



75 Jahre
Demokratie
lebendig



Deutscher Bundestag
Ausschuss für Tourismus

Anlagenkonvolut

zum redigierten Wortprotokoll der 63. Sitzung (**öffentliche Anhörung**)
am 20. März 2024 zum Thema:

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



75 Jahre
Demokratie
lebendig



Deutscher Bundestag
Ausschuss für Tourismus

Ausschussdrucksache 20(20)164

63. Sitzung

Öffentliche Anhörung am 20.03.2024

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

Michael Oppermann

Geschäftsführer, Bundesverband Taxi und Mietwagen

Dem Ausschuss ist das vorliegende Dokument in nicht barrierefreier Form zugeleitet worden.

Stellungnahme

**Tourismusausschuss des Deutschen
Bundestages**

**Anhörung zu modernen
Tourismuskonzepten: Sharing-Economy
(Stadt und Land)**

Mittwoch, 20. März 2024

durch den

Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V.

Alte Leipziger Straße 6
10117 Berlin

Berlin, 13. März 2024

Taxi: Sharing-Economy seit 1893

Auch wenn die Sharing-Economy oft als eine neue Entwicklung angesehen wird, die aus den zunehmenden Möglichkeiten der Digitalisierung resultiert, ist das Taxi von Anfang an ein "geteiltes" Gut gewesen. Mit einem Fahrzeug werden die Mobilitätsbedürfnisse vieler Menschen befriedigt. Die Tatsache, dass dieses Auto mit einem Fahrer ausgestattet ist, unterscheidet es von anderen Sharing-Modellen, macht es aber auch für Kinder, ältere Menschen oder andere Personen, die nicht selbst fahren können und wollen, zugänglich. Taxi ist Sharing-Economy seit 1893.

Festpreise machen Taxis besser zugänglich

Taxis fahren zu festgesetzten und verbindlichen Tarifen. Gerade ortsunkundige Touristinnen und Touristen können aber schlecht abschätzen, wieviel eine Beförderung sie tatsächlich kosten wird. Auch können Sie die Sorge haben, dass der Fahrer nicht die kürzeste Strecke wählt (wozu er aber verpflichtet ist). Diese Unsicherheiten können ein Hindernis darstellen, das Taxi als Mobilitätsform zu wählen.

Ein vorab bestimmter Festpreis für die Beförderung würde den Touristen diese Sorge nehmen. Der Preis wäre für den Fahrgast transparent, verlässlich und planbar. So wären Taxifahrten auch als Teil von Mobilitätsketten vorab buchbar, also etwas eine Anreise mit Bahn und dann eine Beförderung vom Bahnhof zum Hotel mit dem Taxi zu einem vorab feststehenden Preis.

In ländlichen Gebieten reichen die öffentlichen Verkehrsmittel oft nicht aus, um alle Mobilitätsbedürfnisse abzudecken. Wir wissen, dass der "[modal Split](#)" des privaten Pkw in ländlichen Regionen deshalb deutlich höher ist. Dennoch sollten angemessene öffentliche Verkehrsmittel sowohl für Einheimische als auch für Touristen zur Verfügung stehen: ein sogenannte „Mobilitätsgarantie“.

Festpreise würde auch bei der Integration der Taxibuchung in die großen ÖPNV-Apps helfen. Sie könnte den Verbrauchern alle Optionen aufzeigen, die sie für ihre Fahrt haben, und würde Unsicherheiten oder Unwissenheit beseitigen.

Seit der letzten Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG, Bundesgesetz) 2021 besteht die Möglichkeit, solche Festpreise zuzulassen. Dies muss aber durch die örtlich zuständige Genehmigungsbehörde veranlasst werden. Der Bundesverband Taxi und Mietwagen spricht sich dafür aus, Festpreise möglichst flächendeckend in Deutschland zuzulassen. Derzeit ist dies lediglich in der Stadt München der Fall und wird sehr gut angenommen.

Pooling-Verkehre im Taxi umsetzen

Neben der „normalen“ Taxinutzung, bei der Mobilitätsbedürfnisse verschiedener Menschen nacheinander bedient werden, besteht auch die Möglichkeit, das Taxi selbst zu teilen und mehrere Personen gleichzeitig zu befördern. Wenn Pooling-Verkehre neu eingerichtet werden, sollte darauf geachtet werden, die schon vorhandene Taxi-Flotte einzubinden. Der Aufbau von Parallel-Flotten ist ineffizient und unnötig.

Gerade im ländlichen Raum besteht ein Bedarf nach solchen Verkehren, um eine angemessene ÖPNV-Anbindung im Sinne der Daseinsvorsorge wirtschaftlich darstellen zu können. Regelmäßig können sich solche Verkehre aber nicht allein aus den Fahrgasteinnahmen finanzieren. Deshalb braucht es einen Zugang zur ÖPNV-Finanzierung.

Ein Beispiel von ein erfolgreiches On-Demand Sharing-Mobilitätsmodell, ist das ÖPNV-Taxi. Wenn Linienbusse, das gängigste öffentliche Verkehrsmittel in ländlichen Gebieten, zu selten kommen und/oder die gewünschte Strecke nicht schnell oder effizient genug fahren, können ÖPNV-Taxis die Lücke in dieser Verkehrsnachfrage füllen. Per App wird dem ÖPNV-Fahrgast hier das ÖPNV-Taxi angeboten und mit einem geringen Komfort-Zuschlag gegenüber dem Linienverkehr bepreist. Damit soll der Mobilitätsgarantie gewährleistet werden. Das ÖPNV-Taxi (auch „Anrufsammeltaxi“), gibt es jetzt schon in vielen ländlichen Kreisen.

In Kreisen, in denen das ÖPNV-Taxi bereits verkehrt, z.B. im baden-württembergischen [Landkreis Freudenstadt](#), sind es erfahrungsgemäß vor allem Einheimische, die es nutzen. Das Preismodell macht es vor allem für Personen mit einem Abonnement attraktiv (seit Einführung des Deutschland-Ticket verfügen aber auch viele Touristen über ein Abonnement).

Taxis in Stadt und Land erhalten

In städtischen und ländlichen Gebieten steht das Taxigewerbe vor verschiedene Herausforderungen.

Das Hauptproblem auf dem Land ist das "Taxisterben", da die wirtschaftlichen Grundlagen oft nicht vorhanden sind, um die notwendigen Taxibetriebe auf Dauer zu erhalten. Das führt dazu, dass das Verkehrsangebot in den ländlichen Gebieten verknappt und die Mobilitätsarmut zunimmt. Hier kann die Förderung von Pooling-Verkehre, wie es in ÖPNV-Taxis geschieht, helfen, da es mehr Einnahmen generiert.

Das größte Problem in der Stadt ist der unfaire Wettbewerb durch große, internationale Mietwagenfirmen, die dem etablierten Taxigewerbe das Leben schwer machen, u.a. durch Preisdumping und andere halblegale und sogar illegale Konstruktionen. Dadurch können diese Plattformen viel niedrigere Preise als "normale Taxis" anbieten, sie sind auch nicht an die für Taxis geltende Tarifpflicht gebunden. Dass die Verbraucher riskieren, in einem von ihnen vermittelten Auto [unversichert](#) unterwegs zu sein, stört die Betreiber nicht.

Dagegen lässt sich aber etwas tun. Mit der Novellierung des PBefG haben die Kommunen die Möglichkeit, Mindestpreise für Mietwagen einzuführen. Der Bundesverband Taxi und Mietwagen sieht hierin ein geeignetes Mittel, um einen fairen Wettbewerb ohne Preisdumping zu ermöglichen.

Digitale Buchungs-Apps sind bereits verfügbar

Die digitale Buchbarkeit von Taxis wird stetig verbessert. Mit den Apps „[Taxi Deutschland](#)“ und „[taxi.eu](#)“ bestehen bereits zwei überregionale und teilweise internationale Buchungs-Apps, die neben Großstädten auch Mittelzentren und einige ländliche Bereiche abdecken.

Darüber hinaus wird das Taxi teilweise in Apps des öffentlichen Personennahverkehrs eingebunden, beispielweise die Jelbi-App in Berlin.

Die Frage, ob wir "Uber (und Co.) auf dem Land brauchen", kann nur mit nein beantwortet werden. Die Tatsache, dass sie derzeit nur in Großstädten operieren und nicht in ländlichere Gebiete vorgedrungen sind, zeigt, dass ihr Geschäftsmodell, den etablierten Markt zu unterbieten, indem sie die Regeln, die diesen Markt regulieren, aushebeln (und oft auch [überschreiten](#)), außerhalb der Großstädte nicht funktioniert. Die Chancen der Digitalisierung sind zu nutzen, jedoch so, dass ein fairer Wettbewerb befördert wird.

Flottentransformation hin zu E-Taxis fördern

Auch die Taxibranche kann und will es nicht ignorieren: Die Zukunft des Mobilitätssektors ist elektrisch. Und da Taxis im Schnitt sechsmal so viele Kilometer pro Jahr fahren wie ein Pkw, sollte die Taxiflotte bei der Elektrifizierung Priorität haben. Bislang gibt es Förderrichtlinien für Busse und für Lkw, aber noch nicht für Taxis. Der Bundesverband Taxi und Mietwagen fordert den Bundestag auf, eine solche Regelung auch für Taxis zu schaffen, denn je früher wir umsteigen, desto besser. Die Branche hat bereits einen detaillierten [Bundesfahrplan E-Taxi](#) vorgelegt.

Fazit

Taxis sind seit mehr als 130 Jahren gelebte Sharing Economy. Sharing Economy und Shared Mobility in Stadt und Land zu stärken bedeutet, das Taxi zu schützen, weiterzuentwickeln und zu stärken.

Trotz aller Begeisterung für die Sharing Economy ist das System Taxi unter Druck. Im ländlichen Raum ist die Mobilitätsversorgung in Gefahr, weil das Taxi als einziger Teil des ÖPNV ausschließlich aus Fahrgasteinnahmen finanziert wird und nicht aus öffentlichen Mitteln. Das ÖPNV-Taxi und die Einbindung in die ÖPNV-Finanzierung können hier Abhilfe schaffen. In den Städten ist das Taxi in Gefahr, weil Dumping-Anbieter wie Uber und Bolt das Geschäftsmodell unterwandern, aushöhlen und in seiner Existenz gefährden. Hier würden Mindestpreise für einen fairen Wettbewerb im Sinne der Daseinsvorsorge schützen.

Das System Taxi sollte aber auch weiterentwickelt und gestärkt werden. Zum einen, in dem die Chancen der Digitalisierung genutzt werden und das Taxi auch digital eng mit dem Linienverkehr verknüpft wird. Ein wichtiger Baustein hierfür: Festpreise im Taxi ermöglichen. Und zum anderen: Vor dem Hintergrund der Klimakrise und der Mobilitätswende brauchen die Taxiunternehmen gezielte Unterstützung, um die

Flottentransformation hin zu emissionsfreien Fahrzeugen zu bewältigen. Hierfür braucht es eine nationale Förderrichtlinie E-Taxi. Diese Aufgabe sollte der Bund übernehmen.



75 Jahre
Demokratie
lebendig



Deutscher Bundestag
Ausschuss für Tourismus

Ausschussdrucksache 20(20)165

63. Sitzung

Öffentliche Anhörung am 20.03.2024

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

Tobias Warnecke
Geschäftsführer, Hotelverband Deutschland

Dem Ausschuss ist das vorliegende Dokument in nicht barrierefreier Form zugeleitet worden.



Ausschuss für Tourismus
per E-Mail: tourismusausschuss@bundestag.de

Hotelverband Deutschland (IHA) e.V.
Am Weidendamm 1A
10117 Berlin
Tel.: 030 / 59 00 99 69-0
Fax: 030 / 59 00 99 69-9
Web: www.hotellerie.de
E-Mail: office@hotellerie.de

Berlin, 13. März 2024

Öffentliche Anhörung am 20. März 2024 zum Thema „Moderne Tourismuskonzepte: Sharing-Economy (Stadt und Land)“

Der Hotelverband Deutschland (IHA) ist der Branchenverband der Hotellerie in Deutschland. Er zählt rund 1.650 Häuser aus allen Kategorien der Individual-, Ketten- und Kooperationshotellerie zu seinen Mitgliedern und ist Mitglied im Deutschen Hotel- und Gaststättenverband (DEHOGA Bundesverband). Die IHA vertritt die Interessen der Hotellerie in Deutschland und Europa gegenüber Politik und Öffentlichkeit und bietet hotelleriespezifische Dienstleistungen an. Das Kürzel „IHA“ steht für die ehemalige deutsche Sektion der International Hotel Association.

