



## Redigiertes Wortprotokoll der 73. Sitzung

### Ausschuss für Tourismus

Berlin, den 3. Juli 2024, 15:00 Uhr

Paul-Löbe-Haus

4.600

Amt. Vorsitz: Gülistan Yüksel, MdB

## Tagesordnung – Öffentliche Anhörung

### Tagesordnungspunkt

Seite 4

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

**Teilnehmende Ausschussmitglieder**

	<b>Ordentliche Mitglieder</b>	<b>Stellvertretende Mitglieder</b>
SPD	Hagl-Kehl, Rita Troff-Schaffarzyk, Anja Werner, Lena Yüksel, Gülistan	
CDU/CSU	Aumer, Peter Brehmer, Heike Karliczek, Anja	Janssen, Anne
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Gastel, Matthias Liebert, Anja Schmidt, Stefan	
FDP	Tippelt, Nico Wagner, Tim	
AfD	Moncsek, Mike	
Die Linke	Latendorf, Ina	



---

## Liste der Sachverständigen

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

am Mittwoch, 3. Juli 2024, 15:00 – 16:15 Uhr

---

**Georg Ehrmann,**  
Deutschland-Direktor, Cruise Lines International Association (CLIA)

**Max Hillmeier,**  
Tourismusdirektor, Bad Hindelang Tourismus

**Kerstin Hurek,**  
Leiterin Verkehrspolitik, Auto Club Europa e.V.

**Stefan Lösel,**  
Geschäftsführer, Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH

**Michael Oppermann,**  
Geschäftsführer, Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V.

**Evelyn Palla,**  
Vorstandsvorsitzende, DB Regio

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

**Dr. Jan Schilling,**  
Vorstand DB Regio Marketing AG

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



## Tagesordnungspunkt

### Öffentliche Anhörung zum Thema „Mobilitätswende im Tourismus – Wie stellen sich die Mobilitätsdienstleister der wachsenden Nachfrage nach nachhaltiger Mobilität?“

hierzu wurde verteilt:

A-Drs. 20(20)187  
A-Drs. 20(20)188  
A-Drs. 20(20)189  
A-Drs. 20(20)190  
A-Drs. 20(20)191  
A-Drs. 20(20)192  
A-Drs. 20(20)193

Amt. Vors. **Gülistan Yüksel** (SPD): Meine sehr geehrten Damen und Herren, ich begrüße Sie alle zu unserer 73. Sitzung mit der öffentlichen Anhörung zum Thema „Mobilitätswende im Tourismus – Wie stellen sich die Mobilitätsdienstleister der wachsenden Nachfrage nach nachhaltiger Mobilität?“.

Ich begrüße insbesondere unsere Sachverständigen in alphabetischer Reihenfolge:

- Georg Ehrmann, Deutschland-Direktor, Cruise Lines International Association (CLIA)
- Max Hillmeier, Tourismusdirektor, Bad Hindelang Tourismus
- Kerstin Hurek, Leiterin Verkehrspolitik, Auto Club Europa e.V.
- Stefan Lösel, Geschäftsführer, Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH
- Michael Oppermann, Geschäftsführer, Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V.
- Evelyn Palla, Vorstandsvorsitzende, DB Regio
- Roland Werner, Head of Government Affairs & Policy, DACH, Southern, Central & Eastern Europe, Uber
- Dr. Jan Schilling, Vorstand DB Regio Marketing AG

Wir haben in der Obleute-Runde vereinbart, dass es zwei Runden à sechs Minuten für jede Fraktion bzw. Gruppe gibt, und zwar jeweils zusammen für Frage und Antwort.

Ich möchte sogleich mit der Fragerunde starten und erteile das Wort an Anja Troff-Schaffarzyk von der SPD-Fraktion.

Abg. **Anja Troff-Schaffarzyk** (SPD): Meine Fragen gehen an Kerstin Hurek vom Auto Club Europa e.V. (ACE). Das Thema unserer heutigen Anhörung lautet „Mobilitätswende im Tourismus“ und Sie erwähnen in Ihrer Stellungnahme, dass der ACE zwischen Verkehrswende und Mobilitätswende unterscheidet. Vielleicht können Sie am Anfang einmal genauer erklären, was damit gemeint ist.

Sie vertreten zwar einen Automobilclub, aber Sie beschäftigen sich auch ganz bewusst mit anderen Verkehrsträgern und anderen Formen der Mobilität. Ich selbst komme aus einem sehr ländlich geprägten Wahlkreis. Bei uns ist das Auto auch im Tourismus immer noch ein Hauptverkehrsträger und daher die Frage: Wie kann man im „Urlaub mit dem Auto“ auch eine Form von nachhaltigem Tourismus fördern.

Und meine letzte Frage: Sie raten Kommunen in touristischen Regionen zur Einführung eines Mobilitätsmanagements. Ich bitte Sie kurz zu beschreiben, was damit gemeint ist. Vielleicht haben Sie auch Informationen dazu, wie sich die Kommunen diesbezüglich fit machen können, wenn sie das Mobilitätsmanagement bei sich einführen möchten.

Amt. Vors. **Gülistan Yüksel** (SPD): Frau Hurek, Sie haben das Wort.

**Kerstin Hurek** (Auto Club Europa e.V.): Verkehrswende und Mobilitätswende — diese beiden Begriffe gehen in der öffentlichen Diskussion oft ein bisschen durcheinander. Wir haben versucht, diese beiden Begriffe etwas zu differenzieren. *Verkehrswende* bezeichnet für uns den Wandel von Fahrzeugen, Infrastruktur und Verkehrsregeln, während die *Mobilitätswende*, so die Ansicht des ACE, den Wandel im Verhalten der Menschen in Bezug auf den Verkehr bezeichnet.



Und damit sind wir schon mitten im Thema „Mobilitätswende im Tourismus in touristischen Regionen“. Das Thema ist unseres Erachtens richtig gewählt. Der Verkehrssektor wird durch das Mobilitätsverhalten *aller* Menschen geprägt. Diese Erkenntnis müssen wir uns nochmal bewusst machen. Ich glaube, wir müssen an beiden Themen arbeiten, also sowohl am Thema Verkehrswende als auch am Thema Mobilitätswende.

Wie sieht es nun tatsächlich aus mit dem Thema „Verhalten und Bewusstsein“? Ich würde mal die These aufstellen, dass es keine flächendeckende Nachfrage nach nachhaltiger Mobilität gibt. Und das ist ein Problem. Es gibt zwar ein Bewusstsein für nachhaltiges Reisen, aber nachhaltige Mobilität ist unserer Auffassung nach noch nicht im Handeln der Reisenden beziehungsweise der Verbraucher angekommen.

Es gibt Berechnungen von der Forschungsgemeinschaft „Urlaub und Reisen“, die Sie in unserer Stellungnahme nachlesen können. Dort ist die Rede davon, dass es inzwischen grundsätzlich eine positive Einstellung zur Nachhaltigkeit bei Urlaubsreisen bei mehr als zwei Dritteln der Bevölkerung gibt. 68 Prozent der Bevölkerung finden ökologische und soziale Aspekte bei Urlaubsreisen wichtig und es hat sich auch in den letzten Jahren gezeigt, dass dieser Trend sogar zunimmt. Dennoch wird dieser Trend unserer Ansicht nach anhand der Zahlen der genutzten Verkehrsmittel nicht belegt.

Erst gestern hat das Statistische Bundesamt einschlägige Zahlen vorgelegt. Das Auto ist immer noch die „Nummer eins“ bei Urlaubsreisen, gefolgt vom Flieger, Bahn, Schifffahrt und dem Bus. Somit scheint also das Auto unter den aktuellen Bedingungen gewissermaßen eine universelle Komplettlösung für alle Anlässe und Wegelängen zu sein.

Es geht uns um das Thema Verhaltensänderung und Bewusstseins-schärfung. Unseres Erachtens ist nachhaltiger Tourismus ohne nachhaltige Mobilität undenkbar. Lassen Sie mich an der Stelle vielleicht ein paar *Best Practices* aufzeigen.

Ich möchte hier insbesondere die Gemeinde Oberstdorf erwähnen. Sie ist unseres Erachtens ein

gutes Beispiel, wie man nachhaltige Mobilität vor Ort umsetzen kann. Ich glaube, wir müssen aber auch nochmal differenzieren zwischen der Mobilität, wie ich an den Urlaubsort gelange und der Mobilität am Urlaubsort, also der Mobilität der Reisenden vor Ort.

Ein weiteres *Best Practice*-Beispiel ist unseres Erachtens die sogenannte *Kärnten-Card* in Österreich. Mit dieser Karte, die Urlaubsgäste käuflich erwerben können, ist der kostenlose Besuch sämtlicher Sehenswürdigkeiten der Region möglich einschließlich des gesamten Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) wie auch aller Seilbahnen und aller Museumseintritte.

Grundsätzlich sagen wir als ACE, dass auch das *Deutschland-Ticket* aus der Sicht touristischer Regionen und der angestrebten Mobilitätswende auf jeden Fall als *Game-Changer* anzusehen ist.

Um das Verkehrsverhalten der Menschen tatsächlich zu ändern, müssen aber noch andere Aspekte erfüllt sein. Da sind wir dann beim Thema „Mobilitätsmanagement“. Wir sehen das Thema Mobilitätsmanagement als einen großen Hebel, mit dem man vor Ort eine *Win-Win*-Situation schaffen kann — sowohl für die Touristen als auch für die Einheimischen, um für Klimaschutz vor Ort zu sorgen und um die Lebensqualität in den einzelnen Regionen zu erhalten.

Wir glauben, dass es heute schon Regionen gibt, die das Mobilitätsmanagement vor Ort vorbildlich umsetzen. Insofern denken wir als ACE, dass Tourismus eben auch Treiber sein kann für nachhaltige Mobilität, weil die Regionen ein gutes Beispiel abgeben können, indem sie nachhaltige Mobilität propagieren und vermarkten.

Amt. Vors. **Gülistan Yüksel** (SPD): Ich wollte noch darauf hinweisen, dass auf dem Bildschirm in der Saalmitte eine Uhr mit Ihrer Redezeit läuft. Ich wäre dankbar, wenn Sie dies beachten. Die nächste Fragerunde geht an die CDU/CSU-Fraktion, Anja Karliczek, bitte.

Abg. **Anja Karliczek** (CDU/CSU): Das Thema nachhaltige Mobilität ist ja gerade für die Kreuzschifffahrt ein vielfältiges Thema, weil es eben nicht nur um die Frage von Antrieben geht,



sondern auch um die vielen anderen Themen, die damit für die Kreuzschifffahrt verbunden sind. Deswegen würde ich gerne meine ersten Fragen an Herrn Ehrmann stellen. Welche konkreten Fortschritte und weiteren Planungen gibt es bei der Dekarbonisierung im Bereich der deutschen, aber auch der internationalen Kreuzschifffahrt?

