



Anlagenkonvolut

zum redigierten Wortprotokoll der 73. Sitzung (**öffentliche Anhörung**)
am 3. Juli 2024 zum Thema:

"Mobilitätswende im Tourismus – Wie stellen sich die Mobilitätsdienstleister der wachsenden Nachfrage nach nachhaltiger Mobilität?"



75 Jahre
Demokratie
lebendig



Deutscher Bundestag
Ausschuss für Tourismus

Ausschussdrucksache 20(20)187

73. Sitzung

Öffentliche Anhörung am 03.07.2024

Stellungnahme zum Thema

„Mobilitätswende im Tourismus – Wie stellen sich die Mobilitätsdienstleister der wachsenden Nachfrage nach nachhaltiger Mobilität?“

Stefan Lösel,

Geschäftsführer, Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH

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

VLP • Bahnhofstraße 125 • 19230 Hagenow

Deutscher Bundestag
 Ausschuss für Tourismus
 Leiterin Sekretariat
 Frau Dr. Heegewaldt

tourismusausschuss@bundestag.de

Verkehrsgesellschaft
 Ludwigslust-Parchim mbH

Betriebsstelle:
 Hagenow
 Bahnhofstraße 125
 19230 Hagenow

Ihr(e) Ansprechpartner(in):
 Stefan Lösel

Tel.: 03883-6161-14

Fax: 03883-6161-50

E-Mail:
 s.loesel@vl-p.de

Ihr Zeichen
 PA20

Ihr Schreiben vom
 12.06.2024

Unser Zeichen

Ort, Datum
 Hagenow, den 19.06.2024

Mobilitätswende im Tourismus – Wie stellen sich die Mobilitätsdienstleister der wachsenden Nachfrage nach nachhaltiger Mobilität?

Sehr geehrte Damen und Herren,
 sehr geehrte Frau Dr. Heegewaldt,

zu dem oben genannten Anhörungsthema nehme ich für die Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH (VLP) wie folgt Stellung:

1. VLP kurz vorgestellt 2
2. Strategische Ausrichtung der VLP 3
 - 2.1. Jede Zuga- und -abfahrt in die Fläche angebunden..... 3
 - 2.2. Digitalisierung aller betrieblichen Prozesse und der Kundenkommunikation 5
 - 2.3. Batterieelektrisch betriebene Busse 6
3. Deutschlandticket – regional kaufen – deutschlandweit fahren 6
4. Mobilitätsoffensive des Landes Mecklenburg-Vorpommern..... 7

Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH, Sitz des Unternehmens: Bahnhofstraße 125, 19230 Hagenow
 Telefon: +49 (0) 3883 6161-0 Fax: +49 (0) 3883 6161-50 E-Mail: info@vl-p.de Internet: www.vlp-lup.de

Geschäftsführer:

Stefan Lösel

Vorsitzender des Aufsichtsrates:

Christian Rosenkranz

Bankverbindung:

Sparkasse Mecklenburg-Schwerin

IBANDE02 1405 2000 1713 8229 00

BIC NOLADE 21 LWL

Amtsgericht: Schwerin HRB 548

USt-IdNr.: DE 137668743

Steuer-Nr.: 079/133/31650

1. VLP kurz vorgestellt

Die VLP ist das kommunale Verkehrsunternehmen des Landkreises Ludwigslust-Parchim und betreibt den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr mit Omnibussen im Landkreis Ludwigslust-Parchim (Mecklenburg-Vorpommern – M-V) sowie im Amt Neuhaus des Landkreises Lüneburg (Niedersachsen). Rund 230 Omnibusse und 50 Pkw verkehren auf zurzeit 175 VLP-Linien. Insgesamt verfügt VLP über 13 Betriebs- und Außenstellen, darunter sechs regionale Fahrdienstleitungen, vier Kfz-Werkstätten und eine Fahrschule. VLP erbringt mit 400 Beschäftigten die gesamte Wertschöpfungskette von Verkehrsplanung, Verkehrssteuerung, Verkehrsleistung und Kundenservice bis hin zur Wartung, Reparatur, Reinigung und Betankung bzw. Ladung der Omnibusse.



Abb. 1: Bediengebiet der VLP, Foto Rufbus

Das Bediengebiet der VLP ist ca. 5.000 km² groß. Der Landkreis Ludwigslust-Parchim ist der zweitgrößte Landkreis Deutschlands, weist aber mit einer durchschnittlichen Besiedlungsdichte von 44 Einwohnern je km² die geringste Besiedlungsdichte im Land Mecklenburg-Vorpommern und eine der niedrigsten Deutschlands auf. Die Besiedlungsdichte des Amtes Neuhaus des Landkreises Lüneburg beträgt nur 22 Einwohner je km².

2. Strategische Ausrichtung der VLP

VLP hat sich zum Ziel gesetzt, den Umständen zum Trotz eine echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu bieten. Die strategische Ausrichtung der VLP lässt sich unter den Stichworten Daseinsvorsorge, Digitalisierung und Dekarbonisierung zusammenfassen. Seit 2016 investierten der Landkreis Ludwigslust-Parchim und die VLP in erheblichem Umfang in die Verbesserung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr. Gegenüber 2015 sind die Fahrgastzahlen der VLP um 45 % gestiegen.

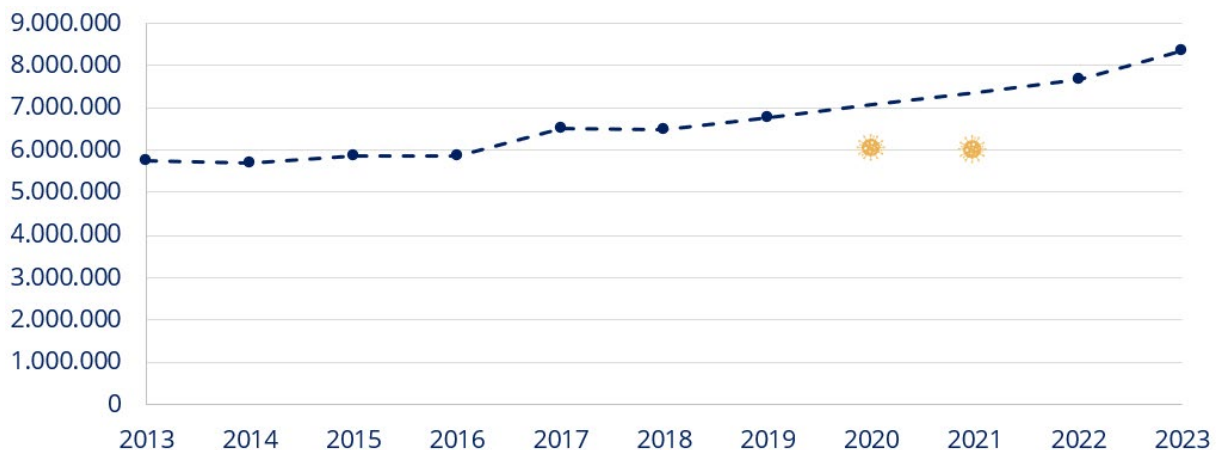


Abb. 2: Entwicklung der Fahrgastzahlen der VLP

2.1. Jede Zugan- und -abfahrt in die Fläche angebunden

VLP betreibt ein innovatives Verkehrskonzept unter Einbeziehung der flexiblen Bedienform Rufbus. Heute bietet VLP umweltverträglich, wirtschaftlich tragfähig und kundenorientiert ca. 52 Mio. Fahrplankilometer pro Jahr an. (2015 – 7,5 Mio. Fahrplankilometer).

Seit August 2018 besteht das Rufbus-System flächendeckend im Landkreis. Seit August 2019 wird ein Stundentakt angeboten. VLP erbringt die Rufbus-Leistungen 24/7 mit 60 Fahrern und 37 Fahrzeugen selbst.

Der Rufbus ergänzt den Linienverkehr in Schwachlastzeiten und ersetzt in den Schulferien den vormals nur an einzelnen Wochentagen angebotenen Linienverkehr im ländlichen Raum. Das Rufbus-Angebot stellt sicher, dass Fahrgäste vom und zum übergeordneten Verkehrsmittel Bahn und in ihr nächstgelegenes Grund- bzw. Mittelzentrum gelangen können. Daraus ergibt sich ein flächendeckendes Angebot rund um die Uhr mit bis zu 25 An- und Abfahrten am Tag in den einzelnen ländlichen Gemeinden.

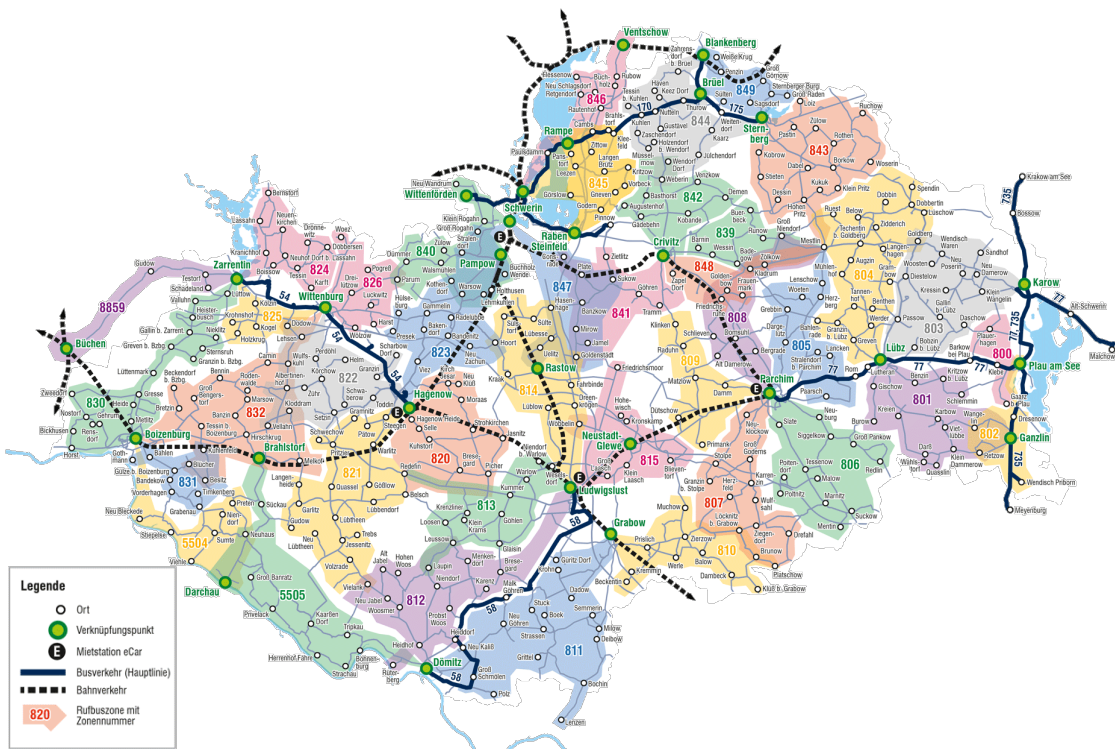
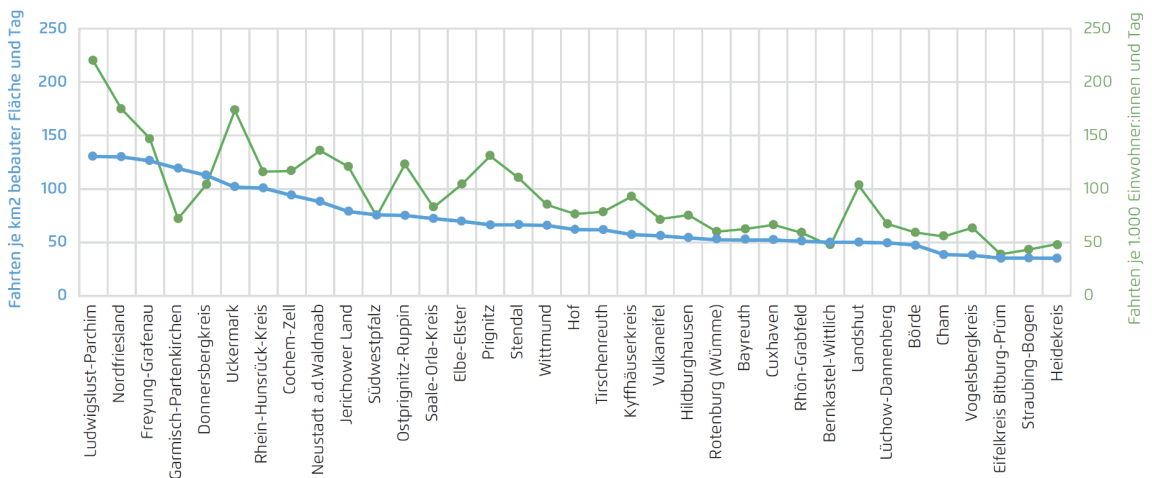


