



Brennpunkte der Tourismuswirtschaft

Was die Branche bewegt – Fakten und Forderungen

B|T|W
Bundesverband der
Deutschen Tourismuswirtschaft e.V.



Wer wir sind und für was wir stehen

Die Menschen in Deutschland wollen mobil sein, reisen, Freunde und Geschäftspartner treffen und neue Leute und Kulturen kennen lernen. Gleichzeitig wird auch Deutschland als Reiseziel immer beliebter. Immer mehr in- wie ausländische Touristen und Geschäftsreisende entdecken die vielfältigen Angebote, kulturellen Highlights und landschaftliche Schönheit unseres Landes.

All dies möglich zu machen, ist das Ziel des Bundesverbandes der Deutschen Tourismuswirtschaft (BTW) und seiner Mitglieder. Rund 40 der größten Unternehmen und Verbände aus allen Bereichen der Tourismuswirtschaft in Deutschland stehen hinter dem BTW. Das Spektrum reicht vom Luft-, Straßen- und Schienenverkehr über Hotellerie und Gastronomie, Reiseveranstalter und Kongress-Centren bis hin zum Tourismusmarketing. Es umfasst privaten Tourismus genauso wie den Geschäftsreisesektor.

Die Arbeit des BTW zielt darauf ab, Mobilität zu erhalten und zu optimieren, um Reisen weiterhin attraktiv möglich zu machen. Faire Wettbewerbsbedingungen in Deutschland und Europa sind dafür unerlässlich. Steuer- und Arbeitspolitik, die Umsetzung des Klimaschutzes und das Thema Infrastruktur spielen bei der Arbeit des BTW wichtige Rollen. Als seine Aufgabe versteht es der BTW, Politik und Öffentlichkeit die gemeinsamen Themen und Bedürfnisse einer Branche zu vermitteln, die aufgrund ihrer Heterogenität in der Vergangenheit häufig nicht als Einheit wahrgenommen wurde. Dabei ist ihre Wirtschaftskraft durchaus beeindruckend.

- Fast 3 Millionen Menschen arbeiten in Deutschland im Tourismus
- Die Branche trägt mit 4,4 Prozent zur Bruttowertschöpfung in Deutschland bei. Damit befindet sie sich auf Augenhöhe mit Branchen wie Automobilindustrie oder Maschinenbau.
- Die Konsumausgaben der Touristen in Deutschland betragen jährlich rund 280 Milliarden Euro.
- Mehr als 400 Millionen Übernachtungen deutscher und ausländischer Besucher wurden 2012 in Deutschland gezählt.
- Auf deutschen Flughäfen starteten oder landeten 2012 mehr als 200 Millionen Fluggäste.
- Die Eisenbahnen beförderten 2012 rund 2,6 Milliarden Passagiere über 88,2 Milliarden Personenkilometer.
- Die Reisebusunternehmen verzeichnen jährlich rund 100 Millionen Busreisen mit einem Umsatz von etwa 1,4 Milliarden Euro.
- Allein die rund 230.000 Betriebe in Hotellerie und Gastronomie setzen pro Jahr rund 67 Milliarden Euro netto um.
- Die Deutschen geben jährlich knapp 70 Milliarden Euro für Auslandsreisen aus.
- 2012 gab es rund 166 Millionen Geschäftsreisen mit Ausgaben von fast 47 Milliarden Euro.
- Fast 3 Millionen Tagungen und Events mit mehr als 360 Millionen Teilnehmern fanden 2012 statt.

* Quellen: „Wirtschaftsfaktor Tourismus“ des BTW, „Fakten und Zahlen zum deutschen Reisemarkt“ des DRV, VDR-Geschäftsreiseanalyse; Statistisches Bundesamt (Destatis), ADAC, ADV, DEHOGA Bundesverband, EWVC, RDA

Vorwort

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Tourismuswirtschaft erfüllt den Wunsch und das Bedürfnis der Bürger nach Mobilität, Erholung, Erlebnissen und Völkerverständigung. Gleichzeitig ist der Tourismus in Deutschland ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Fast drei Millionen Menschen arbeiten hierzulande im Tourismus. Millionen weitere Arbeitsplätze hängen vom Tourismus ab. Mit diesen Beschäftigtenzahlen genauso wie mit ihrem Anteil von 4,4 Prozent an der Bruttowertschöpfung befindet sich die Tourismuswirtschaft ganz klar auf Augenhöhe mit Wirtschaftszweigen wie Automobilindustrie, Maschinenbau oder Finanzwirtschaft.

Um weiterhin starke Wirtschaftskraft, Jobmotor und Wachstumsmarkt bleiben zu können, ist auch unsere Branche auf angemessene Rahmenbedingungen angewiesen. Das Wachstum der vergangenen Jahre ist keine Selbstverständlichkeit. Die Branche steht bereit, dem Bedürfnis der Bürger nach Mobilität und Reisen auch künftig gerecht zu werden und passende Angebote auf den Markt zu bringen. Dafür aber sind unter anderem eine bedarfsgerechte Infrastruktur, gerechte Wettbewerbsbedingungen und ein mit Augenmaß umgesetzter Verbraucher- und Klimaschutz vonnöten.



Eine Auswahl an Themen, die die Tourismusbranche aktuell beschäftigt, haben wir auf den folgenden Seiten für Sie zusammengestellt. So heterogen wie unsere Branche ist, so heterogen sind auch die Inhalte – entsprechend betrifft auch nicht jedes unserer Themen und jede Forderung jedes einzelne Mitglied in gleichem Maße. Auch ist die Auswahl definitiv nicht abschließend. Viele weitere Themen – unter anderem rund um das Thema Arbeitsmarkt, die Herausforderungen durch die fortschreitende Digitalisierung oder auch europäische Themen wie die Überarbeitung der Pauschalreiserichtlinie – beschäftigen uns und unsere Mitglieder.

Falls Sie Fragen zu unseren Themen haben oder weitere Informationen benötigen, kontaktieren Sie uns!

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Michael Frenzel
Präsident

Michael Rabe
Generalsekretär

Inhalt

Steuern/Abgaben/Gebühren	4
■ Luftverkehrssteuer	6
■ Emissionshandel	7
■ PKW-Maut	8
■ Busmaut	9
■ Umweltzonen	10
■ Keine Mehrbelastung von Schiene und ÖPNV bei Abgaben und Steuern auf Energie	11
■ Mehrwertsteuer Hotellerie	12
■ Mehrwertsteuer Gastronomie	13
■ Bettensteuer	14
■ GEMA	15
Infrastruktur und Mobilitäts erleichterung	16
■ Bedarfsgerechte Flughafeninfrastruktur und Betriebszeiten	18
■ Liberalisierung des europäischen Schienenpersonenverkehrsmarktes	20
■ Schieneninfrastruktur bedarfsgerecht weiterentwickeln	22
■ Straßeninfrastruktur: Engpassbeseitigung und Substanzerhalt	23
■ Lenk-/Ruhezeiten im Busverkehr	24
■ Funkfrequenzen (Veranstaltungsstätten und Hotellerie)	25

Energie/Umwelt/Nachhaltigkeit 26

- Single European Sky 28
- Verkehrslärm 29
- Energie: EEG-Umlage, Stromsteuer und Förderung alternativer Kraftstoffe 31
- Förderung energetischer Sanierungsmaßnahmen von Veranstaltungsstätten 32
- Ressourcenschutz (Deutschlandtourismus) 33

Verbraucherschutz und Reiseerleichterungen 34

- Visapolitik 36
- Hygieneampel Gastronomie 37
- Sommerferienkorridor 38
- Spartengewerkschaften/Tarifeinheit 39
- Finanzierung DZT 40
- Sicherheitsstandards von Veranstaltungen 41

Impressum



Steuern

Gebühren

Abgaben

Unternehmen brauchen faire und verhältnismäßige Wettbewerbsbedingungen – das gilt gerade auch im Hinblick auf Steuern, Gebühren und Abgaben. Nur wenn diese Grundlagen (einigermaßen) vergleichbar sind, haben alle Marktteilnehmer vergleichbare Chancen. Das gilt einerseits innerhalb Deutschlands. Das gilt in einer globalen Branche wie dem Tourismus aber auch über die nationalen Grenzen hinweg. Ständig neue Sonderbelastungen wie Luftverkehrssteuer, Bettensteuern oder steigende Urheberrechtsabgaben sowie andauernde, häufig unsachliche Diskussionen über Entlastungen wie die reduzierte Mehrwertsteuer in der Hotellerie schwächen die Unternehmen, belasten die Kunden, weil die Betriebe nicht alle staatlich verordneten Zusatzkosten allein schultern können, verunsichern und verhindern wünschenswerte Investitionen und Innovationen.

