

## Themen des BTW im Jahr 2011



## Emissionshandel: BTW setzt sich für Verschiebung ein

In einer gemeinsamen Erklärung mit weiteren Verbänden aus Industrie und (Luft-) Verkehr forderte der BTW im Dezember, die ab Anfang 2012 geplante Einbeziehung des Luftverkehrs in den europäischen Emissionshandel (EU ETS) um ein Jahr zu verschieben. Die Erklärung ging unter anderem an Bundeskanzlerin Angela Merkel sowie die Bundesminister für Wirtschaft, Verkehr und Umwelt, Philipp Rösler, Peter Ramsauer, und Norbert Röttgen. „Die Europäische Kommission steht in der Verantwortung, Wettbewerbsverzerrungen und internationale Spannungen abzuwenden“, erklärten die Präsidenten der beteiligten Verbände in ihrer Erklärung. Der Streit mit zahlreichen Drittstaaten spitze sich zu. Es drohten Handelskonflikte und Wettbewerbsverzerrungen, ohne dass ein positiver Effekt für den Klimaschutz erzielt werde.

Hintergrund für die Forderung nach einer Verschiebung war die ursprünglich zugesagte, aber bis heute nicht erfolgte Einbeziehung der Drittstaaten in das europäische Emissionshandelssystem. Zahlreiche Drittstaaten betrachten das Vorhaben als illegitimen Eingriff in ihre Hoheitsrechte und kündigten an, sich dem europäischen Emissionshandel nicht unterwerfen zu wollen, darunter die USA, China, Brasilien, Indien, Japan und Russland. Die USA wollen ihren Airlines sogar per Gesetz verbieten, am europäischen Emissionshandel

teilzunehmen. In der sogenannten Delhi-Erklärung sprachen sich im September 2011 rund 20 Nicht-EU-Staaten explizit gegen die Einbeziehung des Luftverkehrs in das Emissionshandelssystem aus. Sie begründeten ihre Haltung unter anderem damit, dass die europäische Regelung gegen internationales Recht und die Chicagoer Konvention (Art. 84: settlement of disputes) verstoße.

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) stufte die Verordnung über die Einbeziehung der Luftfahrt in das europäische Emissionshandelssystem im Dezember 2011 zwar als rechtmäßig ein. Die „Anwendung des Systems für den Handel mit Emissionszertifikaten auf die Luftfahrt“ – auch im Hinblick auf Drittländer – verstoße weder gegen die Grundsätze des Völker-



© N-Media-Images - Fotolia.com

gewohnheitsrechts noch gegen das Open Skies-Abkommen. An der grundsätzlichen Haltung der Gegner aber änderte das Urteil nichts. Zwischenzeitlich haben sie Anfang 2012 die Moskauer Erklärung veröffentlicht, in der mögliche konkrete Maßnahmen gegen den europäischen Emissionshandel zusammengefasst werden.

Für eine wettbewerbsneutrale Umsetzung des europäischen Emissionshandels müssten alle Airlines, die in der EU starten oder landen teilnehmen, was derzeit nicht der Fall ist. Setzt die EU den Emissionshandel nun im Alleingang für europäische Airlines durch, würde sie diese de facto mit einer Sonderabgabe belasten und somit gegenüber Konkurrenten aus Drittstaaten benachteiligen. Damit würde sie europäische Arbeitsplätze gefährden, ohne das Klima zu schonen.

„Allein in Deutschland hängen mehr als 850.000 Arbeitsplätze vom Luftverkehr ab. Wertbezogen werden über 30 Prozent der deutschen Übersee-Exporte per Luftfracht transportiert. Eine leistungsfähige Luftverkehrsbranche ist für die deutsche und europäische Wirtschaft unverzichtbar“, heißt es deshalb auch in der Verbändeerklärung. Die unterzeichnenden Verbände sehen das Verhalten der EU in dieser Frage auch als Glaubwürdigkeitstest: „Geht es um tragfähige Lösungen für mehr Klimaschutz – oder allein um



