



Schriftliche Stellungnahme

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

1. Über SIXT

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. Chancen von Sharing-Mobilitätsmodellen in ländlichen Regionen

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

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

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

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

4. Ausblick

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

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

⁴ Vgl. Fn. 2.