Voraussetzungen für die Akzeptanz von touristischer Sharing-Economy in der einheimischen Bevölkerung

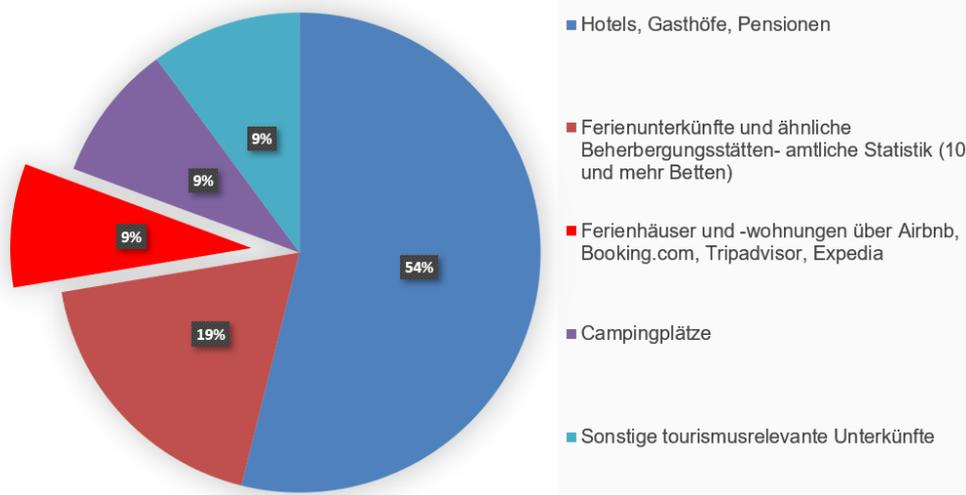
Die Entwicklung der sogenannten Peer-to-Peer- oder privaten Kurzzeitvermietung von Unterkünften hat in den letzten Jahren eine rasante Dynamik entfaltet und die Beherbergungsmärkte weltweit verändert. Während diese Entwicklung zunächst von vielen gesellschaftlichen und politischen Akteuren als innovatives Prinzip des Teilens und einer Form der Gastfreundschaft angesehen wurde, werden die negativen Folgewirkungen des enormen Wachstums im Bereich der privaten Kurzzeitvermietung auf die wirtschaftliche und soziale Nachhaltigkeit von Destinationen zunehmend sichtbar.

Laut EUROSTAT machen Kurzzeitunterkünfte mittlerweile etwa ein Viertel aller Touristenunterkünfte in der Europäischen Union aus und ihre Zahl nimmt in der gesamten EU kontinuierlich zu.¹

Im dritten Quartal 2023 übertraf die Zahl der Übernachtungen in Kurzzeit-Unterkünften, die über die vier großen Plattformanbieter (Airbnb, Booking, Expedia und Tripadvisor) gebucht wurden, die Werte der Vorjahre deutlich. Insgesamt wurden zwischen Januar und September 2023 in der EU 546,2 Mio. Übernachtungen in Kurzzeit-Unterkünften verbracht, was einem Anstieg von 11,8% gegenüber dem Vergleichszeitraum des Jahres 2022 entspricht.²

In Deutschland wurden laut amtlicher Statistik zwischen Januar und September 2023 insgesamt 381,9 Mio. Übernachtungen in Beherbergungsbetrieben (inkl. Camping) gemessen. Im gleichen Zeitraum wurden über Airbnb, Booking, Expedia und Tripadvisor 34,7 Mio. Übernachtungen in Kurzzeit-Unterkünften gemeldet. Damit machen private Kurzzeitvermietungen mindestens 9% aller Übernachtungen in Deutschland aus.³

Übernachtungszahlen in Deutschland nach Betriebsarten von Januar – September 2023



Quelle: eigene Darstellung auf Basis von Eurostat & Statistischem Bundesamt

¹ Vgl. Eurostat (2024): „Short-stay accommodation offered via online collaborative economy platforms - monthly data“, abrufbar unter: <https://ec.europa.eu/eurostat/de/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240110-1>

² Vgl. ebenda.

³ Erfasst wurden bei diesen Daten lediglich Übernachtungen, die über die vier große Plattformanbieter (Airbnb, Booking, Expedia und Tripadvisor) online gebucht wurden. Daten zu Buchungen, die über weitere Plattformen oder direkt bei den Unterkünften erfolgen, sind nicht verfügbar. Die dargestellten Zahlen sind daher als Untergrenze der tatsächlich erfolgten Übernachtungen in Kurzzeitunterkünften, Ferienwohnungen und -häusern anzusehen.

Als Reaktion auf die steigende Zahl von Kurzzeitunterkünften wächst weltweit der öffentliche Druck, die Zweckentfremdung vor allem städtischen Wohnraums zu regulieren. Neben den Vorwürfen der Steuerhinterziehung und der Aushebelung regulatorischer Bestimmungen sind insbesondere in urbanen Zentren steigende Mietpreise, die Verknappung bezahlbaren Wohnraums und die soziale Verdrängung zu zentralen Herausforderungen im Kontext der privaten Kurzzeit-Vermietung von Unterkünften geworden.

Ein Blick in die USA, aber auch in deutsche Urlaubsregionen wie die Nordsee zeigt jedoch, dass auch Gemeinden im ländlichen Raum die Begleiterscheinungen einer exorbitanten Zunahme von Kurzzeitvermietungseinheiten in den letzten Jahren zu spüren bekommen haben. Dies betrifft nicht nur die Verknappung und Verteuerung des Wohnraums für die einheimische Bevölkerung. Während traditionelle Beherbergungsbetriebe oft durch eigene Gastronomie und Freizeitangebote einen Mehrwert für die lokale Bevölkerung schaffen, beklagen Gemeinden in Gebieten mit vielen Kurzzeitmieteinheiten deren regelmäßigen Leerstand und mangelnde Einbindung in das Gemeindeleben.

Viele Städte und Gemeinden sahen und sehen sich deshalb veranlasst, gezielt gegen die Vermietung von Wohnraum auf „Sharing“-Plattformen vorzugehen, indem sie die Vermietung von Ferienwohnungen grundsätzlich unter Genehmigungspflicht stellen oder Grenzwerte definieren, ab deren Überschreitung eine Vermietung genehmigungspflichtig wird.

Schaffung einer nachhaltigen und verantwortungsvollen „Sharing“-Economy im Beherbergungsbereich

Seit dem Aufkommen der Peer-to-Peer-Vermietung über Plattformen der „Sharing“-Economy hat sich der Hotelverband Deutschland (IHA) für ein Level playing field (Wettbewerbsgleichheit) für die neuen Mitbewerber ausgesprochen. Über HOTREC, den europäischen Dachverband der Hotels, Restaurants und Cafés in Europa, verabschiedeten die europäischen Hotelverbände bereits im November 2015 ein Strategiepapier sowie einen „10-Punkte-Plan zur Schaffung einer nachhaltigen und verantwortungsvollen ‚Sharing‘ Economy im Beherbergungsbereich.“⁴

⁴ Vgl. HOTREC – Hospitality Europe (2015): „Levelling The Playing Field - Policy Paper On The ‘Sharing‘ Economy“, Brüssel, November 2015.

Zu den Kernpunkten des Strategiepapiers zählte die:

- Notwendigkeit der Registrierung,
- die statistische Erfassung der wirtschaftlichen Aktivitäten der Anbieter von Kurzzeitvermietungen,
- die Erfüllung der Steuerpflichten sowie
- die Wahrung der Lebensqualität in den besonders betroffenen urbanen Räumen.

Regulierung von Kurzzeitvermietungen

Lange Zeit tat sich die Politik schwer, die Probleme im Bereich der Kurzzeitvermietung von Unterkünften, aber auch bei der Personenbeförderung (Stichwort: Uber) richtig einzuordnen. Die trendigen Marketingaussagen des „Teilen statt Besitzen“ verfielen allzu leicht. Es ist daher zu begrüßen, dass insbesondere die EU-Kommission ihren Wertekompass neu justierte und mit Nachdruck daran arbeitet, die gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Grauzonen, die durch die sogenannte „Sharing“-Economy entstanden sind, auszuleuchten und zu beseitigen.

Auf europäischer Ebene sind gleich mehrere Gesetzesentwürfe veröffentlicht worden bzw. in Kraft getreten, die zu einer nachhaltigen und verantwortungsvollen Entwicklung im Bereich der „Sharing“ Economy und zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen zwischen Anbietern von Kurzzeitvermietungen und der klassischen Hotellerie beitragen sollen. Diese werden vom Hotelverband Deutschland sehr begrüßt und unterstützt.

Im Überblick:

DAC7-Richtlinie

Bereits am 22. März 2021 wurde die Richtlinie (EU) 2021/514 beschlossen. Sie verpflichtet die Betreiber digitaler Plattformen, den europäischen Steuerbehörden Informationen über Transaktionen ihrer registrierten Verkäufer offenzulegen. Sie wurde in Deutschland mit dem Plattformen-Steuertransparenzgesetz (PStTG) vom 20. Dezember 2022 umgesetzt. Konkret geht es um die Deklaration von Einkünften, die durch die kommerzielle Nutzung der Plattform erzielt werden – unabhängig davon, ob die Leistung oder die Ware über die Plattform oder anderweitig abgerechnet wurde.

Gesetz über digitale Dienste – DSA

Das Gesetz über digitale Dienste (Digital Services Act – DSA), das am 16. November 2022 in Kraft getreten ist, legt eine Reihe weiterer Meldepflichten für Online-Plattformen fest, um die Transparenz ihrer Funktionsweise zu erhöhen, illegale Aktivitäten ihrer Nutzer zu bekämpfen und die Rechte der Nutzer zu schützen.

Im Kontext des Beherbergungsgewerbes verpflichtet das Gesetz über digitale Dienste beispielsweise einen Vermittler von Kurzzeitvermietungseinheiten dazu, eine nach lokalen Vorgaben illegale Vermietungseinheit von der Plattform zu löschen.

VAT in the Digital Age – ViDA

Die von der EU-Kommission vorgeschlagenen Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Umsatzsteuer im digitalen Zeitalter (VAT in the Digital Age – ViDA) sollen die Besteuerung praxismgerechter gestalten, aber das System insgesamt auch widerstandsfähiger gegen Betrug machen. Gleichzeitig will man Herausforderungen begegnen, die sich durch die Entwicklung der Plattformwirtschaft im Umsatzsteuerbereich ergeben haben.

Konkret heißt dies, dass gemäß den neuen Vorschriften Plattformbetreiber in den Bereichen Personenbeförderung (wie Uber) und Kurzzeitvermietung von Unterkünften (wie Airbnb, Booking etc.) künftig dafür zuständig sein sollen, Umsatzsteuer zu erheben und an die Steuerbehörden abzuführen, wenn die Anbieter auf der Plattform dieses nicht selbst tun, beispielsweise, weil es sich bei ihnen um kleine Unternehmen oder einzelne Anbieter handelt.

STR-Regulierung

Im November 2023 erzielten EU-Parlament und Rat eine Einigung über den Vorschlag der Kommission für klare Regeln für die Erhebung und Weitergabe von Daten bei Kurzzeitvermietung (Short-term Rental Regulation – STR-Regulierung). Diese neue EU-Verordnung wird für mehr Transparenz in diesem Sektor sorgen und ist eine wichtige Voraussetzung für einen nachhaltigen Tourismus und faire Wettbewerbsbedingungen.

