

## Die Themen des BTW 2009 – zwischen Erfolgen und offenen Herausforderungen Steuerpolitik

Steuerpolitisch verlief und endete das Jahr 2009 für die Tourismusbranche äußerst erfreulich. Als eine der ersten Amtshandlungen der neuen Bundesregierung und des neuen Bundestags wurde das Wachstumsbeschleunigungsgesetz auf den Weg gebracht und verabschiedet. Das Gesetz enthielt unter anderem die zum 1. Januar 2010 in Kraft getretene Reduzierung der Mehrwertsteuer für Übernachtungen im Beherbergungsgewerbe sowie sinnvolle, mittelstandsfreundliche Korrekturen der Unternehmen- und Erbschaftsteuer. Damit wurden zumindest wichtige Teilforderungen der Branche erfüllt. Denn unter anderem diese drei Themen hatten den BTW auch durch das Jahr 2009 begleitet und waren einige der zentralen Punkte im BTW-Wahlcheck.

### Mehrwertsteuer wird reduziert und kommt auf den Prüfstand

Im März 2009 hatte der Europäische Rat den Weg auch für reduzierte Mehrwertsteuersätze in der Gastronomie in den europäischen Mitgliedsstaaten freigemacht. Grundlage dafür war, dass der damalige Bundesfinanzminister Peer Steinbrück (SPD) seinen langjährigen Widerstand in dieser Sache aufgegeben hatte. In der Hotellerie waren reduzierte Mehrwertsteuersätze in den EU-Mitgliedsstaaten bereits seit Jahren möglich – und fanden in mehr als 20 der 29 Mitgliedsstaaten auch Anwendung. Bis auf Dänemark ge-

währten im Frühjahr 2009 bereits alle Anrainerstaaten Deutschlands ihrer Hotellerie reduzierte Mehrwertsteuersätze zwischen drei und zehn Prozent.

Nach einem beeindruckenden, öffentlichkeitswirksamen Engagement der Gastronomen und Hoteliers wurde zumindest für die Hotellerie ein erster Schritt zu mehr Wettbewerbsgerechtigkeit vollzogen: Der Koalitionsvertrag und der darauf folgende Entwurf zum Wachstumsbeschleunigungsgesetz sahen vor, dass die Mehrwertsteuer für Übernachtungen in Hotels und Gasthöfen auf sieben Prozent gesenkt wird. Trotz heftiger öffentlicher Diskussionen stimmten sowohl Bundestag als auch Bundesrat dem Gesetzentwurf zu.

3.700 Kilometer Ungleichbehandlung und Wettbewerbsverzerrung entlang der deutschen Grenze wurden somit am 1. Januar 2010 durch das Inkrafttreten des reduzierten Mehrwertsteuersatzes auf Übernachtungen endlich aufgehoben. Der Abbau dieser Wettbewerbsverzerrung sei gerade in wirtschaftlich schwierigen Zeiten das richtige politische Signal für die von der Krise zum Teil stark betroffene deutsche Hotellerie und damit auch für den Tourismus in Deutschland, erklärte BTW-Präsident Klaus Laepple nach der



© Helmut Niklas - Fotolia.com

Verabschiedung des Gesetzes. Der BTW rechnet damit, dass in- wie ausländische Gäste von dieser Entscheidung profitieren werden. Denn der reduzierte Mehrwertsteuersatz wird den Unternehmern unter anderem Investitionen in ihre Hotels und ihren Service ermöglichen, das Preis-Leistungs-Verhältnis weiter verbessern und das Reiseziel Deutschland so noch attraktiver machen.

Auch wenn es im Rahmen der Koalitionsverhandlungen zunächst so aussah, als ob eine Mehrwertsteuersenkung auch für die Gastronomie beschlossen werden könnte, wurde diese Hoffnung erst einmal zerstört. Die verhandelnden Parteien konnten sich – vermutlich aufgrund der potenziell höheren Steuerausfälle – nicht auf eine Steuerabsenkung in diesem Bereich einigen. Dabei gilt schon in mehr als zehn EU-Staaten auch in der Gastronomie ein geringerer Steuersatz. Unter anderem Frankreich hatte seine Mehrwertsteuer nach der Entscheidung des ECOFIN-Rates zum 1. Juli 2009 von 19,6 auf 5,5 Prozent gesenkt.

Doch nicht nur im Vergleich mit den europäischen Nachbarn, sondern auch innerhalb Deutschlands besteht – gegenüber dem Lebensmitteleinzelhandel und -handwerk – eine deutliche Wettbewerbsbenachteiligung. Während das Essen im Restaurant mit dem vollen Mehrwertsteuersatz belegt ist, werden für das belegte

*„Ich habe mit Ihrer Forderung kein Problem – im Gegenteil!“*

Der damalige baden-württembergische Ministerpräsident Günter Oettinger (CDU) zur reduzierten Mehrwertsteuer für Hotellerie und Gastronomie auf dem DEHOGA-Frühlingsfest am 20. April in Stuttgart.