Abb. 3: Karte Taktlinien und Rufbuszonen im Bedienggebiet der VLP

Das Fahrplanangebot der VLP hat sich seit der Rufbus-Einführung auf mittlerweile ca. 52 Mio. Fahrplankilometer im Jahr versiebenfacht (davon 44 Mio. km Rufbus, tatsächliche Lastkilometer ca. 2,5 %). Zum Einsatz kommen die Fahrzeuge aber nur auf den Strecken, für die tatsächlich Beförderungsaufträge vorliegen. Die Fahrzeuggröße bestimmt sich nach der Anzahl der Fahrgäste. Das ermöglicht eine weit effizientere Bedienung der Kundenwünsche als im Linienverkehr und schont die Straßen und die Umwelt.



Agora Verkehrswende (Stand: November 2021; Daten: Kreise mit mind. 75 Prozent der Einwohner:innen in Gemeinden mit Bevölkerungsdichte von max. 150 E/km², 2021; Quellen: eigene Berechnungen auf Basis der Fahrplandaten 2021; BBSR 2021).

Abb. 4: Top 30 ÖV-Angebot in Deutschlands ländlichsten Kreisen

Das VLP-Verkehrsangebot belegte Stand November 2021 nach Berechnungen von Agora Verkehrswende in den beiden Kategorien Fahrten je km² bebauter Fläche und Fahrten je 1.000 Einwohnern den 1. Platz in Deutschland unter den Kreisen mit mind. 75 Prozent der Bevölkerung in Gemeinden mit einer Bevölkerungsdichte von max. 150 Einwohnern je km².

Seit dem Systemstart haben sich die Fahrgastzahlen beständig erhöht. Die weit überwiegende Anzahl der Fahrgäste nutzt den Rufbus regelmäßig, Rollstuhlfahrer wissen den barrierefreien Service zu schätzen. Pro Woche gehen im Durchschnitt über 3.000 Bestellungen ein.

2.2. Digitalisierung aller betrieblichen Prozesse und der Kundenkommunikation

Das VLP-Rufbus-Angebot ist trotz flexibler Streckenführung grundsätzlich fahrplanbasiert. Die Fahrpläne werden digital an die Datendrehscheibe der Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH weitergegeben, um sicherzustellen, dass das Verkehrsangebot in den verschiedenen Fahrplanauskunftssystemen beauskunftet wird und vollständige Wegeketten angeboten werden können.

Die flexiblen Bedienungsangebote sind online und telefonisch 24/7 bestellbar, ein Buchungs-Button und Fahrgast-Echtzeitinformationen sind in die Landesfahrplanauskunft Mecklenburg-Vorpommern implementiert. Zur Steuerung der Verkehrsleistungen ist ein 24/7 funktionierender automatischer digitaler Workflow umgesetzt. 55 % der Kunden nutzen die Online-Bestellfunktionalität, 45 % das Callcenter.

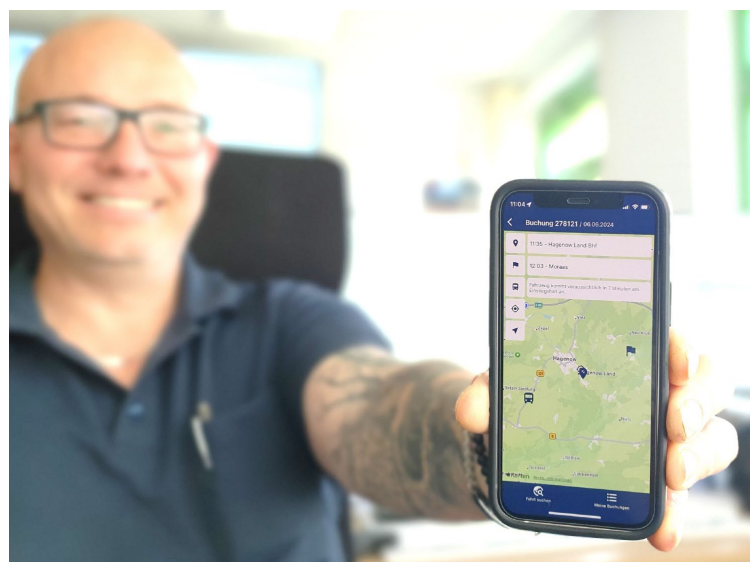


Abb. 5: Rufbus in Echtzeit verfolgen – VLP-Kunden-App

Weitere Digitalisierungsvorhaben der VLP sind die Schaffung einer durchgehenden Funktionalität von Fahrplanauskunft – Buchung flexibler Bedienangebote – E-Ticketing – Digitaler

Nachweis der Fahrtberechtigung – Fahrgast-Echtzeitinformation und Anschlussicherung – Fahrgastechtzeitzahlung – Videoechtzeitüberwachung – WLAN im Bus.

2.3. Batterieelektrisch betriebene Busse

VLP war eines der ersten Verkehrsunternehmen in Deutschland, das schon 2021 Busverkehre im ländlichen Raum in großem Umfang auf Elektromobilität umstellte. Mit derzeit 47 Elektrobussen wurde ein Kurs hin zu einem klimaneutralen Busverkehr eingeschlagen.

Mit dem Netzanschluss aller zwölf im Land Mecklenburg-Vorpommern gelegenen VLP-Betriebshöfe wurden die Voraussetzungen für die Elektrifizierung der gesamten VLP-Busflotte geschaffen. Gleichzeitig wurden die Werkstätten der VLP mit Spezialwerkzeugen und Dacharbeitsständen ausgestattet.



Abb. 6: VLP-Elektrobus

Die langen Standzeiten der VLP-Elektrobusse im Regionalverkehr eignen sich zur aktiven Bewirtschaftung der Fahrzeugbatterie im Stand. Künftig sollen Systemdienstleistungen für die Stromnetze erbracht werden, um die Sektorenkopplung von Energiewirtschaft und Verkehr zu verstärken.

3. Deutschlandticket – regional kaufen – deutschlandweit fahren

Das am 1. Mai 2023 eingeführte Deutschlandticket ist gerade für Mecklenburg-Vorpommern ein großer Schritt hin zu einem attraktiven Tarifangebot im öffentlichen Personennahverkehr. Zuvor gab es im Land nur einen lokalen Verkehrsverbund in Hansestadt und Landkreis Rostock und der größte Teil der Landesfläche war ein tariflicher Flickenteppich. Das verkehrsträgerübergreifende Reisen war entsprechend teuer und unattraktiv. Mit dem

Deutschlandticket wurde dieser Zustand beendet. Es setzte bei Zeitfahrausweisen eine Obergrenze, unter der sich weitere Zeitfahrausweise wie das AzubiTicket M-V und das SeniorenTicket M-V mit jeweils 29 Euro pro Monat etabliert haben.

Ludwigslust-Parchim hatte als erste Gebietskörperschaft in Mecklenburg-Vorpommern ab dem Start des Deutschlandtickets ein Angebot für Schüler. Jeder Schüler mit Wohnsitz im Landkreis kann bei der VLP ein Deutschlandticket für nur 19 Euro im Monat erwerben und damit deutschlandweit fahren. Im Übrigen bleibt es bei der kostenlosen Schülerbeförderung zwischen Wohnort und Schulstandort gegen Vorzeigen des Schülersausweises.

4. Mobilitätsoffensive des Landes Mecklenburg-Vorpommern

Mit der Mobilitätsoffensive der Landesregierung Mecklenburg-Vorpommerns erfolgt eine Stärkung und teilweise Reaktivierung des Schienenpersonennahverkehrs. Lücken im Bahnnetz werden schrittweise durch landesbedeutsame Buslinien, sogenannte Regiobusse, geschlossen. Dazu fördert das Land seit Dezember 2023 die Einrichtung entsprechender Buslinien mit 2,05 Euro je Fahrplankilometer, wenn hohe Qualitätsstandards hinsichtlich der Bedienzeiten und des Fahrplanangebotes eingehalten werden.

Wesentlicher Bestandteil der Mobilitätsoffensive ist die Einrichtung eines landesweiten Rufbussystems, verbunden mit einer Förderung, wenn hohe Qualitätsstandards eingehalten werden. Für den Landkreis Ludwigslust-Parchim werden seitens des Landes für das Jahr 2024 ca. 2,5 Mio. Euro bereitgestellt, die die Mehrkosten für die Einrichtung des Rufbussystems zu ca. 75 % decken.