Wer Wachstum will, muss Leistungsträger in der Wirtschaft fördern. Unternehmerinnen und Unternehmer setzen entscheidende Wachstums- und Beschäftigungsimpulse. Die Steuerpolitik spielt hierbei eine zentrale Rolle, da sie die Leistungsträger motivieren und nicht behindern sollte. Deutschland braucht ein verständliches, transparentes und international wettbewerbsfähiges Steuer- und Abgabensystem mit konsistenten Vorschriften anstelle von vielen komplizierten Einzelfallregelungen. Der Tourismusstandort Deutschland muss entlastet statt belastet werden. Nationale Alleingänge gilt es zu vermeiden, um Wettbewerbsneutralität zu sichern.



FAKT IST: Die Luftverkehrssteuer hat in Deutschland Millionen Passagiere gekostet.

Das Thema in Kürze: Als nationale Inselfösung führt die Luftverkehrssteuer zu massiven Wettbewerbsverzerrungen gegenüber der ausländischen Konkurrenz. Die von Beginn an von der Branche prognostizierten Abwanderungseffekte zu grenznahen ausländischen Flughäfen haben sich bewährt. Studien sowohl der Branche als auch der Bundesregierung bestätigten für 2011, das Jahr Eins nach Einführung der Steuer, Passagierverluste in Millionenhöhe für Deutschland. Ein Nachholeffekt fand in den Folgejahren nicht statt.

Deutsche Luftfahrtgesellschaften sind mit fast ihrem gesamten Flugangebot von der für Starts von deutschen Flughäfen geltenden Luftverkehrssteuer betroffen, ausländische Carrier hingegen nur mit einem kleinen Teil – ein signifikanter Wettbewerbsnachteil. Darüber hinaus trifft die Steuer auch weitere Glieder der touristischen Wert-

schöpfungskette – von den Airporthotels bis hin zum Dutyfree-Händler – und schadet dem Image des Reiseziels Deutschland. Die Luftverkehrssteuer hat die deutsche Tourismuswirtschaft Gäste, Einnahmen und Deutschland letztlich auch Arbeitsplätze gekostet. Entsprechend wächst der Widerstand gegen die Steuer: Eine Petition gegen die Luftverkehrssteuer erreichte binnen weniger Wochen 135.000 Unterschriften. Zudem hat der Bundesrat bereits im vergangenen Jahr ein klares Signal gesetzt und die schnelle Abschaffung der Luftverkehrssteuer gefordert. Diesen Voten muss die Regierung nun endlich nachkommen!

Deshalb fordert die Tourismuswirtschaft die schnellstmögliche Abschaffung der Luftverkehrssteuer!

FAKT IST: Die Teilaussetzung des Emissionshandels im Luftverkehr greift zu kurz. Sie verzerrt den Wettbewerb zu Lasten der europäischen und damit auch deutschen Luftverkehrswirtschaft.

Das Thema in Kürze: Wie befürchtet konnten die so genannten Drittstaaten nicht von einer Teilnahme am europäischen Emissionshandel im Luftverkehr (ETS) überzeugt werden. Im Gegenteil drohten Staaten wie China, Russland, Indien und die USA sogar mit massiven Vergeltungsmaßnahmen, sollten sie zwangsweise mit ETS-Gebühren belastet werden.

Die EU hielt diesem Druck nicht stand und beschloss eine Teillösung, die zu neuen Wettbewerbsverzerrungen führt: Für Flüge zwischen EU- und Nicht-EU-Staaten wurde der Emissionshandel zeitweise ausgesetzt. Für innereuropäische Flüge hingegen hielt die EU-Kommission am Emissionshandel fest. Diese Teilaussetzung galt zunächst für ein Jahr, mittlerweile aber steht die Verlängerung möglicherweise bis 2020 im Raum, da nach wie vor keine globale Lösung gefunden wurde.

Die EU schuf so eine Zweiklassengesellschaft, in der die europäischen Luftverkehrsunternehmen aber auch klassische europäische Urlaubsziele wie Spanien, Griechenland, Italien oder Portugal das Nachsehen haben. Denn

mit einseitigen, auf europäische Ziele beschränkten Kostenbelastungen subventioniert man indirekt Urlaub in den außereuropäischen Konkurrenzzielen wie Tunesien, Marokko oder der Türkei. Gerade mit Blick auf die europäische Staatsschuldenkrise ist das ein kontraproduktiver Weg. Deutliche Nachteile entstehen gleichzeitig für den Hub-geprägten deutschen Luftverkehr. Wenn innerdeutsche oder europäische Zubringerflüge zu den großen Drehkreuzen z.B. in Frankfurt oder München unter den Emissionshandel fallen, Zubringerflüge zu außereuropäischen Hubs jedoch nicht, werden Flugverbindungen – insbesondere im wichtigen Langstreckenverkehr – über Drehkreuze außerhalb der EU wie Dubai oder Istanbul gefördert. Damit sind gerade deutsche Airlines und Flughäfen Leidtragende dieser Teillösung.

Deshalb muss der Emissionshandel im Luftverkehr vollständig ausgesetzt werden – solange, bis eine globale und somit wettbewerbsneutrale Lösung (möglichst auf Ebene der internationalen Luftverkehrsorganisation ICAO) gefunden ist!

3

FAKT IST: Eine PKW-Maut verteuert Mobilität.

Das Thema in Kürze: Eine PKW-Maut würde Mobilität in Deutschland weiter verteuern und insbesondere deutsche Autofahrer zusätzlich belasten. Die Situation in Deutschland ist mit dem umliegenden Ausland nicht vergleichbar – hierzulande sind Autobahnen integraler Bestandteil eines gewachsenen Gesamt-Straßennetzes, der nicht durch Gebühren künstlich vom Restnetz separiert werden sollte. Eine Pkw-Maut ist zudem nicht notwendig, um ausreichende Mittel für den Straßenbau und -erhalt bereitzustellen – hier scheitert es derzeit nicht am Geld, das über den Straßenverkehr in die Haushalte fließt, sondern insbesondere am politischen Willen, diese Mittel sachbezogen zu verwenden.

Immer wieder vorgebrachte Argumente möglicher Kompensationen sind aus Sicht der Tourismuswirtschaft unrealistisch. Auch die Idee, die Maut nur für ausländische Autofahrer einführen zu wollen, ist kontraproduktiv. Durch die Energiesteuer werden sie bereits an den Infrastrukturkosten beteiligt – sie bringen dem Staat fast das Doppelte an Einnahmen, als sie an Kosten verursachen.

Ohnehin liegt der Anteil ausländischer Pkw im Jahreschnitt bei nur 5%. Berechnungen zeigen, dass Mautzahlungen ausländischer Fahrer nicht einmal ausreichen würden, um entstehende Systemkosten zu decken.

Die Pkw-Maut birgt zudem eine steigende Unfallgefahr, da viele Autofahrer auf die wesentlich unfallträchtigeren Landstraßen ausweichen würden, wie ADAC-Untersuchungen zeigen. Aus ähnlichen Gründen ist die PKW-Maut auch ökologisch kontraproduktiv. Denn durch den zu erwartenden Ausweichverkehr werden Kraftstoffverbrauch, Schadstoffausstoß und die Belastung von Wohngebieten u.a. durch Lärm zunehmen.

Deshalb lehnt die Tourismuswirtschaft eine PKW-Maut in Deutschland ab – unabhängig davon, ob sie als Vignette oder streckenbezogene Maut erhoben werden soll!



FAKT IST: Busunternehmen überkompensieren bereits heute die Wegekosten, die durch ihre Busse verursacht werden.

Das Thema in Kürze: Die externen Kosten des Reisebusses sind u.a. aufgrund seines geringen Verkehrsflächenbedarfs im Verhältnis zur Zahl der Beförderten, den geringen Folgekosten durch Umweltbelastung und die geringe Anzahl von Busunfällen äußerst niedrig. Der Wegekostendeckungsgrad der deutschen Busse für die Benutzung der Bundesautobahnen liegt beispielsweise bei über 300 Prozent. Deutsche Busse zahlen somit bereits jetzt mehr als das Dreifache dessen, was sie an Wegekosten verursachen. Und auch ausländische Busse weisen einen Kostendeckungsgrad von über 130 Prozent auf.

Zusätzliche finanzielle Belastungen wie eine Busmaut – ganz besonders wenn sie damit begründet werden, dass Gelder beispielsweise für die Straßensanierung benötigt werden – sind insofern unverhältnismäßig. Wie die PKW-Maut ist auch die Busmaut nicht nötig, um ausreichende Mittel für den Straßenbau und -erhalt bereitzustellen.

Deshalb ist eine Befreiung des Reisebusses von einer Mauterhebung auch weiterhin gerechtfertigt und angesichts bestehender fiskalischer Wettbewerbsnachteile des Reisebusses nach wie vor dringend geboten!



