Themen des BTW im Jahr 2013

© everythingpossible – Fotolia.com

Die Luftverkehrsteuer verzerrt weiter den Wettbewerb zu Lasten deutscher Unternehmen

Die Luftverkehrsteuer war auch 2013 wieder eines der zentralen Themen in der Lobbyarbeit des BTW. Die seit 1. Januar 2011 geltende Luftverkehrsteuer, die die Bundesregierung im Rahmen ihres Sparpakets 2010 auf den Weg gebracht hatte, wird bei Abflügen von einem deutschen Flughafen erhoben. Nachdem zunächst für Flüge bis zu 2.500 Kilometer (z.B. Spanien, Italien, Türkei) pro Flug und Gast acht Euro, bei Flügen bis zu 6.000 Kilometer (z.B. Ägypten) 25 Euro und bei noch längeren Strecken 45 Euro kassiert wurden, wurden diese Beträge Anfang 2012 auf 7,50 Euro, 23,43 Euro und 42,18 Euro gesenkt.

Als nationale Insellösung führt die Luftverkehrsteuer zu massiven Wettbewerbsverzerrungen gegenüber der ausländischen Konkurrenz. Die von Beginn an von der Branche prognostizierten Abwanderungseffekte zu grenznahen ausländischen Flughäfen haben sich bewahrheitet. 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. Auch eine neue Studie der Luftverkehrswirtschaft aus dem Jahr 2013 belegt, dass sich die Steuer weiter dämpfend auf die Nachfrage auswirkt und Passagiere zu grenznahen Flughäfen in den Nachbarstaaten abwandern lässt. Dort ist der Luftverkehr zuletzt trotz schlechterer Gesamtwirtschaftslage zum Teil fast doppelt so stark gewachsen wie in Deutschland. Die Argumente gegen die Luftverkehrsteuer hatten auch im Rahmen der Koalitionsverhandlungen 2013 alle Verhandlungsparteien überzeugt. Die Abschaffung war in allen Vorentwürfen des Koalitionsvertrags enthalten, fiel dann aber letztlich doch dem Rotstift zum Opfer. Gerade in dieser Frage ist der Koalitionsvertrag dann aus Sicht des BTW auch äußerst widersprüchlich: Denn einerseits will man die internationale Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Luftverkehrs erhalten.

Eine rein fiskalisch motivierte, wettbewerbsverzerrende Maßnahme, die sich dämpfend auf die Nachfrage auswirkt, wird aber nicht abgeschafft.

Deutsche Luftfahrtgesellschaften sind mit fast ihrem gesamten Flugangebot von der für Starts von deutschen Flughäfen geltenden Luftverkehrsteuer betroffen, ausländische Carrier hingegen nur mit einem kleinen Teil – ein signifikanter Wettbewerbsnachteil. Darüber hinaus belastet die Steuer auch weitere Glieder der touristischen Wertschöpfungskette – von den Airporthotels bis hin zum Dutyfree-Händler – und schadet dem Image des Reiseziels Deutschland. Die Luftverkehrsteuer hat die deutsche Tourismuswirtschaft Gäste, Einnahmen und Deutschland letztlich auch Arbeitsplätze gekostet. Entsprechend wächst der Widerstand gegen die Steuer: Eine Petition gegen die Luftverkehrsteuer erreichte binnen weniger Wochen 135.000 Unterschriften. Zudem hat der Bundesrat bereits 2012 ein klares Signal gesetzt und die schnelle Abschaffung der Luftverkehrsteuer gefordert. Diesen Voten muss die Regierung nun endlich nachkommen und die Luftverkehrsteuer abschaffen!

Kommunen erweisen sich mit Bettensteuern einen Bärendienst

Gegen den Widerstand der Tourismuswirtschaft haben nach der Vorreiterstadt Köln immer mehr Städte eine so genannte Kultur- und Tourismusförderabgabe – landläufig besser bekannt unter dem Namen Bettensteuer – eingeführt. Einige Städte erheben prozentuale Abgaben, in anderen werden ein bis drei Euro pro Nacht fällig.