© Eray – Fotolia.com

Symbolpolitik?“ Die Sorge der Verbands-Präsidenten: „Eine weitere Eskalation des Streits mit vielen unserer wichtigsten Handelspartner könnte die gesamte Wirtschaft in Mitleidenschaft ziehen.“

Zuletzt verteidigte insbesondere die Europäische Kommission den Standpunkt, den Zertifikathandel wie geplant auch für den Luftverkehr einzuführen. Allerdings bekräftigte man, sich dafür einsetzen zu wollen, den europäischen Airlines durch das System keinen Wettbewerbsnachteil gegenüber Drittstaatenairlines entstehen zu lassen.

**Die gemeinsame Erklärung  
finden Sie auf der BTW-Website  
[www.btw.de](http://www.btw.de) unter dem Menüpunkt  
„BTW-Publikationen“**

## Umweltzonen: Reisebusse brauchen „Freie Fahrt“

In einem gemeinsamen Schreiben an Politiker in Bund und Ländern forderten der Bundesverband der Deutschen Tourismuswirtschaft und seine Mitgliedsfachverbände für Hotellerie, Gastronomie und Bustouristik „Freie Fahrt für Reisebusse in Umweltzonen“. Der BTW, der DEHOGA Bundesverband, der Hotelverband Deutschland (IHA) sowie der Internationale Bustouristik Verband (RDA) appellierten an fachlich mit dem Thema beschäftigte Ministerien und Ausschüsse, die Branche bei der Lockerung bzw. Vermeidung von Einfahrtbeschränkungen in Umweltzonen für Reisebusse mit so genannten Euro III-Motoren zu unterstützen.

Noch bis Ende 2006 waren Euro III-Busse die modernste lieferbare Fahrzeugnorm. Ab 2012 nun werden diese Fahrzeuge, die häufig noch nicht einmal wirtschaftlich abgeschrieben sind, zunehmend aus den Umweltzonen ausgesperrt. Die vorwiegend mittelständischen und kleinen Busunternehmen sind in vielen Fällen nicht in der Lage, ihre Busflotten komplett zu erneuern. Ohne kostspielige Umrüstung oder den Kauf von neuen Fahrzeugen können sie keine Gäste mehr in die Innenstädte zahlreicher interessanter Städtereiseziele bringen. Das schadet den Busunternehmern aber auch Hotellerie, Gastronomie, Veranstaltungs-Zentren und Sehenswürdigkeiten vor Ort und damit einem erheblichen Teil der deutschen Tourismuswirtschaft. Reisebusse sind für



den Städtetourismus ein unverzichtbarer Faktor. Rund ein Viertel der Besucher von Sehenswürdigkeiten und Events in den Städten reisen per Bus an. Nach einer Studie des dwif erwirtschaftet die Bustouristik inklusive Verpflegung, Unterkunft und Reiseausgaben unterwegs einen Bruttoumsatz von 10,5 Milliarden Euro. Gleichzeitig trägt der Reisebus als generell umweltfreundliches Verkehrsmittel nur zu einem verschwindend geringen Teil zu den Gesamtemissionen bei, weshalb seine Einbeziehung in die Umweltzonenverbote zu keiner merklichen Verbesserung führt.

Die zunehmend drohenden Fahrverbote sind daher unverhältnismäßig und müssen dringend abgewendet werden. Schnelle Änderungen der bestehenden Umweltzonenregelungen sind aus Sicht der Tourismuswirtschaft unerlässlich. Eine generelle Ausnahme des Reisebusses von den Vorgaben wäre die schlüssigste Variante. Alternativ sind Übergangsvorschriften für Euro III-Busse notwendig.