Zu den wichtigsten Maßnahmen gehören:

1. **Registrierung von Gastgebern:** Die Verordnung sieht einen einfachen Online-Registrierungsprozess für Kurzzeitmietobjekte in den Mitgliedsstaaten der Europäischen Union vor, sofern diese einen solchen für erforderlich halten. Die einzelnen EU-Länder sollen dabei die vollständige Kontrolle über die generelle Regulierung des Kurzzeitvermietungssektors behalten. Nach Abschluss dieses Vorgangs erhalten Gastgeber eine Registrierungsnummer, mit der sie ihre Immobilie vermieten können. Dies erleichtert die Identifizierung von Gastgebern und die Überprüfung ihrer Angaben durch die Behörden.
2. **Mehr Sicherheit für Nutzer:** Die Online-Plattformen müssen nach den neuen Rechtsvorschriften sicherstellen, dass in Gebieten, in denen eine Registrierungspflicht besteht, eine gültige
3. **Registrierungsnummer** vorhanden ist, bevor eine Einheit in Betrieb genommen und zur Vermietung freigegeben werden kann. Die Oberfläche der Plattform muss so angepasst werden, dass die Registrierungsnummer deutlich sichtbar ist. Von den Online-Plattformen wird außerdem erwartet, dass sie „angemessene Anstrengungen unternehmen, um die Angaben ihrer Gastgeber stichprobenartig zu überprüfen.“
4. **Datenaustausch:** Um Daten von Plattformen über Gastgeberaktivitäten zu erhalten, werden die Mitgliedstaaten einen einzigen digitalen Zugangspunkt einrichten, um lokalen Behörden dabei zu helfen, Mietaktivitäten zu verstehen und den Tourismus zu verbessern. Für Kleinst- und Kleinplattformen wird ein einfacheres System für den Datenaustausch eingeführt.

Die oben genannten Regulierungen und Richtlinien werden dazu beitragen, dass ein einheitlicher Regelungsrahmen im Bereich der Kurzzeitvermietung entstehen wird, der Verbraucher, Anwohner, Beschäftigte und Unternehmer im Gastgewerbe, lokale Gemeinschaften und das gesamte touristische Ökosystem der EU, zu dem Kurzzeitvermietungen mittlerweile gehören, schützen und fördern wird.

In Kombination miteinander dürften diese Regelungen zudem nachdrücklich zur stärkeren Angleichung der Wettbewerbsbedingungen für Online-Dienste und herkömmliche Anbieter in den Bereichen Kurzzeitvermietung von Unterkünften und Personenbeförderung beitragen.

Das Level playing field (Wettbewerbsgleichheit) im Bereich der Kurzzeitvermietung von Unterkünften rückt also ein ganzes Stück näher und die vom Hotelverband seit Jahren kritisierte Schieflage kommt einer Balance näher.

Nun kommt es darauf an, dass die Verordnungen und Richtlinien zeitnah, effizient und bürokratiearm in nationales Recht umgesetzt werden.

Wir danken dem Ausschuss für Tourismus für die Gelegenheit zur Abgabe einer Stellungnahme und stehen für weiterführende Informationen und Fragen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Tobias Warnecke
Geschäftsführer
Hotelverband Deutschland (IHA)

Tel.: 030 / 59 00 99 696
E-Mail: warnecke@hotellerie.de

Vereinsregister beim Amtsgericht Charlottenburg: VR 21106
Lobbyregister des Deutschen Bundestages: R001248
Transparenz-Register der Europäischen Union: 69817563153-14



75 Jahre
Demokratie
lebendig



Deutscher Bundestag
Ausschuss für Tourismus

Ausschussdrucksache 20(20)166

63. Sitzung

Öffentliche Anhörung am 20.03.2024

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

Dr. Ellen Madeker
Head of Public Policy, Airbnb

Dem Ausschuss ist das vorliegende Dokument in nicht barrierefreier Form zugeleitet worden.



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

Stellungnahme von Airbnb zur Anhörung des Ausschusses für Tourismus am 20.3.2024
im Deutschen Bundestag

Airbnb wurde im Jahr 2007 gegründet, als die beiden ersten Gastgeber drei Gäste bei sich zuhause in San Francisco übernachten ließen. Seitdem ist die Community auf über fünf Millionen Gastgeber:innen angewachsen, die bereits mehr als 1,5 Milliarden Gäste in fast jedem Land der Erde willkommen heißen haben. In Europa teilen heute mehr als 1,4 Millionen Menschen ihr Zuhause. Mehr als 1,1 Millionen von ihnen vermieten nur eine einzige Unterkunft.

Auch Gastgeber:innen aus ganz Deutschland begrüßen nach Jahren der Einschränkungen durch die Pandemie längst wieder vermehrt Gäste in ihrem Zuhause oder ihrer Ferienunterkunft. Dabei hat die Zeit der Krisen unser aller Reiseverhalten verändert und es findet ein Umdenken statt – die Menschen wollen künftig nachhaltiger reisen. Ökologisch, sozial und wirtschaftlich nachhaltiger. Das ist unsere gemeinsame Chance, um den Tourismus verantwortungsvoll weiter zu entwickeln und zukunftsfähig zu machen. Dafür braucht es Offenheit für innovative Ideen, Zusammenhalt über alle Akteur:innen der Tourismusbranche hinweg sowie verlässliche, ausbalancierte regulative Rahmenbedingungen.

Airbnb unterstützt grundsätzlich eine faire und zukunftsorientierte Regulierung für die Kurzzeitvermietung und will eng mit Städten, Bundesländern, der Bundesregierung und der lokalen Tourismusbranche in Deutschland zusammenarbeiten. Wir freuen uns, dass sich der Ausschuss für Tourismus mit modernen Tourismuskonzepten befasst und bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Bedeutung privater Unterkünfte für die Angebotsvielfalt & Wirtschaft

Für die Bürgerinnen und Bürger und die Wirtschaft in Deutschland ist der Tourismus ein entscheidender Sektor. Um die ökonomische Bedeutung von Ferienwohnungen und Ferienhäuser zu beleuchten, hat der Deutsche Ferienhausverband in Zusammenarbeit mit Statista Q den Markt erfasst und seine volkswirtschaftlichen Effekte errechnet:¹ 307 Millionen Übernachtungen pro Jahr finden jährlich in privaten und gewerblichen Ferienunterkünften statt. Die Übernachtungen in Ferienhäusern und Ferienwohnungen haben damit einen Marktanteil von 44 Prozent an allen touristischen Übernachtungen in Deutschland. Fast jede zweite Übernachtung in Deutschland findet demnach mittlerweile in einem Ferienhaus oder einer Ferienwohnung statt. Der

¹ Siehe Studie des Deutschen Ferienhausverbandes:

https://www.deutscher-ferienhausverband.de/wp-content/uploads/2024/03/2024-02_Studie_Der-Ferienhausmarkt-in-Deutschland.pdf

Ferienhausmarkt in Deutschland erwirtschaftet insgesamt einen Umsatz von 28,6 Milliarden Euro pro Jahr.

Die Flexibilität, die Ferienhäuser und -wohnungen von Privatvermieter:innen gerade auch reisenden Familien und jungen Menschen bieten, fördert die Tourismusentwicklung in Deutschland maßgeblich, und sie wird sicherlich auch in Zukunft entscheidend zum Erfolg des Tourismus beitragen. Es ist daher unabdingbar, dass private Unterkünfte als wichtige Ergänzung zum klassischen Hotelzimmer anerkannt werden.

Teilhabe und Entlastung durch gelegentliches Gastgeben

Der Großteil der Gastgeber:innen in Deutschland auf Airbnb teilt gelegentlich das selbstbewohnte Zuhause. Viele Menschen leben und arbeiten heutzutage an mehreren Orten gleichzeitig, nutzen die Möglichkeiten von Remote Work oder bewohnen aus privaten Gründen ihren hauptsächlichen Wohnsitz flexibel. Allein die Wochenenden in einem Kalenderjahr summieren sich zu etwas mehr als 100 Tagen. In Zeiten von Inflation und stark gestiegener Lebenshaltungskosten in Europa ist es für viele Menschen gleichzeitig wichtiger denn je, sich etwas dazu zu verdienen. Dies führt dazu, dass sich viele Menschen zum ersten Mal für das sogenannte "Homesharing" interessieren.

Fast ein Drittel² der Gastgeber:innen auf Airbnb in Deutschland geben in Befragungen an, dass sie Gastgeben, um die steigenden Lebenshaltungskosten decken zu können. Dies trifft gerade auch auf Städte zu, in denen die Wohnkosten hoch sind. Aktuelle Ergebnisse einer Umfrage unter Berliner:innen und Berlinern, die ihr Zuhause auf Airbnb vermieten, betonen den Mehrwert insbesondere von Homesharing für viele Bürger:innen: Mehr als 40% geben an, dass sie ihre Wohnung gelegentlich vermieten, um die steigenden Lebenshaltungskosten zu bewältigen und sich etwas dazuzuverdienen.³ Dieses "etwas" sind in Europa und den/die typischen Gastgeber:in 4000 Euro im Jahr bei einer gesamten Unterkunft und 1500 Euro bei der Vermietung eines einzelnen freien Zimmers. Das Interesse an der Vermietung eines einzelnen Zimmers in der eigenen Wohnung ist dabei immer beliebter: Die Anzahl der neu auf der Plattform inserierten Privatzimmer in Deutschland zwischen Q3 2021 und Q3 2022 um fast 50 Prozent gestiegen. Somit spielt die Kurzzeitvermietung privater Unterkünfte im Rahmen der "Sharing Economy" auch für die wirtschaftliche Situation des Einzelnen in Deutschland eine Rolle – sie ermöglicht Teilhabe am Tourismus und finanzielle Entlastung.

Angebot privater Unterkünfte entzerrt den Tourismus

Gäste, die über Airbnb eine Unterkunft in Deutschland finden, kommen meist bei Homesharer:innen unter, also Privatpersonen, die ein Zimmer in ihrem Zuhause kurzzeitig

² Daten und Details zur Befragung unter Gastgeber:innen auf Airbnb im Airbnb Newsroom: <https://news.airbnb.com/de/steigende-inflation-neue-gastgeberinnen-bieten-ihr-zuhause-auf-airbnb-an/>

³ Basierend auf einer Umfrage von 87.070 Gastgeber:innen und Gästen auf Airbnb zwischen dem 1. Juni 2021 und dem 31. Dezember 2021.

vermieten oder ihr gesamtes Zuhause kurzzeitig überlassen, wenn sie selbst verreist sind. Diese privaten Unterkünfte liegen oft abseits der touristischen Zentren, sodass eine Vielzahl lokaler Akteure an der Wertschöpfung beteiligt werden und eine Entzerrung des Tourismus erfolgt. Wir beobachten generell eine Entzerrung von Reisen: Und zwar eine Verlagerung der Buchungen von Top-Reisezielen zu weniger bekannten Reisezielen – sowohl von den beliebtesten Städten Europas hin zu anderen Destinationen als auch zwischen verschiedenen Vierteln innerhalb einer Stadt. Bereits zwischen 2019 und 2021 verzeichnete Airbnb einen deutlichen Anstieg der Aufenthalte außerhalb von Großstädten.

Gäste auf Airbnb in München, Kiel oder Düsseldorf entdecken so beispielsweise immer neue Nachbarschaften, oft auch weiter vom Zentrum entfernt. Und besuchen dort die Restaurants, Clubs, Kultureinrichtungen auch in eher unbekanntem Stadtteilen. Dies liegt auch an der neu bei Airbnb eingeführten "Flexiblen Suche", die ganz gezielt auch die Entzerrung weg von ausgetretenen Pfaden fördern soll. Diese Produktänderung der Flexiblen Suche (keine Bindung mehr an einen festen Ort und Zeitpunkt in der Suchmaske), trägt dazu bei, dass Gäste seltener die Top 20 Städte in Europa buchen und dass sich die Gäste – im Vergleich zu den Nutzer:innen der herkömmlichen Suche auf Airbnb – innerhalb der Städte etwa 8 Kilometer weiter von ihrem ursprünglichen Zielort entfernen.⁴

Durch gezielte Initiativen zur Förderung historischer Gebäude im ländlichen Raum, lässt sich der Trend zu mehr Reisen abseits ausgetretener Pfade zusätzlich unterstützen. Deutschland verfügt über ein beeindruckendes kulturelles Erbe, das Airbnb beispielsweise seit 2022 im Rahmen einer Initiative mit dem gemeinnützigen Verein Schlösser und Gärten e.V. unter anderem mit einer Spende von 1,5 Millionen Euro unterstützt.⁵

Schritte für stadtverträglichen Tourismus in Deutschland

Anfang März traf sich die deutsche Tourismusbranche in Berlin auf der ITB, der Internationalen Tourismusbörse. Dort konnte man insgesamt viel Positives zum Reiseaufkommen hören. Erfreulicherweise entwickelt sich der Deutschland-Tourismus wieder gut – trotz der vielfältigen Herausforderungen, die der russische Angriffskrieg und die wirtschaftlichen Entwicklungen für die Menschen bringen. Dieser Erholungsmoment im Tourismus ist ein guter Zeitpunkt, um die Zusammenarbeit zwischen allen Akteuren im Tourismus zu intensivieren – mit dem gemeinsamen Ziel auch des Wohnraumschutzes.