FAKT IST: Umweltzonen entfalten nicht die avisierte Wirkung und schaden zahlreichen Betrieben der Tourismuswirtschaft.

Das Thema in Kürze: Wissenschaftliche Erkenntnisse belegen, dass das auf Umweltzonen beruhende deutsche Konzept zur Feinstaubreduzierung wenig Wirkung zeigt und damit seinen Zweck verfehlt. So zeigt beispielsweise ein im Auftrag des ADAC erstelltes Gutachten, dass der Effekt von Umweltzonen gleich Null ist. Pkw- und Busverkehr tragen zudem nur zu einem geringen Teil zur Feinstaubbelastung bei. Aus diesen Gründen stellen die Fahrverbote aus Sicht der Tourismuswirtschaft einen unverhältnismäßigen Eingriff in die Mobilität der Bürger aber auch in den Gewerbebetrieb von Busunternehmen sowie Hotel- und Gastronomiebetrieben vor Ort dar.

Zahlreiche Reisebusse dürfen – ohne kostenintensive und von den Unternehmern häufig nicht finanzierbare Umrüstung oder Neuanschaffungen – nach wie vor nicht in Umweltzonen einfahren. Können die Reisebusgäste nicht in die Innenstädte gebracht werden, leiden darunter auch Hotels, Restaurants, Veranstaltungsstätten und Geschäfte in den Innenstadtlagen. Sofern Ausnahmegenehmigungen

erteilt werden, sind diese in der Regel von Stadt zu Stadt unterschiedlich, müssen also für jede Umweltzone einzeln beantragt werden.

Darüber hinaus ist der Verwaltungsaufwand in Sachen Umweltzonen enorm: Kontrollen und das Bearbeiten von Ausnahmeanträgen erfordern einen hohen Personalaufwand. Zudem benötigen Millionen PKW-Fahrer eine Plakette, obwohl ihre Fahrzeuge keine Rußpartikel ausstoßen.

Deshalb muss das Konstrukt „Umweltzone“ dringend überdacht und möglichst ad acta gelegt werden. Bis zu einem Ende der Umweltzonen sind einheitliche Ausnahmeregelungen für Reisebusse und deren bundeseinheitliche Anerkennung unerlässlich!



FAKT IST: Die Steuern und Abgaben auf Strom für den Schienenverkehr sind in Deutschland am höchsten.

Das Thema in Kürze: Insbesondere im Inlandstourismus ist die Schiene ein wichtiger Treiber für den nachhaltigen Urlaub. Dies gilt es zu stärken. Die derzeitigen energiepolitischen Rahmenbedingungen berücksichtigen demgegenüber die bereits heute erzielten Erfolge des Verkehrsträgers Schiene im Klimaschutz nur unzureichend. Im europäischen Vergleich sind die Steuern und Abgaben auf Strom für den Schienenverkehr in Deutschland am höchsten. Zusätzlich erschwert der Emissionshandel die Wettbewerbssituation der Schiene. Ab 2013 führt die vollständige Versteigerung der Emissionsrechte zu erhöhten Emissionshandelskosten für den Schienenverkehr.

Eine weitere Mehrbelastung der Schiene, etwa durch eine Aufhebung der Besonderen Ausgleichsregelung für Schienenbahnen im EEG, würde das ohnehin kostenintensive Engagement der Unternehmen zur Steigerung des Anteils erneuerbarer Energien zusätzlich wirtschaftlich belasten bzw. unmöglich machen. Die EEG-bedingten Mehrkosten würden die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs massiv beeinträchtigen.

Deshalb darf es keine Mehrbelastung von Schiene und ÖPNV bei Abgaben und Steuern auf Energie geben!



FAKT IST: Die Mehrwertsteuersenkung auf Übernachtungen wirkt.

Das Thema in Kürze: Seit Anfang 2010 gilt in Deutschland der reduzierte Mehrwertsteuersatz für Beherbergungsleistungen. Anders als von vielen Seiten immer wieder suggeriert, wurde damit kein Sündenfall im nationalen Alleingang begangen, sondern lediglich Wettbewerbsgerechtigkeit im Vergleich zu den europäischen Nachbarn geschaffen. Denn in 24 EU-Mitgliedsstaaten gilt – teils seit Jahrzehnten – ein reduzierter Mehrwertsteuersatz für die Hotellerie. Tatsächlich also wurde 2010 ein deutscher Sonderweg beendet. Die Wettbewerbsfähigkeit der im Wesentlichen mittelständisch geprägten Hotellerie in Deutschland wurde gestärkt.

Darüber hinaus haben die Hoteliers Wort gehalten und nach der Steuersenkung massiv in ihre Betriebe und Mitarbeiter investiert. Tausende neue Stellen wurden geschaffen, Renovierungen und Modernisierungen konnten endlich vorgenommen werden. Auch das regionale Handwerk profitiert somit. Das Preis-Leistungs-Verhältnis wurde verbessert, was insbesondere den Gästen und der Attraktivität des Tourismusstandorts Deutschland zu Gute kommt. Der Einsatz lohnt sich: Nie war Deutschland bei in- wie ausländischen Gästen so beliebt wie heute.

Deshalb müssen die anhaltenden Diskussionen um eine Rücknahme der Steuersenkung endlich ein Ende haben!



FAKT IST: Die derzeitigen Mehrwertsteuerregelungen in Sachen Speisen sind wettbewerbsverzerrend, unlogisch und schwer zu durchschauen.

Das Thema in Kürze: Das Mehrwertsteuersystem in Deutschland ist kompliziert und gerade im Hinblick auf Speisen wenig logisch: So werden Produkte wie Tiefkühlpizza, die Bratwurst im Gehen oder auch Popcorn im Kino mit 7 Prozent besteuert. Für das Essen im Restaurant werden hingegen 19 Prozent fällig. Dabei geht es immer um den Kauf und Konsum von Lebensmitteln – nur die Art der Zubereitung und der Ort des Essens sind verschieden. Diese unterschiedliche Besteuerung ist nicht fair und zudem unnötig kompliziert. Selbst Finanzämter und Richter tun sich schwer, wenn es um die Frage „regulärer oder reduzierter Steuersatz?“ geht. Bei einer Imbissbude gilt, dass für Kunden, die ihre Currywurst im Stehen essen, 7 Prozent fällig werden. Nutzen sie jedoch die vom Imbissbetreiber aufgestellten Sitzgelegenheiten, gilt der reguläre Steuersatz von 19 Prozent. So weit so gut? Nein, denn erstens geht es in beiden Fällen um das gleiche Essen. Und zweitens wird z.B. bei Nachos im Kino ein anderer

Maßstab angelegt: Hier gilt der reduzierte Steuersatz auch, wenn der Gast es sich in den Kinossesseln bequem macht. Diese Abgrenzungen sind aus Sicht der Tourismuswirtschaft willkürlich. Keine Frage: Auch wir befürworten den reduzierten Steuersatz für Lebensmittel, für den es gute Gründe gibt. Doch ein faires Steuersystem muss Bäcker, Metzger, Lebensmittelhändler sowie Gastronomen steuerlich gleichstellen. Denn all diese Betriebe versorgen ihre Kunden mit Speisen und sind – wenn es z.B. um Angebote für die Mittagspause geht – direkte Konkurrenten. Die Gastronomie schlechter zu stellen, weil sie Esskultur und Entschleunigung bietet, ist unsinnig.

Deshalb muss es einen einheitlichen Steuersatz für alle Speisen geben – unabhängig von der Art der Zubereitung oder dem Ort des Verzehrs!



FAKT IST: Bettensteuern sind rechtlich bedenklich, schaffen Bürokratie und schaden dem Tourismusstandort Deutschland.

Das Thema in Kürze: Die Kommunen erweisen sich und dem Tourismusstandort Deutschland mit ihren Bettensteuern einen Bärendienst. Seit Jahren verzeichnen insbesondere die Städte in Deutschland wachsende Besucherzahlen. Der boomende Tourismussektor sorgt für steigende Steuereinnahmen gerade für die kommunalen Kassen. Mit zusätzlichen Abgaben schaden sie sich selbst wie auch dem Reiseziel Deutschland. Denn die Gäste sind preissensibel und deutsche Städte stehen im Wettbewerb zu ihrer europäischen Konkurrenz.