Brötchen zum Mitnehmen oder auch die Tiefkühlpizza aus dem Supermarkt in Deutschland nur sieben Prozent Mehrwertsteuer berechnet. Genuss, Esskultur, Geselligkeit und Gastfreundschaft werden so aus Sicht des BTW nicht gefördert. Die Frage der Steuergerechtigkeit in der Gastronomie wurde jedoch vertagt. Laut Koalitionsvertrag soll eine Expertenkommission eingesetzt werden, die sich mit der Mehrwertsteuersystematik – unter anderem auch im Hinblick auf die Gastronomie – beschäftigen soll.

### **Mittelstandsbelastungen durch Unternehmensteuer werden reduziert**

Auch in Punkto Unternehmensteuer hat das Wachstumsbeschleunigungsgesetz in Teilen positive Effekte für zahlreiche Unternehmen der Tourismuswirtschaft mit sich gebracht. Zwar reichen die durch das Gesetz vorgenommenen Korrekturen der Unternehmensteuerreform nicht ganz an die Forderungen des BTW heran. Nichtsdestotrotz stellen sie einen sinnvollen und wichtigen Schritt in die richtige Richtung dar. Denn an der 2008 in Kraft getretenen Unternehmensteuerreform hatten viele Unternehmer der Branche heftig zu knabbern.



© Bernd Kröger - Fotolia.com

Dabei war das Ziel der Reform ursprünglich, den Standort Deutschland für Unternehmen attraktiver zu machen und die Wirtschaft um rund fünf Milliarden Euro zu entlasten. Allerdings wurden bei der Ermittlung des Gewerbeertrags die Mieten, Pachten und Leasingraten nicht mehr wie zuvor als Betriebsausgaben abgezogen, sondern steuererhöhend hinzugerechnet. Der Berechnung zu Grunde gelegt wurden 65 Prozent von Miete, Pacht und Leasing. Von dieser Summe wurde ein Freibetrag von 100.000 Euro abgezogen und 25 Prozent des dann überbleibenden Betrags der gewerbsteuerlichen Bemessungsgrundlage hinzugerechnet.

Durch diese erfolgten Änderungen hat die Unternehmensteuerreform viele Unter-

nehmen – anders als geplant – nicht ent-, sondern massiv belastet. Betroffen waren unter anderem Hotels, Gaststätten, Reisebusunternehmen oder Reisebüros. Da Pachtzahlungen die gewerbsteuerliche Bemessungsgrundlage erhöhten, mussten nun selbst Unternehmen, die keinen Gewinn erwirtschafteten, zum Teil Gewerbesteuer zahlen. Besonders stark betroffen waren Betriebe in Innenstädten, da dort die Mieten und Pachten besonders hoch sind. Die Hinzurechnungen wurden durch die entlastenden Elemente der Steuerreform nicht aufgefangen, wie von den Befürwortern der Reform immer wieder argumentiert wurde. Denn sie waren häufig höher als der Freibetrag von 100.000 Euro und höher als die Einkommensteuer, mit der sie verrechnet werden konnten. Auch die Senkung der Körperschaftsteuer und die neue einheitliche Messzahl von 3,5 Prozent bei der Gewerbesteuer konnten die zusätzlichen Belastungen oft nicht ausgleichen.

Das zum 1. Januar 2010 in Kraft getretene Wachstumsbeschleunigungsgesetz enthält nun deutliche Verbesserungen dieser mittelstandsfeindlichen Vorgaben. Unter anderem wurde es Firmen erleichtert, Verluste steuermindernd geltend zu machen. Der rechnerische Finanzierungsanteil wurde von 65 auf 50 Prozent abgesenkt und auch die Bestimmungen zum Abzug von Zinsaufwendungen („Zins-schranke“) wurden gelockert.

Weitere Nachjustierungen der Unternehmensteuer werden aber aus Sicht des BTW noch notwendig sein. Hinzurechnungen bei der Gewerbesteuer sollten möglichst vollständig abgeschafft werden. Zumindest aber fordert die Tourismuswirtschaft eine weitere Absenkung des Finanzierungsanteils auf maximal 25 Prozent sowie eine Erhöhung des Freibetrages von derzeit 100.000 auf mindestens 200.000 Euro.