Als Airbnb ist unser Ziel ganz klar, zu einer stadtverträglichen Tourismus-Erholung beizutragen. Daher gehen wir konkrete Schritte für eine effektive Umsetzung von Wohnraumschutz. Wir unterstützen die Gastgeber:innen auf Airbnb, ihr Zuhause zu teilen und dabei die Regeln zu

⁴ Mehr Informationen zur Flexiblen Suche und den Auswirkungen im Airbnb Newsroom:

<https://news.airbnb.com/de/flexible-suche-von-airbnb-foerdert-nachhaltiges-reisen-in-europa/>

⁵ Mehr Informationen zu der Zusammenarbeit mit Schösser und Gärten e.V. im Airbnb Newsroom:

<https://news.airbnb.com/de/schloesser-und-gaerten-in-deutschland-naechste-kulturdenkmaeler-sind-nominiert/>

befolgen – um sicherzustellen, dass alle Akteure von der Erholung des Tourismus profitieren.

So unterstützt Airbnb beispielsweise die in den Wohnraumschutzgesetzen angelegte Registrierungspflicht in zahlreichen Städten in Nordrhein-Westfalen, aber auch in Hamburg und Berlin durch technische Lösungen. Die Plattform fordert dort verbindlich von allen deutschen Nutzer:innen, die ihre Unterkunft kurzzeitig (für weniger als drei Monate am Stück) vermieten wollen, eine Registriernummer oder die Angabe von Kontaktinformationen bzw. eines Impressums. Inserate, die diese Anforderungen nicht erfüllen, können nur für Langzeitvermietungen, etwa für Studierende, genutzt werden oder werden von der Plattform entfernt. Mit diesen technischen Lösungen zur Unterstützung der Registrierungspflicht ist Airbnb Vorreiter unter den Reiseplattformen. Um Gastgeber:innen zu helfen, die Regeln zu befolgen und eine Registriernummer zu erhalten, leistet Airbnb zudem laufend Aufklärungsarbeit und kommuniziert die regulatorischen Vorgaben und Wege zu den nötigen Formularen im Rahmen von Informationskampagnen an alle deutschen Gastgeber:innen.⁶

Eine 2021 ins Leben gerufene Nachbarschafts-Support Line wird fortgesetzt und unser weltweites Partyverbot gilt selbstverständlich auch hier in Deutschland. Nachbar:innen können sich so auf direktem Wege telefonisch und per Email an Airbnb wenden, sollte es etwa Lärmprobleme mit einer Unterkunft auf Airbnb geben.

Ausblick: Neue EU-Regeln für verbesserte Zusammenarbeit

Das Europäische Parlament in Straßburg hat im Februar 2024 neue europaweite Regeln für die Kurzzeitvermietung beschlossen.⁷ Wir begrüßen die neuen Regeln als einen Wendepunkt für Airbnb und unsere Branche. Airbnb fordert schon seit mehreren Jahren EU-Vorschriften für Kurzzeitvermietungen. Diese schaffen jetzt für Plattformen und Behörden erstmals einen einheitlichen Rahmen und klären zentrale Fragen – etwa, wie sie Daten austauschen und lokale Vorschriften so umsetzen können, dass sie für alle Beteiligten anwendbar sind.

Ziel des Gesetzes ist eine höhere Transparenz bei der Kurzzeitvermietung und damit verantwortungsvolle Tourismusentwicklung. Gleichzeitig macht das Gesetz deutlich, dass lokale Regeln für die Kurzzeitvermietung verhältnismäßig und fair sein müssen. Das neue Gesetz soll zu einem einheitlichen Rahmen für Datenaustausch und Transparenz beitragen. Lokale Regeln für das Teilen von Daten zur Kurzzeitvermietung sollen durch die neue EU-weite Regelung ersetzt werden. Um das zu erreichen, wurden mehrere Maßnahmen beschlossen, die Plattformen, Gastgeber:innen und lokale Regulierungsbehörden und Städte gleichermaßen in Verantwortung ziehen. Plattformen und lokale Behörden haben ab dem Inkrafttreten 24 Monate Zeit, die Verordnung umzusetzen.

⁶ Mehr zur Unterstützung der Registrierungspflicht im Airbnb Newsroom: <https://news.airbnb.com/de/airbnb-unternimmt-schritte-fur-verantwortungsvollen-tourismus-in-nrw/>

⁷ Der Gesetzestext ist online auch auf deutscher Sprache nachzulesen: <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/PE-77-2023-INIT/de/pdf>

Kernpunkte, an denen es jetzt gemeinsam zu arbeiten gilt:

- Die neuen Regeln legen **einheitliche, europaweite Standards für Digitale Registrierungssysteme** fest: Die Registrierungssysteme müssen vollständig online, kostenlos (oder zu angemessenen Kosten) und benutzerfreundlich sein. Wenn die Registrierung abgeschlossen ist, sollen Gastgeber:innen automatisch eine einmalige Registrierungsnummer erhalten. Die Mitgliedstaaten müssen Listen mit ihren jeweiligen Registrierungsart veröffentlichen.
- Die neuen Regeln stellen sicher, dass die **Registrierungsnummern angezeigt** werden: Online-Plattformen, wie Airbnb, müssen technische Voraussetzungen schaffen, damit Gastgeber:innen ihre Nummer eintragen können. Außerdem müssen sie stichprobenartig die seitens der Gastgeber:innen angegebenen Daten überprüfen, und auf Anfrage der Behörden auch bedenkliche, unregistrierte Unterkünfte von der Plattform nehmen. Die Behörden werden die Möglichkeit haben, Registrierungsnummern zu melden und Plattformen aufzufordern, nicht konforme Inserate von der Plattform zu nehmen.
- Die neuen Regeln verschlanken den **Datenaustausch zwischen Online-Plattformen und den Behörden**: Plattformen wie Airbnb sollen künftig zentral und regelmäßig über eine digitale Schnittstelle für alle Gastgeber:innen in der EU Daten über die Aktivitäten übermitteln, damit Städte und Behörden sich einen besseren Überblick über Umfang und Art der Kurzzeitvermietung verschaffen können (d.h. Anzahl der gebuchten Nächte, Anzahl der Gäste, Registrierungsnummer einer Unterkunft), wenn ein angemessenes Registrierungssystem besteht und die Daten angefordert wurden. Die nationalen Behörden müssen pro EU-Mitgliedsland einen zentralen „Single Data Entry Point“ (SDEP) einrichten, um die Daten von den Plattformen auf automatisierte Weise zu erhalten.
- Die Regeln schaffen einen wirksamen Rahmen für die Umsetzung: Die Europäische Kommission wird den **Aufbau des erforderlichen technischen Rahmens** unterstützen, während die EU-Mitgliedstaaten die Umsetzung dieses neuen Rahmens kontrollieren. Städte können auf diese Daten zugreifen, wenn sie ein entsprechendes Registrierungssystem umsetzen und **die lokalen Regeln verhältnismäßig sowie im Einklang mit EU-Gesetzen** sind.

Wir möchten diesen Wendepunkt nutzen, um unsere Zusammenarbeit mit Städten und Regierungen weiter auszubauen. Das Airbnb-Team in Deutschland steht bereit, um in den nächsten Monaten mit allen beteiligten Behörden und Akteuren an einer erfolgreichen Umsetzung zu arbeiten. Die damit einhergehende Digitalisierung und Datentransparenz sind wichtige Voraussetzungen für eine zukunftsfähige Entwicklung des Tourismus in Deutschland.

Ihre Airbnb-Ansprechpartnerin:

Dr. Ellen Madeker, Head of Public Policy DACH & CEE, Ellen.Madeker@airbnb.com



75 Jahre
Demokratie
lebendig



Deutscher Bundestag
Ausschuss für Tourismus

Ausschussdrucksache 20(20)167

63. Sitzung

Öffentliche Anhörung am 20.03.2024

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

Philipp Neuenfeldt
Director PR & Public Affairs, Sixt SE

Dem Ausschuss ist das vorliegende Dokument in nicht barrierefreier Form zugeleitet worden.



Schriftliche Stellungnahme

im Rahmen der öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Tourismus des Deutschen Bundestages zu modernen Tourismuskonzepten: Sharing-Economy (Stadt und Land) am 20. März 2024

1. Über SIXT

Die SIXT SE ist seit mehr als 100 Jahren in der Sharing-Economy aktiv, lange bevor dies ein Begriff wurde (vgl. [Nr. 13/15 des Wissenschaftlichen Dienstes](#) (PDF) des Deutschen Bundestags für einen kurzen Abriss der Begriffsgeschichte). Um die klassische Autovermietung herum haben wir in den vergangenen Jahren ein Ökosystem weiterer Dienstleistungen geschaffen (teils selbst betrieben und teils durch Partner), das auch Abomodelle, Carsharing, Ride Hailing und Mikromobilität umfasst. Sämtliche Angebote sind buchbar über die SIXT-App und basieren letztlich darauf, die Nutzung begrenzter Ressourcen zu verbessern und Alternativen zum PKW-Besitz zu ermöglichen.

SIXT unterhielt bereits 1977 an allen großen deutschen Flughäfen mindestens eine Station und ist heute an 27 Flughäfen und 30 Bahnhöfen vertreten. Der Anteil von Privatkunden und Touristen hat in den vergangenen Jahren zugenommen und kam 2023 für ca. ein Drittel aller Mietvorgänge in Deutschland auf¹.

Damit bieten wir unseren Kunden Mobilitätsleistungen vom E-Scooter bis zum 12-Tonner und von mehreren Minuten (beim PKW) bis zu 12 Monaten oder sogar länger (bei Nutzfahrzeugen).

2. Voraussetzungen für die Akzeptanz von touristischer Sharing-Economy in der einheimischen Bevölkerung

Trifft eine anhaltend hohe touristische Nachfrage auf eine als verringerte Lebensqualität empfundene Situation der Einheimischen, spricht man von "overtourism". Das kann vorkommen, wenn Einheimische regelmäßig keinen Platz mehr im Café, Schwimmbad oder auf dem Parkplatz des lokalen Einzelhandels mehr bekommen. Neben der physischen Tragfähigkeitsgrenze spielt vor Ort die wahrgenommene Tragfähigkeitsgrenze meist die dominierende Rolle.

In der Regel ist dieses Phänomen aber keine Folge von Sharing-Economy Angeboten. Angebote des Teilens und Leihens können diesem Eindruck bei Einheimischen sogar vorbeugen, vorausgesetzt es findet eine sinnvolle Integration statt in die örtliche Infrastruktur auch außerhalb touristischer Nachfragespitzen. Auf diese Weise kann sowohl die wahrgenommene als auch die tatsächliche Tragfähigkeitsgrenze beibehalten oder nach oben verschoben werden.

Diese Voraussetzung für dauerhaft tragfähige Sharing-Economy Angebote ist zugleich ihr großer Vorteil. Denn anstatt beispielsweise aufwändiger Neubauten können bestehende Gebäude oder Wohneinheiten umgewidmet werden. Das schafft zusätzliche Einnahmen vor Ort – ohne zusätzliche Infrastruktur zu schaffen, deren dauerhafter Bedarf zunächst möglicherweise nicht sicher zu prognostizieren ist.

¹ Grundgesamtheit: Alle Kurzzeitmieten in Deutschland bis max. 27 Tage Dauer und ohne Van&Truck-Geschäft.

Neben der Beherbergung als einem wesentlichen Teil des Tourismus (Tagestourismus ausgenommen), müssen Touristen aber erst einmal zu ihrem Zielort gelangen. Dort angekommen haben viele den Wunsch, flexibel mobil zu sein oder punktuell, um beispielsweise Ausflüge zu machen.

Kommerzielle Sharing-Economy Angebote setzen (nicht nur im Tourismus) auf intuitiv zu bedienende Apps oder Websites und sind deshalb erfolgreich. Sie sind besonders nützlich, wenn man spontan etwas braucht, z.B. wenn das Wetter plötzlich umschlägt oder sich die Pläne ändern. Früher mussten Touristen, die vor Ort ein Fahrrad leihen wollten, dann von einem Verleih zum nächsten laufen, um an Informationen wie Öffnungszeiten und Preise zu kommen. Die Adressen mussten sie zuvor bei der Tourismusinformation erfragen. Jetzt ermöglichen Plattformen den direkten Vergleich verschiedener Anbieter, ohne sich vorher jeweils schon registriert haben zu müssen. Deshalb nutzen besonders Menschen, die sich nicht gut vor Ort auskennen oder die Sprache nicht beherrschen, lieber Anbieter, die sie schon aus ihrem bisherigen Alltag kennen.