Und welche Fortschritte haben deutsche Kreuzfahrtanbieter neben dem Bereich „Antrieb und Kraftstoffe“ in anderen wichtigen Kategorien erzielt, beispielsweise bei der Vermeidung von Plastik und Einwegprodukten, bei der Mülltrennung und beim Recycling von Rohstoffen.

Der dritte Punkt geht noch in eine ganz andere Richtung von Nachhaltigkeit der Mobilität: Wir reden in manchen Bereichen auch über *Overtourism*, beispielsweise an touristischen „Hotspots“, wo die großen Kreuzfahrtschiffe anlanden. Vielleicht können Sie uns etwas dazu sagen, wie Sie als Anbieter bei dem Thema „Overtourism“ dazu beitragen können, diesen zu entzerren.

**Georg Ehrmann** (Cruise Lines International Association (CLIA)): Die Dekarbonisierung der Kreuzschifffahrt genauso wie insgesamt der Schifffahrt ist sicherlich alternativlos. Es gibt die strengen Ziele der *International Maritime Organization* (IMO) und wir haben eine EU-Regulierung. Die Schifffahrt hat sich auf den Weg gemacht. Hier hat sich auch gezeigt, dass Regulierung nötig war, damit sich an dieser Stelle etwas bewegt — auch deswegen, weil Investitionen im Bereich der Schifffahrt nicht wie bei Autos nur vier oder fünf Jahre Abschreibung bedeutet. Schiffe fahren gut 30 oder 40 Jahre. Kreuzfahrtschiffe werden in der Regel nach 14 Jahren ausgetauscht. Insofern war es wichtig, Planbarkeit herzustellen. Diese ist jetzt gegeben.

Die Antriebstechnik und die Motorentechnologie sind mittlerweile auch vorhanden — und zwar für LNG (*Liquefied Natural Gas, LNG ist verflüssigtes Erdgas, Anm.*), Methanol oder Ammoniak. Der Engpass sind die *grünen* Kraftstoffe. Wir brauchen grünes Methanol, wir brauchen synthetisches LNG, wir brauchen Biokraftstoffe, insbesondere in den nächsten fünf Jahren. Denn bis genug synthetische Kraftstoffe vorhanden sind, wird es wahrscheinlich

auf Biokraftstoffe hinauslaufen. In diesem Zusammenhang ist es wichtig, dass die Politik die Rahmenbedingungen so schafft, dass Investitionen möglich sind. In diesem Punkt sind wir mit dem NABU (*Naturschutzbund Deutschland e. V., Anm.*) einer Meinung, wonach wir für die Industrie eine Sicherheit brauchen, damit sie Investitionen tätigen kann, um einen Markthochlauf für grüne Kraftstoffe zu ermöglichen.

Dabei darf die Nachhaltigkeit der Schifffahrt nicht auf die Kraftstoffe reduziert werden. Wenn Sie sich die modernen Schiffe ansehen, ist inzwischen viel mehr möglich. Letztes Wochenende hatten wir eine Tauffahrt mit einem neuen Schiff. Dort wird der Müll nach 40 unterschiedlichen Kriterien getrennt, die haben einen richtigen großen Müllraum. Es gibt sogar eine Pelletieranlage, dort werden die entsprechend getrennten Wertstoffe schon fertig pelletiert an die Häfen übergeben, um sie einem vernünftigen Recycling zuzuführen.

Das Thema „Wasserverbrauch“ ist ein weiteres wichtiges Thema an Bord der Schiffe. Wir müssen durch entsprechende Technik den Wasserverbrauch reduzieren, insbesondere bei den Toiletten, bei den Wasserhähnen, damit dort dieses kostbare Gut sorgfältig genutzt wird. Dabei wollen wir vermeiden, dass Kreuzfahrtschiffe den Destinationen das dort benötigte Wasser wegnehmen. Auf Mallorca wurde gerade einem Ort das Wasser abgeklemmt — nur noch sieben Stunden am Tag gab es dort Wasser. Da ist es nicht vertretbar, dass ein Schiff in Palma noch zusätzlich Wasser bunkert. Deswegen ist es wichtig, die Kreuzfahrtschiffe auch dahingehend zu entwickeln, mit Meerwasserentsalzungsanlagen das Wasser entsprechend selbst herzustellen, aufzubereiten und mit Trinkwasser selbst zu versorgen. Auf diesem Gebiet hat sich unheimlich viel getan. Insofern ist es auch fair, einmal den Vergleich mit normalen Hotels auf der Insel zu ziehen. Die Kreuzfahrt hat ja immer noch ein kleines Imageproblem. Auch in der Tourismusstrategie der Bundesregierung wird von problematischen Emissionen gesprochen. Kein Bereich hat sich in den letzten fünf bis zehn Jahren derart auf den Weg gemacht wie die Kreuzschifffahrt, um insgesamt besser zu werden, Emissionen zu vermeiden und die Energieeffizienz zu steigern. Weniger Verbrauch bedeutet auch weniger Kosten. Das heißt, es sind



auch ökonomische Motive, die eine Rolle spielen. Je energieeffizienter ein Kreuzfahrtschiff ist, desto weniger Treibstoff muss es verbrauchen. Da wir jetzt bald über sehr teure, grüne Kraftstoffe sprechen, wird die Kreuzfahrt mit diesen Anstrengungen nicht aufhören.

Zum Thema *Overtourism* haben Sie das Stichwort Mobilitätsmanagement selbst gegeben. Die Kreuzschiffahrt kann Mobilitätsmanagement leisten, denn wir buchen die Reisen teilweise ein bis zwei Jahre im Vorhinein. Das heißt, mit den Destinationen können Tourismusströme geplant werden. Das geschieht jetzt auch. Man hat dabei aus der Vergangenheit gelernt. Wenn man sich die Zahlen betrachtet, wie viel Prozent der Landgänge in Venedig oder Barcelona denn tatsächlich von den Kreuzschiffahrttouristen kommen, dann sind das unter fünf Prozent. Aber natürlich sind die Bilder mit den großen Schiffen in Venedig oder Barcelona in den Köpfen. Wenn man sich die Zahlen insgesamt anschaut, wird man insgesamt feststellen, dass von über 20 Millionen Touristen letztlich nur circa eine Million von den Schiffen kommen. Dennoch muss es darum gehen, diese Ströme so zu planen, dass sie nicht an Spitzenzeiten und an den gleichen Orten entstehen. Man kann diese Ströme jeweils zeitversetzt an andere Destinationen vor Ort lenken, indem man auch in Dubrovnik und in Palma de Mallorca auf nicht so bekannte, aber dennoch sehr interessante Tagesziele hinweist. Damit können Touristenströme wirksam entzerrt werden.

Der Vorteil der Planbarkeit touristischer Aktivitäten in der Kreuzfahrtschiffahrt ist ein wichtiger Beitrag in diesem Zusammenhang. Was in der *Overtourism*-Debatte gerade in Spanien im Moment so hochkocht, ist die Wohnungskrise. Das Personal findet keinen bezahlbaren Wohnraum mehr, weil *Airbnb* und andere Anbieter, auch private Anbieter, dort entsprechend Wohnraum verknappen. Da muss man sagen, da ist die Kreuzschiffahrt schlichtweg „raus“. Unsere Gäste übernachten auf den Schiffen beziehungsweise, wenn Umschlagetage sind, dann übernachten sie in Hotels. Diesbezüglich kann die Kreuzschiffahrt keinen Beitrag leisten. Deswegen ist dieses Thema „planbarer, nachhaltiger Tourismus“ so sinnvoll. Die Kreuzschiffahrt ist mittlerweile insgesamt auf

dem Weg, ein nachhaltiges *Tourismustool* zu werden.

Amt. Vors. **Gülistan Yüksel** (SPD): Bevor wir fortfahren, möchte ich den Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft und Tourismus, MdB Dieter Janecek, ganz herzlich begrüßen. Jetzt hat Kollege Mathias Gastel von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN das Wort.

Abg. **Mathias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Meine Frage in der ersten Runde geht an Jan Schilling von der Deutschen Bahn (DB), konkret die „DB Regio“. Sie haben das Projekt „SMILE24“ in Norddeutschland in Ihrer Stellungnahme angesprochen. Dazu bitte ich Sie etwas genauer auszuführen, was das beinhaltet, wer die Zielgruppe ist und inwiefern es auf andere touristische Regionen übertragbar ist. Hier geht es konkret um Norddeutschland. Inwiefern ist das Projekt auf Gebirge, Mittelgebirge und andere Regionen übertragbar und welche Rolle kann ein solches Projekt im Rahmen einer Reisekettenbetrachtung spielen? Wir haben bisher häufig Punkt-zu-Punkt-Verbindungen der Bahn angesprochen, teilweise auch die Mobilität am Urlaubsort, aber es geht ja auch um die gesamte Anreise und Abreise.

Die DB hat ja auch dieses wunderbare Programm „Fahrtziel Natur“, wo Bahnfahren verbunden wird mit touristischen Destinationen. Ich bitte Sie, auch dieses Programm etwas genauer vorzustellen. Hat es sich bewährt? Und wie könnte das Ganze weiterentwickelt werden?

**Dr. Jan Schilling** (DB Regio AG): Ich würde gerne eine kurze übergeordnete Bemerkung machen, um beide angesprochenen Projekte ein bisschen in den Kontext zu setzen. Ich glaube, am Ende funktioniert nachhaltige Mobilität nur, wenn sie das Mobilitätsbedürfnis der Kunden in der Gänze trifft. Das ist die An- und Abreise der Reisegäste und das ist deren Mobilität vor Ort. Unser Ziel ist es, in Kooperation mit der DB den ÖPNV in eine Lage zu versetzen, als Teil von durchgängigen Reiseketten zu fungieren. Da spielt das *Deutschland-Ticket* auf der vertrieblichen Seite eine Rolle, aber am Ende geht es auch um die praktische Verknüpfung von Angeboten, auch um die informatorische Verknüpfung von Angeboten, weil die Menschen



ihr Mobilitätsverhalten nur verändern, wenn sie vor Ort ausreichend und qualitativ sicher unterwegs sein können.

Wir versuchen, diese Aufgabenstellung in Norddeutschland in der "Tourismusregion Schlei" an der Ostsee als Modellprojekt zu realisieren, und zwar gemeinsam mit den Aufgabenträgern für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV), dem Nahverkehr Schleswig-Holstein (NSH) und zwei Landkreisen. Dabei ist es eine Besonderheit, dass Aufgabenträgerstrukturen, die ja den ÖPNV bestellen, dort integriert zusammenarbeiten und wir Mobilitätsräume betrachten und nicht einfach nur einzelne Liniendestinationen.