# Nachtflugverbote: Deutschland muss internationale Drehscheibe für den Flugverkehr bleiben

Das Thema Nachtflugverbote beschäftigte die Tourismuswirtschaft auch im Jahr 2011 intensiv. Der Hessische Verwaltungsgerichtshof urteilte im Oktober, dass es am Frankfurter Flughafen zumindest vorerst keine Nachtflüge zwischen 23 und 5 Uhr geben dürfe. Das Verbot wurde zwischenzeitlich vom Bundesverwaltungsgericht in Leipzig bestätigt. Auch das Bestreben der nordrhein-westfälischen Landesregierung, die am Flughafen Köln-Bonn noch möglichen (Passagier-) Nachtflüge zu verbieten, wurde 2011 offenkundiger. Beide Entwicklungen sind aus Sicht der Tourismuswirtschaft ein Unding. Sie stellen die Wettbewerbsfähigkeit des Industriestandorts Deutsch-

land in Frage. Dabei wird zudem vergessen, dass es zum Lärmschutz bereits ausreichende gesetzliche Vorgaben gibt und ignoriert, dass die Luftverkehrsunternehmen massiv in den Lärmschutz der Anwohner investieren.

Ein klares Bekenntnis zum Nachtflug in Deutschland forderte das Präsidium des Bundesverbands der Deutschen Tourismuswirtschaft deshalb unter anderem im Rahmen des 15. Tourismuspipfels. „Deutschland muss eine Drehscheibe für den internationalen Luftverkehr bleiben. Das geht nicht, wenn Politik und Gerichte immer mehr Flughäfen nachts zwangsweise lahmlegen“, erklärte BTW-Präsident Klaus Laepple stellvertretend für das Gremium. In einer immer globaler werdenden Gesellschaft könne es nicht sein, dass der Industrie- und Tourismusstandort Deutschland auf diesem Weg provinzialisiert wird.

Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts in Leipzig, nach dem am neuen Hauptstadtflughafen BER Flüge zumindest in den Randzeiten zulässig sind, war ein erstes Signal in die richtige Richtung. Laepple: „Aber Deutschland braucht auch ‚echte‘ Nachtflüge. Die Bundesregierung hat sich in ihrem Flughafenkonzept ausdrücklich zum Nachtflug bekannt. Deshalb ist auch die Bundespolitik in dieser Frage gefordert. Sie steht in der Verantwortung.“



© Visionär - Fotolia.com



# Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission: BTW nimmt Stellung

Die EU-Kommission hat im März 2011 ein Weißbuch mit dem Titel „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ vorgelegt. Darin nennt sie zehn Ziele für ein wettbewerbsorientiertes und ressourcenschonendes Verkehrssystem.

Der BTW hat sich in einer Stellungnahme kritisch mit dem Weißbuch beschäftigt. Im Vergleich zum vorausgegangenen Entwurf, der noch einen deutlich umweltbezogeneren Ansatz verfolgte, stellt das Weißbuch eine deutliche Verbesserung dar, da es die verkehrsspezifischen Belange besser berücksichtigt. Der BTW begrüßt auch, dass die Kommission nach der Veröffentlichung mehrfach betonte, dass es sich nicht um eine gesetzliche Vorgabe, sondern vielmehr um ein Visionspapier handle.

Drei Hauptprobleme, die auf den Verkehrssektor in den kommenden Jahrzehnten zukommen, benennt die Kommission in ihrem Weißbuch:

- Der Verkehrsbinnenmarkt soll vollendet und die Verkehrssysteme der östlichen und westlichen Teile Europas sollen optimal für Wirtschaft und Gesellschaft miteinander vernetzt werden.
- Die Abhängigkeit des Verkehrssektors vom Öl (derzeit 96 Prozent) soll verrin-

gert werden, da dieses sich immer weiter verknappen wird und von teilweise politisch unsicheren Lieferanten immer teurer gekauft werden muss, was wiederum die wirtschaftliche Sicherheit der EU bedrohen kann.

- Die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs sollen bis zum Jahr 2050 um mindestens 60 Prozent gegenüber 1990 gesenkt werden. Bis 2030 sollen auf einer Zwischentappe die Emissionen um 20 Prozent gegenüber 2008 gesenkt werden.

