

VDR-POSITION

Geschäftsreisende brauchen intermodale Mobilität (Intermodalität)

Datum: Juni 2022

Warum ist es heute nicht möglich, mit einem einzigen Ticket von Tür-zu-Tür durch ganz Europa zu reisen? Warum fehlt die flächendeckende Integration der ersten / letzten Meile – obwohl seit über zehn Jahren Sharing Economy existiert? Moderne Verkehrskonzepte waren noch nie so notwendig wie heute, um den Umstieg auf nachhaltigere Verkehrsträger attraktiver zu machen und so die Dekarbonisierung des Verkehrssektors voranzutreiben. Zwar ermöglichen digitale Technologien schon seit Jahren die Planung, Buchung und Bezahlung von Reisen – eine grenzüberschreitende „Seamless Mobility“ aufbauend auf durchgängige digitale Prozesse ohne Medienbrüche ist aber bis heute nicht flächendeckend umgesetzt. Dabei bietet eine funktionierende Anschlussmobilität 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. Gleichzeitig wird die Digitalisierung unserer Mobilität weiter ausgebaut und Verkehrsträger können effizienter genutzt werden, so dass das Verkehrsaufkommen insgesamt minimiert werden kann.

I. Der Vorteil intermodaler Verkehrsnutzung durch Geschäftsreisende

Insgesamt rund 55,3 Milliarden Euro haben deutsche 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.

Der Hauptanteil von Geschäftsreisekosten, die im Nahverkehrsbereich entstehen, entfallen allerdings auf Taxifahrten und wesentlich weniger auf den ÖPNV. Hinzu kommen noch die Ausgaben für Parkhäuser an Flughäfen und Bahnhöfen, wenn der eigene Pkw als Zubringer genutzt wird. Geschäftsreisende beziehen den öffentlichen Nahverkehr in unbekanntenen Städten und Regionen oft nicht in ihre Reiseplanung ein, weil

¹ s. VDR-Geschäftsreiseanalyse 2020

der Zugang etwa aufgrund fehlender Auskunfts- und Echtzeitinformationen, unterschiedlicher Tarifsysteme, fehlender Integration von mobilem Ticketing in einer zentralen Plattform, einheitlicher Fahrkartenautomaten und fehlender Vorausbuchungsmöglichkeiten schwer nutzbar oder schlicht nicht digital verfügbar ist.

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

Die grenzüberschreitende Nutzung verschiedener aufeinanderfolgender Verkehrsträger ist in Europa durch unterschiedliche Auswahl-, Buchungs-, Bezahl- und Ticketprozesse faktisch nicht möglich – das gilt besonders für die Einbindung des öffentlichen Nahverkehrs.

Geschäftsreisende werden zunehmend auf öffentliche Verkehrsträger umsteigen, wenn diese in einer Reisekette integriert und als Tür-zu-Tür-Mobilität verfügbar sind. Das bedeutet, dass alle Verkehrsträger in einer Anwendung planbar, buchbar und bezahlbar sind – und ein einheitliches, grenzüberschreitendes Ticket 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“).

Dabei muss selbstverständlich der durchgehende Schutz der Fahrgastrechte als wesentlicher Aspekt eines einfachen, sicheren und attraktiven grenzüberschreitenden multimodalen Reiseverkehrs auf allen Reiseabschnitten gewährleistet sein. Derzeit sind Verbraucher, die sich für die Kombination verschiedener Verkehrsträger entscheiden, selbst wenn sie einen einzigen Fahrschein für ihre gesamte Reise erworben haben, für jeden Abschnitt ihrer Reise durch verschiedene EU-Instrumente gesondert abgesichert. In Zukunft bedarf es dafür eines neuen Rechtsrahmens, der den durchgehenden Schutz der Fahrgastrechte sicherstellt.

Darüber hinaus wäre eine Gegenüberstellung des CO₂-Fußabdrucks der verschiedenen intermodalen Reiseketten einschließlich des Nahverkehrs wünschenswert, um bei der Auswahl der Reisealternativen Nachhaltigkeitsaspekte mitberücksichtigen zu können.