### Betriebsnachfolge wird erleichtert

Auch hinsichtlich des Themas Erbschaftsteuer enthält das Anfang 2010 in Kraft getretene Wachstumsbeschleunigungsgesetz wichtige Korrekturen des zuletzt erst Anfang 2009 reformierten Erbschaftsteuerrechts. Die Reform sah damals vor, dass ein Unternehmen vom Erben zehn Jahre lang fortgeführt werden musste, um künftig von der Erbschaftsteuer befreit zu werden. Das galt allerdings nur, wenn die Lohnsumme der Beschäftigten nach zehn Jahren mindestens 1.000 Prozent der Ausgangssumme betrug. Für Erben, die ein geerbtes Unternehmen sieben Jahre hielten, sollten 85 Prozent des Betriebsvermögens steuerfrei bleiben – vorausgesetzt, die Lohnsumme betrug nach sieben Jahren nicht weniger als 650 Prozent der Lohnsumme zum Erbzeitpunkt. Erbfälle konnten so schnell zu einer wesentlichen Schwächung gerade mittelständischer Betriebe führen. Denn der Erbe



© Rhinestonepix - Fotolia.com

konnte auf ein beispielsweise durch die Wirtschaftskrise bedingtes schwächeres Geschäft nicht flexibel reagieren, sondern hatte nur die wenig hilfreiche Wahl zwischen (nahezu voller) Lohnfortzahlung oder dem Begleichen der Erbschaftsteuer.

Das Wachstumsbeschleunigungsgesetz enthält nun deutliche Korrekturen dieser mittelstandsfeindlichen Regelungen. So müssen die Erben das Unternehmen für eine weitgehende Steuerbefreiung nicht sieben, sondern nur noch fünf Jahre halten. Die geforderte Lohnsumme wurde von 650 auf 400 Prozent gesenkt. Für die volle Steuerbefreiung wurde die Haltefrist von zehn auf sieben Jahre und die geforderte Lohnsumme entsprechend von



© PeJo - Fotolia.com

1.000 auf 700 Prozent korrigiert. Zudem greift die Lohnsummenklausel jetzt erst bei Unternehmen mit mehr als 20 Arbeitnehmern.

Auch in diesem Fall sind von der neuen Regierung Argumente und Forderungen ernst genommen und teilweise umgesetzt worden, die der BTW bereits vor der Anfang 2009 in Kraft getretenen Reform und auch im Wahljahr immer wieder gegenüber der Politik vorgebracht hatte.

Nach wie vor allerdings ist der BTW der Meinung, dass die vollständige Abschaffung der Erbschaftsteuer konsequent wäre. Denn die Erbschaftsteuer führt noch immer zu – wenn auch mittlerweile reduzierten – Belastungen von Firmener-

ben. Zum anderen betragen die Einnahmen aus der Erbschaftsteuer weniger als ein Prozent des gesamten Steueraufkommens, sodass die Komplexität des Gesetzes und das Steueraufkommen in keinem Verhältnis stehen. Mindestens aber muss die Übertragung von Betriebsvermögen weiter erleichtert und damit die Unternehmensnachfolge gesichert werden. Den Weg in die richtige Richtung hat in dieser Frage das Wachstumsbeschleunigungsgesetz eingeschlagen. Weitere Korrekturen sind aber noch nötig.

# Verkehrspolitik

## Passagiernachtflüge zwischen Bekenntnissen und Einschränkungen

Als schwierig stellte sich 2009 die Lage im Hinblick auf das Verbot von Passagiernachtflügen dar. Denn zunehmend sprachen und sprechen sich Gerichte für Nachtflugverbote aus. So hat beispielsweise im August 2009 der Hessische Verwaltungsgerichtshof in Kassel (VGH) entschieden, dass die Zahl der Nachtflüge in Frankfurt am Main von 17 ausgehend weiter reduziert werden muss. Die Richter hatten den Ausbau des Frankfurter Flughafens gebilligt, dabei den Spielraum für Flüge zwischen 23 und 5 Uhr aber annähernd null eingestuft. Dabei ist aus Sicht des BTW schon die aktuelle Zahl äußerst eng bemessen.

Der BTW forderte deshalb auch nach dem Urteil die damals noch schwarz-rote Bundesregierung auf, die Inhalte ihres Flughafenkonzeptes Ernst zu nehmen. Regionale politische Interessen in der Rhein-Main-Region dürften dem Bekenntnis der Bundesregierung zum Nachtflug nicht im Wege stehen. Die Regierungsmitglieder müssten dringend beweisen, dass ihr Konzept nicht bloß ein reines Lippenbekenntnis war. In ihrem im Mai verabschiedeten Flughafenkonzept hatte die Bundesregierung die Notwendigkeit von Nachtflügen in Deutschland anerkannt. Auf Grund des intensiven internationalen Wettbewerbs im Luftverkehr