Bei dem Projekt „Tourismusregion Schlei“ ist ein Modell entwickelt worden, das – durch die Bundesregierung gefördert – die physische und digitale Verfügbarkeit von Reiseangeboten verknüpft. Sie können mit dem Fernverkehr anreisen, sie können mit dem Regionalverkehr weiter in die Region reisen und sie können sich vor Ort dann komplett ohne Auto bewegen. Letztendlich haben wir dort aktuell 4.000 Fahrten im *On-Demand*-Verkehr pro Woche, die bereits jetzt abgewickelt werden. Das Projekt ist erst zu Ostern 2024 mit großem Erfolg und bisher beeindruckenden Zahlen gestartet worden. Wir kooperieren auch mit dem Taxigewerbe vor Ort, weil wir sagen, dass das in der Region bleiben soll. Es sind 15 Expressbus-Linien für Direktverbindungen eingerichtet worden anhand von touristischen Destinationen. Wir verknüpfen das Ganze über Mobilitätsstationen mit *Bikesharing* und geben am Ende in der ganzen Region Schlei ein Mobilitätsangebot ab, wie man es vielleicht in einer Großstadt wie Berlin gewohnt wäre. Das alles verknüpfen wir sehr stark über digitale Reiseinformationen und schaffen am Ende eine Region, die sowohl für die Bürger vor Ort ein ÖPNV-Angebot bereitstellt, das zum Umstieg anreizt, als auch für alle Touristen, die in diese Region reisen, die Möglichkeit bietet, dort als Einzelgast oder als Familie einen Urlaub ohne Auto zu verbringen.

Das ist für uns ein Konzept, das wir dort in der Schlei-Region tatsächlich das erste Mal in Deutschland in dieser Intensität erproben. Aus meiner Sicht brauchen wir weitere Modellregionen

in Deutschland, um das Ganze am Ende in eine Regelfinanzierung und eine Planbarkeit überführen zu können. So könnte am Ende das Ziel einer Mobilitätswende erreicht werden, und zwar für die Alltags- und Pendlermobilität sowie für die touristische Mobilität. Unabhängig davon sehe ich das *Deutschland-Ticket* als wichtigen Baustein, die Mobilität vor Ort zu verändern, wenn auch das lokale Angebot stimmt.

Das Thema „Angebot und Verknüpfung von Angeboten“ in Verbindung mit der entsprechenden Information ist auch das, was das Projekt „Fahrziel Natur“ beinhaltet. Auch dieses Programm zielt auf eine bessere Kooperation zwischen Fernverkehr und Nahverkehr ab. Ich glaube, wir denken noch viel zu sehr in den einzelnen Kategorien. Wir brauchen letztlich ein *Konzept integrierter Mobilität*, bei dem die Dinge wie Zahnräder ineinandergreifen. Da gibt es aktuell in Deutschland 24 „Fahrziel Natur“-Gebiete. Ich glaube, die sind hier im Ausschuss auch bekannt. Das Projekt hat im letzten Jahr eine Auszeichnung vom Tourismusausschuss bekommen. Es basiert auf einer interdisziplinären Zusammenarbeit zwischen nationaler und regionaler Ebene, um in 24 Naturgebieten integrierte Reiseketten darzustellen. Wir haben dazu alle Träger vor Ort eingebunden. Am Ende sind das Möglichkeiten, um dort etwa mit einer Gästekarte alle touristischen Angebote vor Ort im Interesse der Reisenden zusammenzubringen. Das Modell wird inzwischen auch in der Schweiz genutzt.

Amt. Vors. **Gülistan Yüksel** (SPD): Die nächste Frage wird von der FDP-Fraktion, Nico Tippelt, gestellt.

Abg. **Nico Tippelt** (FDP): Mein Thema ist ebenfalls „nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum“. Ich sehe Deutschland nach wie vor als Entwicklungsland in diesem Punkt, wo in vielen Dörfern überhaupt kein Bus hält, von Taxen ganz zu schweigen. Deshalb erstmal an Sie die Fragen, Herr Oppermann. Wie sehen Sie die Zukunft des Taxi- und Mietwagengewerbes, speziell im ländlichen Raum? Aktuell kann man ja nicht von einer wachsenden Nachfrage nach nachhaltiger Mobilität sprechen, sondern eher vom wachsenden Frust wegen zurückgehender Taxi- und Mietwagenangeboten. Zum Beispiel Chemnitz —





immerhin von der Einwohnerzahl her die drittgrößte Stadt im Osten und Europäische Kulturhauptstadt 2025. Dort steht oft fast ein Drittel der Taxen wegen Personalmangels still, so dass etwa Rentner nicht mehr zum Arzt kommen können. Die Grundfunktion des Taxigewerbes — nämlich Ergänzung des ÖPNV kann oft nicht mehr erfüllt werden. Sind in diesem Zusammenhang die alten, besitzstandswahrenden Instrumente aus grauer Vorzeit nicht ungeeignet, um die Herausforderungen nachhaltig zu lösen? Stichworte in diesem Zusammenhang sind Rückkehrpflicht, Unternehmerkundeprüfung etc. Wie soll das ohne neue Angebote gehen, die auf Bürokratiewachstum verzichten und auch alternative Anbieter zulassen? Wie wollen Sie Nachwuchs generieren und die Nachfrage bedienen? Bitte fokussieren Sie sich bei Ihrer Antwort konkret auf den ländlichen Raum.

**Michael Oppermann** (Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V.): Es wird schwierig, in sechs bzw. vier Minuten und dreißig Sekunden, die Mobilität im ländlichen Raum aufzurollen. Also erstmal müssen wir unterscheiden: Was ist wünschenswert und was ist wirtschaftlich? Unsere Unternehmen sind Unternehmen. Das heißt, die müssen das Wirtschaftliche im Blick haben. Und warum geht das Mobilitätsangebot, was Sie richtig beschreiben, im ländlichen Raum im Bereich Taximietwagen zurück? Weil es sich teilweise wirtschaftlich nicht mehr darstellen lässt. Nicht, weil man es nicht wollte, sondern weil es sich wirtschaftlich einfach so nicht darstellen lässt.

Zur Zukunft des Taximietwagengewerbes, gerade mit Blick auf den ländlichen Raum: Sie haben zutreffend die Aufgaben beschrieben, die Sie als Politik vom Taxigewerbe erwarten. Also zum einen soll das Taxi jederzeit verfügbar sein. Es soll die Rentner zum Arzt fahren. Es sollen ausreichend Kapazitäten vorgehalten werden, wenn dann mal die Nachfrage anspringt, die aber eben nicht konstant vorhanden ist. Das ist auch im Gesetz alles so vorgeschrieben: Betriebspflicht, Beförderungspflicht, Tarifpflicht sind die drei angesprochenen Punkte, die für das Taxigewerbe gelten. Und ich habe Sie nicht so verstanden, dass Sie von diesem Anspruch abrücken wollen, sondern die Frage war: Wie werden wir diesem Anspruch gerecht? Gerade im ländlichen Raum ist ein Schlüssel zum Erfolg die bessere Verzahnung

mit dem Rest des ÖPNV-Angebots. Also dass wir die Fahrzeuge nicht vorm Bahnhof warten lassen, sondern dann anrücken, wenn die Züge kommen. Das ist naheliegend. Das machen wir auch entsprechend.

Ein zweiter Punkt besteht darin, eine bessere Auslastung der Fahrzeuge herzustellen — also das Thema *Pooling-On-Demand*-Verkehre. Wenn ich eine beschränkte Zahl von Fahrzeugen und Fahrern zur Verfügung habe, versuchen wir, so viele Fahrgäste wie möglich zu transportieren und deren Mobilitätsbedürfnisse noch so gut wie möglich abbilden zu können. Da hilft die Digitalisierung ungemein, damit wir auch dieses *Pooling* hinbekommen. Diesbezüglich hat sich das Gewerbe auf den Weg gemacht. Die Einbindung in das hier bereits vorgestellte *SMILE24*-Projekt ist ein Beispiel dafür, aber darauf ist es natürlich in keiner Weise beschränkt.

Und der dritte Punkt, den man klar benennen muss, ist: Wenn es einen hohen Anspruch an ein öffentliches Mobilitätsangebot im ländlichen Raum gibt und man dieses aufrechterhalten will, und man sagen möchte, die Leute sollen nicht auf ihr eigenes Fahrzeug oder das ihres Schwiegersohns angewiesen sein, dann muss man im Zweifel dafür bezahlen.

Das Taxi ist der einzige Teil des ÖPNV, der komplett fahrgastfinanziert wird. Es ist Teil des ÖPNV, es hat die genannten Pflichten, aber es wird komplett vom Fahrgast finanziert. Ich glaube aber nicht, dass die Lösung des Problems eine radikale Deregulierung dieses Marktsegments wäre. Denn dann würden Sie die Pflichten erstmal aufgeben. Ihren Anspruch, den Sie gerade selbst formuliert haben, würden Sie aufgeben. Denn ein privater Anbieter hat keine Betriebspflicht. Der ist gar nicht verpflichtet, 24 Stunden, 7 Tage die Woche irgendwas vorzuhalten. Der muss das nicht, was völlig legitim ist. Der hat keine Tarifpflicht. Das heißt, er kann den Preis machen, wie es ihm gerade gefällt. Das heißt aber unter Umständen, dass es einen Preis gibt, der verhindert, dass der Rentner noch zum Arzt fahren kann. Und er hat natürlich auch nicht die Beförderungspflicht. Ein privater Anbieter kann sich das raussuchen, wie es ihm gerade gefällt. Damit hätte man gerade in ländlichen Tourismusregionen den Effekt, dass Sie



in der Tourismus-Saison ein Mobilitätsangebot haben und den Rest des Jahres haben Sie keines. Das kann nicht die Lösung sein für nachhaltige Mobilität in Tourismusregionen. Deswegen glaube ich nicht, dass eine Deregulierung an dieser Stelle der Schlüssel zum Erfolg wäre. Ich will auch klar sagen, dass in diesen Regionen in der Regel der Marktzugang in das Taxi-Marktsegment überhaupt nicht beschränkt ist. Jeder weitere Anbieter, der da kommen möchte — ob er mit Apps daherkommt, mit Telefonen, mit Fahrzeugen — das ist völlig egal. Der kann sich dort hinstellen und sein Angebot einrichten. Er muss sich nur an diesem Anspruch orientieren, den Sie gerade selbst formuliert haben und wie er im Gesetz steht. Wenn er das macht, dann kann er dort sein Angebot entsprechend ausbreiten.