Neben der Angebotsausweitung fördert das Land besondere Ticketangebote aus Landesmitteln: ein SeniorenTicket M-V und ein AzubiTicket M-V als verbilligtes Deutschlandticket zur jeweils 29 Euro pro Monat.

In einer Gemeinsamen Erklärung zur Verbesserung des öffentlichen Mobilitätsangebotes in Mecklenburg-Vorpommern vom 18. Dezember 2023 verabredeten Land und kommunale Aufgabenträger darüber hinaus weitere gemeinsame Anstrengungen, mittelfristig die Voraussetzungen für die Einführung eines Landestarifes zu schaffen sowie die Kompetenzen und Strukturen im Bereich der Digitalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs zu bündeln und die Angebote optimal miteinander zu verknüpfen.

Mit freundlichen Grüßen

Stefan Lösel
Geschäftsführer



75 Jahre
Demokratie
lebendig



Deutscher Bundestag
Ausschuss für Tourismus

Ausschussdrucksache 20(20)188

73. Sitzung

Öffentliche Anhörung am 03.07.2024

Stellungnahme zum Thema

„Mobilitätswende im Tourismus – Wie stellen sich die Mobilitätsdienstleister der wachsenden Nachfrage nach nachhaltiger Mobilität?“

Michael Oppermann,

Geschäftsführer, Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V.

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

Stellungnahme

**Tourismusausschuss des Deutschen
Bundestages**

**„Mobilitätswende im Tourismus – Wie stellen
sich die Mobilitätsdienstleister der
wachsenden Nachfrage nach nachhaltiger
Mobilität?“**

Mittwoch, 3. Juli 2024

durch den

Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V.

Alte Leipziger Straße 6
10117 Berlin

Berlin, 21. Juni 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.

Wenn es Taxi nicht gäbe, wir würden es heute erfinden: Taxi ist flexible Mobilität in Ergänzung zu Bus und Bahn. Es zählt zum ÖPNV, steht jederzeit zum Einstieg bereit und bringt täglich rund 1,2 Millionen Fahrgäste sicher an ihr Ziel. Als 1893 das erste Taxi durch Dessau rollte, ermöglichte es Menschen Mobilität, die kein eigenes Auto hatten. Heute – rund 130 Jahre später – ermöglicht die elfenbeinfarbene Flotte Mobilität für Menschen, die nicht selbst fahren wollen oder können.

Heute wie damals macht das Taxi mobil ohne eigenes Auto. Wer den Verkehr mit dem Privat-Pkw zurückdrängen will, braucht flexible Mobilitätslösungen. Taxi ist Sharing-Economy seit 1893.

Die Taxi-Flotte ist acht Jahre voraus

Ein Taxi in Deutschland ist im Schnitt zwischen zwei und drei Jahre alt. Zum Vergleich: Ein durchschnittlicher Privat-Pkw ist rund zehn Jahre alt. Die Taxi-Flotte ist somit der Entwicklung im gesamten Fahrzeugmarkt um etwa acht Jahre voraus. Die Taxi-Flotte ist modern, hoch-effizient und damit nachhaltig.

Schon heute setzt das Taxi vielfach auf Hybrid-Fahrzeuge, die jetzt Stück für Stück durch batterieelektrische Autos abgelöst werden. In Hamburg sind bereits 25 Prozent der Taxiflotte emissionsfrei unterwegs.

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, um bis 2030 80 Prozent der Flotte auf emissionsfreie Fahrzeuge umzustellen.

Kunden haben die Wahl: Bestelloption „green“ in Apps

Die Taxi-Apps reagieren auf die wachsende Nachfrage nach nachhaltigen Mobilitätslösungen mit einem entsprechenden Angebot. In den Apps können Kunden ohne Aufpreis auf die nachhaltige Flotte zugreifen. So erhalten die Kunden eine nachhaltige Mobilitätslösung im Taxi und können gleichzeitig die Mobilitätswende im wahrsten Sinne des Wortes „erfahren“. 42.000 der 50.000 Taxis in Deutschland sind digital über Apps buchbar, die größte Abdeckung haben die Apps taxi.eu und TaxiDeutschland.

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. Um die Zugänglichkeit zu erhöhen, macht sich das Taxigewerbe für die Einführung von Festpreisen im Taxi stark. 500 Tarifbezirke gibt es in Deutschland, derzeit ist diese Lösung nur in Berlin und München umgesetzt. Das Taxigewerbe möchte bundesweit flächendeckend Festpreise anbieten können. Die Städte und Kommunen müssen den Weg frei machen, das schnellstmöglich umzusetzen.

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).

Mobilität gestalten – PBefG nutzen

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ist ein gutes Gesetz, denn es schützt die Verbraucher und es gibt den Städten und Kommunen weitreichende Möglichkeiten, das Mobilitätsangebot vor Ort zu steuern und zu ordnen. Von diesen Möglichkeiten sollte Gebrauch gemacht werden.

Das Taxi als nachhaltige Mobilitätslösung ist stark reguliert: Politik und Verwaltung können die Zahl der Fahrzeuge vorgeben, können Vorgaben zu zulässigen Emissionen machen und zur Barrierefreiheit, setzen die Preise fest und bestimmen die Ordnung des Verkehrs. Das ist auch gut so.

Umgekehrt darf ein so weitgehend reguliertes Taxigewerbe aber nicht einem unkontrollierten Wettbewerb mit weitgehend unregulierten Plattform-Mietwagen wie etwa von Uber und Bolt ausgeliefert werden. Vielmehr müssen diese Marktsegmente plausibel voneinander abgegrenzt werden, so wie es auch das PBefG vorsieht.

Das PBefG stellt insoweit keine Hürde für die Einführung von nachhaltigen Mobilitätslösungen dar. Es ist vielmehr ein Gestaltungsinstrument, um nachhaltige Mobilitätslösungen zu ermöglichen und zu schützen.

Besonders wichtige Beispiele für solche Schutzinstrumente sind die Rückkehrpflicht und Mindestpreise für Mietwagen. Rückkehrpflicht bedeutet, dass ein auftragsloses Uber-Fahrzeug nach Ausführung einer Fahrt an seinen Betriebssitz zurückkehren muss und nicht auf der Suche nach Fahrgästen in der Stadt herumfahren darf. Taxen müssen in dieser Situation die Taxihalteplätze anfahren. Mit dem Instrument soll verhindert werden, dass Mietwagen taxiähnlichen Verkehr (ad hoc

Beförderungen) ausführen. Die Regelung schützt die Städte darüber hinaus vor einem Verkehrskollaps durch eine Flut von Uber-Fahrzeugen, wie es aus den US-Metropolen bekannt ist. Die Rückkehrpflicht fand deshalb in der politischen Debatte um die PBefG-Novelle 2021 auch unter Umweltverbänden breiten Rückhalt.

Mindestpreise für Mietwagen sind ein 2021 neu eingeführtes Instrument, um eine Flut von Dumping-Verkehren zu verhindern, die sowohl dem Taxi als auch dem Linienverkehr Konkurrenz machen. Derzeit gibt es Mindestpreise nur in zwei von 500 Genehmigungsbezirken (Leipzig und Lörrach). Der Bundesverband Taxi und Mietwagen unterstützt ausdrücklich die Einführung solcher Mindestpreise, um Dumping-Verkehr zu Lasten von Mensch und Umwelt zu verhindern. Die Einführung von Mindestpreisen durch Städte und Kommunen sollte beschleunigt werden.



75 Jahre
Demokratie
lebendig



Deutscher Bundestag
Ausschuss für Tourismus

Ausschussdrucksache 20(20)189

73. Sitzung

Öffentliche Anhörung am 03.07.2024

Stellungnahme zum Thema

„Mobilitätswende im Tourismus – Wie stellen sich die Mobilitätsdienstleister der wachsenden Nachfrage nach nachhaltiger Mobilität?“

Dr. Jan Schilling,
Vorstand Marketing DB Regio AG

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

Schriftliche Stellungnahme der Deutschen Bahn AG zum Thema

„Mobilitätswende im Tourismus – Wie stellen sich die Mobilitätsdienstleister der wachsenden Nachfrage nach nachhaltiger Mobilität?“

im Ausschuss für Tourismus des Deutschen Bundestages

21. Juni 2024

Grundsätzlich gilt: Für eine Mobilitätswende (als eine Voraussetzung für die Klimawende) muss der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel im Modal Split steigen. Dafür muss der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) vom Angebot deutlich näher an das individuelle Mobilitätsbedürfnis der Kund:innen heranrücken.

Bei touristischen Reiseanlässen insbesondere im ländlichen Raum kann davon ausgegangen werden, dass überdurchschnittlich häufig auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgegriffen wird. Daher bietet sich hier ein sinnvoller Ansatzpunkt, die Mobilität nachhaltiger zu gestalten, indem ein an den Bedürfnissen von Touristen und auf die Urlaubsregion ausgerichtetes Angebot an öffentlicher Mobilität bereitgestellt wird.

Das trifft sowohl auf die Anreise in die Urlaubsregion als auch auf die Mobilität vor Ort während des Aufenthaltes zu.

Für die Anreise in Urlaubsregionen müssen schnelle Zugverbindungen aus den relevanten Quellmärkten in einer Kombination aus Fern- und Nahverkehr mit möglichst wenigen Umstiegen geschaffen werden. Dabei ist eine verlässliche Anschlussplanung zwischen Fern- und Nahverkehr ebenso sicherzustellen wie ein flexibles Anschlussangebot bis zum individuellen Wohnort während des Urlaubs.

Für die Mobilität vor Ort wird ein flächendeckendes, flexibles ÖPNV-Angebot benötigt, das sehr einfach nutzbar ist, die „touristischen Hotspots“ schnell verbindet und (rund um die Uhr) eine bedarfsgerechte, flexible Möglichkeit bietet, den individuellen Wohnort während des Urlaubs zu erreichen. Gleichzeitig können somit auch die Bürger:innen der entsprechenden Gebiete auf ein deutlich besseres Angebotskonzept zurückgreifen.

Insgesamt ist dies durch eine verkehrsträgerübergreifende Planung und effiziente physische und digitale Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel erreichbar:

- Wie kann ein möglichst nahtloser physischer Übergang organisiert werden?
Die physische Verknüpfung von mehreren Verkehrsmitteln an einem Ort mit möglichst kurzen und barrierefreien Wegen ist eine entscheidende Voraussetzung insbesondere für die einfache Nutzung von ÖPNV-Angeboten im ländlichen Raum. Es kann sich dabei lohnen diese Umstiegsorte „(Mobilitätshubs“) ganz neu zu konzipieren und nachfrageorientiert zu verorten und anzulegen und sie mit Angeboten, die eine Aufenthaltsqualität schaffen, zu kombinieren.
- Wie kann das gesamte Angebot digital zu individuellen Reiseketten kombiniert werden?
Alle im jeweiligen Mobilitätsraum verfügbare Verkehrsmittel müssen als Information im Sinne einer „Verbindungsauskunft“ unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Fahrt- und Umstiegszeiten in einer digitalen Anwendung zu individuellen Reiseketten kombiniert werden. Für diese Reiseketten ist Echtzeitinformation über den Verlauf und darauf aufbauendes alternatives Routing in die Anwendung zu integrieren.
- Wie kann die Nutzungsberechtigung für das gesamte ÖPNV-Angebot in der Urlaubsregion für den Urlauber möglichst einfach und günstig verfügbar gemacht werden?