Gleichzeitig steht das Konstrukt Bettensteuer rechtlich auf wackligen Beinen. Das Bundesverwaltungsgericht hat entschieden, dass die Erhebung der Bettensteuer auf geschäftlich bedingte Übernachtungen unzulässig ist. Die so notwendige Abfrage „privat oder geschäftlich“, die die Kommunen in der Regel den Hoteliers aufbürden, ist datenschutzrechtlich bedenklich. In einigen Städten laufen

bereits Klagen, in anderen sind sie absehbar. Die von der Politik zumindest gedanklich bereits weiterverteilten Einnahmen aus den Bettensteuern könnten sich letztlich also als Nullnummern oder sogar Zuschussprojekte der Kommunen erweisen, da die Verwaltungskosten für das Eintreiben der Steuer in der Regel hoch sind.

Die Bettensteuer schadet vielen Seiten. Privatreisende werden einseitig belastet und möglicherweise animiert, falsche Angaben zu machen. Die Nachweiserbringung für Geschäftsreisende, dass sie tatsächlich beruflich unterwegs sind, ist aufwändig. Und die Hoteliers sehen sich mit zusätzlicher Bürokratie und massiven datenschutzrechtlichen Bedenken konfrontiert. Das alles ist unverhältnismäßig, kundenunfreundlich und tourismusfeindlich.

Deshalb müssen Bettensteuern endlich grundsätzlich ad acta gelegt werden!

FAKT IST: Den Quasimonopolisten von GEMA und Co. fehlen klare Spielregeln.

Das Thema in Kürze: Die von der GEMA im vergangenen Jahr angestrebte Tarifreform hat verdeutlicht, dass im Bereich der Verwertungsgesellschaften strukturelle Defizite und dringender gesetzgeberischer Handlungsbedarf bestehen. Monopolistische und unzureichend kontrollierte Organisationsformen gehen zu Lasten u.a. von Veranstaltungsstätten und Musikveranstaltern, deren Interessen und Rechte nur unzureichend geschützt sind. Auch wenn die GEMA ihre ursprünglichen Pläne nicht durchsetzen konnte, hat der Fall die Lücken in der aktuellen Gesetzgebung aufgezeigt: Neben den legitimen Interessen der Rechteinhaber müssen auch die Belange der Veranstalter und ihrer Gäste berücksichtigt werden. Bislang fehlen klare Spielregeln. So werden einem Missbrauch der Freiräume Tür und Tor geöffnet.

Es kann z.B. nicht sein, dass eine Verwertungsgesellschaft ihre Nutzer zur Zahlung von Mondtarifen verpflichten darf, ohne dass ein Gericht die Rechtmäßigkeit der neuen Gebühren festgestellt hat. So war es aber bei der Tarifreform 2012 geplant: Die Nutzer hätten mit teils existenzbedrohenden Summen in Vorleistung gehen müssen – eine Reihe von Betrieben vermutlich sogar schließen müssen – obwohl die Tarife der rechtlichen Überprüfung möglicherweise nicht standgehalten hätten. Doch Neuregelungen müssen schon an einem früheren Punkt ansetzen: Bei einem Quasi-Monopolisten reicht die Möglichkeit des teuren und langwierigen Rechtswegs nicht aus. Vielmehr muss die Aufsichtsbehörde verpflichtet werden, die Angemessenheit angestrebter Tarife zu prüfen und ggf. deren Anwendung zu verbieten.

Deshalb müssen die rechtlichen Vorgaben in Sachen Verwertungsgesellschaften dringend überarbeitet werden!



Infrastruktur und Mobilitätserleichterung

Die Möglichkeit, in kurzer Zeit fast jeden Ort erreichen zu können, prägt unsere Gesellschaft. Diese nahezu grenzenlose Mobilität bietet zahlreiche Chancen, weckt aber auch Erwartungen. Neben Pendlern bauen insbesondere Touristen und Geschäftsreisende auf eine funktionierende und gleichzeitig bezahlbare Infrastruktur. Eine leistungsfähige und optimal vernetzte Verkehrsinfrastruktur ist deshalb ein wichtiger Faktor für die Entwicklung des Tourismus. Tourismus ohne Mobilität ist nicht denkbar. Eine leistungsfähige Mobilität ist somit zentrale Grundlage für das Wachstum und die Beschäftigung, die die Tourismuswirtschaft generiert. Mobilität ist zudem essentiell für Lebensqualität, sie ist Voraussetzung für Arbeit und wirtschaftliche Prosperität, Kommunikation und Kultur.

Entsprechend der „Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025“ soll die Verkehrsleistung im Urlaubsverkehr zwischen 2004 und 2025 um 41 Prozent und im Freizeitverkehr um 26 Prozent steigen. Gleichzeitig beträgt der Investitionsstau laut Zahlen des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu) im Bereich Straßenbau und Verkehr allein für Städte, Gemeinden und Landkreise 33 Milliarden Euro. Statt die Infrastruktur durch zusätzliche Einschränkungen und Einsparungen weiter zu belasten, muss alles daran gesetzt werden, die Mängel und Probleme kontinuierlich und nachhaltig zu beseitigen und eine dauerhafte Finanzierung sicherzustellen. Auch der Tourismuswirtschaft geht es dabei in der Regel um Erhalt von Infrastruktur vor Neubau.



FAKT IST: Im harten internationalen Wettbewerb braucht der deutsche Luftverkehr Nachtflugmöglichkeiten und ausreichende Flughafenkapazitäten.

Das Thema in Kürze: Die Zahl der Reisenden von und nach Deutschland wächst seit Jahren. Allein an den deutschen Flughäfen starten und landen jährlich rund 200 Millionen Passagiere – Tendenz steigend. Um die Erfolgsgeschichte des deutschen Tourismus weiter schreiben zu können, sind Flughäfen vonnöten, die mit ihren Aufgaben wachsen und im internationalen Vergleich wettbewerbsfähig sind. Systemrelevante Netzwerke und Drehkreuze müssen auch unter dem Aspekt der Daseinsvorsorge abgesichert werden. Insofern ist es äußerst kontraproduktiv, dass Nachtflüge und der Ausbau von Flughäfen in Deutschland zunehmend in Frage gestellt werden.

Im Luftverkehrsbereich leidet die Infrastruktur nicht an fehlenden Geldern. Durch die Nutzerfinanzierung, das

heißt die Eigenfinanzierung des Luftverkehrs über Gebühren statt über Steuergelder, verfügt Deutschland über eine der modernsten Flughafeninfrastrukturen. Die Infrastruktur leidet jedoch zunehmend darunter, dass dem wachsenden Kapazitätsbedarf des Luftverkehrs seitens Politik und Öffentlichkeit nicht ausreichend Rechnung getragen wird. Entscheidungen von Politik und Bürgern gegen zusätzliche Kapazitäten, wie z.B. neue Landebahnen, sind Entscheidungen gegen Arbeitsplätze, Wertschöpfung und eine touristische Infrastruktur, die den Ansprüchen der deutschen Urlaubs- und Geschäftsreisenden gerecht wird.

Auch die Tendenz, Nachtflüge oder sogar Flüge in den sogenannten Randzeiten immer stärker in Frage zu stellen, schadet dem Luftverkehrs- und Tourismusstandort



Deutschland. Wir leben in einer globalen Welt und die großen deutschen Flughäfen arbeiten im Rahmen weltweiter Verkehrsströme. Das erfordert eine flexible Infrastruktur und flexible Betriebszeiten. Unter den zehn größten Flughäfen weltweit ist Frankfurt der einzige, der aufgrund eines Nachtflugverbots nachts zwangsweise stillsteht. Interkontinentale Umsteigeverkehre können zeitlich nicht beliebig verändert werden. Wenn deutsche Flughäfen nachts lahmgelegt werden, werden also internationale Tourismusströme künstlich umgelenkt. Wettbewerber in London, Paris, Dubai und Istanbul stehen parat. Den berechtigten Interessen von Anwohnern muss die Notwendigkeit einer funktionierenden Flughafenlandschaft in Deutschland „rund um die Uhr“ im Sinne des gesamtstaatlichen Interesses entgegengesetzt werden. In einer immer globaler

werdenden Welt, darf Deutschland nicht den Anschluss verschlafen, damit auch unsere Kinder in einer wohlstandsgeprägten Umgebung aufwachsen können, wie wir sie kennen.

Deshalb braucht Deutschland eine bedarfsgerechte Luftverkehrs-Infrastruktur und bedarfsgerechte Betriebszeiten, um im internationalen Wettbewerb nicht den Kürzeren zu ziehen!

12

FAKT IST: Der Schienenverkehr ist auf faire Rahmenbedingungen in Europa angewiesen.

