

VDR-WHITEPAPER

Geschäftsreisende brauchen intermodale Mobilität

September 2020

Warum ist es heute nicht möglich, mit einem einzigen Ticket von Tür-zu-Tür durch Deutschland oder durch ganz Europa zu reisen? Warum fehlt die flächendeckende Integration der ersten / letzten Meile – obwohl seit über zehn Jahren Sharing Economy existiert? Moderne Verkehrskonzepte umzusetzen, war noch nie so notwendig wie heute: Zwar hat die Corona-Pandemie den Trend zur nachhaltigen Mobilität bedauerlicherweise wieder zum „kontaktlosen“ Individualverkehr gedreht – gleichzeitig ist aber durch die Krise die digitale Durchdringung in vielen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Bereichen sprunghaft gestiegen. Der Einsatz des Smartphones zur Einholung von Informationen, als Bestellfunktion und Bezahlmittel ist Generationen übergreifend selbstverständlich geworden – und vermeidet jede Kontaktmöglichkeit an Ticket-Automaten. Dadurch kommen wir auch der Digitalisierung unserer Mobilität wieder ein Stück näher, die die intermodale Nutzung / Kombination von Verkehrsträgern erleichtert und den innovativen Einsatz neuer Mobilitätslösungen ermöglicht. Durch digitale Technologien werden schon seit Jahren Planung, Buchung, Bezahlung und Ticketing als „Seamless Mobility“ angeboten. Der Vorteil: durchgängige digitale Prozesse ohne Medienbrüche, Kosten- und Prozessvorteile, neue Anbieter und dadurch Innovationen und Arbeitsplätze. Eine funktionierende Anschlussmobilität bietet viele Chancen für eine nachhaltige Reisegestaltung. Es können gezielt Anreize für den Umstieg auf klimafreundlichere Verkehrsmittel wie den ÖPNV anstelle von Taxi oder die Bahn anstelle des Flugzeugs geschaffen werden.

I. Der Vorteil intermodaler Verkehrsnutzung durch Geschäftsreisende

Insgesamt rund 55,3 Milliarden Euro haben die deutschen Unternehmen in 2019 für ihre Geschäftsreisen ausgegeben¹. Geschäftsreisende sorgen unter anderem dafür, dass Hotellerie, Gastronomie und das Gros der Verkehrsträger ausgelastet und wirtschaftlich profitabel sind und haben damit eine wichtige wertschöpfende Bedeutung für die Wirtschaft.

Unternehmen wollen den Wechsel auf die öffentlichen Nahverkehrsmittel durchaus unterstützen – neben Kosteneinsparungen spielt auch die ökologische Nutzung von Verkehrsmitteln eine immer größere Rolle. Gelingt es also, die aufeinanderfolgende ökonomische Nutzung verschiedener Verkehrsträger („ökonomische & ökologische Intermodalität“) für Geschäftsreisende attraktiv und effektiv zu machen, wäre eine wichtige Unterstützung für den digitalen und nachhaltigen Wandel der Mobilität gewonnen. Dafür spricht auch, dass Geschäftsreisende generell aufgeschlossen sind für digitale Anwendungen, zu denen sie eine überdurchschnittlich hohe Affinität haben, wenn sie durch den Einsatz ihren Arbeitsalltag effizienter gestalten können.

¹ s. VDR-Geschäftsreiseanalyse 2020

Rund 50 Prozent der Geschäftsreise-Kosten, die im Nahverkehrsbereich entstehen, entfallen allerdings auf Taxifahrten und nur etwa zwölf Prozent auf den ÖPNV. Hinzu kommen noch die Ausgaben für Parkhäuser an Flughäfen und Bahnhöfen, wenn der eigene Pkw als Zubringer genutzt wird. Geschäftsreisende geben an, dass sie den öffentlichen Verkehr in unbekanntem Städten und Regionen oft nicht in ihre Reiseplanung einbeziehen, weil der Zugang etwa aufgrund fehlender Auskunft- und Echtzeitinformationen, unterschiedlicher Tarifsysteme, fehlender Integration von mobilem Ticketing in einer zentralen Plattform, einheitliche Fahrkartensysteme und fehlender Vorausbuchungsmöglichkeiten schwer nutzbar oder schlicht nicht digital verfügbar ist.

II. Was ist notwendig, damit Geschäftsreisende intermodale Mobilität nutzen?

Die aufeinanderfolgende ökonomische Nutzung verschiedener Verkehrsträger ist in Deutschland durch unterschiedliche Auswahl-, Buchungs-, Bezahl- und Ticketprozesse noch stark eingeschränkt – das gilt besonders für den öffentlichen Nahverkehr. Dies verhindert den nachhaltigen Einsatz von Reisemitteln wie auch den digitalen Wandel im öffentlichen Verkehr.