sei die bestehende Möglichkeit, Flugbewegungen auch nachts durchführen zu können, ein wichtiger Wettbewerbsfaktor für die deutsche Luftverkehrsbranche, heißt es in dem Papier der CDU-SPD-Regierung. Änderungen an diesem europaweit praktizierten Verfahren seien nur im Gesamtkontext des internationalen Tourismus umsetzbar und müssten wettbewerbsneutral ausgestaltet sein, damit in Deutschland beheimatete Luftverkehrsunternehmen langfristig als Wettbewerber in diesem Verkehrsegment bestehen können. Damit teilte die Regierung wesentliche Argumente der Tourismuswirtschaft. Ähnlich klar positionierte sich auch die neugewählte Regierung im Herbst in ihrem Koalitionsvertrag.

Nun muss es darum gehen, dieses Bekenntnis auch mit Leben zu füllen. Um Urteile wie das des VGH künftig zu vermeiden, fordert der BTW, dass die gesetzlichen Grundlagen endlich dahingehend klargestellt werden, dass Nachtflüge auch künftig erlaubt bleiben. Dafür

muss die Regierung sich stark machen, um zu vermeiden, dass Deutschland im internationalen Wettbewerb im Luftverkehr ins Hintertreffen gerät.

Denn Frankfurt war leider nicht das erste Beispiel für die zunehmende Tendenz der Gerichte, insbesondere Passagiernachtflüge einzuschränken und zu verbieten. Ein Grund für die Verbote ist der Lärmschutz für die Anwohner. Dabei arbeitet die Luftverkehrswirtschaft seit Jahren kontinuierlich und erfolgreich daran, die Lärmbelastungen zu reduzieren.

Ohne ein Einschreiten der Gesetzgeber steht zu befürchten, dass in absehbarer Zeit nachts alle Passagierflugzeuge in Deutschland am Boden bleiben. Ohne wettbewerbsfähige Betriebszeiten wird Deutschland deutliche Einbußen im internationalen Luftverkehr hinnehmen müssen. Interkontinentale Verbindungen brauchen flexible Airports, um die Passagiere ohne Unterbrechung und Zusatzkosten zu befördern. Für den Kunden gehen Nachtflugverbote in der Regel einher mit deutlich unattraktiveren Flugzeiten für Fernreiseziele. So besteht ohne Frage das Risiko, dass deutsche Kunden auf Flughäfen in den Nachbarstaaten ausweichen, die Nachtflüge zulassen. Einheimische Fluggesellschaften können im Wettbewerb nicht bestehen, wenn sie kürzere Betriebszeiten haben als ihre Konkurrenten. Die Luftverkehrsbranche will weiter-

hin ihren Beitrag dafür leisten, dass der Wirtschaftsstandort Deutschland vom Tourismus und von Geschäftsreisen profitiert. Doch dafür müssen Flugzeuge auch nachts fliegen.

Der Wirtschafts- und Tourismusstandort Deutschland darf nach Ansicht des BTW nicht durch eine unnötige Verlagerung des Flugverkehrs auf ausländische Flughäfen mit Nachtflugerlaubnis geschwächt werden. Deshalb hat er auch außerordentlich begrüßt, dass die hessische Landesregierung Revision gegen das Nachtflug-Urteil des VGH eingelegt hat. Denn ohne die Revision wäre das Urteil Anfang Januar 2010 rechtskräftig geworden.

### **12-Tage-Regelung kommt endlich wieder**

Ein wichtiger und vom BTW lange geforderter Schritt war die Wiedereinführung der 12 Tage-Regelung für den Busverkehr auf europäischer Ebene. Die neue Verordnung, die Teil des Straßenverkehrspakets ist und die dazu führt, das künftig Busunternehmen wieder internationale Rundfahrten von bis zu zwölf Tagen mit einem Fahrer durchführen können, wurde am 14. November 2009 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht und gilt ab dem 4. Juni 2010.

Sie löst die seit 2007 geltende Verordnung ab, die lediglich eine 6-Tage-Rege-



lung beinhaltete und der Tourismusbranche gravierende Probleme bereitete. Die alte Regelung war eigentlich für LKW-Fahrer geschaffen worden, führte in der Konsequenz dann aber zu einem Verlust an Flexibilität bustouristischer Angebote, höheren Kosten für die Kunden sowie Umsatzausfällen für die Busunternehmer und die touristischen Zielgebiete. Wissenschaftliche Erkenntnisse dafür, dass die 6-Tage-Regelung sicherer sein könnte als die bewährte 12-Tage-Regelung, gab es nicht.