Für die einfache Nutzbarkeit dieses integrierten ÖPNV-Angebots müssen alle einzelnen Verkehrsmittel im ÖPNV-Tarif nutzbar sein, indem sie entweder für das Deutschland-Ticket anerkannt werden oder z.B. in einem „touristischen Pauschalticket“, das auch mit eventuellen Eintritten in Sehenswürdigkeiten o.ä. kombiniert werden kann, enthalten sind. In allen Fällen muss das Ticket über die digitale Plattform buchbar sein.

Das zum 01.04.2024 gestartete Modellprojekt Smile 24 (**Schlei-Mobilität: innovativ, ländlich, emissionsfrei und 24/7**), welches die NAH.SH und die Kreise Rendsburg-Eckernförde sowie Schleswig-Flensburg gemeinsam realisieren, setzt viele dieser Punkte gezielt um. Hier wird ein auf die spezifischen Bedingungen eines ländlichen touristischen Mobilitätsraum zugeschnittenes ÖPNV-Angebot mit ein 24/7-Mobilitätsgarantie verbunden, die überwiegend über On-Demand-Angebote sichergestellt wird. Erste Auswertungen zeigen, dass insbesondere diese Angebote stark nachgefragt werden und die ÖPNV-Nutzung in der Region steigt.

Smile 24 ist eine Art „Pilotprojekt“, dessen Erkenntnisse genutzt werden können, um in weiteren Regionen ähnliche Modellprojekte (wir sprechen in diesem Zusammenhang von „Modellregionen“) zu etablieren und ein integriertes ÖPNV-Angebot für einen Mobilitätsraum zu schaffen.

Für solche „Modellregionen“ bildet eine Analyse der Mobilitätsnachfrage in dem gesamten Mobilitätsraum unter der Annahme eines aus den Kund:innenbedürfnissen abgeleitetes „Qualitätsniveau“ (Entfernung zur nächsten Einstiegsmöglichkeit in den ÖPNV, Taktung, Angebotszeiten etc.) den Ausgangspunkt für die raumbezogene, verkehrsträgerübergreifende Planung eines bedarfsgerechten und effizienteren ÖPNV-Angebots.

Für die übergreifende Planung und dann auch betriebliche Abwicklung eines integrierten ÖPNV-Angebots müssen die oft verkehrsträger- und/oder gebietsbezogenen Zuständigkeiten „überwunden“ und auch gemeinsame Finanzierungsstrukturen geschaffen werden.

Die Konzeption und Umsetzungsvorbereitung einer Modellregion setzt daher eine enge Kooperation aus Politik, Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen voraus und muss betreiberunabhängig erfolgen.

Nur durch koordinierte Anstrengungen kann ein nachhaltiges und effizientes ÖPNV-System etabliert werden, das den Anforderungen und Bedürfnissen der Nutzer:innen gerecht wird.

DB Regio setzt sich für „integrierte Mobilitätsangebote“ auch in touristischen Räumen ein und kann ein Partner in der Entwicklung und Umsetzung weiterer Modellregionen sein.

Aus unserer Perspektive bietet der aktuelle Rechtsrahmen des PBefG ausreichend Spielräume, um entsprechende integrierte Verkehre im ÖPNV sowohl in städtischen wie auch ländlichen Räumen anzubieten.



75 Jahre
Demokratie
lebendig



Deutscher Bundestag
Ausschuss für Tourismus

Ausschussdrucksache 20(20)190

73. Sitzung

Öffentliche Anhörung am 03.07.2024

Stellungnahme zum Thema

„Mobilitätswende im Tourismus – Wie stellen sich die Mobilitätsdienstleister der wachsenden Nachfrage nach nachhaltiger Mobilität?“

Roland Werner,

Head of Government Affairs & Policy, DACH, Southern, Central & Eastern Europe, Uber

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



Mobilitätswende im Tourismus – Wie stellen sich die Mobilitätsdienstleister der wachsenden Nachfrage nach nachhaltiger Mobilität?

Stellungnahme zur Öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Tourismus des Deutschen Bundestages, 03. Juli 2024

- Rückkehrpflicht verhindert Umstieg auf elektrische Fahrzeuge und erschwert Anbindung ländlich geprägter Tourismusregionen
- Preistransparenz im Taxi für Touristen schaffen
- KMUs bürokratisch entlasten und Fahrermangel durch niedrighschwellige Eintrittsbarrieren in Angriff nehmen
- Nahtlose, intermodale und nachhaltige Reiseketten ermöglichen

Einführung

Moderner und nachhaltiger Tourismus setzt neue Formen digitaler und integrierter Mobilität voraus. Reisende erwarten zunehmend, dass Destinationen auch in ländlichen Gebieten ohne den eigenen PKW, sondern mit alternativen Formen der Mobilität bis vor die Tür der Ferienunterkunft erreicht werden können. Im urbanen Raum ergänzen bereits heute neue, flexible Mobilitätsdienste den öffentlichen Nahverkehr und bieten Touristen Anbindungen an den ÖPNV. So werden beispielsweise in vielen deutschen Großstädten von Uber vermittelte letzte Meile Pauschalpreis-Fahrten zu den ÖPNV-Haltestellen angeboten. Dadurch erweitert sich die Reichweite des Nahverkehrs, ganz ohne zusätzliche Kosten für die Steuerzahler.

Die Struktur des deutschen Personenbeförderungsmarktes besteht zumeist aus kleinen und mittelständischen Unternehmen mit knapp 45.000 Chauffeur-Mietwagen und gut 50.000 Taxen. In Verbindung mit Bahn und öffentlichen Verkehrsbetrieben könnte ein viel größeres Potential zur besseren Anbindung sämtlicher touristischer Destinationen ausgeschöpft werden. Taxen profitieren im Gegenzug zur Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht von einem Mehrwertsteuerprivileg (7%), weitere Vorteile wie Taxistände, Busspur-Nutzung etc. ergänzen den Privilegienkatalog. Bei Fahrten mit Mietwagen muss hingegen der erhöhte Mehrwertsteuersatz von 19% berechnet werden, hinzu kommt die Rückkehrpflicht sowie weitere regulatorische Vorgaben.

Der bestehende Rechtsrahmen hemmt die Entwicklung nachhaltiger und zukunftsweisender Mobilitätsdienstleistungen in Deutschland insbesondere bei ländlich geprägten Tourismusstandorten. Neue Mobilitätsoptionen über Apps, die insbesondere auch internationalen Touristen ein komfortables Reiseerlebnis in Deutschland ermöglichen, werden durch veraltete Regelungen unterbunden. Hier gilt es, künstliche Marktabschottungsmaßnahmen abzubauen und den Tourismusstandort Deutschland fit für die digitale Zukunft zu machen.

1. Rückkehrpflicht verhindert Umstieg auf elektrische Fahrzeuge und erschwert Anbindung ländlich geprägter Tourismusregionen

In vielen touristisch geprägten Räumen Europas, wie z.B. der kroatischen Küste oder der portugiesischen Algarve, sind digitale Mobilitätsdienste bereits heute fester Bestandteil nachhaltiger Reiseketten. Die Rückkehrpflicht für Mietwagen macht die Anbindung touristischer Orte im ländlichen Raum in Deutschland allerdings nahezu unmöglich. Die gefahrenen Wege,

Uber

und damit die Entfernungen zu den Betriebsstätten der Unternehmen, sind hier in der Regel weiter als in der Stadt. Die letzte Meile Fahrt mit einem digital vermittelten Mietwagen vom Bahnhof zum Ferienort lässt sich mit dem Fortbestehen der Rückkehrpflicht kaum rechnen. Der Einsatz batterieelektrischer Fahrzeuge wird neben dem Problem der unzureichenden Ladeinfrastruktur durch die Rückkehrpflicht verhindert, da die Leerfahrten oftmals große Mengen der limitierten Batterieleistung beanspruchen.

Künstliche Intelligenz erkennt schon heute, wann und wo sich Nachfrage entwickelt, eine Bahn ausfällt oder ein Kreuzfahrtschiff anlegt. In anderen Ländern empfehlen Apps Unternehmen und Fahrern, sich dann dorthin zu begeben, wo unmittelbar mit Kundschaft zu rechnen ist. Das spart Wege, erhöht die Auslastung, ist ökonomisch und ökologisch vorteilhaft. Während künstliche Intelligenz in aller Munde ist, müssen digitale Fahrtenvermittler in Deutschland ihre lernenden Algorithmen aufgrund der Rückkehrpflicht explizit abschalten.

Um eine nachhaltige Anbindung von ländlich geprägten Tourismusregionen zu ermöglichen, sollten Pooling-Verkehre, also das Teilen eines Fahrzeugs durch mehrere Personen mit gleich gerichteten Fahrtzielen, für Taxis und Mietwagen vereinfacht werden. Dieses Bündeln verschiedener Fahrtwünsche, und dadurch die Einsparung von Einzelfahrten, wird durch ein enges bürokratisches Korsett aktuell jedoch unmöglich gemacht. Die Pooling-Kategorie "gebündelter Bedarfsverkehr" wird u.a. durch Kontingentierung, eine optionale Rückkehrpflicht sowie zeitliche, preisliche und räumliche Beschränkungen überaus bürokratisch geregelt. Gleichzeitig wird öffentlich subventioniertes Pooling im Rahmen des ÖPNV privilegiert.

2. Preistransparenz im Taxi für Touristen schaffen

Die Novelle des Personenbeförderungsrechts (PBefG) aus 2021 sieht vor, dass Kommunen feste und flexible Preise beim Taxi einführen können. Bisher haben Kommunen diese Regelung jedoch kaum genutzt, Vorreiter sind München, Berlin und Chemnitz. Der internationale Besucher ist aus seiner Heimat Preistransparenz gewohnt, muss in deutschen Tourismusregionen aber den laufenden Taxameter im Blick behalten. Dies ist für Touristen schwer nachvollziehbar. Vorab klar kommunizierte Preise für die Gesamtleistung sollten eine absolute Selbstverständlichkeit sein. Preiskorridore, die verbraucherfreundliche Vorab-Festpreise für Taxis ermöglichen, sollen deutschlandweit eingeführt werden.