Gemäß Auswertung der Deutschen Zentrale für Tourismus (DZT)² haben Touristen aus Europa bei ihrer Anreise nach Deutschland nur in jedem 2. Fall einen PKW dabei. 30% der 46,5 Mio. Reisen erfolgten mit dem Flugzeug, 10% mit der Bahn, 6% mit dem Bus und 3% mit dem Schiff, Motorrad, Fahrrad oder sonstigen Verkehrsmitteln. Bei SIXT decken sich diese Prozentzahlen der DZT mit den Buchungen an unseren Stationen³.

Selbst bei einem Städtetrip (2022 wurden allein in Berlin und Hamburg zusammen 13,2 Mio. Übernachtungen ausländischer Touristen vom Statistischen Bundesamt gezählt) werden viele Touristen die Wege vom Ankunftsort (Flughafen, Bahnhof, Parkplatz am Hotel o.ä.) zu ihren jeweiligen Zielen multimodal kombinieren, d.h. den ÖPNV nutzen, ein Auto leihen, sich fahren lassen (Taxi, Mietwagen nach PBefG) oder ein Leihrad oder -roller nehmen.

Aus den o.g. Zahlen wurde schon deutlich: Mietwagen von SIXT werden für touristische Zwecke vielfach mit anderen Verkehrsmitteln kombiniert. Für geteilte Mobilität lässt sich unsererseits bislang nicht erkennen, dass es zu Akzeptanzschwierigkeiten bei der einheimischen Bevölkerung kommt. Auch im urban geprägten Raum dürfte die Mehrzahl touristischer Fahrten mit Produkten aus der SIXT-App von Einheimischen kaum (als solche) wahrgenommen werden.

Grundsätzlich gilt, dass die lokale Akzeptanz touristisch genutzter Sharing-Angebote steigt, je größer der gleichzeitige Nutzen für die einheimische Bevölkerung ausfällt. Das gilt für die Infrastruktur, bspw. für ein aufgewertetes Schwimmbad, eine breit ausgebaute Strandpromenade, einen enger getakteten ÖPNV oder eine hohe Verfügbarkeit von Carsharing-Angeboten und Verzahnung mit dem ÖPNV an dessen Randbereichen.

Das gilt mittelfristig vor allem aber ökonomisch. Denn wenn lokale Eigentümerinnen und Eigentümer, Dienstleistungs- und Zuliefererunternehmen von touristischen Angeboten direkt oder indirekt profitieren, steigert auch das die Akzeptanz. Für geteilte Mobilität heißt das, dass Service-Mitarbeitende (im Falle der klassischen Autovermietung), Fahrerinnen und Fahrer (ÖPNV und andere PBefG-Dienstleistungen) und Reparaturbetriebe davon profitieren können, wenn Touristen zwar nicht mit dem PKW anreisen, aber vor Ort mit einem (gemieteten) PKW mobil sein wollen, Fahrzeuge also geteilt werden. Das lässt sich sicher auch bei Sharing Services außerhalb der Mobilität nachweisen.

Ein indirekter Nutzen für die lokal ansässige Wirtschaft kommt hinzu: Wenn Touristen möglichst günstig an ihrem Zielort von A nach B kommen, steht ihnen mehr Budget zur Verfügung, das sie für andere Waren und Dienstleistungen ausgeben können.

² DZT. (2023). *Anteil der Verkehrsmittel der Europäer bei Reisen nach Deutschland in den Jahren 2012 bis 2022*. Statista. Statista GmbH. Zugriff: 26. Februar 2024. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/199622/umfrage/verkehrsmittel-der-europaeer-bei-reisen-nach-deutschland/>.

³ Eigene Auswertung analog zu Fn. 1: Ca. ein Drittel der Mieten beginnt an Flughäfen, etwas weniger als jede zehnte Miete an einer Bahnstation. NB: Da es keine regelmäßige Abfrage des vorangegangenen Reisemittels unserer Kunden gibt, haben die Zahlen nur eingeschränkt kausale Aussagekraft, decken sich aber auffällig genau mit den DZT-Erhebungen (siehe Fn. 2).

3. Chancen von Sharing-Mobilitätsmodellen in ländlichen Regionen

Geteilte Mobilität funktioniert vor allem dort und immer dann, wenn ein Gut nur punktuell nachgefragt wird, die Nachfrage sich dabei aber auf viele verschiedene Nachfrager verteilt. In der Landwirtschaft kennt man das von Maschinenringen, in denen schwere Fahrzeuge und Maschinen untereinander geteilt werden. Das sind solche, die zwar für einzelne Vorgänge elementar sind, beispielsweise das Feld zu bestellen oder abzuernten, aber eben nur wenige Tage im Jahr benötigt werden. Das Grundprinzip kennt man auch außerhalb der Landwirtschaft von Transportern für den eigenen Umzug.

Für touristische Zwecke in ländlichen Regionen bietet sich geteilte Mobilität auf verschiedenen Verkehrsträgern an. Da gut die Hälfte der Touristen ohne eigenen PKW nach Deutschland reisen⁴, helfen wir als Autovermieter vielen von ihnen mit geteilter Mobilität, um vom Ankunftsflughafen oder -bahnhof zu ihrem Zielort zu gelangen und während des Aufenthalts mobil zu bleiben. In Städten, Küsten- und Kurorten finden auch Leihfahrräder eine touristische Nachfrage. Auch hier steht die Infrastruktur grundsätzlich auch den Einheimischen zur Verfügung. In der Regel haben die jedoch eigene Fahrräder und greifen darauf nur im Ausnahmefall zurück.

Auch Autovermietungen stehen als Infrastruktur nicht touristisch-exklusiv bereit. Das zeigt sich in unserem Fall daran, dass die von uns vermieteten Fahrzeuge auch für viele nicht-touristische Zwecke genutzt werden, hier vor allem für Geschäftsreisen oder klassisch als Ersatz eines (momentan) nicht vorhandenen eigenen PKWs.

Touristen in Binz, Büssum, Oberwiesenthal oder am Feldberg werden auch in naher Zukunft eher nicht mit lokalem freefloat Carsharing vom Sightseeing zum Café oder zur Unterkunft gelangen. Die Auslastung im Monatsmittel dürfte in aller Regel zu gering für einen ökonomisch attraktiven Einsatz in kleineren Orten sein. Hinzu kommt, dass die Nutzerinnen und Nutzer das Angebot nur dann annehmen, wenn sie möglichst häufig ein verfügbares Fahrzeug vorfinden. Um diesen Eindruck zu schaffen, braucht es also eine gewisse Mindestabdeckung, es lohnt sich als gewinnorientiertes Geschäftsmodell also nicht, in einem Ferienort mit zwei Fahrzeugen zu starten.

4. Ausblick

Geteilte Mobilität ist so alt wie bewährt. Erfreulicherweise gibt es immer mehr Produkte oder Dienstleistungen am Markt, die auf diesem Grundprinzip beruhen. Menschen leihen sich ihren WLAN-Router statt ihn zu kaufen und Abomodelle sind für viele Alltag, ob für Musik, Filme oder Bücher.

Neben dem steuerfinanzierten ÖPNV als konkurrenzloses Massentransportmittel und Taxi finden sich vor allem in urbanen Regionen mehr und mehr diese Angebote ergänzende Dienstleistungen für die vielen verschiedenen Zwecke, Distanzen und Vorlieben. Das zeitweise Anmieten von Fahrzeugen passt in die vielfältigen Alltagsentwürfe der Menschen. Wir stellen schon länger fest, dass die Nachfrage sich von klassischen Kurzzeitmieten (wenige Tage) erweitert auf wenige Minuten (Carsharing) bis zu einigen Monaten (Autoabo). Geteilte Mobilität ist damit immer auch ein attraktives touristisches Angebot, aber für viele auch ein Angebot, das im Alltag eine Lösung bietet.

⁴ Vgl. Fn. 2.



75 Jahre
Demokratie
lebendig



Deutscher Bundestag
Ausschuss für Tourismus

Ausschussdrucksache 20(20)168

63. Sitzung

Öffentliche Anhörung am 20.03.2024

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

Dr. Claus Doll
Projektleiter, Fraunhofer-Institut für System- und
Innovationsforschung ISI

Dem Ausschuss ist das vorliegende Dokument in nicht barrierefreier Form zugeleitet worden.

Autor:

Dr. Claus Doll

Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI

Breslauer Str. 48, 76139 Karlsruhe
www.isi.fraunhofer.de

Kontakt:

Claus Doll
E-Mail: claus.doll@isi.fraunhofer.de,
Tel.: +49 721 6809-354

Karlsruhe, 14. März 2024

Stellungnahme zum Potenzial geteilter autobasierter Mobilitätsdienste im ländlichen Raum

Anhörung des Tourismusausschusses des Deutschen Bundestags
Berlin, 20. März 2024

1 Vorbemerkung

Diese Stellungnahme greift die Ergebnisse der Studie "Nachhaltige Mobilität und innovative Geschäftsmodelle - Studien zum deutschen Innovationssystem" des Fraunhofer ISI im Auftrag der Expertenkommission Forschung und Innovation (E.FI) des BMBF aus dem Jahr 2022 auf und diskutiert diese. Behandelt werden die geteilten autobasierten Mobilitätsdienste Carsharing und Ridepooling und deren Potenzial für einen modernen Tourismus in ländlichen Räumen.

2 Flexible Mobilitätsdienste im Überblick

2.1 Ridepooling

Nach Angaben des Verbands deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) laufen aktuell 52 flexible und geteilte Mobilitätsdienste, sogenanntes "Ridepooling" in Deutschland. Hiervon werden 44 Angebote von öffentlichen Verkehrsunternehmen, überwiegend in städtischen räumen, betrieben. Unter Ridepooling-Diensten versteht man Angebote, bei welchen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer in der Regel über eine App kurzfristig Fahrten in Kleinbussen buchen können. Die Fahrzeuge können durch mehrere Fahrgäste mit unterschiedlichen Ausgangs- oder Zielorten gleichzeitig genutzt werden. Ein Algorithmus des Anbieters bestimmt die für alle Fahrgäste optimale Route.

Ziel des Ridepoolings ist es, einerseits komfortable und niedrighschwellige Mobilitätsangebote als Alternative zum privaten Pkw zu schaffen, diese aber durch Bündeln von Fahrten kosteneffizient und nachhaltig zu gestalten. Komfort für die Nutzenden wird durch bedarfsorientierte und flexible Bedienzeiten, wuch auch häufig über die Definition virtueller Haltepunkte nah an den Start- und Zielorten der Fahrgäste hergestellt. Preislich bewegen sich die Dienste je nach Betreiber zwischen dem ÖPNV und Taxi.

Sowohl die wirtschaftliche Rentabilität als auch die Umweltwirkung von Ridepooling-Diensten wird durch deren durchschnittlichen Besetzungsgrad, d.h. die Anzahl Fahrgäste je Fahrt bestimmt. Aus Umweltgründen und wegen der geringen Kosten je Kilometer setzen die meisten Anbieter elektrische Fahrzeuge ein. Durch den Fortschritt in den Reichweiten elektrischer Fahrzeuge eignen sich diese mittlerweile auch für die längeren Fahrstrecken in ländlichen Räumen.

Eine Einbindung von Ridepooling-Diensten in den ÖPNV schafft ganzheitliche Angebote für die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Werden diese im ÖPNV als Ersatz fester Linienfahrpläne mit großen Fahrzeugen eingesetzt, können Kosten gespart und gleichzeitig das Angebot für die Menschen verbessert werden. Gerade ältere oder mobilitätseingeschränkte Menschen können hierdurch profitieren, indem die Haltepunkte flexibler Dienste näher an ihrem Wohn- oder Zielort sind.