2013 hat unter anderem auch Berlin eine City-Tax beschlossen. Seit Januar 2014 werden damit in der Hauptstadt 5 Prozent des Übernachtungspreises kassiert. Der BTW hatte das Vorhaben deutlich kritisiert. „Berlin erweist sich mit dieser Abgabe einen absoluten Bärendienst. Der boomende Tourismussektor sorgt seit Jahren für steigende Steuereinnahmen, gerade auch für die Hauptstadtkasse. Seit dem Jahr 2000 ist die Zahl der Übernachtungen von knapp 12 auf fast 25 Millionen jährlich gestiegen. Ständig neue Belastungen – von der Luftverkehrsteuer über die aus Brandenburg geforderte Nachtflugverschärfung bis hin zur nun als Haushalts-Sanierungsmaßnahme geplanten Bettensteuer – werden den touristischen Wachstumsmotor jedoch irgendwann abwürgen“, kritisierte BTW-Präsident Dr. Michael Frenzel die Berliner Bettensteuer.

Insbesondere die Städte in Deutschland durften sich in den vergangenen Jahren über wachsende Besucherzahlen freuen. 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. Für Geschäftsreisen darf die Bettensteuer laut einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts nicht erhoben werden. Die damit 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.

Gewerbesteuerliche Hinzurechnung gefährdet Existenzen

© DOC RABE Media – Fotolia.com

Ein weiteres Steuerthema stand 2013 auf der BTW-Agenda weit oben: Die gewerbesteuerliche Hinzurechnung beim Hotelzimmereinkauf durch Reiseveranstalter. Obwohl von den Gesetzgebern so bei der Reform der Gewerbesteuer 2008 nicht explizit gewollt, legen die Finanzbehörden das Gesetz so aus, dass der Hotelzimmereinkauf durch Reiseveranstalter im In- wie Ausland in der Summe exorbitante Steuerforderungen nach sich zieht. Anmietungen von Hotelräumen durch deutsche Veranstalter, die an den Kunden weitervermittelt werden, werden wie die Anmietung von Produktionsstätten behandelt und in bestimmten Quoten bei der Gewerbesteuerbemessung hinzugerechnet. Für Anmietungen durch ausländische Veranstalter, die im deutschen Markt operieren, gilt dies übrigens nicht. Nach einer Branchenschätzung geht es um Nachzahlungen von 1,4 Milliarden Euro und künftig um jährliche Steuern in Höhe von 240 Millionen Euro und mehr. Dies ist, mit Blick auf die ohnehin geringen Margen der Branche, weder an den Kunden weiterreichbar noch wirtschaftlich verkraftbar. Insbesondere im Bereich des Mittelstands sind Existenzen gefährdet. Sollte sich nichts ändern, droht zudem die Abwanderung insbesondere der großen Reiseveranstalter ins Ausland. Hier besteht dringender Handlungsbedarf.

Der BTW kämpft gemeinsam mit den Steuerexperten der Unternehmen, dem Deutschen ReiseVerband und dem Bundesverband der Deutschen Industrie gegen diese unsinnige, wettbewerbsverzerrende und rechtswidrige Auslegung, die auch ein vom BTW mit den betroffenen Fachverbänden in Auftrag gegebenes Gutachten belegt. Zum gleichen Ergebnis kommt auch eine vom renommierten Institut Finanzen und Steuern (IFST) veröffentlichte Studie. Neben dem Gerichtsweg, der Geld, Zeit und damit auch Existenzen kostet, geht es insbesondere darum, politische Überzeugungsarbeit zu leisten – mit dem Ziel, dass entweder das Gewerbesteuergesetz überarbeitet oder aber der Auslegungserlass sinnvoll abgeändert bzw. ergänzt wird.

BTW kritisiert Brandenburger Pläne für ausgeweitete Nachtflugverbote

Die Zahl der Reisenden von und nach Deutschland wächst seit Jahren. Allein an den deutschen Flughäfen starten und landen jährlich mehr als 200 Millionen Passagiere – Tendenz steigend. Um die Erfolgsgeschichte des deutschen Tourismus weiterschreiben 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.

