzeugen ein ganz erhebliches Potenzial steckt und dass an den positiven Auswirkungen kein Zweifel besteht.

Wie gesagt, ist das Projekt eine MaaS-Plattform (*MaaS-Mobility-as-a-Service, Anm.*). Das heißt, wir haben dann von unserem Programm ausgehend weitere Mobilitätsalternativen wie *Scooter*, Busse, Fahren, ÖPNV und dergleichen hinzugenommen. Sie können heute alles über eine *App* buchen und nutzen.

**Dr. Claus Doll** (Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI): Die Zahlen sind völlig korrekt. Wir reden im ländlichen Raum über extrem kleine Prozentzahlen bezogen auf das vorhandene Potenzial: 0,15 Prozent für geteilte Taxis und *Ridepooling* aller Art, 0,6 Prozent im *Carsharing* — das sind bis zu 1 Prozent insgesamt. Die Einschätzung ist völlig richtig. Alles, was wir in diesem Bereich tun können, ist, die Mobilität für die Leute, die kein Auto oder keinen Führerschein haben, die zu alt oder zu jung sind, extrem zu unterstützen. Aber bezogen auf alle anderen Menschen auf dem Land, wird man gegen den privaten PKW nicht sehr viel ausrichten können — denn es gibt kein Platzproblem, die Entfernungen sind weit und die Nachfrage ist verteilt. Im Grunde ist das Auto für den ländlichen Raum ein wirklich praktisches Fahrzeug. Wir müssen es nur noch sauberer und klimafreundlicher machen. Aber wir haben uns nur die nackten Zahlen und nicht die besonderen Personengruppen, die dahinterstehen, angeschaut. Das wäre mein Plädoyer: Sie schaffen Mobilität für die, die kein Auto haben.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Als Letzte fragt Frau Abg. Latendorf von der Gruppe Die Linke.

Abg. **Ina Latendorf** (Gruppe Die Linke): Ich komme auf meine Frage von eben zurück: Welche Möglichkeiten bietet vor dem Hintergrund von „Reisen für Alle“ hinsichtlich der Barrierefreiheit gerade der Bereich „Taxi und Mietwagen“? Die Frage geht nochmal an Herrn Oppermann.

**Michael Oppermann** (Bundesverband Taxi und Mietwagen): Wir haben gesetzliche Vorgaben – sozusagen Quotierungen –, wie viele barrierefreie Fahrzeuge wir bereitstellen müssen. Viele unserer Unternehmen übererfüllen diese Vorgaben. Sie sind aber nicht gleich verteilt in Deutschland. Deswegen will ich auch nicht behaupten, dass der momentane Stand gut sei, sondern wir haben teilweise Situationen, dass Menschen mit Einschränkungen – insbesondere im Rollstuhl zu befördernde Fahrgäste – sehr lange im Voraus ein Taxi buchen müssen.

Das liegt maßgeblich daran, wie man die Förderung für diesen Bereich gestaltet. Was Sie, wenn Sie in städtischer oder kommunaler Verantwortung sind, auf jeden Fall vermeiden sollten, ist, eine Förderung für das Anschaffen der Autos und keine Förderung für den Betrieb dieser Fahrzeuge zu schaffen, um den angestrebten Personenkreis tatsächlich bedienen zu können. Denn es ist aufwändiger, Leute, die im Rollstuhl sitzen, zu befördern, weil Sie ein paar Handgriffe mehr machen müssen.

Und das Zweite ist, dass wir die Frage klären müssen: Wer bezahlt eigentlich für einen Mehraufwand, der für die Unternehmen real gegeben ist? Gerade die ganz kleinen Unternehmen stellen sich diese Frage. Viele übererfüllen, wie gesagt, auch die Vorgaben. Aber wer bezahlt das? Denn der Fahrgast kann es nicht sein, weil er nichts dafür kann. Für kleine Taxisunternehmen ist es sehr schwierig, dass über die Größe zu kompensieren.

Aus meiner Sicht ist es eine gesellschaftliche Aufgabenstellung, Mobilität für alle zu ermöglichen. Das Gewerbe steht dafür bereit. Wir machen gerade eine Abfrage zur EM 2024 und zu den Inklusionstaxen an den entsprechenden Standorten. Wir sehen dabei ein sehr vielfältiges Bild. Wir haben einige Städte, die sind wirklich gut ausgestattet und wir



haben andere Standorte, an denen noch „eine ganze Menge Luft nach oben“ ist und man besser werden muss.