Wir haben gerade für Chemnitz verschiedene Gespräche im Kontext „Europäische Kulturhauptstadt“ geführt. Das Ergebnis dieser Gespräche war, dass auch Plattformen vom Stadtrat eingeladen wurden, die dabei helfen können, mehr Mobilität für diese erwartete besondere Nachfrage herzustellen. Dabei wurde aber auch festgestellt, dass Plattformen allein auch keine Fahrer und keine Fahrzeuge mitbringen. Die vermitteln nur. Dieses Vermittlungsthema haben wir mittlerweile gelöst. Die Vermittlung ist heute auch im Taxibereich digital.

Amt. Vors. **Gülistan Yüksel** (SPD): Die nächste Frage stellt Herr Mike Moncsek für die AfD-Fraktion.

Abg. **Mike Moncsek** (AfD): Ich würde anknüpfen beim Thema ÖPNV. Was wäre da näherliegend, als meine Frage an die DB Regio AG, Jan Schilling, zu richten. Sie haben ja in Ihrer schriftlichen Stellungnahme dazu aufgefordert, dass der ÖPNV sein Angebot deutlich näher an den individuellen Mobilitätsbedürfnissen ausrichten muss, damit eine Mobilitätswende im Tourismus überhaupt gelingt. Sie sprachen von neukonzipierten Umstiegsorten und einer digitalen Verbindungsauskunft in Echtzeit für alle im Verkehrsraum verfügbaren Verkehrsmittel sowie einer Integration aller Verkehrsmittel im ÖPNV-Tarif. Als Modellprojekt verweisen Sie auf „SMILE24“ in Schleswig-Holstein. Daran würde ich jetzt meine Fragen anknüpfen. Wie stark konnte die

ÖPNV-Nutzung seit der Einführung dieses Projekts „SMILE24“ in der Modellregion gesteigert werden? Welche Schwierigkeiten oder Hemmnisse gibt es bei der Konzeption und Umsetzungsvorbereitung einer Modellregion, wie bei diesem Modellprojekt? Wie stehen Sie zur Einbindung von Mobilitätsanbietern wie Uber in die Konzeption neuer Mobilitätsmodellregionen? Die letzte Frage wäre: Wie lange wird es realistischerweise dauern, bis Modellprojekte wie „SMILE24“ zum Regelfall in touristischen Regionen werden?

**Dr. Jan Schilling** (DB Regio AG): Wie ausgeführt, das Projekt „SMILE24“ ist erst zu Ostern, genau am 29. März 2024, gestartet, sodass das noch ein bisschen jung ist, um Ergebnisse mitzuteilen. Die Marktforschung dazu läuft. Was ich Ihnen als allerersten Einblick in die Konzeption mitbringen kann, ist, dass wir aktuell insgesamt ein Fahrgastwachstum von 18 Prozent im Vergleich zum Vorjahr sehen. Das ist für so einen kurzen Zeitraum ein immenser Sprung, der da entstanden ist. Wir sehen — das ist uns auch besonders wichtig —, dass dort auch keine „Kannibalisierung“ der unterschiedlichen Verkehrsträger stattfindet. Bisher war es ja ganz häufig so, dass man die einzelnen Verkehrsträger optimiert hat. Man hat beispielsweise den Busverkehr optimiert. Das Ganze war aber nicht unbedingt abgestimmt auf den Schienenpersonenverkehr, also auf die Regionalzüge. Das sehen wir bei dem neuen Projekt tatsächlich nicht. Wir sehen andererseits, dass sich Nachfrage verändert. Der Samstag ist tatsächlich der stärkste Tag. Das zeigt, wie deutlich auch die Freizeitverkehre eine Rolle spielen. So haben wir auch schon ungefähr 60 Ausleihen von Fahrrädern. Also das ganze Konzept funktioniert tatsächlich ganz gut, so wie es jetzt dasteht. Wir optimieren das natürlich weiter und die große Herausforderung beginnt ja erst jetzt, wenn die Sommerferien beginnen, sodass ich sagen würde, geben Sie uns noch mal drei, vier Monate und dann werden wir sicherlich auch noch Ergebnisse dazu veröffentlichen, die ausreichend Substanz haben. Das ist jetzt gewissermaßen ein Werkstattbericht, den ich hier abgeben kann.

Was muss sich verändern? Ich glaube, unser Denken und Handeln müssen sich verändern. Wir müssen insgesamt beim Thema „ÖPNV“ noch



fokussierter die Mobilitätsbedürfnisse der Kunden in den Blick nehmen und das Angebot rund um diese Kundenbedürfnisse entwickeln. Und diese bewegen sich halt nicht von Bahnhof zu Bahnhof, sondern von zu Hause zur Arbeit oder vom Strand ins Hotel und danach wieder zum Abendessen. Diesbezüglich müssen wir schauen, wie wir ein Mobilitätsangebot hinbekommen.

Die Digitalisierung bringt uns hier deutlich weiter. So haben wir in den DB-Navigator sehr viele Funktionen für ÖPNV-Kunden integriert, damit der Navigator am Ende zu einer Art Schlüssel für den Kunden wird, um unkompliziert in Mobilitätsregionen reisen zu können. Nahverkehrsoptionen müssen sukzessive immer weiter in den Navigator integriert werden.

Wir haben jetzt erst mit Pendlerfunktionen angefangen, z. B. den sogenannten „Pendler-Alarm“ eingeführt. Dort wird jetzt auch Routing und Fußrouting verfügbar sein, damit man weiß, wie man zur nächsten Bushaltestelle kommt. Das alles ist bereits passiert, ist im Mai eingeführt worden und wird jetzt sukzessive erweitert. Da werden sicherlich Ende des nächsten Jahres noch weitere Produkte hinzukommen.

Wir brauchen eine andere Art der Zusammenarbeit in der Branche, aber auch über die Branche hinaus. Ich hätte vom Grundsatz her überhaupt kein Problem, wenn Uber im ländlichen Raum präsent wäre, um das Unternehmen in ein integriertes, digitales Angebot zu integrieren. Da wird man sich über wirtschaftliche Rahmenbedingungen unterhalten müssen. Aber so, wie wir mit dem Taxigewerbe kooperieren, kooperieren wir auch durchaus mit anderen Mobilitätsdienstleistern — seien es *Bikesharing* oder Roller-Dienste. Wir nutzen ja auch unsere eigenen Produkte, wie „Flinkster“ (*Carsharing der DB, Anm.*) und *Call a Bike* (*Bikesharing-Netzwerk der DB, Anm.*) wenn sie vor Ort vorhanden sind. Aber wir brauchen, wie gesagt, ein neues Modell der Zusammenarbeit der Verkehrsträger.

Und wir brauchen ein anderes Verständnis von Mobilität, das sich nicht an Gebietskörperschaftsgrenzen orientiert, sondern an gesamtträumlichen Zusammenhängen. Dafür müssen wir Strukturen ändern. Wir müssen

Landesnahverkehrspläne anders nutzen. Wir müssen Aufgabenträger zur Zusammenarbeit bewegen. Das sind die Herausforderungen. Ich glaube tatsächlich, dass Modellregionen ein guter Ansatzpunkt sind. Und wir merken ein hohes Interesse in anderen Bundesländern, weitere Modellregionen aus der Taufe zu heben. Das muss dann, wie ausgeführt, in eine Regelfinanzierung und eine Planbarkeit übergeführt werden. Wenn man zudem die Klimaschutzziele einbezieht, dann ist es für die Mobilitätswende „kurz vor zwölf“.

Amt. Vors. **Gülistan Yüksel** (SPD): Die letzte Frage in der ersten Runde stellt die Kollegin Ina Lattendorf für die Gruppe Die Linke.

Abg. **Ina Lattendorf** (Gruppe Die Linke): Ich möchte meine Frage an den Mobildienstleister ÖPNV aus dem ländlichen Raum, nämlich an Herrn Lösel von der Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH, richten. Das ist der zweitgrößte Landkreis Deutschlands, größer als das Saarland, mit 44 Einwohnern pro Quadratmeter. Die Bereitstellung des ÖPNV im ländlichen Raum innerhalb der Metropolregion Hamburg ist eine große Herausforderung.

Sie haben in Ihrer Stellungnahme beschrieben, der fahrplanbasierte Rufbus sei ein tolles Angebot mit Erreichbarkeit jedes Ortes über den Landkreis hinaus. Aber es gibt ja immer auch die sogenannten „Aber“ bei solchen Angeboten. Wir hatten darüber geredet, dass Touristen von diesem flexiblen Angebot bzw. von dieser Bedienform überhaupt erst erfahren und es auch nutzen können, wenn sie sich erkundigen. Wie komme ich von „A nach B“, wenn ich mit dem Zug in Ludwigslust ankomme und dann aber weiter will zum Beispiel in das „Dorf 1, 2, 3“.

**Stefan Lösel** (Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH): Ich würde das in zwei Teilen beantworten. Erst möchte ich nochmal kurz auf das System und auf die Ausgestaltung eingehen und dann die Frage beantworten, wie man das jetzt für Touristen besonders zugänglich machen kann. Zunächst einmal sind wir flächenmäßig größer als Berlin, Hamburg, Bremen und das Saarland zusammen, haben aber nicht sieben Millionen Einwohner, wie die genannten



Gebietskörperschaften, sondern nur 214.000. Das macht eigentlich schon die Dimension klar.

Wir haben seit 2016 eine klare strategische Ausrichtung: Daseinsvorsorge, Digitalisierung, Dekarbonisierung. Seit 2018 haben wir flächendeckend unser Rufbussystem und sind auf Basis der Daten des Jahres 2021 Platz 1 in Deutschland bei Fahrten je 1.000 Einwohner und Fahrten je Quadratkilometer Fläche. Wir sind gestartet mit 7,5 Millionen Fahrplankilometern und haben heute weit über 50 Millionen Fahrplankilometer, die wir bei uns im Landkreis anbieten. Unser Anspruch ist es, dass jede An- und Abfahrt eines Zuges angebunden ist. Unsere Fahrtziele sind unter anderem das Biosphärenreservat an der Elbe und am Schaalsee und insofern kann ich sagen, dass das Deutschland Ticket funktioniert.

Es gibt immer diese Kritik, dass man jetzt zwar dem Grunde nach ein tolles *Flatrate*-Angebot im ÖPNV habe, dieses aber nicht nutzen könne, weil es tatsächlich kein ausreichendes Angebot an Fahrten habe. Bei uns ist das Gegenteil der Fall. Es gibt bei uns ein Riesenangebot und die Fahrgastzahlen sind explodiert. Wir haben seit 2015 45 Prozent mehr Fahrgäste — allein in den letzten zwei Jahren 20 Prozent mehr Fahrgäste. In der flexiblen Bedienung durch den Rufbus hat sich die Fahrgastzahl fast vervierfacht. Das Land Mecklenburg-Vorpommern — da sind wir sehr stolz darauf — hat uns zur Blaupause genommen und eine Mobilitätsoffensive gestartet, die vorsieht, flächendeckend den Rufbus in Mecklenburg-Vorpommern mit einem Stundentakt von 5 bis 22 Uhr einzuführen — ohne Servicezuschläge, verbunden auch mit einer Ausweitung im SPNV und im Busverkehr überregional, also in Taktbussen mit sehr hohen Standards.