2013 galt dies insbesondere für die Nachtflugregelung an den Berliner Flughäfen. Insbesondere aus Brandenburg wurde und wird immer wieder der Ruf laut, am künftigen Hautstadtflughafen BER ein Nachtflugverbot zwischen 22 und 6 Uhr einzuführen. Dabei ist die für den Flughafen festgeschriebene Lösung, auf Flüge zwischen 0 und 5 Uhr zu verzichten, bereits ein Kompromiss zwischen den Interessen von Anwohnern und Wirtschaft. Der BTW kritisierte, dass Berlin mit einem verschärften Nachtflugverbot künftig der Stempel „tiefste Provinz“ droht. Gerade die Hauptstadt, die jährlich neue Besucherrekorde vermeldet, braucht einen leistungsfähigen Flughafen mit wettbewerbsfähigen Betriebszeiten. „Ministerpräsident Platzeck scheint bereit zu sein, den internationalen Erfolg der Hauptstadtregion als Privat- und Geschäftsreiseziel einigen Wählerstimmen zu opfern“ kritisierte BTW-Generalsekretär Michael Rabe im Februar 2013 die Forderung. „Die Fortsetzung der touristischen Erfolgsgeschichte Berlins basiert auch auf einem erfolgreichen Flughafen mit internationalen Standards. Ein internationales Drehkreuz, das zwischen 22 Uhr und 6 Uhr schläft, ist undenkbar.“

Kurze Zeit später wurden Pläne bekannt, nach denen das brandenburgische Infrastrukturministerium das für den neuen Flughafen BER vereinbarte Nachtflugverbot kurzfristig auch auf den alten Flughafen Berlin-Schönefeld anwenden wollte, an dem Nachtflüge bislang erlaubt sind. Der BTW forderte den brandenburgischen Infrastrukturminister Jörg Vogelsänger in einem Brief auf, diese Ausweitung auf den Flughafen Berlin-Schönefeld nicht weiter zu verfolgen. „Die Brandenburger Pläne sind rechtlich äußerst fragwürdig und aus Sicht des Tourismus- und Luftverkehrsstandorts Berlin Brandenburg ein Unding“, kommentierte BTW-Generalsekretär Michael Rabe das Schreiben. „Brandenburger Wahlkampfkalkül droht hier die Erfolgsgeschichte Tourismus in der Hauptstadtregion auszubremsen.“

Diese Entwicklungen in Berlin sind neuerliches Indiz für die deutschlandweite Tendenz, Nachtflüge oder sogar Flüge in den sogenannten Randzeiten immer stärker in Frage zu stellen. Das 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 prosperierenden Umgebung aufwachsen können, wie wir sie kennen.

Durch die „Ausländermaut“ drohen Besucherrückgänge und eine Mautspirale

Eine PKW-Maut in Deutschland würde Mobilität weiter verteuern – das gilt für eine Maut, die für alle PKW-Fahrer greift genauso wie für die im Koalitionsvertrag vorgesehene „Ausländermaut“. Entsprechend kritisierte der BTW dieses Vorhaben der neuen Regierung deutlich. Die Maut für Ausländer wird aufgrund der Zusatzkosten nicht nur zu einer gedämpften Nachfrage im Incoming-Tourismus, insbesondere im Tagestourismus, führen. Sie wird nahezu unausweichlich auch mit Zusatzbelastungen für deutsche Bürger einhergehen.

Selbst wenn es tatsächlich eine EU-konforme Lösung hinsichtlich der versprochenen Kostenkompensation für deutsche Autofahrer geben sollte, werden Staaten wie die Niederlande nicht einfach tatenlos zuschauen, wie ihre Bürger in Deutschland abkassiert werden. Vermutlich wird es nur eine Frage von Monaten sein, bis es auch für unsere deutschen Autoreisenden in den Nachbarländern spürbar teurer wird. Es droht eine europäische Mautspirale, die einmal mehr ganz besonders auch Privat- und Geschäftsreisende sowie die deutsche Tourismuswirtschaft trifft. Ergänzend haben Nachbarstaaten auch bereits Klagen gegen eine Ausländermaut in Deutschland angekündigt.