III. Einbindung innovativer Verkehrskonzepte

Innerhalb einer grenzüberschreitenden Reisekette sollten idealerweise zudem Lösungen für die sogenannte „Letzte Meile“ eingebunden werden, da diese oft nicht mit öffentlichen Verkehrsträgern bewältigt werden kann. Hier fehlt es häufig an Verfügbarkeit – es gibt schlicht keine Angebote zu den für Geschäftsreisende relevanten Tageszeiten. 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, sollte daher geprüft werden, wie in absehbarer Zeit innovative Verkehrskonzepte für die Straße wie On-Demand-Dienste, Car-Sharing und Car-Pooling nahtlos in digitale intermodale (grenzüberschreitende) Mobilitätsplattformen integriert werden können. Vor allem in weniger erschlossenen ländlichen Regionen können solche Konzepte insbesondere den Mobilitätsbedürfnissen von Geschäftsreisenden und Touristen gerecht

werden. Technologien wie E-Mobilität und künftig auch das automatisierte Fahren sollten dabei ebenso wie dezidierte Lösungen für Geschäftsreisende und Pendler berücksichtigt werden.

IV. 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. Ein Mindestdatensatz an statischer, dynamischer und Echtzeit-Daten, der von den Verkehrsunternehmen, den Verkehrsträgern und den Fahrscheinverkäufern gemeinsam genutzt und weitergegeben wird.
2. EU-Leitlinie für die Betreiber, um den fairen und diskriminierungsfreien Wettbewerb zwischen den Parteien zu fördern und den Abschluss von Vereinbarungen zu erleichtern.
3. Einsehbarkeit aller Verkehrsträger, inklusive Fahrpläne und Anschlüsse.
4. Buchungsmöglichkeit aller Verkehrsträger in einem einzigen Vorgang.
5. Während der Reise stehen Echtzeit-Informationen zur Verfügung.
6. Ein durchgehender Schutz der Fahrgastrechte auf allen Reiseabschnitten.
7. Umbuchbarkeit und Storno problemlos möglich.
8. Bezahlung über V-Payment oder geschäftliche Kreditkarten.
9. Einheitliche Rechnungsdatensätze, die zu den automatisierten Abrechnungsprozessen der Unternehmen passen.
10. Eine einheitliche Methodik zur Information der Reisenden über die Umweltauswirkungen ihrer gewählten Reiseoptionen.

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.

V. Wie können bestehende Herausforderungen überwunden werden, um EU-weite multimodale digitale Mobilitätsdienste zu ermöglichen?

Während auf EU-Ebene ein grenzüberschreitendes Ticketing an der mangelnden Zusammenarbeit der führenden nationalen Eisenbahngesellschaften scheitert, verhindern bereits auf nationaler Ebene die vielen unterschiedlichen kommunalen/regionalen Verkehrsverbände und deren Partikularinteressen die Einführung einheitlicher Standards. Ihnen fehlt 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 Verbände 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. Dazu bedarf es standardisierter und verbindlicher Schnittstellen, damit sich die unterschiedlichen Mobilitätsanbieter mit der Plattform verbinden können, um sowohl ihre eigenen Daten einzuspeisen als auch auf die Informationen anderer Datenanbieter zuzugreifen. Derzeit verwenden viele Mobilitätsanbieter nämlich häufig proprietäre Standards und Schnittstellen, was die Möglichkeiten des Datenaustauschs massiv einschränkt.

Übergreifendes ID-Management, IT-Sicherheit und Datenschutz sowie Schlichtungsmodelle und Vertragsgestaltung können zudem dafür sorgen, dass eine auf Governance-Prinzipien basierende Vernetzung der Mobilitätsanbieter untereinander, aber auch im Zusammenspiel mit den Nutzern gewährleistet ist.

Darüber hinaus sollte geprüft werden, inwiefern ein öffentliches, anbieterneutrales Daten-Hub – ein Mobility Data Space (MDS) – oder ein Netzwerk solcher nationaler öffentlicher Datenräume als zentraler Makler zwischen Mobilitätsplattformen, Mobilitätsdienstleistern und weiteren Dienstleistern, wie z.B. Anbietern digitaler Karten oder Technologieanbietern, fungieren kann, um bestehende Barrieren abzubauen und den Ausbau EU-weiter digitaler intermodaler Mobilitätslösungen überhaupt erst in Gang zu bringen.

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 Papiers 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.

Verband Deutsches Reisemanagement e.V. (VDR), Darmstädter Landstr. 125, 60598 Frankfurt/Main
www.vdr-service.de | info@vdr-service.de | Tel. 069 695229 0