Was man jetzt feststellen kann, ist, dass man eine Fahrplanauskunft braucht. Alle unsere Fahrten sind im Fahrplanauskunftssystem integriert — egal ob es der Navigator oder die Fahrplanauskunft des Landes Mecklenburg-Vorpommern sind. Aber es gibt nicht in allen Fahrplanauskunftssystemen den „Buchen-Button“. In der Fahrplanauskunft des Landes haben wir den Buchen-Button mittlerweile etabliert als *Deep-Link* (*Verlinkungen, die den Nutzer, im Gegensatz zu einer Homepage oder*

*Surface Link, direkt auf eine bestimmte Unterseite der besuchten Website führen, Anm.*). Wir wünschen uns, dass beispielsweise auch im Navigator der Buchen-Button für Rufbusverkehre enthalten ist, damit man eingeben kann, beispielsweise von München nach Ludwigslust-Parchim reisen zu wollen, über die Buchen-Funktion die Fahrt buchen und idealerweise auch gleich bezahlen kann. Mein großer Wunsch ist, dass wir für diese übergeordneten Auskunftssysteme ein Standard-Tool hinbekommen.

Oft werde ich angesprochen, dass wir mehr Werbung machen sollten, z. B. Zeitungsannoncen schalten. Ich sehe das eher so, dass sich alle Verkehrsträger digital verknüpfen müssen und dass praktisch die Wegeketten digital beauskunftet, bestellt und bezahlt werden können. Dann steigen auch automatisch die Fahrgastzahlen, sodass daraus ein großer Erfolg wird.

Amt. Vors. **Gülistan Yüksel** (SPD): Vielen Dank für die erste Runde der heutigen Anhörung. Ich möchte direkt mit der zweiten Runde starten und hoffe, dass wir so diszipliniert weitermachen. Die erste Frage wird von der Kollegin der SPD-Fraktion, Rita Hagel-Kehl, gestellt.

Abg. **Rita Hagel-Kehl** (SPD): Ich richte meine Frage an Herrn Hillmeier, den Tourismuschef aus Bad Hindelang, der uns vielleicht das EMMI-MOBIL (*elektrischer Rufbus in Bad Hindelang, Anm.*) vorstellen kann — gewissermaßen als Beispiel für das, was Frau Hurek vorhin ausgeführt hat. Wie kann man ein solches Projekt in ländlichen Regionen etablieren, und zwar so, dass nicht nur die Touristen davon profitieren, sondern auch die Einheimischen. Bei den Einheimischen ist die Ausgangslage vielfach so, dass sie unter *Overtourism* leiden. Wir brauchen aber die Einheimischen, damit sie die Touristen freundlich empfangen. Vielleicht können Sie auf die Verknüpfungen mit den Verkehrsträgern wie die DB eingehen, von denen ja heute schon die Rede war.

**Max Hillmeier** (Bad Hindelang Tourismus): Ich möchte eingangs auf das eingehen, was Frau Hurek bereits gesagt hat. Das Angebot von Mobilitätsdiensten vor Ort muss einfach so gut sein, dass es automatisch angenommen wird, ohne



dass die Leute anderweitig davon überzeugt werden müssen.

Bad Hindelang in den Allgäuer Hochalpen – kurz beschrieben – ist eine große Flächengemeinde mit 140 Quadratkilometern, sechs Dörfern, 5.200 Einwohnern und einer Million Übernachtungen pro Jahr. Wir und Oberstdorf machen das Naturschutzgebiet der Allgäuer Hochalpen aus und sind auch Partner von „Fahrtziel Natur“, der Kooperative zwischen BUND, NABU, VCD (*ökologischer Verkehrsclub Deutschland, Anm.*) und der DB. Der Verkehr im Allgäu ist in den letzten 50 Jahren um das Dreizehnfache gestiegen. Die Vereinten Nationen haben errechnet, dass 75 Prozent des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes im Tourismus vorwiegend aufgrund der An- und Abreise entstehen. Dazu kommt dann noch der Parksuchverkehr und das Stichwort *Overtourism* vor Ort.

Ziel muss es sein, Bedienverkehre speziell im touristischen und ländlichen Raum ganz nach Bedarf und quasi ab der Haustüre anzubieten.

Das erwähnte EMMI-Mobil in Bad Hindelang ist vorwiegend aus touristischen Gründen entstanden und steht für „emissionsfreies Miteinander individuell“. Wir setzen hierzu zwei Elektro-Kleinmobile, Neunsitzer, ein, die über die sogenannte EMMI-Mobil-App, die von der DB stammt, gesteuert werden. Wir haben unzählige „virtuelle Haltestellen“, und zwar genau an den Orten und zu den Zeiten, wo die Mobilität gerade gebraucht wird. Eine „Haltestelle“ ist in Bad Hindelang quasi jeder Urlaubsgast, aber auch jeder Bürger. 90 Prozent der Nutzungen sind touristisch, 10 Prozent immerhin von Bürgern, vorwiegend von Senioren. Es ist für unsere Bürgermeisterin wichtig, dadurch speziell auch für Senioren die Mobilität zu erhalten, zumal sich das Taxiunternehmen vor Ort zurückgezogen hat. Das EMMI-Mobil kann benutzt werden von Urlaubsgästen über die kurbeitragsfinanzierte *Gästekarte* oder über eine *Bürgerkarte*, die sehr günstig zu erwerben ist.

Seit Dezember 2021 haben wir schon 60.000 Fahrgäste transportiert und wir haben eine unglaublich gute Bewertung mit 4,9 von 5,0 Punkten. Die Fahrer, die unser Aushängeschild sind, haben sogar eine Bewertung von 5,0. Also das

EMMI-Modell funktioniert. Und es gibt natürlich den entscheidenden Anreiz, dass bei uns vor Ort kein Auto mehr gebraucht wird, insbesondere von Gästen, die mit der Bahn anreisen. Das Entscheidende wird sein, die Reisekette mit der Verknüpfung unterschiedlichster Verkehrssysteme zu schließen und die Möglichkeit zu geben, in *einem* Buchungsvorgang von Haustür zu Haustür zukünftig nicht nur zu buchen, sondern auch zu bezahlen. Damit sollen vor Ort zugleich Klimaschutz, Naturschutz und Verbesserung der Luftqualität vorangebracht werden.

Wir arbeiten aktuell noch an einem Ausbau des örtlichen bzw. regionalen Mobilitätskonzepts. Denn das EMMI-Mobil ist ja nur ein Zubringer zum ÖPNV – bzw., wenn gerade kein Bus fährt, fährt es auch direkt ans Ziel. Wir streben ab November 2024 eine „große Lösung“ an. Der gesamte touristische Landkreis Oberallgäu bis hin zum Bodensee soll dann mit Bus und Bahn auf Gästekarte kostenlos von unseren Urlaubsgästen genutzt werden können. Das ist natürlich ein weiterer Anreiz, zu uns im Allgäu in den Urlaub zu kommen und dort die Mobilität ohne Auto zu genießen. Da man mit EMMI-Mobil vor Ort schon ab der Haustür mobil ist, kann man auch ohne Auto anreisen, vorzugsweise mit der Bahn.

Amt. Vors. **Gülistan Yüksel** (SPD): Die nächste Frage für die CDU/CSU-Fraktion stellt die Kollegin Heike Brehmer.

Abg. **Heike Brehmer** (CDU/CSU): Meine Frage richtet sich an Herrn Oppermann. Herr Oppermann, Sie haben in Ihrer Stellungnahme ein Beispiel für das ÖPNV-Taxi erwähnt. Ich möchte gerne wissen: Wie sind inzwischen Ihre Erfahrungen mit dem ÖPNV-Taxi? In Ihrem Beispiel wurde Freudenstadt genannt. Sie haben ja auch vorhin schon die *Pooling*-Verkehre von Haustür zu Haustür erwähnt. In anderen Städten übernehmen Taxis als Anrufbusse *Pooling*-Fahrten von Haltestelle zu Haltestelle, also sogenannte Linienbedarfsverkehre. Gibt es seit der Gesetzesänderung einen größeren Trend zu den genannten ÖPNV-Taxis? Und wenn nein: Was müsste der Gesetzgeber aus Ihrer Sicht noch ändern?



Eine weitere Frage habe ich zur Elektrifizierung — ebenfalls an Herrn Oppermann. Unser Ziel ist ja, bei den Antrieben zu dekarbonisieren. Was braucht es aus Ihrer Sicht, damit die Taxis, die ja deutlich mehr unterwegs sind als ein deutsches Durchschnittsauto, auch in Zukunft noch umweltfreundlicher unterwegs sein können?

Und wenn noch etwas Zeit ist, habe ich noch eine Frage an Herrn Ehrmann. Die Kreuzfahrtbranche ist unterwegs, sich ökologischer aufzustellen und dabei zum Beispiel auch Landstrom und Flüssiggas zu verwenden. Wie sieht es diesbezüglich mit der Infrastrukturversorgung in Deutschland und weltweit aus?

**Michael Oppermann** (Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V.): Zur Frage nach dem ÖPNV-Taxi und den *Pooling*-Verkehren: Die *Pooling*-Verkehre sind als solche nicht völlig neu. Die gab es schon vor der letzten Gesetzesnovelle 2021. Damals hießen sie Anruf-Sammel-Taxi, Taxibus und so weiter. Dieser Bereich nimmt eher aus anderen Gründen zu als aus Gründen der Regulatorik. Es gibt einen Trend zu diesem *Pooling*. Einmal ist es eine nachhaltige Mobilitätsform, zum anderen ist *Pooling* häufig einfach günstiger, als große Busse übers Land zu schicken. Es macht Sinn, über die Angebotsausweitung so etwas zu machen, aber auch aus Effizienzgesichtspunkten. Das heißt nicht, dass der Bus dann zwingend weniger fährt, aber er fährt vielleicht woanders hin, nämlich dorthin, wo ich diese größeren Gefährte besser gebrauchen kann.