Ridepooling-Angebote können privatwirtschaftlich organisiert oder als Ergänzendes Angebot zum ÖPNV von den Kommunen oder öffentlichen Verkehrsunternehmen betrieben werden. Rechtlich unterliegt die Erprobung neue Angebote der Experimentierklausel des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG, § 2, Abs. 7). Diese Erlaubt Ausnahmen von den Bestimmungen des PBefG für einen Zeitraum von maximal fünf Jahren. Für die Anwendung der Experimentierklausel gibt es bislang jedoch nur wenige Praxisbeispiele aus dem Mobilitätsbereich. Andere Formen der Einführung neuer Konzepte ohne diese Option sind nach den Novellen der Straßenverkehrsordnung (StVO) und des

PBefG möglich, bedürfen jedoch wegen der Interpretationsspielräume in der Rechtslage Rücken-
deckung von Politik und Verwaltungsspitzen.¹

2.2 Carsharing

Die Kurzzeitmiete von Personenkraftwagen (Pkw) stellt eine Alternative für Menschen mit Reisezie-
len außerhalb der Bediengebiete von ÖPNV oder Ridepooling-Diensten dar. Im Carsharing können
diese über mobile Endgeräte kurzzeitig gebucht werden. Hierfür ist in der Regel eine Mitgliedschaft
bei Carsharing-Anbietern mit monatlichen Grundgebühren erforderlich.

Zu unterscheiden sind drei Systemvarianten: stationäres Carsharing, free-floating-Carsharing und
hieraus kombinierte Angebote. Beim stationären Carsharing müssen Fahrzeuge an definierten Sta-
tionen abgeholt und wieder abgestellt werden. Die Buchung erfolgt im Voraus. Beim free-floating-
Carsharing erfolgt die Buchung spontan je nach Verfügbarkeit von Fahrzeugen. Diese können an
beliebigen Stellen im Straßenraum innerhalb eines definierten Bediengebiets abgestellt werden.

Rechtlich erhielten die Kommunen nach der letzten Novelle der StVO und über das Carsharing-
Gesetz größere Freiheiten, Carsharing-Stellplätze für stationsgebundene Systeme auszuweisen.
Eine Verpflichtung hierzu besteht jedoch nicht.

In größeren Städten ist Carsharing mittlerweile ein fester Bestandteil der Mobilitätsangebote. Zu
Beginn dieses Jahres gab es nach Angaben des Bundesverbands Carsharing e.V. 1285 Städte mit
einem Carsharing-Angebot (+203 gegenüber 2023). Sowohl die angebotenen Fahrzeuge als auch
die Carsharing-Mitglieder wuchsen beständig, zuletzt mit mit rund +10 % zwischen Anfang 2023
und Anfang 2024.

Der Anteil elektrischer Carsharing-Fahrzeuge liegt mit 17,8 % deutlich über dem Anteil in der deut-
schen Fahrzeugflotte von aktuell 2,7 %. Damit liefert das Carsharing einen Beitrag zu Erfahrungen
der Menschen mit E-Fahrzeugen und somit zur Akzeptanz dieser Technologie. Gerade bei den ak-
tuell sinkenden Absatzzahlen von E-Fahrzeugen in Deutschland kann die Automobilindustrie von
dieser Werbewirkung des E-Carsharing profitieren. Allgemein haben Carsharing-Fahrzeuge in die-
sen Flotten eine kurze Nutzungsdauer von rund 4 Jahren. Damit ist die Flotte moderner und somit
verbrauchsärmer und sauberer als der Durchschnitt deutscher Pkw. Schätzungen zufolge kann ein
Carsharing-Fahrzeug vier bis acht private Pkw ersetzen, wenn die Nutzerinnen und Nutzer ihre
Fahrzeuge abschaffen. Somit kann der knappe Platz in Städten von Parkdruck entlastet werden.

2.3 Exkurs: Radverkehr und geteilte Mikromobilität

Für den Tourismus in ländlichen Räumen spielt der Radverkehr eine entscheidende Rolle. Dieser ist
wesentlich energiesparsamer und nachhaltiger als alle Formen der motorisierten Mobilität mit Pkw,
Carsharing, Ridepooling oder ÖPNV. Allerdings besteht hier gerade im regionalen Tourismus die
Herausforderung in der Fahrradmitnahme im Nah- und Regionalverkehr. Die hierdurch in Anspruch
genommenen Kapazitäten in Bussen und Bahnen stellen die Verkehrsunternehmen an reisestarken
Tagen auf touristisch genutzten Strecken zum Teil vor größere Schwierigkeiten und erschweren die
weitere Verlagerung von Pkw-Fahrten auf diese.

Durch eine gute Zugänglichkeit von Haltepunkten des öffentlichen Verkehrs und sichere Abstellan-
lagen am Ausgangsort, sowie durch gut ausgebaute Sharing-Systeme am Zielort könnte das Prinzip
Bike-and-Ride im Tourismus stärker ausgebaut werden und so die Verkehrsunternehmen entlasten.
Zum Vergleich: in den Niederlanden beträgt der Anteil von Wegen zum Bahnhof mit dem Rad rund
70 %, während dieser in Deutschland im einstelligen Prozentbereich liegt.

¹ Vgl. <https://www.zukunft-nachhaltige-mobilitaet.de/experimentierklauseln-und-ihre-nutzung/>

3 Das Potenzial flexibler Mobilitätsdienste bis 2030

Ridepooling und Carsharing haben zusammen unter den Annahmen des Referenz-Hochlaufs und ohne spezifische Umfeldfaktoren in ganz Deutschland bis 2030 das Potenzial, ein Prozent der Wege abzudecken. Zum Vergleich: 2020 betrug deren Anteil knapp 0,6 % im Carsharing und 0,1 % im Ridepooling.

In Metropolen liegt das gemeinsame Potenzial aus Carsharing und Ridepooling um etwa 50 % über dem Durchschnitt aller Regionstypen. Ländliche Räume können jedoch insbesondere über den Ausbau von Ridepooling aufholen. Unter extrem vorteilhaften Bedingungen mit deutlich dichteren Angeboten, stark abgesenkten Tarifen und hohen Preisen für die Nutzung von Pkw und Umweltgütern ist eine Steigerung des gemeinsamen Modal Split auf deutlich über zwei Prozent in Deutschland beziehungsweise 3,5 % in Metropolen und 0,7 % in ländlichen Räumen möglich.

Die Rahmenbedingungen für eine gute Auslastung der Angebote spielen eine entscheidende Rolle für deren Wirtschaftlichkeit. Dies kann zunächst durch innovative Betriebs- und Geschäftsmodelle wie die Verbindung aus Angeboten für Alltag oder Pendeln mit Angeboten für Freizeit und Tourismus gelingen. Darüber hinaus kann die Politik durch fördernde Bedingungen auch zulasten des privaten Pkw oder über Beihilfen ähnlich dem ÖPNV unterstützen. Während für das Carsharing die Umfeldfaktoren die wichtigsten Treiber darstellen, ist die Angebotsdichte im Fall des Ridepooling besonders in ländlichen Räumen, die bestimmende Größe.

3.1 Prognosen zum Ridepooling

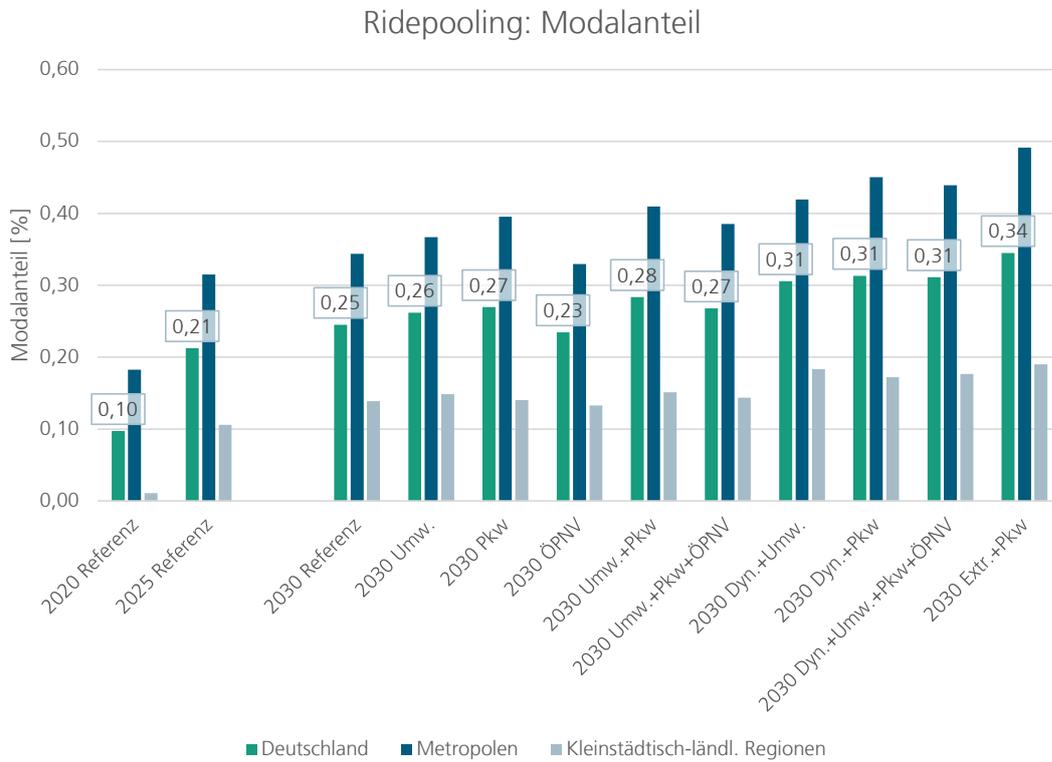
Derzeit findet sich besonders im ländlichen Raum kein flächendeckendes Angebot mit flexiblen ÖPNV-Angeboten und Ridepooling-Diensten. Mit dem ASTRA-M Simulationsmodell des Fraunhofer ISI schätzen wir jedoch, dass bei einem ausreichend dichten Angebot bis 2030 etwa 0,15 % aller Fahrten in kleinstädtisch-ländlichen Regionen mit derartigen Mobilitätsangeboten zurückgelegt werden können. Mit einschränkenden Maßnahmen zulasten des privaten Pkw und einer Verdopplung der Fahrzeugdichte im Ridepooling könnte sich dessen Nutzung auf immerhin 0,3 % aller Wege erhöhen (Abbildung 1).

Diese Anteile klingen gering. Jedoch: gegenüber dem heutigen Angebot rechnen wir mit einer 20-mal höheren Nachfrage nach flexiblen ÖPNV-Angeboten und Ridepooling gegenüber heute. Gerade in ländlichen Räumen mit einem sehr dünnen ÖPNV-Angebot weist der private Pkw entscheidende Vorteile bei Flexibilität und Erreichbarkeit von Zielen auf. Der Pkw wird deshalb auch bei gut ausgebauten Alternativen auf dem Land auch in Zukunft einen hohen Stellenwert haben. In den Prognosen sind touristische Ströme nicht enthalten. Bei gezielten Angeboten in Spitzenzeiten der Reisetätigkeit könnten deutlich höhere Werte erreichbar sein.

3.2 Prognosen zum Carsharing

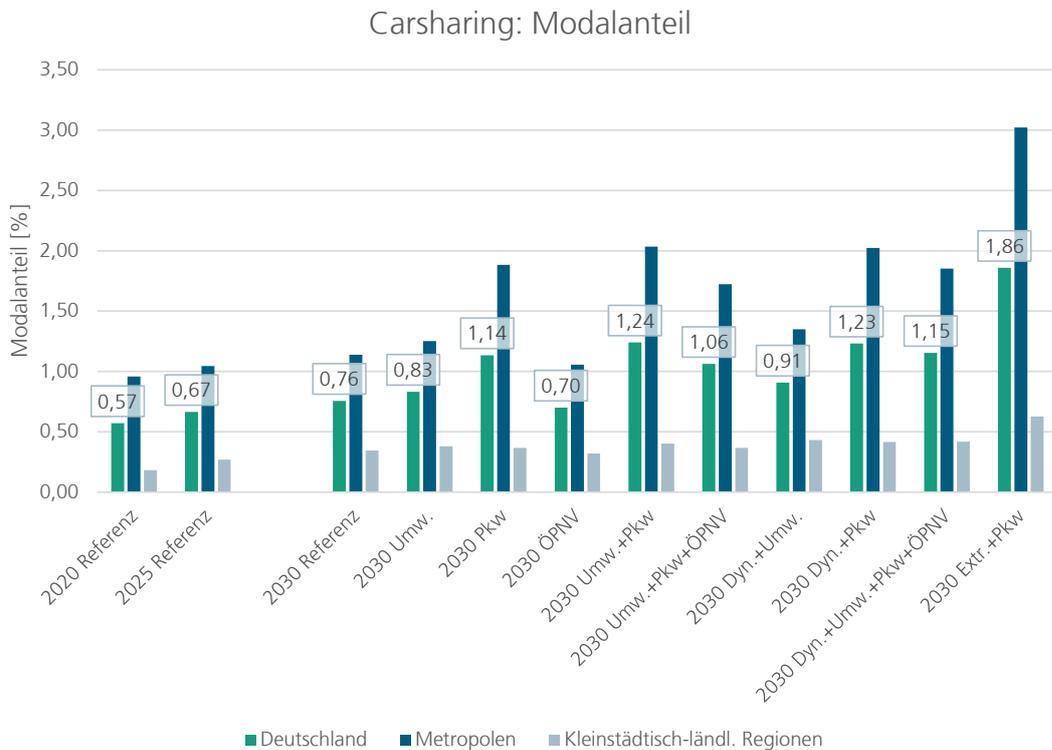
Die Szenarien des ASTRA-M Simulationsmodells ermitteln eine Verdopplung der Nachfrage nach Carsharing-Fahrzeugen im ländlichen Raum (Abbildung 2). Hiermit könnte ohne weitere Maßnahmen zulasten des privaten Pkw etwa 0,30 % der Verkehrsnachfrage - ohne Tourismus - abgedeckt werden. Bei einer Verdopplung der Fahrzeugzahlen im Carsharing würden die vom privaten Pkw verlagerten Wege auf etwa 0,6 % aller Wege im kleinstädtisch-ländlichen Raum steigen.