Eine fraktionsübergreifende politische Allianz konnte schließlich – unter intensiver Mitwirkung des BTW und seines Mitglieds RDA – davon überzeugt werden, dass die Nachteile der Verkürzung deren Vorteile bei Weitem überwogen. Europäisches Parlament, Europäische Kommission und Ministerrat befürworteten letztlich die aus tourismuswirtschaftlicher Sicht äußerst begrüßenswerte Kehrtwende in dieser Frage.

Die Busfahrer können nun ihre wöchentliche Ruhezeit nach spätestens zwölf Tagen einlegen. Voraussetzung dafür ist, dass die Busreise ins europäische Ausland geht und dort mindestens 24 Stunden dauert (und es sich dabei um eine einzige Reise handelt). Ab 2014 gilt die 12-Tage-Regelung zudem nur noch für Busse mit digitalem Tacho und mit neuen Bestimmungen für Nachtfahrten.

### **Umweltzonen: Ausnahmeregeln bleiben gefordert**

Seit in den deutschen Städten im Zuge der europäischen Feinstaubrichtlinie zunehmend Umweltzonen eingerichtet werden, sehen sich insbesondere Busreiseunternehmer massiven Herausforderungen ausgesetzt. Denn in der Regel lautet die Vorgabe, dass ab 2010 nur noch Fahrzeuge mit Motoren der jüngsten Generation, so genannte Euro IV oder Euro V-Motoren, in die Städte einfahren dürfen. Dabei handelt es sich um Motoren, die erst seit Herbst 2006 erhältlich sind. Ohne Umrüstungen oder den Kauf von neuen Fahrzeugen können die Unternehmen künftig also keine Gäste mehr in die Innenstädte zahlreicher interessanter Städtereiseziele bringen. Denn bereits in mehr als 30 Städten gibt es Umweltzonen – und nur wenige wie Bremen oder neuerdings auch Berlin – sehen Ausnahmen oder Übergangsregelungen für Reisebusse vor.



Genau aus diesem Grund ist die Schaffung von weiteren Ausnahmeregelungen für Reisebusse in allen Städten mit Umweltzonen eine wichtige Forderung des BTW, die der Verband auch im Jahr 2009 deutlich gegenüber der Politik vertreten hat. Denn durch die zunehmende Zahl an Umweltzonen verlieren die vor 2006 erworbenen Busse mit Euro III-Motoren rapide an Wert und werden praktisch unverkäuflich. Gerade für die vielen kleinen und mittelständischen Busunternehmen könnten Investitionen in eine neue Fahrzeugflotte Existenz bedrohend sein. Und selbst wenn die Umrüstung möglich ist, handelt es sich dabei um eine teure Angelegenheit.



© Pixel - Fotolia.com

Folgen sind aber nicht nur für die Busunternehmen absehbar, sondern auch für Hotellerie, Gastronomie, Einzelhandel und Veranstaltungshallen in den Innenstädten. Denn da wahrscheinlich ist, dass nicht alle Unternehmen die finanziellen Mittel für neue Flotten oder die Umrüstung aufbringen können, sind ein Rückgang der Städtetouren sowie ein Ausweichen auf Städte ohne Umweltzonen oder auf die touristischen Angebote außerhalb der Stadtzentren absehbar. Selbst wissenschaftliche Erkenntnisse belegen, dass das auf Umweltzonen beruhende deutsche Konzept

zur Feinstaubreduzierung ungeeignet ist und einen unverhältnismäßigen Eingriff in den Gewerbebetrieb der Busunternehmen aber auch von Hotel- und Gastronomiebetrieben vor Ort darstellt.

Den Weg in die richtige Richtung hat im Jahr 2009 die Stadt Berlin eingeschlagen, indem sie im April Ausnahmeregelungen für Reisebusse beschlossen hat. Reisebusse mit dem Abgasstandard Euro III haben damit in der Hauptstadt immerhin bis zum Jahr 2012 weiter freie Fahrt. Die Busse mit der gelben Plakette, die nicht nachgerüstet werden können, erhalten bei den zuständigen Prüfstellen entsprechende Bescheinigungen, die im Bus sichtbar hinterlegt werden müssen. Nach Meinung

des BTW war dies ein richtiges und wichtiges Signal für die mittelständischen Unternehmer aber auch für die Hotellerie, Gastronomie, Kultur- und Eventanbieter und den Handel in Berlin, die unter einem Wegbleiben zumindest eines Teils der zahlreichen Bustouristen zweifellos gelitten hätten. Doch reicht diese Maßnahme noch nicht aus. Deshalb wird sich der BTW weiter dafür einsetzen, dass alle Städte mit Umweltzonen Ausnahmeregelungen schaffen, die mindestens bis 2015 gelten oder aber die Reisebusse ganz von den Umweltzonenregelungen ausnehmen.