Das ÖPNV-Taxi-Konzept ist eine ganz *smarte* Lösung, wo man im Prinzip das Ergänzen und Verdichten des Linienverkehrs — das ist der gesetzliche Auftrag des Taxis — digitalisiert hat und nach folgendem Motto verfährt: Für einen kleinen Komfortzuschlag, der gegebenenfalls noch mit anderen Fahrgästen geteilt werden kann, kann man sich das Taxi rufen. Dieses Modell wird sehr gut angenommen. Dort, wo es im Moment umgesetzt wird, führt es sogar dazu — beispielsweise im Kreis Freudenstadt — dass wir wieder eine Zunahme von Taxiunternehmen und Taxikonzessionen verzeichnen. Das heißt, gegen den Trend kann man ankämpfen, wenn man solche Konzepte umsetzt. Das Taxi-Gewerbe ist da sehr offen. Der Charme der Lösung ist tatsächlich, dass die Unternehmer

manchmal einen normalen Taxibetrieb durchführen können, manchmal aber auch als ÖPNV-Taxi agieren.

Zum gesetzgeberischen Anpassungsbedarf für den Einsatz von Elektro-Taxis: Ich sehe in diesem Punkt keinen Anpassungsbedarf. Die große Herausforderung bei der Dekarbonisierung ist nicht mehr die Technik. Die Reichweiten sind ausreichend. Wir kommen mit den Autos gut zurecht. Die Frage ist die Infrastruktur und die Wirtschaftlichkeit. Wir sehen einfach, dass durch die Einschränkungen in der Nutzbarkeit die Wirtschaftlichkeit noch nicht gegeben ist. Wir wünschen uns diesbezüglich eine Transformationsbegleitung — auch mit Geld, damit eine Branche, die nach Corona einigermaßen ausgeblutet dasteht, jetzt investieren kann. Mir wurde vor einer Woche von Unternehmern berichtet, dass zunehmend Gebrauchtfahrzeuge auf Taxi umgerüstet werden. Wir haben bislang immer Neuwagen gekauft. Der Branche geht schlicht das Geld aus. Und dann kaufen wir nicht schicke neue Elektroautos. Erst recht nicht, wenn noch Strafzölle im Raum stehen.

**Georg Ehrmann** (Cruise Lines International Association (CLIA)): Landstromanlagen für Kreuzfahrtschiffe sind ein ganz wichtiges *Tool*, um zum einen die Emissionen in den Häfen zu reduzieren, zum anderen CO<sub>2</sub> zu senken. Deutschland ist da sehr gut aufgestellt. Das ist aber technisch nicht einfach eine Steckdose, wo man so ein Kreuzfahrtschiff dran steckt. Wir reden über einen enormen Energieverbrauch. Da muss eine Infrastruktur gebaut werden. Die Regulatorik ist eindeutig. Bis 2030 werden alle europäischen Häfen ausgestattet sein. Weltweit wird es schwieriger werden, ohne das Ziel aus den Augen zu verlieren. Wenn die Kraftstoffe grün sind und die entsprechenden Generatoren laufen, wird es dann auch in solchen Destinationen einfacher werden. Aber die Schifffahrt ist bereit. Die neuen Schiffe sind alle so weit. Die anderen werden überall nachgerüstet. Das ist ein ganz wichtiger Punkt. Diesbezüglich hat Deutschland auch wirklich Großes geleistet. Hamburg, Kiel und Rostock sind ausgestattet. Da sind wir auf einem guten Weg.



Abg. **Anja Karliczek** (CDU/CSU): Eine kurze Nachfrage an die DB: Gibt es Hürden, die die Einbindung der unterschiedlichen Verkehrsträger in die DB-Navigator-App, verhindern? Man könnte das ja unter Umständen so organisieren, dass man nur *ein* Buchungstool braucht.

**Dr. Jan Schilling** (DB Regio AG): Wir sind seit Jahren dabei, Verbundtarife in den DB-Navigator zu integrieren. Der große Integrator ist aktuell das Deutschland-Ticket, das bislang von 20 Millionen Kunden genutzt wird. Mit dem Deutschland-Ticket können alle ÖPNV-integrierten Angebote genutzt werden.

Amt. Vors. **Gülistan Yüksel** (SPD): Für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN fragt Herr Gastel.

Abg. **Mathias Gastel** (BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN): Ich habe Fragen an zwei Sachverständige. Zunächst an Jan Schilling von der DB. Sie haben über die Integration verschiedene Verkehrsträger gesprochen, etwa über den Fern- und Regionalverkehr und über das Thema „Taxi“.

Da kommt mir sofort die Frage: Was lässt das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) alles zu? Inwiefern ist das PBefG aus Ihrer Sicht geeignet, diese Herausforderungen zu erfüllen? Wo ist dieses Gesetz vielleicht eher ein Hindernis, Innovationen und neue Mobilitätsangebote zu ermöglichen? Die Themen „Verknüpfung und Digitalisierung“ hatten Sie auch angesprochen: Wie funktioniert das?

Meine zweite Frage geht an Kerstin Hurek vom ACE. Sie hatten geschrieben und vorhin darauf verwiesen, wonach 68 Prozent der Menschen sagen, nachhaltiger Urlaub und Tourismus sei ihnen wichtig. Die Leute würden sich aber nicht so verhalten, also ihren eigenen Ansprüchen nicht gerecht werden, sodass das Auto weiterhin das Verkehrsmittel Nummer eins sei. Dabei sinke sogar noch der Anteil an E-Autos. Woran liegt das aus Ihrer Sicht? Was kann man tun, um dieses Bewusstsein oder auch die Bereitschaft, sich zu verändern, zu fördern? Das gilt insbesondere für die An- und Abreise zu touristischen Destinationen.

**Dr. Jan Schilling** (DB Regio AG): In der Regulatorik vom PBefG sehe ich keine Hindernisse, die

angesprochenen Mobilitäts-Konzepte umzusetzen. Die letzte PBefG-Novelle hat ausreichend Freiräume geschaffen, um diese Konzepte umzusetzen. Ich sehe aber Anpassungsbedarf bei den Nahverkehrsplänen, die eigentlich diese integrative Kraft haben sollten. Dort müsste man über einheitliche Mindeststandards und Qualitätsstandards reden. Ergänzend muss man an den Ausschreibungen arbeiten. Bei den Ausschreibungen müsste man integrierter denken. Zum Beispiel müsste man den *On-Demand*-Verkehr besser in den Busverkehr integrieren und eine gemeinsame Ausschreibung in eine Regelfinanzierung überführen, damit es nicht bei diesen Pilotprojekten verbleibt, von denen wir beispielsweise in Bad Hindelang gehört haben. Das müsste tatsächlich in ein Standardprodukt überführt werden. Daran muss man arbeiten. Man könnte auch überlegen, Verknüpfungsstationen wie in den Niederlanden in die Schienenpersonennahverkehr-Ausschreibungen reinzubringen. Auch da ist der Spielraum durchaus gegeben. Man muss es nur wollen, man könnte vielleicht ein bisschen funktionaler ausschreiben, als wir das bislang tun. Wenn man immer nur einzelne Linien ausschreibt und keinen konzeptionellen Spielraum lässt, dann kriegt man auch immer nur das Angebot auf genau das, auf welches ausgeschrieben wurde. Man bekommt keine Ideen und auch weniger Innovation, als es möglich wäre, wenn wir funktionaler ausschreiben würden. Da sehe ich tatsächlich den größeren Handlungsbedarf. Und wir brauchen auch eine integrierte funktionierende Finanzierung zwischen Ländern und Kommunen.

**Kerstin Hurek** (Auto Club Europa e.V.): Ich glaube, wir müssen unser eigenes Mobilitätsverhalten fortlaufend überdenken. Dazu gibt es wunderbare *Tools* im Internet. Dort kann man alternativ eingeben, mit dem Zug, mit dem Flug und mit dem Auto eine Reise zu unternehmen, und dabei nicht nur an Sprit, an Strom, sondern auch an CO<sub>2</sub> zu sparen. Ich glaube, darauf muss insbesondere die Politik – Bundespolitik, Landespolitik, aber auch die lokale Politik vor Ort – aufmerksam machen.

Welche Möglichkeiten gibt es? Vielleicht müssen wir uns da auch selbst an die eigene Nase fassen. Vielleicht müssen es nicht immer Mallorca oder die Malediven sein. Vielleicht darf es dann auch das



heute erwähnte Bad Hindelang oder das benachbarte Oberstdorf oder der Bodensee sein. Letztendlich geht es natürlich um Preisstrukturen.

Höhere Kosten sind immer schwierig für nachhaltige Reiseoptionen, also Kosten, die die tatsächlichen ökologischen und sozialen Kosten widerspiegeln.

Zu den Themen „Dekarbonisierung und Elektromobilität“, die eben angesprochen wurden: Wir stellen zunehmend fest, dass die Regionen, insbesondere die touristischen Regionen, gerade in den Hochsaisonmonaten diesbezüglich an ihre Grenzen stoßen. Deshalb appelliere ich, die Themen „Elektromobilität und Ausbau der Ladeinfrastruktur“ noch mal besonders – insbesondere in Ihren Wahlkreisen – mitzubedenken.

Amt. Vors. **Gülstan Yüksel** (SPD): Die nächste Frage stellt die FDP-Fraktion, Herr Kollege Nico Tippelt.

Abg. **Nico Tippelt** (FDP): In der zweiten Runde wende ich mich an Roland Werner von Uber. In Ihrer Stellungnahme sprechen Sie davon, dass digitale Mobilitätsdienste wie Uber bereits in vielen touristisch geprägten Räumen in Europa deutlich weiter sind als bei uns in Deutschland. Als Beispiel nennen Sie Portugal und Kroatien. Meine Frage ist: Gibt es in den genannten Ländern Taxis? Wie schaffen es die europäischen Kollegen, dass Mobilitätsdienste als auch Taxis nebeneinander – vielleicht auch miteinander und eben nicht gegeneinander – arbeiten? Also wie gelingt es, dass sie voneinander profitieren? Außerdem bringen Sie gute Argumente vor für intermodulares Reisen und notwendigen Bürokratieabbau. Könnten Sie erläutern, welche zusätzlichen Herausforderungen Dienstleister wie Uber im ländlichen Raum in Deutschland haben und wie diese überwunden werden können? Ist es realistisch, zu hoffen, dass wir bald auch Uber, Bolt und andere Wettbewerber in ländlicheren Regionen nutzen können? Wie gesagt, hier gibt es oftmals so gut wie keine Taxis mehr oder manchmal nur zu hohen Preisen.

**Roland Werner** (Uber DACH, Southern, Central & Eastern Europe): Wir können in der Tat in vielen

Ländern sehen, dass neue Produkte und neue Angebote möglich sind, wenn beherzt das Reglement reformiert wird – und zwar Angebote, die weit aus den Ballungsräumen hinausreichen und auch in den ländlichen Raum greifen.