Abbildung 1: Prognosen 2030 zum Ridepooling



Quelle: Fraunhofer ISI nach Doll und Krauß (2022)

Abbildung 2: Prognosen 2030 zum Carsharing



Quelle: Fraunhofer ISI nach Doll und Krauß (2022)

4 Handlungsempfehlungen für einen modernen Tourismus

Für einen modernen Tourismus ziehen wir folgende Schlussfolgerungen

- 1) Reisende brauchen **individuelle Formen der Mobilität am Reiseziel**. Die Simulationsergebnisse des Fraunhofer ISI zeigen, dass beide autobasierten geteilten Mobilitätsformen bei guten Angeboten auch genutzt werden. Die Beweggründe für den Aufbau flexibler Angebote für die Reisenden, Mobilitätsanbieter und Kommunen können vielfältig sein. Die Akteure sollten diese ausloten und durch gezielte Marketingstrategien bekannt machen.
 - a) Etablierung als moderne Tourismusregion mit mobilitätsangeboten für unterschiedliche Gruppen von Besucherinnen und Besuchern.
 - b) Zusätzliche Wertschöpfung und Arbeitsplätze am Zielort durch den Aufbau und Betrieb geteilter Fahrzeuge, und damit Einnahmequellen in strukturschwächeren Regionen.
 - c) Eine bessere Mobilitätsversorgung für die Bevölkerung vor Ort, und damit verbesserung der Standortbedingungen. Beide Punkte könnten der Abwanderung gerade jüngerer Menschen aus strukturschwächeren Gegenden entgegenwirken.
 - d) Umwelt- und Klimavorteile durch weniger Pkw-Fahrten zum und vom Reiseziel, sowie durch moderne Fahrzeugflotten im Carsharing und Ridepooling vor Ort.
 - e) Komfort für die Reisenden schon auf der An- und Abreise, indem zum Beispiel die Bewältigung der Strecke mit dem eigenen Pkw oder die Mitnahme von Fahrrädern im Zug entfällt. Um diese Vorteile für die Reisenden voll auszuschöpfen wäre ein niedrigschwelliger und günstiger Gepäckservice der Eisenbahnverkehrsunternehmen sinnvoll.
 - f) Mehr Kapazität und höhere Auslastung in Bussen und Bahnen durch weniger Fahrradmitnahme und eine Verlagerung vom Pkw zum öffentlichen Verkehr. Damit würden auch die Einnahmen im öffentlichen Verkehr steigen und so die Finanzierung von Gepäckservices erleichtern.
- 2) Clevere und regional angepasste **Betriebs- und Geschäftsmodelle** sind die Voraussetzung für einen wirtschaftlichen Betrieb der Angebote in dünner besiedelten Regionen. Im Gegensatz zu städtischen Räumen braucht es auf dem Land eine gute Planung und ein kontinuierliches Management der Angebote, um eine tragfähige Grundauslastung aufzubauen und zu erhalten. Grundidee ist die Schaffung einer kontinuierlichen Auslastung durch eine Kombination "regulärer" Nutzungen während Werktagen mit einer Verfügbarkeit für Freizeit und Tourismus an Wochenenden und in Ferienzeiten. Wir leiten aus unseren Analysen folgende Optionen ab:
 - a) Im *Carsharing* könnte dies durch die Integration in die reguläre Autovermietung gelingen. Hier könnten Autovermieter Angebote zur niedrigschwelligen Kurzzeitmiete evtl. über die Plattformen etablierter Carsharing-Anbieter außerhalb der Stoßzeiten entwickeln. Ebenso könnten Behördenfahrzeuge außerhalb der Werktage Bürgerinnen und Bürgern zur Nutzung angeboten werden. Organisatorische, rechtliche und betriebswirtschaftliche Aspekte sind hier im Einzelfall zu prüfen.
 - b) im *Ridepooling* könnten ähnliche Konzepte zum Tragen kommen. Wegen der großen Bedeutung der Kosten des Fahrpersonals sind diese mutmaßlich schwieriger umsetzbar. Vorstellbar ist eine Integration in den lokalen ÖPNV. Über eine spezielle Mobilitätsabgabe ähnlich der üblichen Kurtaxe könnte der Tourismus dabei einerseits von guten Angeboten profitieren, andererseits ein flexibles Mobilitätsangebot auch für die Menschen vor Ort finanziell stützen.

- c) Der *Fahrradverleih* läuft bereits heute sehr gut in touristischen Regionen. Durch flexible Vorausbuchungsmöglichkeiten könnte die Herausforderung der Fahrradmitnahme in Bussen und Bahnen abgemildert werden.
- 3) Die **Digitalisierung** im öffentlichen Verkehr und in ländlichen Räumen verbessern. Deutschland bleibt in der Abdeckung durch mobile Datennetze und durch starre Datenschutzregeln hinter dem internationalen Standard zurück. Hier besteht dringender Handlungsbedarf, um einen modernen Tourismus und geteilte Mobilitätssysteme zu einem Erfolgsmodell außerhalb der städtischen Räume zu machen.
- a) Zum Buchen von Diensten aller Sharing-Systeme sowie zum Entsperren von Fahrzeugen im Car- und Bikesharing wird ein Internetzugang benötigt. Dieser ist gerade in ländlichen Regionen oft mangelhaft und sollte schnell ausgebaut werden.
 - b) Flexible Mobilitätsdienste brauchen Zugang zu verlässlichen und aktuellen Daten über Fahrpläne, Verspätungen und Fahrtausfälle sowohl im öffentlichen Verkehr als auch von Sharing-Angebote. Diese sollten unter anderem für Betreiber touristischer Plattformen oder von Mobilitätsportalen uneingeschränkt über den Datenraum Mobilithek der Bundesregierung verfügbar sein. Das heißt: Mobilitätsanbieter müssen verpflichtet werden ihre Daten vollständig und in hoher Qualität hier einzustellen. Hierzu zählt auch der einfache Zugang zu deren Buchungssystemen.

5 Hinweis zum Methodisches Vorgehen

Das Analysemodell: Entscheidend für die Ermittlung der Verkehrsmittelwahl der etablierten wie auch der neuen Mobilitätsformen sind Investitions- und Betriebskosten, fixe und variable Fahrpreise, Fahrzeiten sowie Zu-, Abgangs- und Wartezeiten. Letztere hängen für Carsharing und Ridepooling von der angebotenen Fahrzeugdichte ab. Diese wird auf Basis realer Flottendaten prognostiziert. Hierzu hat das Fraunhofer ISI reale Flottendaten über die Anzahl der Fahrzeuge je Mobilitätsdienst in den entsprechenden Städten erhoben.

Mit den Eingangsdaten zu Angebotsdichten von Ridepooling- und Carsharing-Angeboten leitet das systemdynamische Simulationsmodell ASTRA-M des Fraunhofer ISI die mögliche Nachfrage für diese Dienste durch Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer ab. Die Simulation erfolgt in Jahresscheiben bis 2030 für die 38 Regierungsbezirke² in Deutschland. Die Ergebnisauswertung extrahiert hieraus Metropolregionen und kleinstädtisch-ländliche Räume.

Szenarien: Für die Anwendung des ASTRA-M-Modells werden drei Varianten möglicher Markthochläufe von Carsharing und Ridepooling mit preispolitischen, regulatorischen und investiven Umfeldfaktoren zu 10 Szenarien kombiniert. Der Referenz-Hochlauf für das Jahr 2030 geht von einer Verdreifachung der Carsharing-Fahrzeuge und einer Vervierfachung der Ridepooling-Fahrzeuge aus. Im Hochlauf Dynamisches Wachstum wird von einer Verdopplung der Fahrzeugdichten ausgegangen, während im Extremen Hochlauf die ansonsten konstanten Nutzertarife deutlich gesenkt werden. Diese werden mit den Umfeldfaktoren eines verdichteten ÖPNV-Angebots mit halbierten Tarifen, City-Maut und höheren Parkgebühren für Pkw, einer CO₂-Abgabe nach Vorschlägen des Umweltbundesamtes höheren Kraftstoffsteuern sowie Kaufprämien für emissionsarme Fahrzeuge kombiniert.

² Regionalstatistische Gliederung: NUTS-2

6 Quellen und Weblinks (Auswahl)

Begleitforschung Nachhaltige Mobilität des BMBF (BeNaMo) - Experimentierklauseln und ihre Nutzung: <https://www.zukunft-nachhaltige-mobilitaet.de/experimentierklauseln-und-ihre-nutzung/>

Bundesverband Carsharing e.V.: www.carsharing.de

Clausen, U., Demtschenko, R, Doll, C et al. (2021): Studie " Analyse der Rahmenbedingungen für einen nutzerfreundlichen intermodal eingebundenen Schienenpersonenverkehr". Fraunhofer Allianz Verkehr, Infrac, BBG und Partner im Auftrag des Deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung (DZSF) am Eisenbahnbundesamt. https://www.dzsf.bund.de/SharedDocs/Downloads/DZSF/Veroeffentlichungen/Forschungsberichte/2022/ForBe_29_2022_intermodalSPV.html

Doll, C. und Krauß, K (2022): Studie "Nachhaltige Mobilität und innovative Geschäftsmodelle - Studien zum deutschen Innovationssystem". Fraunhofer ISI im Auftrag der Expertenkommission Forschung und Innovation (E.FI) des BMBF. <https://www.e-fi.de/publikationen/gutachten>.

Nationaler Radverkehrsplan 3.0 der Bundesregierung (2022). ifok GmbH, Fraunhofer ISI und PTV-Group im Auftrag des Bundesministeriums Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI): <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/nationaler-radverkehrsplan-3-0.html>

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), New Mobility-Projekte:
<https://www.vdv.de/new-mobility-projekte.aspx>



75 Jahre
Demokratie
lebendig



Deutscher Bundestag
Ausschuss für Tourismus

Ausschussdrucksache 20(20)169

63. Sitzung

Öffentliche Anhörung am 20.03.2024

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

Olaf Zinne
Head of Government and Public Affairs,
Enterprise Autovermietung Deutschland

Dem Ausschuss ist das vorliegende Dokument in nicht barrierefreier Form zugeleitet worden.

1) Shared Mobility: Transport von Menschen, Waren und Dienstleistungen

Seit über 100 Jahren bieten Autovermieter Shared Mobility an.

Der Kern des Modells besteht darin, Menschen ein gemeinsam genutztes Fahrzeug zur Verfügung zu stellen, wann und wo sie es brauchen. Ein und dasselbe Fahrzeug kann an einem Tag von einem touristischen Nutzer¹, am nächsten Tag von einem Geschäftskunden und in der darauffolgenden Woche von einem Mitarbeiter einer Behörde genutzt werden.