Das Thema in Kürze: Verschiedene europaweite Anbieter ermöglichen es den Kunden, Europa zunehmend auch auf der Schiene zu erkunden. Der europaweite Städte-tourismus auf der Schiene gewinnt an Bedeutung. Umso mehr kommt es für die deutschen Anbieter darauf an, dass die Wettbewerbsbedingungen auf der Schiene fair ausgestaltet sind. Forderungen nach weiteren Verschärfungen des Regulierungsrahmens im deutschen Schienensektor sind nicht sachgerecht. Die Unabhängigkeit des Betreibers der Infrastruktur ist hinreichend abgesichert. Dies hat kürzlich auch der Europäische Gerichtshof bestätigt. Der Wettbewerb auf der Schiene funktioniert. Eckpunkte der Regulierung müssen sein:

- Fokus auf die „essentiellen Einrichtungen“ der Infrastruktur
- Investitionsverträglichkeit
- Rechtsicherheit für beide Marktseiten

Der europäische Rechtsrahmen ist durch die kürzlich verabschiedete Richtlinie zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums („Recast“) klar definiert. Die Recast-Vorgaben sollten nun eins-zu-eins in deutsches Recht umgesetzt werden. Für die im Vierten Eisenbahn-paket von der Europäischen Kommission vorgeschlagene weitere Entflechtung von Infrastruktur und Transportleistung besteht keine Notwendigkeit.

Stattdessen ist die vollständige Liberalisierung des europäischen Schienenpersonenverkehrsmarktes überfällig, um attraktive grenzüberschreitende Angebote für die Kunden weiterzuentwickeln. Der Tourismus macht nicht an den Grenzen halt. Von daher sind weitergehende technische Regelungen sinnvoll, die den Einsatz von Fahrzeugen in unterschiedlichen europäischen Ländern erleichtern.

Deshalb fordert der BTW faire Rahmenbedingungen in ganz Europa und die vollständige Liberalisierung des europäischen Schienenpersonenverkehrsmarktes!



13

FAKT IST: Der Tourismus in Deutschland braucht eine funktionierende und gut ausgebaute Schieneninfrastruktur.

Das Thema in Kürze: Eine funktionierende und gut ausgebaute Schieneninfrastruktur ist für die Tourismusbranche von großer Bedeutung. Dies gilt für die An- und Abreise genauso wie für die Mobilität vor Ort in den Urlaubsregionen. Auf Grund des prognostizierten Wachstums auf der Schiene sind bedarfsgerechte Investitionen in die Schieneninfrastruktur – bei frühzeitiger Öffentlichkeitsbeteiligung – notwendig. Der Grundsatz Erhalt vor Ausbau sollte dabei konsequent verfolgt werden. Für den Aus- und Neubau ist eine gesamtnetz- und korridorbezogene Bundesverkehrswegeplanung notwendig, die den Ausbau hoch belasteter Verkehrsachsen sowie die Engpassbeseitigung forciert.

Um eine sinnvolle Finanzierung der Schieneninfrastruktur langfristig sicherzustellen, ist – neben den Investitionen aus Eigenmitteln der Unternehmen von rund einer Milliarde

Euro jährlich – ein stärkeres finanzielles Engagement des Staates notwendig. Alternative Finanzierungsinstrumente, wie beispielsweise die Nutzerfinanzierung, sollten ergebnisoffen diskutiert werden.

Grundsätzlich ist es angesichts der Herausforderungen Unterfinanzierung und Verkehrswachstum notwendig, die Bundesmittel für Infrastrukturinvestitionen unter Weiterentwicklung des Finanzierungskreislaufs Schiene auf einem bedarfsgerechten Niveau zu verstetigen und die Bundesverkehrswegeplanung entsprechend finanziell zu hinterlegen.

Deshalb muss die Schieneninfrastruktur in Deutschland bedarfsgerecht weiterentwickelt und die Finanzierung langfristig gesichert werden!



FAKT IST: Ein großer Teil der Reisen in Deutschland findet mit PKW, Bus oder Wohnmobil statt. Ohne eine intakte Straßeninfrastruktur ist diese Mobilität undenkbar.

Das Thema in Kürze: Die Zahl der deutschen Urlauber, die mit ihrem Auto oder dem Wohnmobil auf Reisen gehen, ist hoch. Sie schätzen die Unabhängigkeit, die diese Reiseform mit sich bringt. Gerade ländliche Räume, deren Stärkung als Urlaubsziel auf der politischen Agenda weit oben steht, sind häufig nur schwierig über den Luft- oder Schienenweg erreichbar. Die Anreise auf der Straße ist insofern eine wichtige und nicht selten die einzige Alternative. Diese gilt es zu erhalten und Schwachstellen zu reduzieren.

Engpässe sind schon jetzt die Hauptursache regelmäßiger Staus. Zunehmende Belastungen – unter anderem aufgrund der steigenden Ost-West-Verkehre durch die EU-Erweiterung – drohen, die die Mobilität und das Freizeit-

verhalten der Bundesbürger einschränken. Durch die Beseitigung von Engpässen erhöht sich die Zuverlässigkeit des Verkehrsträgers Straße gleichermaßen wie die Verkehrsqualität und -sicherheit. Deshalb muss der Engpassbeseitigung insbesondere im Autobahnnetz weiterhin ein großes Gewicht verliehen werden. Mit der gleichen Zielsetzung muss der Fokus auf Substanzerhalt der bestehenden Autobahnstrecken, d.h. den Erhalt vorhandener Netze, weiter geschärft werden. Zusätzliche Einnahmen aus der Lkw-Maut sollten in vollem Umfang in die Straßenverkehrsinfrastruktur investiert werden.

Deshalb sind kontinuierliche und spürbare Investitionen zum Erhalt des deutschen Straßennetzes unerlässlich!

15

FAKT IST: Die Arbeit von Reisebusfahrern und LKW-Fahrern unterscheidet sich deutlich.

Das Thema in Kürze: Die Tätigkeitsprofile und Arbeitsabläufe von Reisebusfahrern unterscheiden sich erheblich von denen der LKW-Fahrer: Anders als der LKW-Verkehr ist der Reisebusverkehr vor allem auf flexible Einsatzmöglichkeiten des Fahrpersonals angewiesen. Die Tagesprogramme auf mehrtägigen Reisen variieren, sodass es am Hin- und Rückreisetag notwendig sein kann, den Fahrer länger als 9 Stunden in Anspruch zu nehmen, während er üblicherweise an anderen Tagen deutlich kürzer beschäftigt ist. Auch bei der Pausen- und Ruhezeitgestaltung ist größere Flexibilität gefragt, als beim Transport von Waren von A nach B. Diese Anliegen werden auch von den Busfahrern selbst unterstützt.

Trotzdem schert die EU beide Arbeitsfelder bei den Regelungen zu Lenk- und Ruhezeiten nach wie vor über einen Kamm. Selbstverständlich steht Sicherheit an erster Stelle, doch flexiblere Arbeitszeitregelungen sind auch möglich, ohne diese zu gefährden.

Deshalb benötigen Reisebusfahrer und -unternehmer spezielle Lenk- und Ruhezeitregelungen, die den Bedürfnissen des Reisebusverkehrs und dessen Kunden Rechnung tragen!



FAKT IST: Nicht nur Mobilfunkanbieter und -kunden sind auf Funkfrequenzen angewiesen.

Das Thema in Kürze: Mit der Funkfrequenzzuweisungsplanverordnung hat die Bundesregierung bislang für drahtlose Tonübertragung genutzte Frequenzen Mobilfunkanbietern zugewiesen, um die flächendeckende Versorgung mit Mobilfunkdiensten zu fördern. Damit wurde eine Vielzahl drahtloser Mikrofone mit der dazugehörigen Übertragungstechnik in Veranstaltungsstätten unbrauchbar. Eine finanzielle Kompensation hat kaum stattgefunden. Für 2015 steht eine neue Umwidmungswelle bevor.

Durch die einseitigen Interessen folgende Politik der vergangenen Jahre ist den kommerziellen und nichtkommerziellen Veranstaltungsanbietern ein erheblicher wirtschaftlicher Schaden entstanden, der heute noch nachwirkt und die Finanzlage vieler Betroffener noch über Jahre belasten wird. Neuerliche Belastungen der genannten Art sind für

viele kleinere Nutzer von drahtlosen Mikrofonanlagen nicht mehr tragbar. Darüber hinaus steht zu befürchten, dass auch die technisch entstehende Situation – entgegen anderslautender Bewertungen – aufgrund nicht mehr verfügbarer, qualitativ brauchbarer Frequenzzuweisungen für Veranstaltungsstätten und ihre Kunden nicht mehr tragbar sein wird.

Deshalb müssen die Interessen von Anbietern und Nutzern von Drahtlosmikrofonen nachhaltig berücksichtigt werden, um weiteren wirtschaftlichen Schaden zu vermeiden und einen modernen Veranstaltungsbetrieb für Kultur, Tourismus, Sport und Politik sicherzustellen!