Portugal und Kroatien sind solche Beispiele. In Portugal gibt es beispielsweise dieses Segment lizenzierter Fahrerinnen und Fahrer. Die müssen sich offiziell anmelden und ein leichtes Training absolvieren, aber können dann recht leicht den Markt bedienen. Insofern können wir über die App unser Angebot und das unserer Wettbewerber flächendeckend im gesamten Land weit in den ländlichen Raum hinein darstellen. Dort existieren nebeneinander ein System „Chauffeur-Mietwagen“ und ein Taxi-System.

In Kroatien, wo wir flächendeckend über die Mobilitäts-App Angebote anbieten können, ist es so, dass es ausschließlich ein Taxiprodukt gibt, das aber wiederum voll flexibel Preise gestalten kann.

Auf die Frage, was in Deutschland dafür vielleicht notwendig wäre, möchte ich Folgendes sagen: Es gab bei der letzten PBefG-Novelle einen Punkt, der im Konsens der meisten Parteien damals vereinbart wurde. Man wollte den Taxis auch in Zukunft in einem gewissen Rahmen ermöglichen, Preise flexibel zu gestalten. Das hat insbesondere den Effekt, dass auch vorab Festpreise aufgerufen werden können. München ist voranmarschiert, jetzt folgen Berlin und Chemnitz. Wir bieten dort selbst auch ein sehr intensives Taxiprodukt mit etwa 5.000 Taxifahrern an, bei einer Gesamtzahl in Deutschland von circa 50.000 Taxis. Das ist also ein interessanter Anteil. Das ist dadurch gelungen, dass die Preise flexibel sind und dass sie transparent sind. Die Gäste wissen also bei Fahrtantritt, was es kostet.

Zum ländlichen Raum: Wie kann man dort auch in Deutschland flächendeckend entsprechende Angebote darstellen. Ich glaube, wir haben im PBefG seit über zehn Jahren eine Experimentierklausel. Wir haben jetzt viele Modellregionen, die sehr wichtige Beiträge liefern, Dinge zu erproben und auszubilden. Wir sehen aber gleichzeitig, dass es in weiten Teilen des Landes – zum Beispiel in Mecklenburg-Vorpommern – einen dramatischen Rückgang im





Mietwagenangebot gibt. Wir glauben, es wäre sinnvoll darüber nachzudenken, ob man nicht vielleicht nochmal eine neue Möglichkeit schafft – vielleicht anfangs nur testweise im ländlichen Raum. Man könnte zum Beispiel sagen, dass man die Voraussetzungen für den sogenannten P-Schein (*Personenbeförderungsschein, Anm.*) herabstuft, den heute jeder Fahrer im Mietwagen- und Taxi-Segment benötigt. Da wird das Führungszeugnis und die Eignung als Fahrer in Flensburg geprüft und es wird auch ein Medizin- und Reaktionstest durchgeführt. Man könnte zum Beispiel erwägen, ob bis zu einer gewissen Umsatzschwelle – seien es am Anfang vielleicht nur Gastronomen, Hoteliers etc., die sich schon als Unternehmer bewährt haben –, dass auch diese solche Mobilitätsangebote anbieten dürfen. Sie könnten dann zum Beispiel auch ihre Gäste befördern, wenn sie mal auf der falschen Seite des Tals abgestiegen sind, weil das Wetter schlecht wurde. Man könnte also eine neue Kategorie, sprich neue Angebote, ermöglichen, die niederschwellig sind, anstatt neue Hürden aufzustellen. Es wird aktuell wieder ein neuer Fachkundenachweis für Fahrer im Taxi- und Mietwagensegment diskutiert. Das würde noch stärker dazu führen, dass es noch weniger Fahrer im ländlichen Raum gibt.

Zu guter Letzt zum Thema „Elektromobilität und Nachhaltigkeit“. Auch da sehen wir regelmäßig die Herausforderungen. Auf der einen Seite glauben wir, die Anstrengungen, die im Bereich Ladeinfrastruktur unternommen werden, sind sehr gut. Die Fahrzeuge sind nach wie vor nicht einfach am Markt zu halten. Aber wir haben eben auch Reglements im PBefG mit der berühmten Rückkehrpflicht. Diese bringt einerseits diejenigen, die Verbrenner getriebene Fahrzeuge benutzen, dazu, Umwege zu fahren, um wieder am Ende zu dem Ort zurückzufahren. Gleichzeitig wird dadurch aber auch der Umstieg zur Elektromobilität enorm erschwert. Denn batterieelektrische Fahrzeuge haben nach wie vor eine Reichweithematik. Die Reichweithematik schlägt im ländlichen Raum überproportional stark zu, wo die Wege weiter sind. Wir haben uns das mal genauer angeschaut, beispielsweise im Großraum Berchtesgaden. Wenn man in dem einen Ort wohnt, aber am anderen Ort mit dem Zug ankommt und dann das Fahrzeug wieder in den einen Ort zurückfahren muss, sind

die Wege unglaublich lang. Diese Wege müssen dann ohne Fahrgäste gefahren werden. Wir glauben, wenn die öffentlichen Haushalte knapp sind und es zukünftig an Mitteln für Projekte fehlt, dass man doch noch mehr auf solche privaten Angebote setzen sollte.

Amt. Vors. **Gülistan Yüksel** (SPD): Die nächste Frage stellt Mike Moncsek für die AfD-Fraktion.

Abg. **Mike Moncsek** (AfD): Meine Frage richtet sich an Herrn Hillmeier. Sie schreiben, dass das Förderprogramm zur Mobilität vor allem Ballungsgebiete begünstigt. Können Sie das bitte an einem Beispiel mit konkreten Zahlen veranschaulichen?

In Bezug auf die EMMI-Mobil interessiert mich: Habe ich das richtig verstanden, dass dieses Projekt nur eine Förderung von Bayern bekommen hat? Sind die Einnahmen aus dem Kurbeitrag und Parkgebühren nicht auch eine indirekte Förderung? Und wie finanzieren Sie dann diese zwei Fahrzeuge, die Sie damit unterhalten?

Eine weitere Frage geht an Herrn Werner von Uber. Sie befürworten auch Festpreise für Touristen bei Taxifahrten im Voraus. Das wäre international so üblich. Stimmt das? Und wenn ja, in wie vielen anderen europäischen Ländern ist es so, dass noch ein Taximeter läuft?

**Max Hillmeier** (Bad Hindelang Tourismus): Vielleicht beginne ich zunächst mit der Finanzierung. Also wir haben pro Jahr für EMMI-Mobil, für die zwei Elektrofahrzeuge *on demand*, einen Bedarf von etwa 350.000 Euro zu finanzieren. Dazu kommt dann noch der auf Gästekarte freie ÖPNV mit Bahnanschluss in Sonthofen. Das sind etwa nochmals 400.000 Euro. Also wir kommen hier schon auf eine recht hohe Summe für eine kleine Gemeinde mit 5.200 Einwohnern. Wenn man die Nebenkosten hinzurechnet, kommt man ungefähr auf Kosten von derzeit 800.000 Euro pro Jahr, die bei mir im touristischen Haushalt enthalten sind und rein über den Kurbeitrag finanziert werden.

Das heißt, wenn wir jetzt ab der kommenden Wintersaison die große ÖPNV-Lösung im Landkreis bis Lindau am Bodensee einführen – inklusive



Bahn –, dann bedeutet das einen knappen Euro pro Tag und Gast, den der Gast über den Kurbeitrag zu finanzieren hat. Aber das lohnt sich, um die Leute mit dem ÖPNV und eben auch mit dem Bedarfsverkehr, der ja täglich von 8 Uhr bis 22 Uhr angeboten wird, mobil zu machen – gerade auch bezüglich der ersten und letzten Meile.

Wir haben in Bayern – ich kann nur für Bayern sprechen, weil ich die anderen Förderkulissen nicht kenne – keine Förderung bekommen, weil wir kein Aufgabenträger sind. Wir sind eine Gemeinde. Aufgabenträger wäre bei uns der Landkreis, mit dem wir natürlich kooperieren. Aber wir bekommen keine Förderung. Das ist ein Schwachpunkt der Förderung in Bayern, dass die Förderung sich nach Einwohnerzahlen bemisst. Da sind wir im ländlichen Bereich natürlich von Haus aus benachteiligt, zumal touristische Gemeinden deutlich mehr Verkehre haben als sonstige ländliche Gemeinden.

Deswegen haben wir auch im Bayerischen Verkehrsministerium an einer Tagung zu Bedarfsverkehren teilgenommen und bei unserem Verkehrsminister Christian Bernreiter angeregt, dass man doch möglichst auch touristische Zahlen, sprich Gäste oder Übernachtungszahlen, berücksichtigt. Denn auch das sind ja „Einwohner auf Zeit“. Die Bürger sind Einwohner auf Dauer, aber die Gäste sind Einwohner auf Zeit. Wir haben es ja gehört, *Overtourism* kommt ja vorwiegend über den touristischen Verkehr zustande.

Unser EMMI-Mobil ist nach dem PBefG mit einer sogenannten Notstandsmaßnahme eingeführt worden. Das heißt, wir haben es nicht ausgeschrieben, Wir haben uns dazu natürlich auch juristisch beraten lassen, einfach weil es ein kleines Projekt ist. Da wir eh keine Förderung bekommen hätten, haben wir uns entschieden, es nicht auszuschreiben. Das hätte auch viel zu lange gedauert und wir wollten ja sofort handeln. Gemäß Artikel 83 der Verfassung des Freistaates Bayern sind wir als Gemeinde für den Tourismus zuständig. Dazu gehört eben auch, den Verkehr in den Griff zu bekommen. Unsere Anregung wäre demnach – wie gesagt, ich kenne nur die bayerische Förderkulisse –, dass wir eine adäquate Förderung für den ländlichen, insbesondere touristischen Raum bekommen. Wir brauchen eine

Förderung, die den Lückenschluss zwischen der ersten und letzten Meile ermöglicht, damit ein Anreiz entsteht, erst gar nicht mit dem Auto, sondern gleich mit der Bahn anzureisen, weil man vor Ort kein Auto braucht. Denn nicht nur die Einwohner zählen – in den Ballungsräumen sind die ÖPNV-Angebote ohnehin schon gut –, sondern auch Gäste- und Übernachtungszahlen müssen berücksichtigt werden. Nur mit einer wirklich adäquaten Fördermöglichkeit ist das möglich. Nach wie vor ist Bad Hindelang nach meiner Kenntnis der einzige touristische Ort, der einen Bedarfsverkehr anbietet.