Dabei stellt die Kommission fest, dass eine Einschränkung der Mobilität keine Option sei, um diese Ziele zu erreichen. Diese Aussage wird vom BTW nachdrücklich unterstützt und sollte bei allen weiteren geplanten Maßnahmen berücksichtigt werden. Positiv bewertet der BTW zudem Aspekte wie die Effizienzsteigerung des Verbrauchs bei allen Verkehrsträgern durch die Entwicklung neuer



nachhaltiger Kraftstoffe und Antriebssysteme sowie die effizientere Nutzung des Verkehrs und der Infrastruktur durch die weitere Entwicklung von intelligenten Verkehrssystemen.

Das Verkehrsweißbuch enthält aber auch einige für die Tourismuswirtschaft kritische Aussagen. So will die Kommission den Individualverkehr auf ein notwendiges Minimum reduzieren. Dieses Vorhaben lehnt der BTW genauso ab wie zusätzliche Gebühren und die Aufhebung von Steuervorteilen für Dienstwagen.

Die geforderte Effizienzsteigerung des gesamten Verkehrs ist grundsätzlich zu begrüßen. Sie darf aber nicht durch eine planwirtschaftliche Brille betrachtet werden und muss bereits bestehende verkehrsspezifische Steuern und Abgaben berücksichtigen. Politisch motivierte Verkehrsverlagerungen lehnt der BTW ab, Technologieutralität sollte gewährleistet sein. Die Souveränität der Kommunen bei ihren Verkehrskonzepten darf nicht angetastet werden.

Die Kommission nennt auch eine Vielzahl von Maßnahmen, mit denen der Verkehr nachhaltiger und wettbewerbsfähiger gestaltet werden soll, u.a. die Einführung von CO<sub>2</sub>-Obergrenzen für alle Verkehrsträger. Diese Maßnahme sieht der BTW kritisch, da quantitative Zielvorgaben keine Anreize darstellen. Es sollten vielmehr Forschung



und Entwicklung gefördert werden, um positive Anreize zu geben.

Die Schaffung eines einheitlichen europäischen Verkehrsraums begrüßt der BTW prinzipiell. Die Deckung der hohen Kosten dafür unter anderem über die Internalisierung externer Kosten darf aber aus Sicht des BTW den Verkehr nicht weiter verteuern.

Kritisch merkt der BTW in seiner Stellungnahme auch an, dass die Aussage im Weißbuch, dass der europäische Luftverkehr keinen „übermäßigen Belastungen“ ausgesetzt werden darf, da dies den Standort EU als „globales Luftverkehrsdrehkreuz“ bedrohen würde, in direktem Widerspruch zur Einbindung des Luftverkehrs in das europäische Emissionshandelssystem steht.

Grundsätzlich würde es der BTW begrüßen, wenn sich die für Tourismus zuständige Generaldirektion Unternehmen in der Europäischen Kommission viel stärker in die kommissionsinternen Konsultationen einbringen und Gehör verschaffen würde, als dies bisher der Fall war, um die Interessen der Tourismusindustrie und der Reisenden zu schützen.

## „Ethisches Reisen“: BTW weist pauschale Vorwürfe zurück

Der Arabische Frühling hat 2011 Freiheit und Demokratie mit sich gebracht. Den Tourismus der Länder, allen voran Ägypten und Tunesien, jedoch trafen die Umwälzungen hart. Die zeitweiligen Reise警告ungen des Auswärtigen Amtes führten dazu, dass Veranstalter Reisen in die betroffenen Gebiete absagten und kostenlose Umbuchungen ermöglichten. Viele Europäer, gerade auch Deutsche, stornierten geplante Ägypten- und Tunesien-Reisen, die Buchungsnachfrage brach spürbar ein. Die Zurückhaltung der Urlauber hielt auch nach dem Ende der Unruhen über das gesamte Jahr 2011 hinweg an. So sank die Zahl der deutschen Urlauber in Ägypten beispielsweise um rund 33 Prozent gegenüber 2010. Tunesien verzeichnete insgesamt ein Buchungsminus von 41 Prozent. Die ausbleibenden Touristen hatten unter anderem Entlassungen in den Hotels, Reiseagenturen und Restaurants der Länder zur Folge.