Geschäftsreisende werden zunehmend auf öffentliche Verkehrsträger umsteigen, wenn diese zu einer Reisekette gehören, die als Tür-zu-Tür-Mobilität verfügbar ist. Das bedeutet, dass alle Verkehrsträger in einer Anwendung planbar, buchbar und bezahlbar sind - und ein einheitliches Ticket, Verkehrsverbund übergreifend, anstatt vieler Einzeltickets zur Verfügung steht – und auch an die Reisekostenabrechnung digital weitergegeben wird. Im Hintergrund muss dabei die automatische Verrechnung an die jeweiligen Mobilitätsanbieter der intermodalen Reisekette geschehen („Clearing“). Die sogenannte „Letzte Meile“ spielt eine wichtige Rolle, da sie oft nicht mit öffentlichen Verkehrsträgern bewältigt wird. Hier fehlt es zum einen häufig an Verfügbarkeit – es gibt schlicht keine Angebote zu den für Geschäftsreisende relevanten Tageszeiten oder es kommt zu einem Bruch in der Reisekette. Die nahtlose Integration der Angebote über einen zentralen Online-Zugang würde dieses Problem lösen.

III. Was ist notwendig, damit Unternehmen intermodale Mobilität einsetzen?

Der entscheidende Aspekt für die Unternehmen ist die Integration der Mobilitätsangebote in ihre Prozesse. Aufgeschlüsselt in die einzelnen Prozessschritte einer Geschäftsreise, heißt das:

1. Einsehbarkeit aller Verkehrsträger, inklusive Fahrpläne und Anschlüsse.
2. Buchungsmöglichkeit aller Verkehrsträger in einem einzigen Vorgang.
3. Während der Reise stehen Echtzeit-Informationen zur Verfügung.
4. Umbuchbarkeit und Storno problemlos möglich.
5. Bezahlung über V-Payment oder geschäftliche Kreditkarten.
6. Einheitliche Rechnungsdatensätze, die zu den automatisierten Abrechnungsprozessen der Unternehmen passen.

Für die o.g. Prozesse benötigen die Unternehmen die Zusammenfassung aller Mobilitätsangebote in einem System mit einem einheitlichen Standard, d.h. passend zu den Schnittstellen der Unternehmen. Deshalb sollte bei der technologischen Umsetzung eines intermodalen Konzepts neben der privaten

Nutzungsmöglichkeit auch ein Geschäftskunden-Account für den beruflichen Einsatz angelegt werden können – viele Anbieter stellen diese Option schon bereit.

Unternehmen mit Geschäftsreisenden arbeiten üblicherweise mit Reisebüros zusammen. Daraus ergibt sich die Anforderung, dass auch diese die Systeme des intermodalen Angebots in ihre Prozesse integrieren können sollten.

Als Anreiz wäre zudem eine Darstellung wünschenswert, die den ökologischen Vorteil der intermodalen Reisekette unter Einbeziehung des Nahverkehrs zeigt, sowie möglicherweise eine Incentivierung durch ein Mobilitätsbudget, über das der Mitarbeiter verfügen kann. Hierfür müssten vor allem die steuerrechtlichen Voraussetzungen angepasst werden.

Es gibt bereits attraktive unternehmensspezifische Lösungen wie das Produkt „Fliegen & Fahren“ vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV): Dem Unternehmen wird eine Art „Flatrate für den Nahverkehr zum Flughafen“ bei Geschäftsreisen mit einem Flugsegment in Deutschland angeboten. Somit kann letztendlich der Geschäftsreisende „kostenfrei“ den ÖPNV für den Hin-/Rückweg zum Flughafen nutzen, anstatt mit dem eigenen Fahrzeug oder Taxi anzureisen. Es ist kein zusätzlicher Ticketkauf notwendig, lediglich eine Flugbestätigung sowie der Nachweis der Firmenzugehörigkeit. Dieser einfache Zugang zur nachhaltigen Mobilität soll das Reiseverhalten von Geschäftsreisenden beeinflussen. Im Privatbereich gibt es äquivalent dazu das Angebot „Rail & Flight“, das die Bahn im Bereich Groundtransportation mit einem Pauschalangebot für den Zug verknüpft, oder zum City Ticket, das die Bahn mit dem ÖPNV in einigen Regionen kombiniert.

IV. Wie passt Intermodalität in die Geschäftsreiseprozesse?

Die große Zahl der kommunalen/regionalen Verkehrsverbünde und deren Partikularinteressen verhindern aktuell einheitliche Standards. Dies beginnt mit den unterschiedlichen Tarifstrukturen und Preisen. Hierfür gibt es im Bereich Geschäftsreisen eine einfache Lösung: Ein einziger „Business-Tarif“ für sämtliche Fahrscheine im Nahverkehrsbereich.