## Single European Sky wird greifbarer

Bei innereuropäischen Flügen, zum Beispiel von Deutschland nach Italien oder Spanien, müssen Flugzeuge häufig deutlich weitere Wege zurücklegen als eigentlich notwendig wären. Zum Teil liegen die Umwege bei einem Drittel der Strecke. Der Grund dafür ist unter anderem eine mangelnde Abstimmung der nationalen Flugsicherungsaktivitäten und -systeme. Zahlreiche militärische Lufträume müssen umflogen werden. Seit Jahren bereits wird in Europa und auch in Deutschland über die Schaffung des so genannten Single European Sky (SES), eines einheitlichen europäischen Luftraums, diskutiert. Der BTW fordert diesen SES mit Nachdruck und hat sich auch 2009 – unter an-



derem in seiner Wahlcheckliste und beim Dinner Talk mit dem europäischen Verkehrskommissar Antonio Tajani – dafür stark gemacht. Denn der Single European Sky würde direktere Flugrouten als bisher

*„Der Himmel kennt keine Grenzen, bei der Flugsicherung am Boden aber herrscht Kleinstaaterei ... Mit einem modernen, gemeinsamen Luftraummanagement lassen sich Flugrouten verkürzen und optimieren. Davon profitieren nicht nur Fluggäste und Fluggesellschaften, sondern auch die Umwelt.“*

Der damalige Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee am 10. Juli 2009, nachdem der Bundesrat drei Gesetze zur Neuregelung der Flugsicherung in Deutschland beschlossen hat.

ermöglichen, die Zahl der Warteschleifen reduzieren und damit den Kerosinverbrauch, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß, Kosten und die Reisezeiten verringern. Bis zu zwölf Prozent der vom europäischen Luftverkehr verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen könnten mit dem Single European Sky eingespart werden. Auch wenn die Vorteile direkter Wege und Verbindungen auf der Hand liegen, ist bisher noch zu wenig geschehen.

Mit der Zustimmung des Deutschen Bundestags im Mai und des Bundesrats im Juli zu drei Gesetzen zur Neuregelung der Flugsicherung in Deutschland wurden im vergangenen Jahr zumindest einige wichtige Voraussetzungen dafür geschaffen, dass Deutschland künftig am Single European Sky teilnehmen kann. Zu den beschlossenen Regelungen zählte unter anderem eine Grundgesetzänderung mit der

die Luftverkehrsverwaltung neu organisiert wird. Die bisherige „bundeseigene“ Verwaltung wird demnach in eine „Bundesverwaltung“ überführt. Damit können nun in die weiterhin als Hoheitsaufgabe ausgestaltete Flugsicherung des Bundes auch Einrichtungen mit einbezogen werden, die nicht Eigentum des Bundes sind,

*„... Wer es mit dem Klimaschutz ernst meint, der muss erst einmal die Flugrouten so festlegen, dass sie möglichst kurz und geradlinig sind und nicht nach irgendwelchen Zuständigkeiten ausgerichtet werden.“*

Bundeskanzlerin Angela Merkel zum Thema Single European Sky auf der Jubiläumsveranstaltung „30 Jahre Air Berlin“ am 28. April 2009 in Berlin.

was für die grenzüberschreitende Flugsicherungstätigkeit notwendig ist. Das Gesetz zur Änderung luftverkehrsrechtlicher Vorschriften konkretisiert die Änderung der Verfassung. Für die grenzüberschreitende Flugsicherung ausländischer Organisationen in Deutschland werden umfassende Rechtsgrundlagen geschaffen. Und das dritte Gesetz sieht die Errichtung eines neuen Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung vor, womit eine unabhängige Instanz zur Kontrolle der Flugsicherungstätigkeit und der Einhaltung europäischer Vorgaben in Deutschland erreicht werden soll. Dieses neue Bundesaufsichtsamt wurde am 18. September gegründet.

Hürden für die europäische Zusammenarbeit bei den Kontrollen des Luftraums

wurden damit beseitigt. Die von der Tourismuswirtschaft befürwortete Privatisierung der Flugsicherung wurde mit den verabschiedeten Gesetzen hingegen nicht ermöglicht.

Der BTW wird sich auch in den nächsten Monaten und gegenüber den neugewählten politischen Gremien in Berlin und Brüssel weiter für den einheitlichen europäischen Luftraum stark machen. Denn wenn Deutschland und Europa den Anspruch auf eine Führungsrolle im nachhaltigen Luftverkehr behalten wollen, ist der Single European Sky unerlässlich. Funktionale Luftraumblöcke (FABs) müssen eingerichtet werden, eine Privatisierung der Deutschen Flugsicherung ist wünschenswert. Zudem muss Deutschland seiner Forderung nach dem SES auch auf europäischer Ebene Nachdruck verleihen.