Im Zuge der politischen Umwälzungen in Nordafrika kritisierte der Vorsitzende des Tourismusausschusses im Deutschen Bundestag Klaus Brähmig die Tourismusbranche dafür, dass sie über viele Jahre unbewusst dazu beigetragen habe, undemokratische Systeme wie Ägypten und

Tunesien zu stabilisieren. Der Bundesverband der Deutschen Tourismuswirtschaft wies diese Vorwürfe deutlich zurück. „Der Tourismus ist in vielen Regionen dieser Erde ein unverzichtbarer Wirtschaftsfaktor, der in erster Linie der Bevölkerung der Urlaubsziele zu Gute kommt. Nicht das Ausbleiben von Touristen, sondern der Austausch zwischen Reisenden und der einheimischen Bevölkerung kann Reformen anstoßen und damit etwas bewegen“, kommentierte BTW-Präsident Klaus Laepple die Aussage Brähmigs, dass sinkende Touristenzahlen den Reformdruck auf die Herrschenden deutlich erhöhen könnten und die damit verbundene indirekte Aufforderung, solchen Zielen fern zu bleiben.

Die Frage, ob und wie ethisch Reisen sein kann und soll, steht bereits seit vielen Jahren im Raum. Der BTW als Affiliate Member der UNWTO bekennt sich zum Global Code of Ethics der Welttourismusorganisation. Nachhaltiger Tourismus kann aus Sicht des BTW darüber hinaus einen wesentlichen Beitrag zur Öffnung autoritärer Regime leisten. Der Austausch zwischen Kulturen, der ganz besonders auch durch Tourismus gewährleistet wird, hat zweifelsfrei positive Auswirkungen auf die Entwicklung offener Gesellschaften.



# Bettensteuer: Immer mehr Städte belasten Übernachtungsgäste mit Zusatzabgabe

Auch das Thema Bettensteuer beschäftigte den BTW im Jahr 2011 weiter. Gegen den Widerstand der Tourismuswirtschaft haben nach der Vorreiterstadt Köln 2011 zahlreiche weitere Städte eine so genannte Kultur- und Tourismusförderabgabe eingeführt. Einige Städte erheben prozentuale Abgaben (z.B. fünf Prozent vom Übernachtungspreis in Köln oder Erfurt), in anderen werden ein bis drei Euro pro Nacht fällig (z.B. in Göttingen oder Trier). Insgesamt ist die Zahl der Kommunen, die Bettensteuern beschlossen oder bereits eingeführt haben, zwischenzeitlich auf rund 20 angewachsen. Ähnlich viele diskutieren noch über eine mögliche Einführung. Positiv anzumerken bleibt, dass es auch zahlreiche Kommunen gibt, die zwar über die Bettensteuer diskutiert haben, deren Einführung letztlich jedoch ablehnten.

Verschiedene Gutachten kommen mittlerweile zu dem Ergebnis, dass Bettensteuern oder Kulturförderabgaben verfassungswidrig sind. Die Gerichte, die sich 2011 in mehreren Fällen mit dem Thema Bettensteuer beschäftigt haben, bewerteten die Steuer hingegen mehrheitlich als zulässig. Mit Blick auf die grundsätzliche Bedeutung der Urteile strebt der Deutsche Hotel- und Gaststätten-Verband eine höchstrichterliche Klärung an.