3. KMUs bürokratisch entlasten und Fahrermangel durch niedrighschwellige Eintrittsbarrieren in Angriff nehmen

Insbesondere in touristischen Regionen, die saisonal mit hohem Tourismusaufkommen rechnen, wäre es sinnvoll, niedrighschwellige Markteintrittsbarrieren für angehende Taxi- und Mietwagenunternehmer zu schaffen. Bis zu einer gewissen Einkommensschwelle könnte auf die aufwändige und kostenintensive Unternehmerprüfung verzichtet werden, so dass eine selbständige nebenberufliche und saisonale Tätigkeit als Mietwagen- oder Taxiunternehmer möglich wird. Damit eine sichere Beförderung weiter gewährleistet ist, sollte die P-Schein-Anforderung (Gesundheitscheck, polizeiliches Führungszeugnis) für Fahrpersonal beibehalten werden. Eine Neueinführung bürokratischer Hürden wie die angedachte "kleine Fachkunde" für Fahrpersonal sollte unterbleiben. Mit der Novellierung des PBefG wurde die Ortskundeprüfung für Taxifahrer 2021 abgeschafft, für Mietwagenfahrer existierte diese im ländlichen Raum nie. Die Abschaffung der Prüfung hatte keine negativen Auswirkungen zur

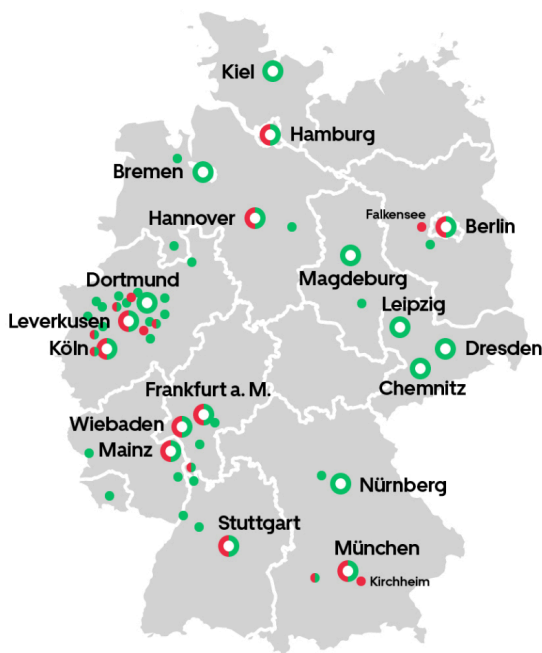
Uber

Folge, weder für Verbraucher, noch für das Fahrpersonal. Zudem sind über den P-Schein bereits alle notwendigen Voraussetzungen zur sicheren Fahrgastbeförderung gegeben.

Zur Ermöglichung neuer Mobilitätsangebote in Tourismusregionen sind weitere bürokratische Entlastungen notwendig: Fahraufträge müssen aktuell weiterhin durch das Mietwagenunternehmen am Betriebssitz angenommen werden. Das belastet insbesondere kleine und mittelständische Mietwagenunternehmen, denn allein für die Annahme von Beförderungsaufträgen müssen sie extra Arbeitskräfte bereitstellen. Gleichzeitig steht bei der digitalen Fahrtenvermittlung der Fahrpreis vor Fahrtantritt fest, weshalb auf den kostenpflichtigen Einbau des Wegstreckenzählers verzichtet werden könnte.

4. Nahtlose, intermodale und nachhaltige Reiseketten ermöglichen

Ob über private oder öffentliche Apps, insbesondere Touristen sind es leid, für jeden Verkehrsträger eine eigene App zu benötigen, um sich ihre Reisekette aus der Heimat zum Ferienort zusammenzubauen. Mehr Offenheit und Kooperationsbereitschaft, insbesondere auch von öffentlichen Akteuren, sind erforderlich, um das Reiseerlebnis für Touristen in Deutschland zu verbessern. Dies kann die Integration von Angeboten beinhalten bis hin zu Destinationsmarketing und die Einbindung spezieller regionaler Produktinnovationen wie z.B. Uber Boat im Mittelmeerraum. Es sollte selbstverständlich sein, dass, wie in Spanien oder Großbritannien, auch in Deutschland internationale Touristen über die Uber-App Bahnfahrten buchen können, während lokale Touristen sich gleichzeitig über eine Nahverkehrs-App eine letzte Meile-Fahrt vermitteln lassen. So können auch komplexe Tarifstrukturen für die Verbraucher einfach handhabbar werden. So können auch komplexe Tarifstrukturen für die Verbraucher einfach handhabbar werden. Dafür sollte sich die Regierung für eine Öffnung des Vertriebs einsetzen, um durchgängige Mobilitätsketten zu ermöglichen. Öffentliche Verkehrsträger sind das Herzstück der urbanen Mobilität und im Fernverkehr. Da sie aus öffentlichen Geldern finanziert sind, sollten sie grundsätzlich für alle privaten und öffentlichen Buchungsplattformen verfügbar sein.



Uber in Deutschland

In Deutschland vermittelt Uber ausschließlich Fahrten an lizenzierte Mietwagen- und Taxiunternehmen. Alle Fahrer haben einen Personenbeförderungsschein und sämtliche Fahrten sind vollständig versichert. Neben vielen Ballungsräumen ist das Angebot mittlerweile auch in einigen ländlichen/suburbanen Räumen verfügbar. Mit Blick auf eine nachhaltige Verkehrswende setzt Uber sowohl auf Elektromobilität als auch auf Multimodalität. Bis 2030 will Uber eine emissionsfreie Mobilitätsplattform in Europa, den USA und Kanada sein. Die Essens-Lieferplattform Uber Eats ist deutschlandweit in über 100 Städten verfügbar und ermöglicht bereits heute vielen tausend lokalen Gastronomiebetrieben durch innovative Technologie und intensive Marketingmaßnahmen neue Kundenstämme aufzubauen. Für viele lokale Partner spielt zudem die gesamte Lieferlogistik mittels Uber Direct eine große Rolle.



75 Jahre
Demokratie
lebendig



Deutscher Bundestag
Ausschuss für Tourismus

Ausschussdrucksache 20(20)191

73. Sitzung

Öffentliche Anhörung am 03.07.2024

Stellungnahme zum Thema

„Mobilitätswende im Tourismus – Wie stellen sich die Mobilitätsdienstleister der wachsenden Nachfrage nach nachhaltiger Mobilität?“

Max Hillmeier,

Tourismusdirektor, Bad Hindelang Tourismus

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



EMMI-MOBIL



**Ausschuss für Tourismus des Deutschen Bundestages
am Mittwoch, 3. Juli 2024, öffentliche Anhörung zum Thema:**

„Mobilitätswende im Tourismus – Wie stellen sich die Mobilitätsdienstleister der wachsenden Nachfrage nach nachhaltiger Mobilität?“

Stellungnahme von Maximilian Hillmeier, Tourismusdirektor in Bad Hindelang, Naturschutzgebiet Allgäuer Hochalpen.

Der Markt Bad Hindelang in den Allgäuer Hochalpen ist eine erfolgreiche Tourismusgemeinde mit einer Gemeindefläche von rund 140 km² und 6 Ortsteilen, die sich in Höhenlagen zwischen 800 m und 1.200 m befinden. Die Gemeinde hat 5.200 Einwohnern und jährlich rund 1 Mio.

Übernachtungen. Insgesamt 80% der Gemeindefläche sind Landschaft- oder Naturschutzgebiet, das Naturschutzgebiet „Allgäuer Hochalpen“ ist mit 21.000 ha das zweitgrößte Naturschutzgebiet Bayerns. Das Naturschutzgebiet „Allgäuer Hochalpen“ mit Oberstdorf, Sonthofen und Bad Hindelang (EMMI-MOBIL) ist zudem Partner der Kooperation Fahrtziel Natur (BUND, NABU, VCD und Deutsche Bahn).

Im Rahmen des Lebensraumkonzeptes „Unser Bad Hindelang 2030“ hat 2019 eine groß angelegte Markenumfrage stattgefunden. Daran beteiligten sich rund 2.000 Einheimische und etwa 1.500 Urlaubsgäste – also insgesamt beachtenswerte 3.500 Personen.

Ein wesentliches Thema war die Reduzierung des Individual- und Parksuchverkehrs sowie die Schaffung neuer innovativer Mobilitätslösungen. Denn lt. BUND Naturschutz in Bayern e.V. („BN informiert: Tourismus in den bayerischen Alpen – Von der Traumlandschaft zum übernutzten Berggebiet“, Erscheinungstermin 2020) hat sich der Kreis der Personen, die mit dem Auto innerhalb von 2,5 Stunden in die Allgäuer Alpen fahren können, zwischen 1979 und 2020 in etwa verdreizehnfacht.

Ein Blick auf aktuelle Statistiken macht deutlich, wie wichtig es ist, weltweit die Zahlen der touristischen An- und Abreisen mit Auto und Flugzeug zu reduzieren: Laut einem Umweltprogramm der Vereinten Nationen werden die CO₂-Emissionen im weltweiten Tourismus zu 75 Prozent durch die An- und Abreise und die Mobilität vor Ort verursacht.

Wir brauchen daher im Tourismus dringend innovative und multimodale Mobilitätsangebote. Ein beispielgebendes Projekt ist EMMI-MOBIL in der Gemeinde Bad Hindelang.

Denn Mobilität ist jetzt und in Zukunft eines der zentralen gesellschaftlichen und touristischen Themen. Die Deutsche Bahn (DB) kündigte auf der „DB - Mobilität erleben 2024“ in Berlin im Frühjahr 2024 an, Lösungen für eine integrierte Alltagsmobilität, wie den Bad Hindelanger Mobilitätsservice EMMI-MOBIL, zukünftig in den DB-Navigator mit aufnehmen zu wollen, um die Reisekette von Haustür zu Haustür in lediglich einem Buchungs- und Bezahlvorgang anbieten zu können.



EMMI-MOBIL



EMMI-MOBIL – elektrische Mobilität quasi ab der Haustür:

<https://www.badhindelang.de/urlaub/emmi-mobil>

EMMI-MOBIL (**EM**issionsfrei, **M**iteinander, **I**ndividuell) ist ein Projekt der Tourismusgemeinde Bad Hindelang in den Allgäuer Alpen (Bayern). Finanziert wird EMMI-MOBIL zum größten Teil über die Einnahmen des Kurbeitrags (Gästekarte), ein kleinerer Teil über die Einnahmen der Bürgerkarte und auch Parkplatzgebühren fließen mit ein. Förderungen sind keine enthalten.