### **Schallschutz – Branche gegen Abweichungen vom Fluglärmgesetz**

Das Thema Fluglärm blieb auch im Jahr 2009 eine wichtige Baustelle der Tourismuswirtschaft. Das im Juni 2007 in Kraft getretene novellierte Fluglärmgesetz hatte einen Meilenstein im Verkehrslärmschutz dargestellt. Es war – nach jahrelangen Diskussionen – ein angemessener Kompromiss zwischen dem berechtigten Schutzinteresse der Flughafenanwohner und den Entwick-

lungszielen der Flughäfen und Airlines. Es schuf so Planungs- und Rechtssicherheit für alle Beteiligten. Bei der Festlegung der Grenzwerte in diesem Gesetz wurden die aktuellen Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung berücksichtigt.

Zudem müssen die Grenzwerte unter Berücksichtigung des Kenntnisstands in Lärmwirkungsforschung und der Luftfahrttechnik immer wieder überprüft werden.

Der vom Bundesumweltministerium 2009 vorgelegte Entwurf der Schallschutzverordnung (2. FlugLSV) jedoch wich bei den erlaubten Schallpegeln in flughafen-nahen Gebäuden zu Ungunsten der Flughäfen und Airlines vom Fluglärmschutzgesetz ab.

Gemeinsam mit ADV, Barig, BDF, BDLI, BDI, BIEK, Lufthansa, dem Deutschen Verkehrsforum und der Initiative Luftverkehr für Deutschland bezog der BTW deshalb im Juni Stellung in dieser Sache. Denn nach Ansicht der Luftverkehrswirtschaft waren Anpassungen der Verordnung erforderlich. Der Verordnungsentwurf sah zwar einen Bestandsschutz hinsichtlich bereits erfolgter Lärmschutzmaßnahmen vor. Die Vorgaben für künf-



tige Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden, bei denen die Flughäfen noch keine Kosten erstattet haben, würden jedoch über die Kriterien des Fluglärmschutzes hinaus gehen.

Deshalb forderten die Autoren der Stellungnahme niedrigere Dämmwerte für die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen der Flughäfen. Zudem müsse sich die Festlegung des Erstattungshöchstbetrages auf die Fläche der zu schützenden Aufenthaltsräume in Wohngebäuden und schutzbedürftige Einrichtungen beziehen. Schlafräume müssten auch tatsächlich nachts ständig zum Schlafen benutzt werden. Für eine Verlässlichkeit beim Fluglärmschutz und Rechtsfrieden in der Umgebung von Flughäfen seien klarere Regelungen für den praktischen Vollzug erforderlich. Und die Verbindlichkeit des Fluglärmschutzgesetzes und der damit erzielte Kompromiss dürften nicht durch die Überarbeitung der Fluglärmschutzverordnung in Frage gestellt werden.

# Aktiv für die Branche im BDI

Seit 2003 ist der BTW Mitglied im Bundesverband der Deutschen Industrie. Ziel der deutschen Tourismuswirtschaft ist es, durch die Mitgliedschaft im BDI die Interessen der Branche noch wirkungsvoller im politischen Raum durchsetzen zu können. Dies gilt insbesondere im Rahmen von Stellungnahmen zu Gesetzgebungsverfahren auf deutscher bzw. europäischer Ebene sowie weiteren Positionspapieren, die der BDI mit Unterstützung seiner Mitgliedsverbände erarbeitet. Der BTW kann auf diese Weise die Forderungen und Interessen seiner Mitglieder bündeln und die Durchschlagskraft des deut-

schen Spitzenverbandes der Industrie gezielt nutzen. Dabei reichen die Themen von der Verkehrs- über die Umwelt-, Klima- und Steuer- bis hin zur Mittelstands- und Verbraucherpolitik. 2009 brachte der BTW sich und die Forderungen der Tourismuswirtschaft dabei unter anderem in folgende Aktivitäten des BDI ein:

## EU-Mitteilung: Nachhaltige Zukunft für den Verkehr

Im Juni 2009 wirkte der BTW an einer BDI-Stellungnahme zur Mitteilung der EU-Kommission „Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr: Wege zu einem integrierten, technologieorientierten und nutzerfreundlichen System“ mit. Diese Mitteilung war eine Zusammenfassung von Überlegungen der EU-Kommission, wie man eine langfristige Strategie für die europäische Verkehrspolitik ausarbeiten kann. Die Ergebnisse sollen voraussichtlich Ende 2010 in ein neues Weißbuch zur Verkehrspolitik münden. Es geht in der Mitteilung unter anderem um Entwicklungen, Prognosen, politische Ziele und Handlungsempfehlungen rund um das Thema Verkehrspolitik.