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. Auch die ausländischen Autofahrer, die Deutschlands Straßen nutzen, werden in der Regel über die Energiesteuer bereits an den Infrastrukturkosten beteiligt – sie bringen dem Staat fast das Doppelte an Einnahmen, das sie an Kosten verursachen. Ohnehin liegt der Anteil ausländischer PKW im Jahresschnitt bei nur 5 Prozent. Berechnungen zeigen, dass Mautzahlungen ausländischer Fahrer kaum ausreichen würden, um entstehende Systemkosten zu decken.

Die dauerhafte Streikgefahr insbesondere im Luftverkehr belastet die deutsche Tourismuswirtschaft und ihre Kunden

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. Nicht nur in branchenbezogenen Tarifkonflikten, sondern zunehmend auch im Rahmen von Tarifverhandlungen für Berufsgruppen, bei denen die Flughäfen nur eines von vielen Betätigungsfeldern sind, picken sich Gewerkschaften publicitywirksam die Flugpassagiere als Leidtragende heraus. So geschehen auch 2013 durch die in ver.di organisierten Sicherheitskräfte, die mehrfach Flughäfen – u.a. in Düsseldorf und Köln Bonn – lahmlegten.

Der BTW forderte auch in diesem Zusammenhang mehr Verhältnismäßigkeit und Augenmaß bei der Durchsetzung von Tarifforderungen. Streiks und Streikdrohungen im Luftverkehr erfreuen sich nicht zuletzt aufgrund der fast immer massiven und öffentlichkeitswirksamen Wirkung in Gestalt von kaum abzuwendenden Flugausfällen wachsender Beliebtheit. Streikhäufigkeit und -intensität nehmen zu. Piloten, Fluglotsen, Vorfeldmitarbeiter, Flugbegleiter, Sicherheitskräfte, öffentlicher Dienst – 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, wodurch die Zahl möglicher Streiks eingeschränkt würde.

Der BTW stellt damit nicht die grundsätzliche Existenz von Sparten- oder Berufsgruppengewerkschaften in Frage. Dringend notwendig sind aber gesetzliche Spielregeln für Arbeitskämpfe, insbesondere für Unternehmen mit Gewerkschaftspluralität und im Bereich der infrastrukturellen Daseinsvorsorge wie zum Beispiel im Luftverkehr. Es geht um einen fairen Interessenausgleich in einem Unternehmen und um die Stabilität der wichtigsten Strukturen einer modernen Wirtschaft. Im Bereich der „infrastrukturellen Daseinsvorsorge“ müssen Spielregeln für die tariflichen Auseinandersetzungen geschaffen werden – zum Beispiel auch eine gesetzliche Verankerung von vorgeschalteten Abkühlungsperioden oder Schiedsverfahren vor einem Arbeitskampf.

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

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 Probleme in den Auslandsvertretungen.

© fox17 – Fotolia.com

Deshalb hielt der BTW auch 2013 an seiner Forderung fest, die Visavergabe zu vereinfachen und zu beschleunigen und nutzte verschiedenste Plattformen – vom BTW-Wahlcheck bis hin zu Reden des BTW-Präsidenten – um diese Forderung zu kommunizieren. Möglichkeiten für Vereinfachungen gibt es zahlreiche – auch ohne die Sicherheit zu gefährden. Sie werden nur zu wenig genutzt. Sinnvolle, auch im Einklang mit dem EU-Visakodex umsetzbare Maßnahmen wären beispielsweise eine IT-gestützte Antragstellung zu ermöglichen oder auch die Zahl der einzureichenden Dokumente zu verringern. Wie groß der Nutzen von Einreiseerleichterungen sein könnte, zeigt eine 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. Entsprechend begrüßte der BTW auch die Ankündigung der EU, den Visakodex so überarbeiten zu wollen, dass das Reisen nach Europa für Gäste aus Drittstaaten noch attraktiver wird.