Abg. **Ina Latendorf** (Gruppe Die Linke): Wenn wir vom „ländlichen Raum“ sprechen und erwähnen dann Spandau haben wir, glaube ich, viele Berliner gegen uns. Ich komme aus einem ländlichen Raum mit 45 Einwohnern pro Quadratkilometer im Landkreis Ludwigslust-Parchim, der größer als das Saarland und der zweitgrößte Landkreis Deutschlands ist. Dort haben wir vom Landkreis ein Rufbus-System eingeführt. Dieser Bus steht mit zwei Stunden Bestellzeit mit einem Fahrplan zur Verfügung, der den Stundentakt gewährleistet. Das ist herausfordernd. Aber das ist auch eine Reaktion darauf, dass es anders nicht möglich war, Mobilität im ländlichen Raum herzustellen, nachdem ganz viel Angebot abgebaut worden ist. Diese Definition des ländlichen Raums, gerade bei Airbnb, hätte ich gerne näher ausgeführt.

**Dr. Ellen Madeker** (Airbnb): Danke, dass Sie mir die Möglichkeit geben, das klarzustellen: Natürlich war mit Spandau nicht der ländliche Raum gemeint, sondern ich hatte auf die Entzerrung des Reisens weg von bestimmten *Hotspots* abgestellt. Ein *Hotspot* in Berlin wäre klassischerweise Berlin-Mitte, wo die gesamte Tourismusindustrie immer wieder und seit vielen Jahren um Lösungen ringt, wie man zum Beispiel dem Phänomen des *Overtourism* beikommen kann. *Overtourism* ist die punktuelle Ansammlung sehr vieler und gefühlt auch zu vieler Gäste zu einer bestimmten Zeit und an einem bestimmten Ort, sodass der Tourismus nicht mehr als sozialverträglich wahrgenommen wird und auch nicht nachhaltig ist. An diesem Beispiel wollte ich zeigen, dass unsere flexible Suche – ein smartes, technisches Instrument – nachweislich dazu beitragen kann, dass Tourismusströme entzerrt werden. „Entzerrt werden“ heißt einmal: Raus aus der Stadt, rein in den ländlichen Raum. Im Vergleich zu Berlin wäre das Brandenburg. Aber ich wollte zeigen, dass diese Entzerrung genauso innerhalb von Städten funktioniert und Gäste, die diese Suche verwenden, inspiriert werden, ihre Unterkunft nicht in Mitte zu buchen, sondern in einem der vielen anderen schönen Bezirken, die Berlin zu bieten hat.

Das Spannende ist auch, dass die positiven Effekte des Tourismus dadurch in die anderen Bezirke getragen werden können. Wir wissen, dass Gastgeber in der Regel auch Tipps an ihre Gäste geben, wo sie einkaufen und gut essen können. Dabei empfehlen sie in der Regel die eigene Nachbarschaft. Daran zeigt sich, dass die positiven wirtschaftlichen Effekte auch genau in dieser Nachbarschaft verbleiben: In der Gastronomie, im Einzelhandel und dergleichen mehr. Wir wissen von unseren Gastgebern, dass das sehr positiv wahrgenommen wird. Ich glaube, es ist auch im Sinne eines stadtverträglichen Tourismus, dass er sich nicht zu sehr konzentriert.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Meine Damen und Herren, damit sind wir am Ende unserer öffentlichen Anhörung. Ich möchte mich ganz herzlich im Namen aller Ausschussmitglieder für ihre Zeit, die sie sich genommen haben, für ihre Auskunftsbereitschaft und für die vielen Dinge, die wir von Ihnen heute lernen und erfahren durften, bedanken. Ich wünsche Ihnen einen guten Nachmittag, freue mich auf ein Wiedersehen bei nächster Gelegenheit und weiteren Austausch. Vielen Dank an die Kolleginnen und Kollegen hier im Raum.

Schluss der Sitzung: 16:15 Uhr

Jana Schimke, MdB  
**Vorsitzende**



## **Verweis auf Stellungnahmen der Sachverständigen im Anlagenkonvolut**

**Michael Oppermann**

A-Drs. 20(20)164

**Tobias Warnecke**

A-Drs. 20(20)165

**Dr. Ellen Madeker**

A-Drs. 20(20)166

**Philipp Neuenfeldt**

A-Drs. 20(20)167

**Dr. Klaus Doll**

A-Drs. 20(20)168

**Olaf Zinne**

A-Drs. 20(20)169