Die Bettensteuern konterkarieren aus Sicht der Tourismuswirtschaft das Wachstumsbeschleunigungsgesetz und



die darin vorgesehene Mehrwertsteuersenkung auf Übernachtungen. Denn die Kommunen und Städte versuchen die Steuerausfälle durch die Einführung der Bettensteuer zu kompensieren. Dabei wurde mit der reduzierten Mehrwertsteuer lediglich Wettbewerbsgerechtigkeit im Vergleich zu den europäischen Nachbarn hergestellt. Zudem halten die Hoteliers Wort und nutzen die finanziellen Spielräume durch die reduzierte Mehrwertsteuer für Investitionen in ihre Betriebe und ihre Mitarbeiter. Allein 2010 und 2011 investierten sie fast eine Milliarde Euro zusätzlich in Neuanschaffungen, Renovierungen und Umbauten. Zudem schufen sie mehr als 11.000 neue Arbeits- und Ausbildungsplätze. Bereits die Diskussion über das Thema Bettensteuer richtet Schaden an, weil so Unsicherheit geschaffen wird. Wer damit rechnen muss, dass Spielräume, die durch die Mehrwertsteuersenkung entstehen, durch eine kommunale Sonderabgabe wieder aufgezehrt werden, wird wünschenswerte Investitionen zurückstellen oder auf sie verzichten.

## Aschewolke: BTW für einheitliche europäische Regelungen und Stand-by-Flüge



Auch im Jahr 2011 war Deutschlands Luftraum wieder kurzzeitig durch isländische Vulkanasche beeinträchtigt. Zwar waren die Auswirkungen nicht so gravierend wie bei der fast europaweiten Luftraumschließung im Frühjahr 2010. Doch in Norddeutschland blieben am 25. Mai 2011 nach einem Ausbruch des Vulkans Grimsvötn mehrere Flughäfen stundenweise gesperrt, die beiden größten deutschen Airlines verzeichneten jeweils mehr als 100 Flugausfälle.

Die Luftraumschließung in Norddeutschland hätte mit rechtzeitigen Messflügen wahrscheinlich vermieden werden können, da die tatsächlich gemessenen Werte unter den theoretischen Prognosen lagen. Im Vorfeld der Tagung des EU-Verkehrsministerrats Mitte Juni 2011 forderte der Bundesverband der Deutschen

Tourismuswirtschaft deshalb erneut einheitliche und praxisnahe europäische Regelungen hinsichtlich des Vorgehens bei Vulkanausbrüchen. „Wir brauchen einheitliche Standards bei den Aschegrenzwerten und klare Zuständigkeiten, um bei einem neuerlichen Ausbruch gewappnet zu sein und die Beeinträchtigungen für die touristischen Unternehmen und ihre Kunden so gering wie möglich zu halten“, erklärte BTW-Präsident Klaus Laepple. „Hier ist auch der EU-Verkehrsministerrat gefordert, möglichst bald sinnvolle Lösungen zu präsentieren.“ Unter anderem muss nach Ansicht des BTW dafür gesorgt werden, dass sofort nach Ausbruch eines Vulkans Testflugzeuge die tatsächliche Aschekonzentration messen. Standby-Flugzeuge, die bei Bedarf umgehend starten können, sind unerlässlich.

# Fluglotsenstreik: Tourismuswirtschaft fordert Verzicht auf Arbeitskampf zur Unzeit

Mitten in der Sommerferienzeit kündigten die Fluglotsen im August 2011 mehrfach Streiks an, da sie ihre Tarifforderungen nicht erfüllt sahen. Ein längerer Streik scheiterte insbesondere an einer Einstweiligen Verfügung, die das Arbeitsgericht Frankfurt erließ. Hätte der Streik tatsächlich wie geplant stattgefunden, wären vermutlich mehrere Tausend Flüge ausgefallen. Urlauber und Geschäftsreisende aus und nach Deutschland sowie zahlreiche Unternehmen der Branche – von den Luftverkehrsunternehmen über die Reiseveranstalter bis hin zu Hotels und Eventlocations – wären betroffen gewesen.