EMMI-MOBIL ist aus dem Tourismus entstanden und folgt der On-Demand- („nach Bedarf“) und Last-Mile- („letzte Meile“) Philosophie, ist vollkommen bedarfs- und routenoptimiert und damit *die* Lösung für den ländlichen alpinen Raum. Mit unzähligen virtuellen Haltestellen sind Einwohner und Urlaubsgäste quasi ab der Haustür mobil, und zwar genau dann, wenn die Mobilität gebraucht wird. Ähnliche Fahranfragen werden gebündelt und die Fahrgäste werden mit den elektrisch betriebenen Kleinbussen (9-Sitzer) zur nächsten Bushaltestelle oder – falls gerade kein Bus fährt – direkt ans Ziel gebracht. Bedarfsgerecht bestellt wird EMMI-MOBIL ganz einfach über die EMMI-MOBIL-App. Entscheidend ist hierbei die Intermodalität. Der Fahrgast bekommt über die App stets die beste Alternative aus EMMI-MOBIL und dem ÖPNV.

Mit der elektronischen Bad Hindelanger Gäste- oder Bürgerkarte sind sowohl EMMI-MOBIL als auch der ÖPNV kostenlos.

Zur Unterstützung von EMMI-MOBIL wurde das freie Parken mit der Gästekarte abgeschafft.

Erfolgszahlen zu EMMI-MOBIL seit der Einführung im Winter 2021/2022:

Seit Einführung von EMMI-MOBIL nutzen Gäste (rund 90 % der Nutzungen) und Einheimische den On-Demand-Service. Die Fahrgäste bewerten mit einer Bewertungsquote von über 50% den Mobilitätsservice mit 4,9 von 5,0 möglichen Sternen als „sehr gut“! Folgend ausgewählte Zahlen seit der Einführung im Dezember 2021 (bis einschließlich 31.05.2024):





EMMI-MOBIL



EMMI-MOBIL unterstützt die Klima- und Mobilitätswende

Klimafreundliche Mobilitätsangebote wie EMMI-MOBIL helfen bei der Reduktion des Individualverkehrs, der die Umwelt stark belastet. Da EMMI-MOBIL die erste und letzte Meile vor Ort schließt, unzählige virtuelle Haltestellen und die EMMI-MOBIL-App die Mobilität quasi ab der Haustür ermöglichen, brauchen Urlauber vor Ort kein Auto und können mit der Bahn klimafreundlich in die Alpen reisen. EMMI-MOBIL macht damit die sanfte Mobilitätskette perfekt und trägt zu mehr Lebens- und Urlaubsqualität zum Schutz von Klima, Luft und Natur im Alpenraum bei.

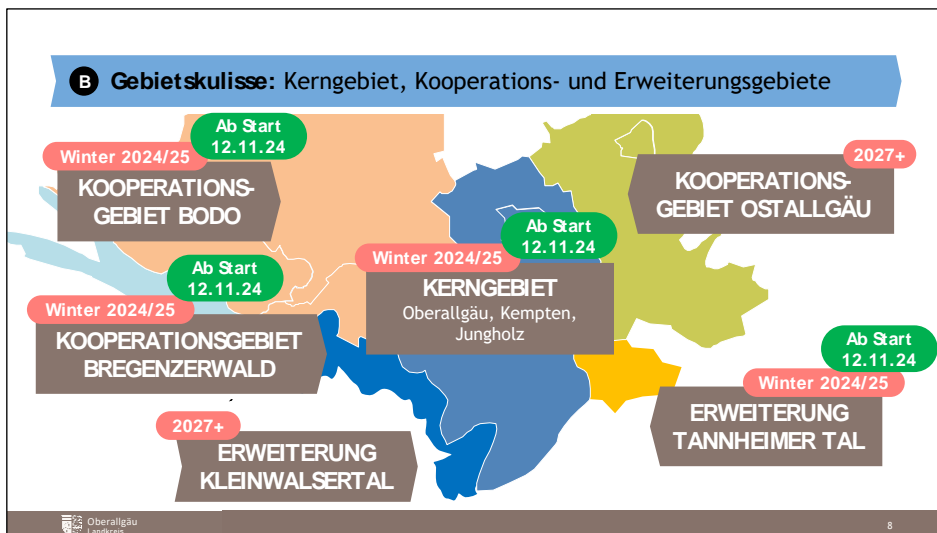
Darüber hinaus stellt EMMI-MOBIL nicht nur eine sanfte und klimafreundliche Mobilität für Touristen zur Verfügung, sondern sichert zudem die örtliche Mobilität insbesondere für SeniorInnen und damit die Teilhabe am öffentlichen Leben.

Freie Fahrt mit Bus und Bahn in den Allgäuer Alpen:

Seit 2023 arbeitet der Landkreis Oberallgäu gemeinsam mit den Oberallgäuer Kommunen und der Stadt Kempten an einer großflächigen Verknüpfung verschiedener ÖPNV-Projekte zur Gästefreifahrt (wie z.B. Bad Hindelang, Oberstdorf, Oberstaufen, Alpsee-Grünten und Hörnerdörfer) samt großflächiger Erweiterung der Gebietskulisse. Im Unterschied zu den erwähnten örtlichen ÖPNV-Projekten wird mit dem neuen „Gäseticket Bus & Bahn“ erstmals auch die Bahn in das Mobilitätsangebot für die Gäste eingebunden. Der Start für das „Gäseticket Bus & Bahn“ erfolgt zur Wintersaison 2024/25 mit folgendem Geltungsbereich im ÖPNV:

- gesamter Landkreis Oberallgäu inkl. der Enklave Jungholz/Tirol,
- Stadt Kempten,
- Tannheimer Tal/Tirol (= einzelne Linien im Verkehrsverbund Tirol),
- Landkreis Lindau, Bodenseekreis, Landkreis Ravensburg (= Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund),
- Bregenzerwald (= einzelne Linien im Verkehrsverbund Vorarlberg).

Ab 2027 sind weitere Ergänzungen mit dem Kleinwalsertal und dem Ostallgäu geplant.





EMMI-MOBIL



Das großräumige Projekt „Gästeticket Bus & Bahn“ für alle Urlaubsgäste der teilnehmenden Orte führt

- zu einer deutlichen Reduzierung des Individualverkehrs in den besagten Gebieten,
- zu einer weiteren Steigerung des Anreizes zur Anreise mit der Bahn sowie
- zu einer Steigerung der Attraktivität des Urlaubs in der Region „Oberallgäu“.

Zudem fördert das Projekt „Gästeticket Bus & Bahn“ das positive nachhaltige Image unserer Urlaubsregion und ist das bisher größte gemeinschaftlich angelegte Besucherlenkungs-konzept im Allgäu.

Das im Oberallgäu entwickelte „Gästeticket Bus & Bahn“ wird Bestandteil des Gästekartensystems „Allgäu Walser Pass“ (bisher: Allgäu-Walser-Card) sein und mit den dort in Arbeit befindlichen Weiterentwicklungen (digitales Ticket im VDV-KA-Standard [wie auch beim D-Ticket] und Single Code) in puncto Digitalisierung einen wichtigen Schritt in die Zukunft darstellen.

Förderkulisse und Personenbeförderungsgesetz:

Der Markt Bad Hindelang ist kein Aufgabenträger für den ÖPNV gemäß Art. 8 BayÖPNVG. Jedoch ist der Markt gemäß Art. 7 GO i.V.m. Art. 83 der Verfassung des Freistaats Bayern zuständig für den Tourismus. Die Einführung von EMMI-MOBIL erfolgte als gebündelter Bedarfsverkehr zum 01.12.2021 gemäß § 50 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) mit zunächst zwei elektrischen Fahrzeugen.

Das Förderprogramm für Mobilität im ländlichen Raum für den Freistaat Bayern wurde nicht in Anspruch genommen, da sich die Förderquoten lediglich an den Einwohnerzahlen orientieren und somit für ländliche Gebiete wenig attraktiv sind. Zukünftig sollten adäquate Fördermöglichkeiten eingeführt werden, damit die öffentliche Mobilität im ländlichen Raum – insbesondere auch in Tourismusgebieten - deutlich verbessert werden kann. In touristisch geprägten Orten/Regionen können die Förderquoten nicht allein auf die Einwohnerzahl abgestellt werden. Solche Förderprogramme begünstigen allein Ballungsgebiete, welche in der Regel ein bereits gut ausgebautes ÖPNV-Angebot aufweisen können, und verfehlen das Ziel einer verbesserten öffentlichen Mobilität im (touristisch-)ländlichen Raum.

An dieser Stelle gibt es deutlichen Nachholbedarf!

Bad Hindelang, 21. Juni 2024

Maximilian Hillmeier
Tourismusdirektor Bad Hindelang / Allgäuer Hochalpen
Tel. 0049 8324 892-401
max.hillmeier@badhindelang.de



75 Jahre
Demokratie
lebendig



Deutscher Bundestag
Ausschuss für Tourismus

Ausschussdrucksache 20(20)192

73. Sitzung

Öffentliche Anhörung am 03.07.2024

Stellungnahme zum Thema

„Mobilitätswende im Tourismus – Wie stellen sich die Mobilitätsdienstleister der wachsenden Nachfrage nach nachhaltiger Mobilität?“

Georg Ehrmann,

Deutschland-Direktor, Cruise Lines International Association (CLIA)

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

Eine aktive Kreuzschifffahrt für nachhaltige Touristik, Energie und Wirtschaften in Deutschland

Bedeutung der Kreuzschifffahrt für die deutsche Wirtschaft und Schiffsbauindustrie

Deutschland ist seit jeher eng mit der Schifffahrt und insbesondere mit der Kreuzschifffahrt verknüpft und der führende Quellmarkt Europas mit über 2,9 Mio. deutschen Kreuzfahrtpassagieren im Jahr 2023. Insgesamt sind über 30 Kreuzfahrtunternehmen in Deutschland tätig, von denen mehrere in Deutschland ansässig sind und speziell deutsche Reisende ansprechen. Dabei kann die Kreuzschifffahrt in Deutschland ein stetiges Wachstum entlang aller Altersgruppen vorweisen.

Im Jahr 2022 schaffte die Kreuzfahrtindustrie über 59.000 Arbeitsplätze und generierte einen Gesamtwert von mehr als 9,3 Mrd. Euro in Deutschland. Neben den Ausgaben der Passagiere und Angestellten auf Land profitiert insbesondere der deutsche Schiffsbau immens von der Kreuzschifffahrt: Die Aktivitäten der Kreuzschifffahrt im Schiffsbau trugen mit 2,1 Mrd. Euro zum deutschen Bruttoinlandsprodukt bei. Im zivilen Schiffsbau in Deutschland macht die internationale Kreuzschifffahrt mit teils über 70 % der Ablieferungen den Löwenanteil aus und stellt so eine tragende Säule für die Wertschöpfungskette der maritimen Industrie in Deutschland dar und sorgt dafür, dass wichtige Expertise vor Ort bleibt.