Energie

Umwelt

Nachhaltigkeit

Klimaschutz ist richtig und wichtig – das sehen auch die Unternehmen der Tourismuswirtschaft so und handeln entsprechend. Der Treibstoffverbrauch von Flugzeugen wird kontinuierlich gesenkt, Energiesparpotentiale werden von den touristischen Betrieben zunehmend genutzt, Nachhaltigkeitskampagnen auf den Weg gebracht. Sowohl bei Urlaubsreisen als auch im Bereich Geschäftsreisen und Veranstaltungen spielt das Thema Nachhaltigkeit eine zunehmend wichtige Rolle.

Gleichzeitig waren jedoch zahlreiche politische Maßnahmen der vergangenen Jahre, die in Brüssel oder Berlin unter der Überschrift „Klimaschutz“ liefen, überstürzt, ließen das notwendige Augenmaß vermissen und belasteten die Tourismuswirtschaft unnötig oder völlig unverhältnismäßig. Aus Sicht der Tourismuswirtschaft ist es dringend erforderlich, dass im Rahmen von Gesetzgebungsinitiativen und -verfahren den Anstrengungen der Branche mehr Beachtung geschenkt wird und darauf aufbauend eine sinnvollere Balance zwischen ökologischen Vorgaben und den wirtschaftlichen Notwendigkeiten der Mobilitäts-sicherung gesucht wird. Nationale oder regionale Insel-lösungen müssen vermieden und stattdessen international abgestimmte Konzepte gefunden werden. Und Projekte wie der Single European Sky, dessen Potential in Sachen Klimaschutz seit vielen Jahren bekannt ist, müssen künftig schneller umgesetzt werden.



FAKT IST: Durch den Single European Sky könnten Flugstrecken verkürzt und auf diesem Wege u.a. CO₂-Emissionen deutlich verringert werden.

Das Thema in Kürze: Militärische Sperrgebiete und Flugrouten, die rein auf nationale Interessen zugeschnitten sind, führen derzeit über Europa zu durchschnittlichen Umwegen von 42 Kilometern pro Flug. Der seit vielen Jahren geplante und bisher nur zögerlich umgesetzte Single European Sky (SES) ist aus Sicht der Tourismuswirtschaft eine wichtige Stellschraube im Hinblick auf mehr Nachhaltigkeit und Wettbewerbsfähigkeit. Kürzere Flugrouten, ein reduzierter CO₂-Ausstoß durch Treibstoffersparnisse und rund 5 Milliarden Euro weniger Kosten pro Jahr wären möglich.

Doch obwohl der Einheitliche Europäische Luftraum schon seit vielen Jahren auf der Agenda steht, sind noch immer nicht alle funktionalen Luftraumblöcke (FAB), die als Grundlage des SES fungieren, eingerichtet. Der Luftraumblock über Zentraleuropa, der neben Deutschland und

Frankreich auch die Schweiz sowie die Benelux-Staaten umfasst, ist zwar Anfang Juni 2013 endlich in Kraft getreten. Aber ein stärkeres Miteinander statt Gegeneinander der nationalen Flugsicherungen ist weiterhin dringend geboten. EU-Kommission und -Parlament kritisieren seit langem, dass der Zusatznutzen der FABs nicht ausgeschöpft wird. Mit dem Single European Sky II+ Paket soll die Realisierung des SES nun weiter vorangetrieben werden. Dabei ist die EU aber auf mehr Kooperation und weniger nationale Hinhaltestrategien angewiesen.

Deshalb muss das Projekt Single European Sky von den EU-Staaten künftig mit mehr Ehrgeiz verfolgt und die Umsetzung dringend forciert und effizienter gestaltet werden!



FAKT IST: Die deutsche Tourismuswirtschaft arbeitet kontinuierlich an der Reduzierung von Verkehrslärm.

Das Thema in Kürze: Gerade Tourismusziele liegen häufig in ökologisch sensiblen Gebieten. Daher ist es wichtig, Tourismus und Mobilität möglichst umwelt- und klimaschonend zu gestalten. Das gilt auch in Sachen Verkehrslärm. Aus Sicht der Tourismuswirtschaft muss es darum gehen, sowohl Mobilität und Wohlstand zu wahren als auch negative Auswirkungen der Mobilität zu minimieren. Innovative Technologie in Kombination mit weiteren Maßnahmen ist dafür der Schlüssel. Vorsorgender Lärmschutz bedeutet, Verkehrswege, aber auch Siedlungen so zu planen, dass Geräuschemissionen möglichst wenig Menschen treffen. Aktiven und passiven Lärmschutz gilt es zu optimieren. Besonders hilfreich ist natürlich, wenn möglichst wenig Lärm entsteht. Deshalb setzt auch die Tourismusbranche auf technologische Innovationen wie leisere Triebwerke und Motoren oder lärmarme Bremsen. So hat u.a der Luftverkehr die Lärmentwicklung durch neue Technologien und Flugverfahren vom Verkehrswachstum entkoppeln können. Seit den 60er Jahren wurden die Schallemissionen um 80 Pro-

zent gesenkt. Milliarden werden in lärmärmere Flugzeuge, innovative Flugverfahren und Forschung für leiseren Verkehr investiert. Auch die Deutsche Bahn AG bekennt sich zu ihrer Verantwortung und unternimmt große Anstrengungen, um den vom Schienenverkehr ausgehenden Lärm bis 2020 gegenüber 2000 zu halbieren. Die Omnibusindustrie entwickelt laufend Innovationen zur Reduzierung der Lärmemission. Die Investitionen der Unternehmen in die laufende Erneuerung ihrer Fuhrparkflotten fördern somit auch die Lärmreduzierung. Lärmschutz braucht Investitionen. Dies muss sich auch in fiskalischen Prioritäten spiegeln. Gleichzeitig dürfen den Unternehmen finanzielle Spielräume nicht durch Sonderabgaben wie die Luftverkehrsteuer oder energiepolitische Belastungen entzogen werden.

Deshalb ist es zielführend, Lärmforschung und -technologie zu fördern und sinnvolle Anreize für den Einsatz lärmarmen Technik zu setzen!



FAKT IST: Energie wird immer teurer. Das belastet die Unternehmen der Tourismuswirtschaft.

Das Thema in Kürze: Egal ob Flugzeug, Bahn, Auto oder Bus, Hotel, Restaurant oder Reiseveranstalter – das Thema Energie spielt in allen Bereichen der Tourismuswirtschaft eine wichtige Rolle. Die Branche selbst engagiert sich seit vielen Jahren intensiv und auch erfolgreich, wenn es darum geht, Kerosin, Benzin, Diesel oder Strom zu sparen. Ein verantwortungsvoller Umgang mit den Ressourcen ist gerade im Tourismus überlebenswichtig – zum einen aus wirtschaftlichen Gründen, zum anderen aber auch, weil unsere Branche auf eine intakte Umwelt angewiesen ist.

Ohne Energie jedoch sind Mobilität oder auch der Betrieb eines Hotels oder Restaurants nach wie vor undenkbar. Neben den steigenden Ölpreisen leidet die Branche deshalb auch unter der Erhöhung der EEG-Umlage. Für ein Hotel mit 100 Zimmern beispielsweise stiegen die Energiekosten dadurch um 16.000 Euro pro Jahr. Hier gilt es gegenzusteuern. Das EEG muss mittelfristig umfassend

reformiert werden. Eine regionale Komponente sollte geschaffen werden um den Netzausbau und den Ausbau der erneuerbaren Energien besser zu verzahnen. Eine weitere sinnvolle Sofortmaßnahme gegen die steigenden Energiekosten wäre die Senkung der Stromsteuer.

Im Luftverkehr haben sich in den vergangenen Jahren Biokraftstoffe als zukunftssträchteste Alternative zum Kerosin herauskristallisiert – auch wenn es um die Einsparung von CO₂ geht. Diese alternativen Kraftstoffe gilt es insofern, weiter zu erforschen und zu fördern.

Deshalb müssen aus Sicht der Tourismusbranche die EEG-Umlage reformiert, die Stromsteuer gesenkt und zukunftssträchte Technologien und Treibstoffe gefördert werden!

20

FAKT IST: Durch Sanierungsmaßnahmen könnte der Energiebedarf von (kommunalen) Stadthallen deutlich gesenkt werden.

Das Thema in Kürze: Stadthallen, die sich überwiegend in kommunalem Eigentum befinden, haben aufgrund Ihrer Gebäudestruktur und Aufgabenstellungen einen hohen Energiebedarf. Die meisten leiden jedoch unter einem erheblichen Renovierungs- und Investitionsstau aufgrund der knappen Haushaltsmittel der Kommunen, der sich gerade auch bei allen wichtigen energetischen Sanierungen auswirkt.

