



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. Taxis profitieren im Gegenzug zur Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht von einem Mehrwertsteuerprivileg (7%), weitere Vorteile wie Taxisstände, 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

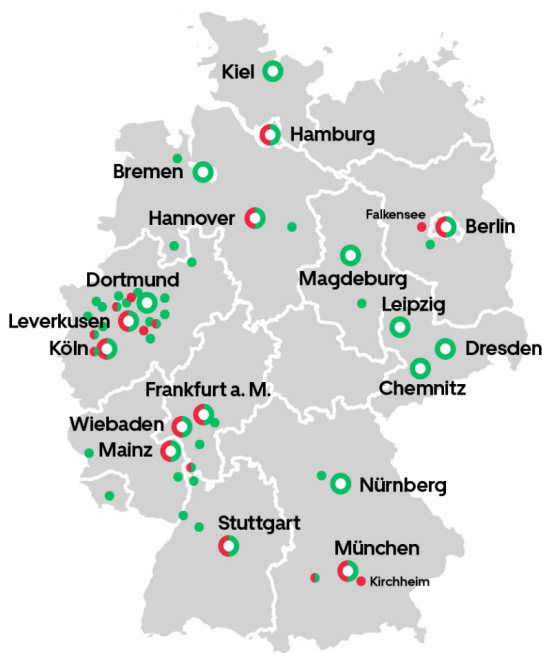
Uber

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.