Kreuzschifffahrt ist nachhaltiger Tourismus

Zeitgleich nimmt die Kreuzschifffahrt ihre Verantwortung im Bereich Dekarbonisierung ernst: Die Technologie für einen grünen Betrieb der Schiffe ist bereits weitgehend vorhanden: Die überwiegende Mehrheit der aktuellen Kreuzfahrtsflotte ist in der Lage, erneuerbare Kraftstoffe mit sehr geringer technologischer Anpassung zu verwenden. Unternehmen setzen teilweise auf Flüssigerdgas (LNG) als Treibstoff, welches etwa 20 % weniger Treibhausgasemissionen verursacht und dann durch die Beimischung von Bio LNG sowie synthetischem LNG Schritt für Schritt zur Dekarbonisierung führen wird. Auch werden erste Schiffe „Methanol ready“ gebaut. Allerdings ist die Verfügbarkeit von nachhaltigen Kraftstoffen der alles entscheidende Faktor. Ob grünes Methanol oder grüner Ammoniak (für die Kreuzschifffahrt aus Sicherheitsgründen eher keine Option), ob synthetisches LNG (CNG), Bio LNG oder Biokraftstoffe, nur wenn die Produktion im großen Maßstab angekurbelt wird, können die ambitionierten Ziele erreicht werden. Und die Schifffahrt steht im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern, die von großzügigeren finanziellen Anreizen für die Herstellung und Lieferung dieser alternativen Kraftstoffe profitieren könnten, wie z. B. für den Straßenverkehr und insbesondere für den Luftverkehr.

Es müssen nun die Rahmenbedingungen durch die Politik geschaffen werden, damit es einen Markthochlauf für nachhaltige Kraftstoffe gibt. Auch sind die Kraftstoffhersteller aufgefordert, in Produktionskapazitäten für grüne Kraftstoffe zu investieren. In den nächsten Jahren werden zunächst Biokraftstoffe eine wichtige Rolle spielen, ohne einen massiven Ausbau der Herstellung von E-Fuels allerdings, wird die Schifffahrt insgesamt große Probleme haben, die Klimaziele zu erreichen.

Ein entscheidender Faktor für das Gelingen der maritimen Energiewende ist der „Austausch“ der Flotten, denn neue und damit mit modernster Technik versehene Schiffe haben das Potential, vollständig CO₂

neutral zu fahren. Hier hat die Kreuzschifffahrt den Vorteil, dass ihre Schiffe durchschnittlich nach 14,1 Jahren ausgetauscht werden, während dies bei der übrigen Schifffahrt nach 20-22 Jahren geschieht.

Zeitgleich investieren Kreuzfahrtgesellschaften in heimische Forschungsprojekte zu nachhaltigen Energieträgern und Hybridoptionen. Neue Schiffe erhalten von vorneherein die entsprechende Technik, bestehende Schiffe werden so nachgerüstet, dass in den Häfen, in denen Landstromversorgung möglich ist, diese genutzt werden kann. Die Landstromversorgung – hier gilt es Schritt für Schritt alle Häfen entsprechend auszustatten, wird einen signifikanten Beitrag zur CO₂- und Emissionsreduktion leisten.

Doch nicht nur im Hinblick auf Antrieb und Kraftstoffe setzt die Kreuzschifffahrt auf Nachhaltigkeit: Plastik- und Einwegprodukte werden möglichst vermieden, dort wo es möglich ist, durch Materialien aus nachwachsenden Rohstoffen ersetzt und nicht vermeidbare Plastik-/ Einwegprodukte werden optimal verwertet und bereits an Bord für das Recycling vorbereitet. Dabei erfolgt eine Trennung in 40 Kategorien für die landseitige Weiterverarbeitung.

In puncto Energieeffizienz sind Kreuzfahrtschiffe First Mover und haben beispielsweise durch Abwärmenutzung der Motorenwärme, durch Weiterentwicklung der Brennstoffzellentechnologie, durch Einsatz modernster Materialien und Digitalisierung kontinuierlich ihren Energieverbrauch gesenkt.

In modernen Osmoseumkehranlagen produzieren moderne Kreuzfahrtschiffe aus Meerwasser den hochwertigen Trinkwasser und reduzieren damit erheblich die Aufnahme von Trinkwasser in den Destinationen. Daneben setzt die Kreuzschifffahrt auf Reduzierung des Wasserverbrauchs an Bord, beispielsweise durch Infrarot-Wasserhähne und Vakuumtoilettensysteme. An Bord der neuen Schiffe werden biologische Membrankläranlagen genutzt, die einen Abwasserreinheitsgrad erreichen, der selbst von vielen Klär- und Reinigungsanlagen an Land nicht erzielt wird.

Kreuzfahrt mit Planbarkeit von Gästebewegungen wichtiger Partner für Destinationen

In vielen Ländern steigt die Belastung durch den zunehmenden Tourismus. Im Gegensatz zum Landtourismus lassen sich die Gästebewegungen von Kreuzfahrten planen und kontrollieren. Durch enge Abstimmungen und regelmäßige Evaluationen mit den Destinationen schaffen die Reedereien gezielt praktische Lösungen, um Partnerstädte und Häfen zu unterstützen. Insgesamt haben Kreuzfahrten weltweit nur einen Anteil von 2 % am Gesamttourismus und oft weniger als 5 % bei unseren Destinationen. Venedig wird oft als Beispiel erwähnt: Der Anteil der Kreuzfahrttouristen an der Gesamtzahl der Touristen in Venedig liegt bei 1,6 Millionen von insgesamt rund 30 Millionen Besuchern jährlich. Das Beispiel Dubrovnik, wo sich CLIA und die Stadt auf eine gemeinsame Entwicklung eines Destinationsmanagement-Plans für die Stadt auf Grundlage der UN-Kriterien für nachhaltigen Tourismus verständigt haben, zeigt, dass die Branche reagiert.

Ein weiterer Aspekt in der aktuellen Overtourism Debatte ist die Wohnungsnot der Bewohner, die durch zunehmende Vermietung von Ferienwohnungen ausgelöst wird. Die Kreuzfahrtgäste übernachten auf den Schiffen (bzw. in den turn around Häfen in Hotels) und tragen zu dem Problem nicht bei.

Zudem zeigen unsere Daten, dass etwa 60 Prozent der Gäste noch einmal an die Orte ihrer Reise zurückkehren und so den langfristigen Tourismus in den Ländern erheblich stärken. Diese Entwicklung war beispielsweise mit amerikanischen Touristen in Spanien zu beobachten.

CLIA in Deutschland

Dabei sieht sich CLIA als engagierter Partner für Behörden, Politik, Häfen und Städte, der die Interessen und Ambitionen der globalen Kreuzschifffahrt bündelt sowie mit seinen internationalen Erfahrungen an Lösungen für einen nachhaltigen Tourismus mitarbeitet.

Um Deutschland als wichtigen Quellmarkt, Industriestandort und Tourismusziel für die Kreuzschifffahrt beizubehalten wird sich CLIA in Deutschland durch folgende Maßnahmen engagieren:

1. Einbeziehen von Kreuzfahrten in die nationale Tourismusstrategie und aktive Teilnahme an der Nationalen Plattform Zukunft des Tourismus, dabei Einbringen von internationalen Best Practice Beispielen und Abbau von Vorbehalten gegen den Kreuzschifffahrtstourismus.
2. Einbringen in die Verfahren zur zügigen Umsetzung des „Fit for 55“-Pakets mit den Forderungen:
 - Nutzen der Einnahmen aus dem maritimen EU-Emissionshandel (EU-ETS) für die Dekarbonisierung der Schifffahrt:
Ab dem 1. Januar 2024 wird das EU-ETS schrittweise auf die CO₂-Emissionen aller großen Schiffe ausgeweitet, die EU-Häfen anlaufen, unabhängig von ihrer Flagge. Die Einnahmen aus der Versteigerung von Zertifikaten verschaffen Deutschland einen wichtigen Haushaltsspielraum in Zeiten einer angespannten Haushaltslage. Diese Einnahmen sollten zumindest in Teilen genutzt werden, um den immensen Investitionsbedarf der maritimen Dekarbonisierung zu adressieren.
 - Anreize für Produktion und Bereitstellung von nachhaltigen Kraftstoffen für die Schifffahrt:
Im Zuge der Umsetzung der Erneuerbaren Energien Richtlinie (RED III) empfiehlt CLIA sowohl die Festschreibung der durch die REDIII ermöglichten, jedoch freiwilligen Quote zur Bereitstellung von erneuerbaren Kraftstoffen nicht-biogenen Ursprungs (RFNBO sowie alle RED III kompatiblen Kraftstoffe) als auch die Erhöhung des Multiplikators für RFNBO und fortschrittliche Biokraftstoffe auf Zwei. So kann vermieden werden, dass der Schifffahrtssektor die alleinige Verantwortung für die Kraftstoffbeschaffung trägt.
3. Etablieren von CLIA als fester Ansprechpartner für Ministerien und zuständige Bundestagsabgeordnete in maritimen und touristischen Fragen.
4. Agieren auf Bundes- und Länderebene für eine ausreichende Infrastrukturbereitstellung für nachhaltige Kraftstoffe und Landstromversorgung nach den Vorgaben der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) in der Nationalen Hafenstrategie.
5. Unterstützung des Schiffbaus und der maritime Dekarbonisierung durch passgenaue Förderprogramme, Forschung und Einbeziehen in den Nationalen Aktionsplan klimafreundliche Schifffahrt.



75 Jahre
Demokratie
lebendig



Deutscher Bundestag
Ausschuss für Tourismus

Ausschussdrucksache 20(20)193

73. Sitzung

Öffentliche Anhörung am 03.07.2024

Stellungnahme zum Thema

„Mobilitätswende im Tourismus – Wie stellen sich die Mobilitätsdienstleister der wachsenden Nachfrage nach nachhaltiger Mobilität?“

Kerstin Hurek,

Leiterin Verkehrspolitik, Auto Club Europa e.V.

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

Stellungnahme

von Kerstin Hurek, Leiterin Verkehrspolitik
ACE Auto Club Europa e.V.