Die Teilaussetzung des Emissionshandels im Luftverkehr verzerrt den Wettbewerb

Auch das Thema Emissionshandel im Luftverkehr beschäftigte den BTW im Jahr 2013 weiter. Wie befürchtet hatten die so genannten Drittstaaten nicht von einer Teilnahme am Anfang 2012 eingeführten europäischen Emissionshandel im Luftverkehr (ETS) überzeugt werden können. 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 im Frühjahr 2013 eine Teillösung, die zu neuen Wettbewerbsverzerrungen führte: Für innereuropäische Flüge müssen Emissionszertifikate gekauft werden, für interkontinentale Flüge hingegen wurde der Emissionshandel ausgesetzt (sog. Stop the Clock-Lösung). Die Teilaussetzung galt zunächst für ein Jahr, eine Verlängerung bis mindestens 2016 ist beschlossene Sache, da nach wie vor keine globale Lösung existiert.

Zwischenzeitlich hatte im Oktober 2013 die Vollversammlung der internationalen Luftverkehrsorganisation ICAO beschlossen, marktbasierte Instrumente einzuführen, die ab 2020 weltweit ein CO_2-neutrales Wachstum im Luftverkehr ermöglichen sollen. Diese sollen bis zur nächsten ICAO-Vollversammlung im Jahr 2016 ausgestaltet werden und ab 2020 gelten.

Mit der Teilaussetzung hat die EU eine Zweiklassengesellschaft geschaffen, in der die europäischen Luftverkehrsunternehmen, die überwiegend in Europa fliegen, 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. Konsequent im Sinne gerechter Wettbewerbsbedingungen wäre nur eine vollständige Aussetzung des Emissionshandels bis eine globale Lösung gefunden ist.

Novellierung der Pauschalreiserichtlinie: Weiterhin Handlungsbedarf

© EastWest Imaging – Fotolia.com

Im Juli 2013 hat die Europäische Kommission nach langem Hin und Her ihren Vorschlag zur Überarbeitung der aus dem Jahr 1990 stammenden Pauschalreiserichtlinie angenommen und an den Rat und das Europäische Parlament übermittelt. Mit der geplanten Aktualisierung soll die Pauschalreiserichtlinie von 1990 „vor allem an das digitale Zeitalter angepasst werden". Hier geht es insbesondere um die sogenannten Click Through-Buchungen. In Zusammenarbeit mit seinen Mitgliedern hat der BTW im Herbst 2013 eine Stellungnahme mit zahlreichen aus Sicht der Branche notwendigen Änderungsvorschlägen an die zuständigen administrativen und politischen Stellen auf EU-Ebene weitergeleitet. Der BTW forderte unter anderem Änderungen hinsichtlich der Definition von Nebenleistungen, der Nichteinbeziehung von Geschäftsreisenden, der Haftungspflicht der Reisevermittler, der Frage, wer Informationen bereitstellen muss, Fristen oder auch der Einbeziehung von außerhalb der EU angesiedelten Reiseveranstaltern.

Am 20. Februar 2014 hat der zuständige Binnenmarkt- und Verbraucherausschuss des Europäischen Parlaments (IMCO) seinen Bericht zur Pauschalreiserichtlinie angenommen, der am 12. März in 1. Lesung vom Plenum bestätigt wurde. In Teilen wurde der Entwurf an Anforderungen der Tourismuswirtschaft angepasst. Insbesondere für die Hotellerie wurden Verbesserungen im Vergleich zum Kommissionsentwurf vorgenommen. In vielen anderen Bereichen wurde der Entwurf jedoch aus Sicht der Tourismusindustrie verschlechtert. Die Europawahl im Mai 2014 wird die weiteren Schritte verzögern und führt auch zu einigen Besonderheiten im Verfahren: Zum noch zu formulierenden Ratsstandpunkt kann das neue Parlament Änderungsanträge formulieren, die keinen Beschränkungen unterliegen, wie dies normalerweise in der 2. Lesung vorgesehen wäre. Insofern wird sich der BTW auch 2014 weiter dafür stark machen, dass weitere sinnvolle Änderungen der derzeitigen Entwurfsfassung erfolgen.