Die Verkehrsverbünde benötigen zudem das erforderliche technische Know-how. Hier sind Experten notwendig, die sich mit der Anbindung von Systemen auskennen, um eine möglichst hohen Standardisierungsgrad zu erreichen – eine grundlegende Voraussetzung für die Integration in die Unternehmensprozesse und damit für die Anwendbarkeit durch die Geschäftsreisenden. Ziel wäre ein frei verfügbarer Datensatz mit allen Tarifen der individuellen Verbünde und Daten in Echtzeit, wie es die PSI-Richtlinie (Richtlinie (EU) 2019/1024) über offene Daten und die Weiterverwendung von Informationen des öffentlichen Sektors vorsieht. Bei der Deutschen Bahn existiert dies bereits für die Fahrplandaten.

Durch die baldige Schaffung einer staatlichen, anbieterneutralen Plattform bzw. eines Layers mit Schnittstellen, an die sich die Mobilitätsanbieter anbinden können und über die sie kostenfrei und in Echtzeit Mobilitätsdaten erhalten, kann zeitnah verhindert werden, dass viele individuelle unternehmenseigene Plattformen entstehen. Dies würde die heutige Mobilitätslandschaft weiter fragmentieren und es besteht zudem die Gefahr einer Monopolbildung. Die technische Implementierung und der Betrieb einer solchen anbieterneutralen Plattform erfordern ein staatliches Investment – hierzu bedarf es eines geeigneten Geschäftsmodells. Unter der Annahme, dass der gesamte Investmentaufwand von vielen unternehmenseigenen Plattformen deutlich größer ist als die Schaffung einer Plattform

(einmalige Anbindung der Schnittstellen, einmalige Betriebskosten, etc.), bedarf es einer Initiative, um die notwendigen Fördermittel zusammenzustellen -gegebenenfalls mit unterstützender Finanzierung aus der Wirtschaft.

V. Einbindung innovativer Verkehrskonzepte

Innovative Verkehrskonzepte für die Straße wie On-Demand-Dienste, Car-Sharing, Mobilitätsabos und Car-Pooling gilt es zu stärken und fördern – unter Einbindung von Technologien wie E-Mobilität und künftig auch das automatisierte Fahren. Auf diese Weise können nachhaltige Lösungen geschaffen werden, die sich zudem eignen, um die sogenannte „Letzte Meile“ zu schließen. Denn bei vielen Reisen endet die Mobilitätskette heute an Flughäfen, Bahnhöfen oder an weit vom eigentlichen Reiseziel entfernten Haltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs. Um künftig eine unterbrechungsfreie und nachhaltige Reisekette zu ermöglichen, sollten On-Demand-Dienste, gegebenenfalls auch dediziert für Geschäftsreisende / Pendler, in den öffentlichen Verkehr eingebunden werden. Solche Konzepte können besonders den Mobilitätsbedarf von Geschäftsreisenden und Touristen auch in weniger erschlossenen ländlichen Regionen decken.

VI. Umsetzung eines intermodalen Konzepts

Der Vorstoß der Bündnis 90/Die Grünen, einen MobilPass mit einheitlichen Buchungs-, Bezahl- und Ticketprozessen für Verkehrsträger einzuführen, ist zu begrüßen. Er enthält bereits viele wichtige Elemente, wie den diskriminierungsfreien Zugang zu einer anbieterneutralen Systemverarbeitungsebene, festzulegende offene Standards, frei zur Verfügung stehende Mobilitätsdaten, und das Ziel, einen einzigen Kanal zu verwenden sowie die Ergänzung des öffentlichen Nahverkehrs um innovative Mobilitätskonzepte. Die Einführung der geforderten bundesweiten Mobilitätsplattform bietet die Chance unter Einbeziehung aller Stakeholder, gemeinsame Standards zu definieren. Die Vertreter der Geschäftsreisebranche werden sich hier gerne gestaltend und konstruktiv einbringen.

Verband Deutsches Reisemanagement e.V. (VDR)

Der Verband Deutsches Reisemanagement e.V. (VDR) ist der GeschäftsreiseVerband in Deutschland. Er vertritt die Interessen deutscher Wirtschaftsunternehmen hinsichtlich der Rahmen- und Wettbewerbsbedingungen für Geschäftsreisen und Mobilität. Er setzt sich ein für effiziente, wirtschaftliche, sichere, ungehinderte, weltweite Reisemöglichkeiten für Unternehmen. Mit seinen über 560 Mitgliedsunternehmen steht er für einen Gesamtumsatz im Geschäftsreisebereich von jährlich mehr als zwölf Milliarden Euro.

Bitte beachten Sie, dass das Kopieren und/oder die Weitergabe dieses Papierses an Personen außerhalb Ihres Unternehmens sowie die Veröffentlichung nur nach Rücksprache mit dem Verband Deutsches Reisemanagement e.V. zulässig sind. Bei Zuwiderhandlung behält sich der Verband rechtliche Schritte vor.