Öffentliche Anhörung im Tourismusausschuss des Deutschen Bundestages am 3. Juli 2024
„Mobilitätswende im Tourismus – Wie stellen sich die Mobilitätsdienstleister der wachsenden Nachfrage nach nachhaltiger Mobilität?“

Allgemein

Nach Ansicht des ACE Auto Club Europa geht es längst nicht mehr um die Frage, ob es eine Verkehrswende geben sollte oder nicht. Bedingt durch die steigenden Anforderungen an Klimaschutz, Verkehrssicherheit und Lebensqualität sowie den international geführten Wettbewerb um die effizientesten und innovativsten Mobilitätslösungen ist die Wende im Verkehr längst im Gange. Verkehr und Mobilität werden sich zugunsten von mehr Klima-, Umwelt- und Gesundheitsverträglichkeit verändern. Ziel muss es sein, dass am Ende alle Menschen von einer Verkehrswende profitieren.

Der ACE Auto Club Europa unterscheidet zwischen **Verkehrswende** und **Mobilitätswende**. Die **Verkehrswende** bezeichnet den Wandel von Fahrzeugen, Infrastruktur und Verkehrsregeln hin zu einem System, das neuen Anforderungen in Bezug auf Klimaschutz, Lebensqualität und weiteren Aspekten gerecht wird.

Die **Mobilitätswende** bezeichnet hingegen den Wandel im Verhalten der Menschen in Bezug auf den Verkehr. Hierbei spielen Aspekte wie die Vermeidung von Wegen (Verkehr) ebenso eine Rolle wie die bewusste Wahl eines anderen als bisher genutzten Verkehrsmittels (Verlagerung).

Bewusstsein für nachhaltiges Reisen versus Reisen mit dem Auto

Nach Berechnungen der Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen, FUR e.V. kann grundsätzlich eine „positive Einstellung zu Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen inzwischen bei mehr zwei Dritteln der Bevölkerung konstatiert werden: 68% der Bevölkerung finden ökologische oder soziale Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen wichtig, wobei der soziale Aspekt etwas mehr Zustimmung erfährt als der Umweltaspekt.“

Die Einstellung gegenüber Nachhaltigkeit ist also zunächst positiv, dieser Trend wird seit einigen Jahren beobachtet. Dennoch lassen sich nach Ansicht des ACE Auto Club Europa diese Zahlen nicht durch die tatsächlich genutzten Verkehrsmittel der Reisenden belegen. Denn das Auto spielt nach wie vor bei Urlaubsreisen die größte Rolle.

Laut Statistischem Bundesamt vom 02.07.2024 blieb auch 2023 das Auto das beliebteste Verkehrsmittel für Reisen mit Übernachtungen, obwohl sein Anteil leicht auf 58% sank, verglichen

mit 61% im Jahr 2022 und 59% im Vorkrisenjahr 2019. Flugreisen näherten sich mit 16% wieder dem Vor-Corona-Niveau von 17% an, ein Anstieg gegenüber 15% im Jahr 2022. Bahnreisen verzeichneten einen Zuwachs auf 19%, übertreffen damit die Werte von 2019 (16%) und 2022 (17%). Andere Verkehrsmittel wie Schiffe und Reisebusse machten konstant etwa 6% der Reisen aus.¹

Für den ACE Auto Club Europa steht völlig außer Frage, dass es eine Vielzahl an Situationen gibt, in denen die Nutzung des eigenen Autos aus den unterschiedlichsten Gründen sinnvoll ist. Wozu der ACE Auto Club Europa allerdings ermutigen will, ist der bewusstere Umgang mit dem Auto sowie der Blick auf mögliche Alternativen. Letztendlich geht es um eine Bewusstseins-schärfung und um eine angestrebte Verhaltensänderung – ganz im Sinne der Mobilitätswende.

Für den ACE Auto Club Europa ist nachhaltiger Tourismus ohne nachhaltige Mobilität undenkbar. Grundsätzlich muss bei nachhaltigem Tourismus zwischen der Anreise an den Urlaubsort und der Mobilität vor Ort unterschieden werden. Dabei ist die Kommunikation der jeweiligen Tourismusregion absolut entscheidend. Hervorzuheben sind beispielsweise die Gemeinde Oberstdorf, die den ÖPNV in die Fremdenverkehrsabgabe und zahlreiche Seilbahnen vor Ort inkludiert sowie einen großen bewirtschafteten Parkplatz vor der Stadt anbietet. Auch eine spezifische Karte, wie die Kärnten Card können als Anreiz gewertet werden, das Auto vor Ort stehen zu lassen. Die Kärnten Card berechtigt zum kostenlosen Eintritt in Sehenswürdigkeiten, zur Fahrt mit dem ÖPNV, Schiffen oder Bergbahnen.

Das Deutschland-Ticket könnte nach Auffassung des ACE Auto Club Europa ein ‚game changer‘ für die Mobilitätswende werden, gerade in touristischen Regionen. Das Ticket entlastet nicht nur Pendler, sondern leistet einen Beitrag zur Mobilitätswende und zum Klimaschutz in touristischen Regionen. Es gilt, die dauerhafte Existenz finanziell zu sichern. Die Zukunft des Tickets darf nicht gefährdet werden. Allerdings benötigen die Verbraucherinnen und Verbraucher eine langfristige Perspektive einer Preisstabilität. Zudem darf der Ausbau- und Modernisierungspakt für den ÖPNV nicht gefährdet werden. Ein starker und bezahlbarer öffentlicher Nahverkehr ist die Grundlage für eine erfolgreiche Verkehrs- und Mobilitätswende – auch in touristischen Regionen.

Tourismus als Treiber für nachhaltige Mobilität

Nachhaltige Mobilität im Tourismus wird zunehmend diskutiert und zurecht eingefordert. Ein Großteil der durch den Tourismus verursachten CO₂-Emissionen entsteht durch die An- und Abreise sowie die Mobilität am Urlaubsort. Der Tourismussektor steht daher vor der Herausforderung, innovative Lösungen für nachhaltigeres Reisen zu entwickeln und zu fördern.

Schlüsselfaktor ÖPNV

Eine zentrale Rolle spielt hierbei die verbesserte Erreichbarkeit von touristischen Regionen mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Eine intensivere Zusammenarbeit zwischen Verkehrsverbänden, Tourismusregionen und lokaler Politik ist unerlässlich, um den Umstieg auf Bahn und Bus für Reisende so einfach und attraktiv wie möglich zu gestalten. Konzepte wie der Haustür-zu-Haustür-

¹ [Pressemitteilung des Statistischen Bundesamtes](#) – Abruf am 02.07.2024

Gepäcktransport per Bahn könnten in Zukunft die Entscheidung für eine klimafreundliche Anreise wesentlich erleichtern.

Unterstützung und Anreize für nachhaltiges Reisen bei der Anreise

Um eine echte Transformation im Reiseverhalten zu erreichen, ist es wichtig, Touristen bei dem Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu unterstützen und entsprechende Anreize zu schaffen. Auch hier greifen die push- und pull-Konzepte der Verkehrswissenschaften. Durch verschiedene Maßnahmen könnten Anreize gesetzt werden:

- Anpassung der Preisstrukturen: Höhere Kosten für weniger nachhaltige Reiseoptionen, die die tatsächlichen ökologischen und sozialen Kosten widerspiegeln.
- Steigerung der Attraktivität nachhaltiger Angebote: Verbesserte Sichtbarkeit und Qualität umweltfreundlicher Reismöglichkeiten.
- Erhöhte Transparenz: Klare Informationen zu den ökologischen und sozialen Auswirkungen verschiedener Reiseoptionen.

Regionen als Impulsgeber

Regionen, die erfolgreich nachhaltige Mobilitätskonzepte umsetzen, können als Vorreiter fungieren und ihre Erfahrungen als Werbung und Inspiration für andere touristische Regionen nutzen. Ein effektives lokales Mobilitätsmanagement schafft dabei eine Win-win-Situation für Touristen und Einheimische, indem es die Lebensqualität vor Ort verbessert und gleichzeitig die Wirtschaftskraft stärkt. Von einer Mobilitätswende im Tourismus profitieren (vor allem) auch die Menschen vor Ort, durch einen besseren ÖPNV, weniger Lärm, eine attraktive Radinfrastruktur etc. Touristische Mobilität leistet somit auch einen Beitrag zur Daseinsvorsorge und zur Regionalentwicklung.

Der ACE Auto Club Europa fordert:

- Die Entwicklung effektiver Kommunikationstools zur Information der Reisenden über die verschiedenen Mobilitätsoptionen vor Ort.
- Die Berücksichtigung praktischer Aspekte wie beispielsweise Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge in touristischen Regionen. Analysen prognostizieren in touristischen Gebieten in den Hochsaisonmonaten eine zunehmende Unterversorgung mit Ladeinfrastruktur.
- Die Implementierung von Mobilitätsmanagement, das einen wichtigen Beitrag dazu leisten kann, die Mobilitätswende in touristischen Regionen durch Verhaltensänderung voranzutreiben. Mit einem Bündel aus Informations-, Angebots-, Anreiz- und Kooperationsmaßnahmen können attraktive und nachhaltige Mobilitätsangebote für Touristen und Einheimische geschaffen werden und deren tatsächliche Nutzung gefördert werden.

Erprobte und funktionierende Maßnahmen sind:

- Information: Touristen vor Reiseantritt über nachhaltige Mobilitätsoptionen informieren (z.B. Apps, Websites).
 - Anreize: Erhöhung der Parkgebühren und Schaffung von Autofreien Zonen. Einnahmen in den Ausbau der Fußgänger-, Rad- und ÖPNV-Infrastruktur investieren.
 - Attraktive und aufeinander abgestimmte Angebote: Attraktivitätssteigerung des ÖPNV für Touristen (z.B. zuverlässige Taktung, Verknüpfung mit touristischen Angeboten, Fahrradmitnahme in der Bahn, P&R-Systeme).
 - Angebot von Car- und Bikesharing vor Ort und Verknüpfung mit angrenzenden Tourismusregionen.
- Einen Beirat für nachhaltige Mobilität im Tourismus beim Bundesministerium für Digitales und Verkehr als Plattform, um den Austausch und die Zusammenarbeit zwischen den touristischen Regionen zu fördern. So können gemeinsam innovative Mobilitätskonzepte für touristischen Regionen entwickelt werden und implementiert werden.

Über den ACE Auto Club Europa:

Klare Orientierung, sichere Hilfe, zuverlässige Lösungen: Der ACE Auto Club Europa ist seit 1965 als engagierte Gemeinschaft für alle modernen mobilen Menschen da, egal mit welchem Verkehrsmittel sie unterwegs sind. Als Mobilitätsbegleiter hilft der ACE international, unbürokratisch und unabhängig. Kernthemen sind die Unfall- und Pannenhilfe, Verkehrssicherheit, Verbraucherschutz, Elektromobilität und neue Mobilitätsformen.