Weder Stadthallen noch die Kommunen sind in der Regel in der Lage, die nötigen Investitionen aus Eigenmitteln zu tätigen. Im Rahmen der Energiewende vom Bund aufgelegte Programme zur Investitionsunterstützung durch verbilligte Kredite der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW)

sind oft nutzlos, da den Hallen und ihren Trägern häufig, und besonders dort, wo entsprechende Maßnahmen maximale Wirkung entfalten könnten, Kreditaufnahmen durch haushaltsrechtliche Bestimmungen verwehrt sind. Effektive energetische Sanierungen von Stadthallen tragen jedoch in erheblichem Maße zur Minderung des Energieverbrauchs im Gebäudebestand bei und leisten damit einen substantiellen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele der Bundesregierung.

Deshalb müssen die kommunalen Stadthallen dringend in sinnvoller Art und Weise bei energetischen Sanierungsmaßnahmen unterstützt werden!



FAKT IST: Eine intakte Umwelt ist ein Wettbewerbsvorteil für Destinationen.

Das Thema in Kürze: Im Bewusstsein der Tourismuswirtschaft und ihrer Gäste spielen Ziele und Maßnahmen rund um das Thema Nachhaltigkeit eine wachsende Rolle. Es steht zu erwarten, dass dieser Aspekt künftig auch im Wettbewerb unter den Destinationen einen immer stärkeren Einfluss haben wird. Auch der Tourismusstandort Deutschland ist unter anderem für seine vielfältigen Landschaften bekannt. Eine intakte Umwelt ist eine Grundlage dafür, dass dieser Besuchsanzug auch künftig erhalten bleibt.

In diesem Zusammenhang ist neben den eigenen Klima- und Umweltschutzanstrengungen der Tourismuswirtschaft auch eine Unterstützung seitens der Politik hinsichtlich des Schutzes von Ressourcen wünschenswert. Unter an-

derem wäre eine bundesweite Vereinheitlichung der Betretungs- und Nutzungsrechte von Schutzgebieten für die nachhaltig touristische Nutzung ein Schritt in die richtige Richtung. Bei der Gewinnung fossiler Energieträger und der Erzeugung konventioneller und regenerativer Energien sollten die touristischen Aspekte des Landschafts- und Gewässerschutzes berücksichtigt werden. Im Themenfeld Regenerative Energien sollte die Forschung nach energieeffizienten, aber gleichzeitig weniger landschaftsprägenden Möglichkeiten verstärkt werden.

Deshalb müssen touristische Umweltaspekte bei politischen Entscheidungen Berücksichtigung finden!



Verbraucherschutz und Reiseerleichterungen

Der Tourismus ist in erster Linie eine Dienstleistungsbranche – Gastfreundschaft sowie Service- und Kundenorientierung inklusive. Die touristischen Unternehmen sind auf zufriedene Kunden angewiesen. Das gilt nicht erst aber noch einmal verstärkt seit Beginn des Social-Media-Zeitalters, in dem Unzufriedenheit noch schneller die Runde macht. Seriöse Unternehmen der Branche setzen insofern schon aus Eigeninteresse alles daran, ihren Kunden tatsächlich die „schönste Zeit des Jahres“ zu ermöglichen.

Wichtig in diesem Zusammenhang ist, dass die Politik das Reisen, dort wo möglich, erleichtert: Dies gilt beispielsweise für die Visavergabe, die durch verschiedenste Maßnahmen vereinfacht und beschleunigt werden kann, auch ohne die Sicherheit Deutschlands oder Europas zu gefährden. Das gilt aber auch in Sachen Sommerferien. Staus und die Problematik ausgebuchter Hotels könnten durch eine Verlängerung des Ferienzeitraums deutlich verringert werden.

In Sachen Verbraucherschutz sollte es aus Sicht der Tourismuswirtschaft darum gehen, eine ausgewogene Politik zu erreichen, die den Bedürfnissen der Kunden Rechnung trägt, aber auch die Folgen für die – häufig kleinen und mittelständischen – Unternehmen der Branche im Blick behält. Zusätzliche Bürokratie und Überaktivismus in Bereichen, in denen die Verbraucher bereits weitreichend geschützt sind, hilft niemandem.



FAKT IST: Vereinfachte Visaregelungen könnten Reisen noch attraktiver machen und zu 5 Millionen zusätzlichen Jobs allein in den G20-Staaten führen.

Das Thema in Kürze: Die Offenheit eines Landes wird auch von seiner Visa-Politik geprägt. Unkomplizierte Visabestimmungen sind ein deutliches Zeichen dafür, dass ausländische Touristen und Geschäftsreisende willkommen sind. Die Visavergabe gerade auch für die Einreise nach Deutschland ist jedoch nach wie vor in vielen Fällen langwierig und kompliziert. Personalmangel, lange Warte- und Bearbeitungszeiten, unverhältnismäßige Anforderungen an einzureichende Unterlagen und Mehrkosten durch den Einsatz externer Dienstleister – all das sind nach wie vor Probleme in den Auslandsvertretungen. Möglichkeiten, die Vergabe zu vereinfachen und beschleunigen gibt es – auch ohne die Sicherheit zu gefährden. Sie werden nur zu wenig genutzt. Sinnvolle, auch im Einklang mit dem EU-Visa-Kodex umsetzbare Maßnahmen wären beispielsweise, eine IT-gestützte Antragstellung zu ermögli-

chen oder auch die Zahl der einzureichenden Dokumente zu verringern.

Wie groß der Nutzen von Einreiseerleichterungen sein könnte, zeigt eine aktuelle Studie von UNWTO und WTTC: Danach würden vereinfachte Visaregelungen zu 5 Millionen zusätzlichen Jobs allein in den G20-Staaten führen. In den EU-Staaten könnten Visa-Erleichterungen nach Zahlen der EU-Kommission bis 2015 bis zu 60 Milliarden Euro Mehreinnahmen und eine halbe Million zusätzlicher Arbeitsplätze nach sich ziehen.

Deshalb muss die Visavergabe endlich durch sinnvolle Maßnahmen vereinfacht werden!



FAKT IST: Lebensmittelkontrollen sind nur Momentaufnahmen. Hygieneampeln oder Hygienepranger im Internet stigmatisieren hingegen dauerhaft.

Das Thema in Kürze: Insbesondere die Verbrauchermi-nister in Bund und Ländern haben sich in den vergangenen Jahren für die Einführung einer Hygiene-Farbkenne-znung in der Gastronomie auf Basis der Lebensmittelkon-trollen in den Betrieben stark gemacht. Auch wenn das Veto der Wirtschaftsminister eine bundesweite Regelung zumindest vorerst verhindert hat, scheint das Thema nach wie vor nicht vom Tisch zu sein. Gleichzeitig sieht § 40 des Lebensmittel- und Futtermittelgesetzbuchs seit Sep-tember 2012 vor, dass Verstöße gegen Hygienevorschriften im Internet veröffentlicht werden, wenn ein Bußgeld von mindestens 350 Euro zu erwarten ist.

Mit aktionistischen Maßnahmen wie Hygieneampel oder Online-Pranger verbessert man den Verbraucherschutz nicht. Lebensmittelkontrollen sind Ergebnisse von Mo-mentaufnahmen. Diese sollen über Monate ausgehängt oder veröffentlicht werden – obwohl möglicherweise längst

alle Mängel beseitigt sind. Mit schnellen Nachkontrollen ist nicht zu rechnen, da dafür die personelle Ausstattung der Lebensmittelkontrolle nicht ausreicht. Unternehmer drohen somit, durch solche Methoden dauerhaft stigma-tisiert zu werden. Hinsichtlich des § 40 LFBG haben bereits zahlreiche Gerichte verfassungsrechtliche Bedenken ge-äußert und Veröffentlichungen untersagt. Gute Hygiene-praxis und Verbraucherschutz haben in der Gastronomie Priorität, sie sind Teil der Gastfreundschaft. Für schwarze Schafe gibt es bereits Sanktionsmöglichkeiten – von Buß-geldern bis zur Betriebsschließung. Diese sollten Politik und Behörden konsequent anwenden, statt sich den Kopf über neue, ineffektive Werkzeuge zu zerbrechen.

Deshalb lehnt der BTW die aktionistische und plakative Brandmarkung von Gastro-nomen im Internet oder an der Eingangs-tür ab!



FAKT IST: Ein zu enger Sommerferienkorridor führt zu unnötigen Staus, ausgebuchten Hotels und hohen Preisen.