(Mehr Informationen zu diesem Thema auch im Kapitel 7 unter EU-Politik.)

Mindestlohn: Ausnahmen für junge Menschen ohne Ausbildung dringend erforderlich

Nachdem das Thema Mindestlohn eines der zentralen Wahlkampfthemen der SPD vor der Bundestagswahl 2013 gewesen war, war abzusehen, dass es keinen Koalitionsvertrag ohne Bekenntnis zum Mindestlohn geben würde.

Der BTW hatte sich stets gegen einen gesetzlichen Mindestlohn ausgesprochen. Eine Untergrenze von 8,50 Euro ist ein Wert, der nicht flächendeckend erwirtschaftet werden kann. Der Mindestlohn droht, den Jobmotor Tourismus, insbesondere mit Blick auf das Gastgewerbe, zumindest in strukturschwachen Regionen und in weiten Teilen Ostdeutschlands ins Stottern zu bringen. Arbeitsplätze vor allem für Geringqualifizierte stehen auf dem Spiel.

Da der Mindestlohn nun aber mit der neuen Regierungskonstellation nahezu unausweichlich geworden war, forderte die Tourismuswirtschaft zumindest eine qualifizierte Ausnahme für junge Menschen unter 23 ohne Ausbildung. Denn ansonsten drohen falsche Anreize, die dazu führen, dass Jugendliche sich gegen eine zukunftssichernde Ausbildung und für das schnelle Geld entscheiden. Ein Blick ins Ausland zeigt, dass Deutschland gut an einer solchen Ausnahme tun würde. Denn in Frankreich mit einem Mindestlohn von rund 9,50 Euro ist jeder dritte Jugendliche arbeitslos. In England und den Niederlanden wo Altersstaffelungen existieren, ist die Situation deutlich besser.

BTW begrüßt Liberalisierung im Fernverkehr – Wachstum fördern, nicht bremsen

Anfang 2013 ist in Deutschland die Liberalisierung des Linienfernverkehrs in Kraft getreten. Busunternehmer können nun frei entscheiden, für welche Strecken sie Genehmigungen beantragen. Zum Schutz des ÖPNV gilt allerdings nach wie vor eine Einschränkung: Zwei Haltestellen im Fernverkehr müssen in der Regel 50 km auseinander liegen.

© Antrey – Fotolia.com

Das Angebot ist bereits rasant gewachsen, rund 40 Betreiber klassischer Fernbuslinien teilen sich den neuen Markt: Insbesondere junge Menschen nutzen die häufig preisgünstigen Angebote. Das Statistische Bundesamt zählte im vergangenen Jahr 2,8 Millionen Fahrgäste im Linienfernverkehr – 13 Prozent mehr als ein Jahr zuvor, wobei die im vergangenen Jahr neugegründeten Unternehmen dabei noch nicht einmal miterfasst wurden.

Der BTW hat die Liberalisierung im Linienfernverkehr begrüßt. Allerdings gibt es auch bei diesem Thema noch einige Herausforderungen zu bewältigen. Allen voran ist die Infrastruktur in den meisten Städten auf das Wachstum des Linienfernverkehrs nicht vorbereitet: Zum Teil fehlen an den Haltestellen Unterstellmöglichkeiten und/oder Toiletten. Das Ambiente dieser Sammelstellen ist häufig miserabel. Auch gehen vielerorts die Wünsche der Städte auf der einen und Busunternehmer sowie Kunden auf der anderen Seite hinsichtlich der Lage der Haltestellen – am Stadtrand oder zentral – auseinander.

Absolut kontraproduktiv für dieses noch so junge touristische Segment ist zudem die bereits laut werdende Diskussion um eine Maut für Fernbusse. Gerade für preissensible junge Reisende ist das häufig günstige Fernbus-Angebot eine echte Alternative. Die Maut würde zu höheren Ticketpreisen und damit zu einer künstlichen Verteuerung führen.