Der BTW kritisierte die Streikpläne deutlich. „Ein solcher Luxusstreik einer kleinen Gruppe eines der öffentlichen Hand gehörenden Unternehmens inmitten weltweiter wirtschaftlicher Turbulenz würde vor allem auch die Urlaubsfreude zehntausender Bürger überschatten, kommentierte BTW-Präsident Klaus Laepple das Vorhaben der Gewerkschaft der Flugsicherung (GdF). „Mit dem Streikaufruf schießen die Fluglotsen völlig übers Ziel hinaus. Einen Streik in der Hauptreisezeit überhaupt nur in Erwägung zu ziehen, lässt das notwendige Augenmaß klar vermissen.“ Allein schon mit der Ankündigung torpedierten die bestes bezahlten Fluglotsen über Wochen insbesondere auch den wohlverdienten Urlaub des kleinen Mannes. Urlaubs-Vorfreude und Erholung wurden durch den geplanten Streik ge-

trübt – und das alles nur, weil die Fluglotsen zu einem Zeitpunkt streiken wollten, an dem sie möglichst vielen normalen Mitbürgern geschadet hätten.

Fraglos seien die Aufgaben der Fluglotsen äußerst anspruchsvoll und verantwortungsvoll, erklärte Laepple. Dafür verdienten Fluglotsen aber auch weit überdurchschnittlich, viele von ihnen mehr als 100.000 Euro pro Jahr. Vor diesem Hintergrund sei es völlig unverständlich, warum sie nicht auch außerhalb ihrer Arbeit mit Augenmaß und Verantwortung agierten, sondern rücksichtslos zu Lasten jedes einzelnen Reisenden den deutschen Luftraum mitten in der Hochsaison lahmlegen wollten.

Abflug / Departure					
Abflugzeit	Flugnummer	Zielort	Gate	Status	
12:30	FA 353	AMSTERDAM	A6	STREIK	
12:35	AD 52	MUNICH	C2	STREIK	
12:35	FA 322	PARIS	C4	STREIK	
12:40	AA 872	DALLAS	B5	STREIK	
12:55	DF 67	ROM	A7	STREIK	
13:20	AA 072	PARIS	A5	STREIK	
13:35	KT 222	OSLO	C3	STREIK	
13:50	LT 522	HONG KONG	B9	STREIK	
14:30	RI 724	DUBAI	C3	STREIK	

© Torsten Rauhut - Fotolia.com

Zum Schluss vermittelte im Tarifkonflikt das Bundesverkehrsministerium. Im Oktober einigten sich die Deutsche Flugsicherung und die Gewerkschaft schließlich auf einen neuen Tarifvertrag, der eine Gehaltserhöhung von 5,2 Prozent über eine Laufzeit von 17 Monaten vorsieht.

## ... und vieles mehr

### DGT-Resolution

Bis zur Hälfte der touristischen Uni-Studiengänge seien in Gefahr, warnten Professoren der Deutschen Gesellschaft für Tourismuswissenschaft (DGT) in einer Resolution, die sie am 5. September 2011 an den BTW übergaben. Die Professoren sehen die Tourismuswirtschaft dramatisch unterrepräsentiert, weshalb Forschung wie Lehre in Gefahr seien.

BTW-Präsident Klaus Laepple versprach seine Unterstützung. Es drohen fatale Konsequenzen für die Tourismus-Branche, wenn die Universitäten immer weniger Nachwuchs für die Unternehmen beisteuern. Die DGT übermittelte die Resolution unter anderem an die Kultus- und Wissenschaftsminister sowie an den Tourismusausschuss des Deutschen Bundestags.



BTW-Generalsekretär Michael Rabe (links) und der ägyptische Tourismusminister Mounir Fakhry Abdel Nour

### Vertragsunterzeichnung des ITB-Partnerlands Ägypten

Im Dezember 2011 wurde in Kairo der Vertrag der ITB Berlin mit ihrem Partnerland 2012 Ägypten offiziell unterzeichnet. BTW-Generalsekretär Michael Rabe war auf Wunsch des Partnerlandes als Vertreter der Deutschen Tourismuswirtschaft mit vor Ort.



Nach der Resolutions-Übergabe: (von links): Michael Rabe (BTW), Hans Hopfinger (DGT), Klaus Laepple (BTW), Harald Pechlaner, Edgar Kreilkamp, Ronald Conrady und Anita Zehrer (alle DGT).