**Roland Werner** (Über DACH, Southern, Central & Eastern Europe): Um es nochmal zu präzisieren: Wir sprechen uns sehr deutlich für Flexibilität bei den Preisen aus, ähnlich wie bei der Bahn mit Spar- oder Flex-Preisen, die dann mal teurer oder günstiger sind oder bei Kreuzfahrtschiffen, die in manchen Zeiten sehr preiswert und in anderen Zeiten etwas hochpreisiger sind. Wir glauben, dass man insgesamt im Taxi- und Mietwagenbereich die Effizienz massiv erhöhen kann. Das ist jetzt schon möglich, dadurch, dass man mit den Preisen entsprechend nach oben und nach unten abweichen kann. Dadurch sind diese Angebote auch für den kleineren Geldbeutel erschwinglich. In Zeiten höherer Nachfrage – beispielsweise bei einer Messe – können die Preise erhöht werden. Diese Flex-Preise, die jetzt schon möglich sind, werden aktuell nur in einer sehr engen Bandbreite von drei Städten in Deutschland genutzt. Chemnitz hat das schon beschlossen, es wird dort im Oktober kommen, Berlin hat es schon umgesetzt. Dieses System ermöglicht es aber auch, dass man vorab zu einer vorbestellten Fahrt einen Fixpreis vereinbart. Das erhöht unglaublich die Transparenz und das erhöht die Sicherheit bei den Verbrauchern. Das ist heute schon in anderen Ländern möglich, beispielsweise in Kroatien und Polen, da ist schon Flexibilität bei den Taxipreisen möglich, sodass man auch Fixpreise vorab nutzen kann.

Amt. Vors. **Gülistan Yüksel** (SPD): Die nächste Frage stellt Ina Latendorf für die Gruppe Die Linke.

Abg. **Ina Latendorf** (Gruppe Die Linke): Wir haben viel gehört zur ÖPNV-Vernetzung durch das 49-Euro-Ticket, nämlich Nutzung, Kostenteilung und die Steigerung der Inanspruchnahme von allen



öffentlichen Verkehrsträgern. Ich möchte Herrn Lösel noch mal fragen: Sie leiten ja ein kommunal getragenes Unternehmen. Über das Thema Kommunalfreiheit, Kommunalfinanzen braucht man nicht viel zu sagen; ich glaube, das hat sich herumgesprochen, wie schwierig das ist. Die steigende Inanspruchnahme des Rufbusses, was Sie vorhin sagten – auch durch Touristen – all das hat ja auch Auswirkungen dann auf die Finanzierung. Es gibt ein gutes Angebot: Wie finanziert sich das, wie kann man das dauerhaft finanzieren?

**Stefan Lösel** (Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH): Auf der einen Seite ist es ganz toll, dass wir jetzt mit dem Deutschland-Ticket das „Henne-und-Ei-Problem“ gelöst haben, wo es für jedermann günstige Fahrmöglichkeiten im ganzen Land gibt. Dazu kommen noch die Deutschland-Tickets, die verschiedene Bundesländer preislich unter 49 Euro angesiedelt haben. In Mecklenburg-Vorpommern gibt es ein Seniorenticket ab 65 Jahre für 29 Euro im Monat in der Funktionalität des Deutschland-Tickets. Wir haben ein Azubi-Ticket für 29 Euro. Bei uns im Landkreis gibt es ein Schüler-Deutschland-Ticket für 19 Euro, was es als *Upgrade* zur normalen Schülerbeförderung gibt.

Die Folge ist, dass wir explodierende Fahrgastzahlen hatten. Ich hatte vorhin schon gesagt: Vervierfachung der Fahrgäste. Ich habe tatsächlich im Moment ungefähr 4.000 Bestellungen pro Woche. Wir machen das mit 70 Fahrern und 37 Fahrzeugen. Wir fahren also in jedes Dorf quasi „zu jeder Milchkanne“, auch wenn da nur drei Leute wohnen. Und das machen wir im Stundentakt quasi 24 Stunden 7 Tage die Woche, sprich „im Format 24/7“ (*ständige Bereitschaft bzw. Verfügbarkeit einer Dienstleistung, Anm.*). Wir haben ein *Callcenter* für den Telefonanrufer 24/7, genauso 24/7 einen *Online-Workflow*, damit es auch über das Wochenende funktioniert.

Das alles kostet viel Geld. Jetzt hat das Land eine Mobilitätsoffensive aufgelegt und gibt 13 Millionen Euro im Jahr in die Fläche an alle Gebietskörperschaften, also an alle Landkreise. Wir haben nur sechs Landkreise, weil die so groß sind. Das deckt ungefähr die Hälfte der Kosten bei mir und meinem Unternehmen.

Was mich jetzt ein bisschen ärgert, ist Folgendes: Wir wollten ursprünglich nach dem Jahr 2023, in dem das Deutschlandticket nach dem Motto „Jeder, der verkauft, behält seinen Umsatz“ im Jahr 2024 in eine Einnahmeaufteilung kommen, jedenfalls in die erste Phase einer richtigen Einnahmeaufteilung. Nach den Zahlen im Land, also wie viel dem Land nach Postleitzahlen der Deutschlandticket-Inhaber und nach den Tourismuszahlen zugeordnet wird und nach den internen Aufteilungsplanungen des Landes, würde mein Unternehmen aus dem „Deutschlandticket-Topf“ vier Millionen im Jahr bekommen. Obwohl wir vom ersten Tag an digital voll verkaufsfähig waren, also ganz vorbildlich waren, habe ich nur circa eine Million Verkaufsumsatz an Deutschlandtickets, weil die meisten Leute über übergeordnete Verkaufssysteme kaufen. Nehmen wir dazu als Beispiel den DB-Navigator. Das Land hat zum Beispiel sogar das Azubi-Ticket exklusiv an die Bahn vergeben, sodass alle Azubis im Land exklusiv bei der Bahn kaufen. Aber ein paar tausend Azubis pendeln bei mir natürlich auch mit dem Rufbus. Ich werde also im Jahr 2024 – weil diese Einnahmeaufteilung, die am 1. Januar 2024 starten sollte, aber wegen Komplexität auf 2025 verschoben wurde – jetzt drei Millionen fehlende Umsatzerlöse aus dem Deutschlandticket haben, die ich ansonsten bekommen hätte und die ich dringend brauche, um dieses „Mehr an Verkehr“, was in der Fläche entstanden ist, letztendlich auch zu bezahlen.

Ich habe im Moment als kommunaler Unternehmer mit einem Bruttoertrag den großen Vorteil, dass mein Landkreis in jeder Höhe die Differenz zwischen Aufwand und Erträgen deckt. Das ist aber nicht in ganz Deutschland so, sondern das ist im Grunde genommen für meinen Landkreis ein Glück, dass es so gestaltet ist. Es droht aber auf der anderen Seite den Landkreis als Aufgabenträger finanziell völlig zu überlasten. Von der Haushaltssituation im Allgemeinen ist ja schon gesprochen worden. Meine Bitte an dieser Stelle ist, dass wir wenigstens ab 2025 zu einer ordentlichen Einnahmeaufteilung für das Deutschlandticket kommen. Das darf nicht wieder verschoben werden. Ich kann mir vorstellen, dass es auch das Interesse gibt, das nochmal zu verschieben. Meine Bitte ist: Lassen Sie das nicht zu! Mir geht es nicht darum, ob der Preis für das Deutschlandticket insgesamt steigt oder nicht. Mir



geht es darum, dass das Geld für das Deutschlandticket anteilmäßig überhaupt bei meinem Verkehrsunternehmen ankommt, damit das Verkehrsangebot im ländlichen Raum, was jetzt so sehr in Anspruch genommen wird, letztendlich auch bezahlt wird, und zwar dort, wo die Kosten anfallen.

Amt. Vors. **Gülistan Yüksel** (SPD): Frau Latendorf, Sie haben noch die Möglichkeit, eine zweite Frage zu stellen.

Abg. **Ina Latendorf** (Gruppe Die Linke): Herr Lösel, vielleicht könnten Sie noch etwas zu den Fahrgastzahlen sagen. Wir sind ja im Tourismusausschuss. Wie ist die Aufteilung bei der Zunahme der Fahrgastzahlen? Sie hatten vorhin auch eine bessere Vernetzung angeregt. Vielleicht können Sie dazu noch ein paar Stichworte sagen.

**Stefan Lösel** (Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH): Die Fahrgastzahlen in meinem Unternehmen lagen 2015 bei 5,8 Millionen Fahrgästen. Wir haben inzwischen 8,4 Millionen Fahrgäste. Das ist also eine deutliche Steigerung. Diese Steigerung verteilt sich nicht über alle Verkehrsarten. Der klassische Schullinienverkehr – morgens zur Schule, nachmittags dreimal zurück – hat natürlich nicht wesentlich mehr Fahrgäste gebracht. Zum Glück haben wir seit Jahren gleichbleibend hohe Schülerzahlen.

Die Steigerung der Fahrgastzahlen haben wir auf den Taktverkehren, also auf den größeren Verkehren und insbesondere im Rufbus. Auf den Taktverkehren haben wir 50 Prozent mehr Fahrgäste. Im Rufbus haben wir mittlerweile sogar eine Vervierfachung von Fahrgästen. Das Schlimme am Rufbus, anders als bei anderen größeren Gefährten, ist, dass ich nicht noch 10 oder 20 Prozent Personen zusätzlich mitnehmen kann. Diese Menschen „quetschen“ sich dann noch rein und beschweren sich dann darüber.

Es ist vorhin von Ihnen noch die Frage gestellt worden, ob es irgendein Hindernis im DB-Navigator gibt, über alle Mobilitätsangebote anderer Verkehrsträger zu informieren. Dazu wurde ausgeführt, dass im DB-Navigator alle Fahrtangebote, die ordentlich über die großen Datendrehscheiben eingespielt werden,

beauskunftet werden. Was uns allerdings fehlt, ist die Möglichkeit, dass man in diesem großen System auf „Buchen“ drückt und dann in das örtliche Buchungssystem weitergegeben wird, damit der gebuchte Rufbus dann auch kommt. Wenn der Fahrgast aufgefordert wird, sich erstmal irgendeine andere App zu laden, dann ist er oft schon verloren.

Amt. Vors. **Gülistan Yüksel** (SPD): Wir sind am Ende der heutigen Anhörung. Ich möchte die Gelegenheit nutzen und mich bei allen Sachverständigen ganz herzlich für Ihre Zeit und Ihre Ausführungen bedanken. Ich wünsche Ihnen im Namen des Ausschusses einen schönen Sommer.

Schluss der Sitzung: 16:22 Uhr

Gülistan Yüksel, MdB  
**Amtierende Vorsitzende**



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

**Stefan Lösel**

A-Drs. 20(20)187

**Michael Oppermann**

A-Drs. 20(20)188

**Dr. Jan Schilling**

A-Drs. 20(20)189

**Roland Werner**

A-Drs. 20(20)190

**Max Hillmeier**

A-Drs. 20(20)191

**Georg Ehrmann**

A-Drs. 20(20)192

**Kerstin Hurek**

A-Drs. 20(20)193