Das Thema in Kürze: Zahlreiche Familien in Deutschland sind für ihren Haupturlaub auf die Sommerferienzeit angewiesen. Je breiter der Ferienkorridor, desto besser verteilt sich die Nachfrage der Reisenden. Die Kultusminister der Länder haben jedoch zuletzt deutlich eingengte Sommerferienkorridore beschlossen. Bis zum Jahr 2017 umfasst der Ferienkorridor durchschnittlich nur rund 80 Tage, für 2014 sind sogar nur knapp über 70 Tage vorgesehen. Ein Grund: Die strikte Weigerung Bayerns und Baden-Württembergs, sich am sogenannten rollierenden System – also den jährlich wechselnden Ferienzeiträumen der Bundesländer – zu beteiligen. Aktuell laufen nun die Verhandlungen für die Ferienzeiträume von 2018 bis 2024.

Eine zu kurze Sommersaison führt zu überlasteten Verkehrswegen und Reisezielen. Verstopfte Straßen, ausgebuchte Flüge und Hotels und somit Familien, denen die schönste Zeit des Jahres zumindest in Teilen verdorben

wird, sind einige der Folgen. Zudem wird das Geschäft zahlreicher Unternehmer – von Hotels über Fluggesellschaften bis hin zu Reiseveranstaltern – durch den eingeschränkten Ferienzeitraum deutlich beeinflusst. Jeder zusätzliche Ferientag würde Mehreinnahmen und damit auch zusätzliche Steuereinnahmen und Arbeitsplätze bedeuten.

Nicht zuletzt die Unternehmen in den deutschen Küstenregionen die einen großen Teil ihres Jahresumsatzes in den Sommermonaten erwirtschaften, werden von kurzen Ferienkorridoren getroffen. Im Juli könnten viele Ferienunterkünfte mehrfach belegt, mehr Flüge und Züge besetzt, mehr Reisen verkauft werden, während die Auslastung im Juni und September deutlich geringer ist.

Deshalb muss der Sommerferienkorridor entzerrt und auch wieder urlauberfreundlich gestaltet werden!

FAKT IST: Die dauerhafte Streikgefahr insbesondere im Luftverkehr belastet die deutsche Tourismuswirtschaft und ihre Kunden.

Das Thema in Kürze: Die permanente Streikgefahr in der deutschen Tourismuswirtschaft und dabei insbesondere im Luftverkehr ist Gift im globalen Wettbewerb. Leidtragende sind neben den Unternehmen ganz besonders die Kunden – Urlauber wie Geschäftsreisende. Der BTW fordert deshalb mehr Verhältnismäßigkeit und Augenmaß bei der Durchsetzung von Tarifforderungen.

Streiks und Streikdrohungen im Luftverkehr scheinen sich nicht zuletzt aufgrund der fast immer massiven und öffentlichkeitswirksamen Wirkung in Gestalt von kaum abzuwendenden Flugausfällen wachsender Beliebtheit zu erfreuen. Streikhäufigkeit und -intensität nehmen zu. Piloten, Fluglotsen, Vorfeldmitarbeiter, Flugbegleiter – die Liste ist lang. Die Geduld der Passagiere jedoch ist nicht unendlich. Gerade auf internationalen Strecken haben sie die Möglichkeit, sich nach Alternativen umzusehen. Jeder einzelne Streiktag führt zu möglicherweise dauerhaft abwandernden Passagieren und zu massiven Umsatzeinbußen. Das ist Geld,

das in einer ohnehin margenschwachen Branche (weltweit verdienen die Fluggesellschaften im Schnitt vier Dollar pro Fluggast) kaum zu kompensieren ist und letztlich auch bei der Entlohnung der Mitarbeiter fehlt.

Zudem zeigen die ständigen Streiks in der Tourismuswirtschaft, welche unverhältnismäßige Macht das aktuelle Tarifrecht selbst Kleinstsparten einräumt. Hier ist ein schnelles Umdenken der Politik vonnöten. Ein erster wichtiger Schritt in die richtige Richtung wäre aus Sicht des BTW die Rückkehr zur Tarifeinheit. So könnte zumindest der Zersplitterung in immer mehr Spartenorganisationen und damit auch der Zahl möglicher Streiks entgegenge wirkt werden.

Deshalb braucht die Tourismuswirtschaft rechtliche Vorgaben, die die Häufigkeit von Streiks insbesondere im Luftverkehr eindämmen!



FAKT IST: Die DZT trägt maßgeblich zur Beliebtheit Deutschlands als Reiseziel ausländischer Gäste bei.

Das Thema in Kürze: Deutschland wird als Reiseziel immer beliebter. Im vergangenen Jahr verzeichneten die deutschen Beherbergungsbetriebe erstmals mehr als 400 Millionen Übernachtungen. Gerade das Plus bei den Gästen aus dem Ausland war einmal mehr beeindruckend: Sie übernachteten acht Prozent häufiger und damit mehr als 68 Millionen Mal.

Zu dieser seit Jahren zunehmenden Beliebtheit bei Privat- wie Geschäftsreisenden tragen ganz fraglos das attraktive Preis-Leistungsverhältnis, die vielfältigen Angebote und das gute Infrastrukturangebot bei. Die Deutsche Zentrale für Tourismus spielt eine maßgebliche Rolle, wenn es darum geht, diese Pluspunkte im Ausland bekannt zu machen. Mit immer wieder neuen Ideen und Schwerpunktthemen für Werbe- und Medienaktivitäten präsentiert

sie die zahlreichen kulturellen und landschaftlichen Attraktionen. Sie macht Lust auf Urlaub in Deutschland.

Destinationenmarketing ist lohnenswert – aber auch kostenintensiv. Zwar sind die Mittel, die die Bundesregierung für die DZT zur Verfügung stellt – in den vergangenen Jahren immer wieder moderat auf mittlerweile rund 28 Millionen Euro erhöht worden. Doch im Vergleich mit anderen touristischen Zielen in Europa sind diese Gelder für Auslandsmarketing nach wie vor relativ gering.

Deshalb fordern wir eine deutliche Budgeterhöhung der DZT, um dem Stellenwert des Incoming-Tourismus für den Standort Deutschland Rechnung zu tragen!

FAKT IST: In Deutschland besteht ein Flickenteppich an unterschiedlichen Sicherheitsstandards für Open-Air-Veranstaltungen.

Das Thema in Kürze: Der Veranstaltungssicherheit, gerade bei Großveranstaltungen, ist in den letzten Jahren eine große öffentliche Aufmerksamkeit zugekommen. Legislativ hatte dies in den Bundesländern stark unterschiedliche und oftmals unzureichende Konsequenzen. Es existieren keine einheitlichen und angemessenen Standards in den entsprechenden Bestimmungen.

Bereits vollzogene und geplante Änderungen des Veranstaltungsrechts (Muster- Versammlungsstättenverordnung) erlauben unterschiedliche Sicherheitsstandards auf Länder- oder gar Kommunalebene bei Open-Air-Veranstaltungen. Für die Besucher solcher Veranstaltungen ergibt sich daraus nicht die notwendige Verlässlichkeit,

bei allen Veranstaltungen angemessene Sicherheitsstandards vorzufinden. Dies kann allein durch konkrete, angemessene und bundeseinheitliche Regelungen erreicht werden. Solche Regelungen würden auch die Planung der Veranstaltungen erleichtern, da hierfür eine stabile und kontinuierliche Basis bestehen würde. Die Muster-Veranstaltungssicherheits-Verordnung des Europäischen Verbands der Veranstaltungs-Centren könnte einen ersten Schritt in Richtung solcher einheitlicher Regelungen darstellen.

Deshalb werden bundespolitische Unterstützung und Aktionen auf dem Weg hin zu einheitlichen Regelungen benötigt!

Impressum

Herausgeber

Bundesverband der Deutschen Tourismuswirtschaft (BTW)
Am Weidendamm 1A
10117 Berlin
Fon: 030/72 62 54-0
Fax: 030/72 62 54-44
info@btw.de
www.btw.de

Verantwortlich

Michael Rabe, Generalsekretär

Redaktion und Koordination

Nicole von Stockert, Pressesprecherin
Berlin, September 2013

Gestaltung

pantamedia communications GmbH, Berlin, www.pantamedia.com

Bildnachweise

© EastWest Imaging - Fotolia.com (Titel), © Gina Sanders - Fotolia.com, © Felfoto - Fotolia, © RDA, © DB Mobility Logistics AG, © Accor Hospitality Germany GmbH, © Igor Mojzes - Fotolia.com, © IHA, Best Western Hotel Der Föhrenhof, © benjaminolte - Fotolia.com, © Fraport AG, © Deutsche Lufthansa AG, © Sport Moments - Fotolia.com, © digitalstock - Fotolia.com, © pojoslaw - Fotolia.com, © Blackosaka - Fotolia.com, © Christian Pedant - Fotolia.com, © Deutsche Lufthansa AG, © Flughafen Düsseldorf GmbH, © evgenyatamanenko - Fotolia.com, © FotoKachna - Fotolia.com, © Miyazawa - Fotolia.com, © Europa-Park GmbH & Co Mack KG