Shared-Mobility-Anbieter bieten dem Kunden die Möglichkeit, ein Fahrzeug zu nutzen, das für ihre jeweiligen Anforderungen passt:

- Eine Familie möchte Urlaub auf dem Land machen, besitzt aber kein eigenes Auto oder nur einen Kleinwagen, der für die Urlaubsreise ungeeignet ist.
- Ein Kunde hat eine Geschäftsreise mit dem Zug unternommen, braucht aber für die letzte Etappe zu einem Gewerbegebiet außerhalb der Stadt ein Fahrzeug für wenige Stunden.
- Ein Kunde arbeitet als Gewerbetreibender, für dessen Geschäft das Fahrzeug erforderlich ist oder bei einem Unternehmen, das in einem Touristenort mehrere Catering- und Restaurantbetriebe bedient.

Shared-Mobility-Fahrzeuge bieten eine breite Palette von Einsatzmöglichkeiten für die Beförderung von Personen, Waren und Dienstleistungen. Die Fahrzeuge werden an Bahnhöfen, Flughäfen, in städtischen, stadtnahen und ländlichen Gebieten angeboten sowie an touristischen Orten.

Der "Vermögenswert" wird während seiner Einsatzdauer von mehreren Nutzern effizient verwendet, wodurch sich die Kosten auf alle Nutzer verteilen. Dieser Kostengedanke wird umso wichtiger, je mehr „Shared-Mobility-Fahrten“ in emissionsfreien Fahrzeugen abgewickelt werden. Gemeinsam genutzte Fahrzeuge bieten für viele Personen erschwingliche und zugängliche Lösungen für privates, geschäftliches und Reisen im öffentlichen Sektor. Shared-Mobility-Fahrzeuge sind der Schlüssel zu einer wachsenden Konnektivität: Sie sind oft das Glied in der Kette und der Schlüssel zur Verbindung zwischen städtischen, stadtnahen und ländlichen Gebieten.

2) Wachsender Zugang zu Mobilität

Eine der wichtigsten Herausforderungen im Bereich der Mobilität besteht heute darin, den Nutzern eine möglichst breite Palette von Mobilitätsoptionen auf möglichst nachhaltige und erschwingliche Weise anzubieten.

Es ist ein wahrnehmbarer Trend, dass die Nutzung von Privatfahrzeugen zurückgeht, insbesondere bei den jüngeren Altersgruppen in Städten. Das Mobilitätsbedürfnis selbst nimmt jedoch nicht ab. Die Menschen reisen auf andere Weise. Sie brauchen nach wie vor durchgehende Reisemöglichkeiten. Je nach Art der Reise kann dies über einen oder mehrere Verkehrsträger erfolgen. Die effiziente Kombination von Verkehrsträgern, vor allem durch digitale Hilfsmittel, kann den erschwinglichen

¹ Aus Gründen der besseren Lesbarkeit verwenden wir hier und nachfolgend ausschließlich die männliche Form. Wir adressieren aber in unserer Stellungnahme alle Geschlechter.

Zugang für mehr Menschen verbessern. Gemeinsam genutzte Fahrzeuge spielen in Kombination mit anderen Verkehrsträgern eine Schlüsselrolle bei der Bewältigung eher ländlich geprägter Strecken und längeren Entfernungen, während sie im städtischen Umfeld mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder Mikromobilität kombiniert werden.

Ziel ist es, ein flexibles Modell zu schaffen, das den Nutzern die richtige Alternative aus einer breiten Palette von Mobilitätsoptionen bietet. Die Technologie erleichtert die Integration der richtigen Verkehrsmittel für die richtigen Fahrten, während eine einzige Buchung und ein einziges Ticketing den Kunden Komfort bieten.

Der Nutzer und der einfache Zugang zu Mobilitätsalternativen sollten daher immer im Mittelpunkt stehen. Mit dem "Go-Hi"-Projekt hat Enterprise eine Mobility-as-a-Service Anwendung (MaaS) unterstützt, die einen integrierten multimodalen Service bietet, der sowohl städtische als auch ländliche Gebiete und sogar Inseln in den schottischen Highlands umfasst. Die Nutzer können über eine App eine Vielzahl verschiedener Mobilitätslösungen buchen, bezahlen und nutzen, darunter gemeinsam genutzte Fahrzeuge, Züge, Busse, Mikromobilität und auch Fähren.

Go-Hi entstand aus einer Lösung von Enterprise, um den täglichen Mobilitätsbedarf des Councils zu decken und die Nutzung privater Fahrzeuge für dienstliches Reisen zu minimieren. Enterprise stellte eine buchbare Carsharing-Flotte für die Mitarbeiter zur Verfügung. Diese wurde auf die Nutzung der Fahrzeuge nach Feierabend und am Wochenende ausgeweitet, wodurch der Zugang zu sauberen Fahrzeugen mit hoher Auslastung verbessert wurde. Diese Lösung wurde dann um die Integration mit anderen Verkehrsträgern ausgeweitet und zu "Go-Hi".

3) Erfahrungen aus Projekten von Enterprise Mobility rund um geteilte Mobilität

Als Enterprise damit begonnen hat, in Deutschland oder dem Vereinigten Königreich Angebote rund um die Nutzung geteilter Mobilität in ländlicheren Regionen zu platzieren, haben wir primär auf das B2B und B2G Segment abgestellt. Denn sowohl im Umfeld von Unternehmen als auch dem öffentlichen Sektor kann geteilte Mobilität einen Weg darstellen, um teils ineffiziente Pool-Fahrzeuge abzulösen oder bestehende Fahrzeuge besser auszulasten.

Unsere Erfahrungen zeigen, dass etwa städtische Fuhrparke teilweise ineffizient verwaltet werden und partiell schlecht ausgelastet sind. Außerdem sind die Fahrzeuge häufig überdurchschnittlich alt, was zum Beispiel auch Auswirkungen auf die CO₂-Bilanz der Fahrzeuge oder auf die eingesetzte Art der Antriebstechnologie hat. In diesen Fällen steigert das Teilen von Fahrzeugen nicht nur die Transparenz, sondern bietet durch Softwaresteuerung weiteres Verbesserungspotenzial, um insgesamt eine bessere Verwaltung und höhere Auslastung der Fahrzeuge zu erreichen. Die eingesetzten Fahrzeuge sind meist jünger und in vielen Fällen elektrifiziert: Technisch möglich ist es, zwischen einer beruflichen und einer privaten Nutzung der Fahrzeuge zu wechseln. Es lässt sich beobachten, dass das Mobilitätsverhalten der Nutzer dadurch beeinflusst wird, weil Mitarbeiter die geteilten Fahrzeuge für die Arbeit nutzen und die Nutzung dann auch für private Fahrten in Betracht ziehen. Auch das Öffnen städtischer Fuhrparks für Anmietungen aus touristischen Gründen kann nicht

nur zu einer besseren Auslastung führen, sondern auch den (regionalen) Tourismus fördern. Denn flexible, leicht zugängliche Angebote haben das Potenzial eine Sogwirkung zu entwickeln.

a) Beispiel einer kleineren, ländlichen Gemeinde in NRW²:

In Herzebrock-Clarholz haben wir gemeinsam mit der Gemeindeverwaltung ein Programm rund um die geteilte Nutzung eines elektrifizierten Fahrzeugs für dienstliche Reisen der Mitarbeiter initiiert. Eine Softwarelösung ermöglicht die Buchbarkeit des Fahrzeugs, Fahrtenbücher werden digital erstellt und nachgehalten und die Technologie ermöglicht die Erhebung und Analyse der fahrzeugbezogenen Daten. Es besteht zudem die Möglichkeit der Fahrzeugnutzung an Randzeiten. Das Fahrzeug steht also primär den Mitarbeitern der Verwaltung zur Verfügung und wird an Wochenenden oder nach den Geschäftszeiten für Dritte geöffnet, was die Auslastung weiter steigert.

Das Beispiel zeigt, dass die Einführung von geteilter Elektromobilität vor Ort durch derartige Programme unterstützt wird. Zugleich lassen Erhebungen auf eine Reduktion der Nutzung von Privatfahrzeugen für dienstliches Reisen schließen. Das Fahrzeug wird transparent verwaltet und die Öffnung an Randzeiten ermöglicht die weitere Steigerung der Fahrzeugauslastung.

b) Beispiels einer ländlichen Region aus dem Vereinigten Königreich³:

Wie oben beschrieben, startete das MaaS Projekt in dem Highland Council in Schottland mit 60 - zumeist elektrifizierten – geteilten Fahrzeuge an insgesamt 21 Standorten. Die Fahrzeuge wurden primär zur Nutzung für dienstliche Fahrten von Mitarbeitern angeboten und mit der Option zur Nutzung an Randzeiten für Dritte geöffnet.

Im Ergebnis konnte bereits in den ersten 12 Monaten nach Einführung eine Reduktion der jährlichen Kilometerleistungen um ca. 130.000km im Vergleich zur bisherigen Nutzung von Privatfahrzeugen erreicht werden. Folge dessen war zudem eine Verringerung des damit einhergehenden CO₂ Ausstoßes in Höhe von etwa 377t. Insgesamt konnte das Highland Council innerhalb des ersten Jahres Kosteneinsparungen in Höhe von ca. 460.000€ erzielen, was einer Verringerung der Gesamtkosten für Reisen um 15 % entsprach.

4) Was benötigt wird

Um das Potenzial von Shared Mobility für die Tourismusbranche zu nutzen, braucht es im ersten Schritt vor allem ein **breites Verständnis darüber, was Shared Mobility umfasst** und ausmacht - in Politik und Gesellschaft.

Wichtiger als konkrete Definitionen der unterschiedlichen Mobilitätsvarianten ist die Zur-Verfügung Stellung eines möglichst breit gefächerten Mobilitätsangebots, um den Kunden zu befähigen, das für ihn und seine Reise passende Fahrzeug zu wählen. Am Ende des Tages geht es darum, ein flexibles

² https://www.die-glocke.de/kreis-guetersloh/herzebrock-clarholz/artikel/pilotprojekt-beinhaltet-e-auto-mit-doppelter-nutzung-1696430711?bo_pwl=1&cHash=44e518840b9f6ea8f28d5f7cca82fa66

³ https://www.highland.gov.uk/news/article/12103/highland_council_cuts_800000_miles_with_enterprise_ca

Modell zu schaffen, um den Nutzer aus einer Vielzahl von Mobilitätsvarianten die passende Alternative anzubieten. Denn Nutzer entscheiden sich weniger wegen technischer Details für ein bestimmtes Fahrzeug, sondern aufgrund von Erwägungen rund um Zugänglichkeit, Passgenauigkeit, Preis und Flexibilität.

Um Modelle wie die oben Beschriebenen umzusetzen, ist eine Kombination aus politischer Unterstützung und die Bereitschaft eines Verantwortlichen vor Ort unumgänglich, um Änderungen im bisherigen Verhalten einzuleiten („**leading by example**“). Die Bereitschaft, Herausforderungen partnerschaftlich zu lösen, ist unumgänglich.

Manchmal stehen auch **Reiserichtlinien** der Nutzung von geteilten Mobilitätsvarianten entgegen, etwa weil die primäre Nutzung geteilter Mobilitätsalternativen nicht vorgeschrieben ist. In solchen Fällen ist die Einbeziehung geteilter Mobilitätsalternativen in dienstliches Reisen erforderlich.

Auch steht der Nutzung geteilter Mobilitätsvarianten teilweise das Modell der **Kilometergelderstattung** entgegen. Hier werden private Fahrzeuge für dienstliches Reisen genutzt und Kilometergeld als Kompensation in Anspruch genommen. Die Herausforderung mit solchen Modellen ist häufig, dass die eingesetzten Fahrzeuge durchschnittlich älter sind als etwa Shared-Mobility-Fahrzeuge - mit entsprechenden Auswirkungen auf CO2 Ausstoß oder die eingesetzte Antriebstechnologie.

Für weitergehende Fragen:

Olaf Zinne, Head of Government and Public Affairs (Germany)
olaf.zinne@em.com

Enterprise Mobility:

Enterprise ist ein führender Anbieter von Mobilitätslösungen, darunter Autovermietung, LKW-Vermietung, Carsharing, Autoverkauf, Van-Pooling, Vermietung von Sonderfahrzeugen, technologische Dienstleistungen und Lösungen rund um das Fuhrpark- und Flottenmanagement. Ursprünglich aus Nordamerika, betreiben wir unter den Marken Alamo, Enterprise und National seit 1997 unser Geschäft auch in Deutschland – neben 90 weiteren Ländern. Insgesamt betreibt Enterprise eine Flotte von etwa 2,5 Millionen geteilten Fahrzeugen, was Enterprise zum größten, familiengeführten Anbieter der Welt macht.