Der BTW hat die EU-Mitteilung gegenüber dem BDI begrüßt, da sie wichtige und richtige Eckpfeiler zur Ausrichtung der europäischen Verkehrspolitik auf ein nachhaltiges Verkehrssystem nennt. Dazu gehören insbesondere eine bessere Inte-

**BDI-AUßENWIRTSCHAFTS-REPORT** BDI  
04 | 2009

**Deutsche Exportwirtschaft stabilisiert sich**

BDI-Heuageschäftsführer Werner Schroppauf zur aktuellen Lage der Exportwirtschaft  
» Die deutsche Exportwirtschaft stabilisiert sich. Wir erwarten, dass auch die Nachfrage nach Produkten made in Germany weiter anziehen wird.  
» Seite 2

**Deutsche Exporte** **Zielmärkte** **Branchen-Trends**

**Weltweite Entwicklung** **West- und Mitteleuropa** **Automobilindustrie**

Nach dem starken Einbruch Ende des letzten Jahres, der sich im neuen Jahr zunächst fortsetzte, kam es im zweiten Quartal 2009 zu einer Stabilisierung des Welthandels.

In der Eurozone ging die Wirtschaftsleistung im zweiten Quartal gegenüber dem Vorquartal nur noch um 0,3 % zurück, im ersten Quartal waren es noch 0,8 % weniger als im Vorquartal. Ähnlich war die Entwicklung im EUWU-Raum.

Bei der weltweiten Pro-Nachfrage sind zunehmend Stabilisierungstendenzen erkennbar.

» Seite 2 **» Seite 4** **» Seite 5**

**Außenwirtschaftspolitik** **Branchen-Fokus** **Termine**

**Bedeutung der BRIC-Länder** **Tourismuswirtschaft** **Veranstaltungen zum Thema Außenwirtschaft**

In den vergangenen Monaten sind die BRIC-Länder weniger stark in die Immobilien- und Finanzmärkte gestürzt. Deshalb sind sie die Hoffnungsträger für den weltweiten Aufschwung.

Der Bundesverband der Deutschen Tourismuswirtschaft (BTW) vertritt die Interessen der gesamten Tourismuswirtschaft in Deutschland.

Hier finden Sie interessante BDI-Veranstaltungen zum Thema Außenwirtschaft.

» Seite 8 **» Seite 9** **» Seite 10**

gration der verschiedenen Verkehrsträger zur Steigerung der Gesamteffizienz sowie eine weitere Förderung der Marktöffnung, der Entwicklung von Technologien und einheitlicher Wettbewerbsbedingungen. Allerdings hat der BTW auch Korrekturbedarf angemeldet, da das Papier konkrete Anhaltspunkte vermissen lässt und insofern einen breiten Interpretationsspielraum eröffnet. So könnten unter dem Deckmantel der Nachhaltigkeit ökologische oder soziale Ziele mit Nachdruck verfolgt werden, ohne einer notwendigen ökonomischen Verhältnismäßigkeit gerecht zu werden. Dies wiederum würde zu Lasten der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen und des europäischen Verkehrsstandortes gehen. Die internationale Wettbewerbsfähigkeit des EU-Verkehrsstandortes und das Vermeiden von Wettbewerbsverzerrungen sollten in den Vordergrund gestellt werden. Themen wie Flugbetriebszeiten (Nachtflüge), Subventionen/Steuern, Umweltzonen im Straßenverkehr, Marktzugang im Personenschienenverkehr oder auch die zügige Umsetzung des SES sollten sich – ggf. in allgemein gehaltener Form – wiederfinden.

Die wesentlichen BTW-Positionen waren letztlich auch in der BDI-Stellungnahme enthalten. Zu nennen sind hier beispielsweise die Forderungen nach einem integrierten verkehrspolitischen Systemansatz durch stärkere Vernetzung der ein-

zelnen Verkehrsträger und einer Steigerung der Effizienz aller Verkehrsträger durch das Prinzip der Ko-Modalität. Ebenfalls enthalten sind die Forderungen nach

- ... einer weiteren Öffnung bzw. Liberalisierung der Verkehrsmärkte
- ... einer Förderung des Wettbewerbs
- ... einer ausgewogenen Harmonisierung der Marktöffnung zwischen allen Mitgliedstaaten in Europa
- ... Gleichberechtigung aller Verkehrsträger
- ... der Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen
- ... einer fristgerechten, vollständigen und harmonisierten Umsetzung und Anwendung europäischer Regelungen in allen EU-Mitgliedstaaten wie z. B. im Bereich der Fahrgastrechte

Die Stellungnahme hat der BDI Ende September an die EU übermittelt.

### **Verkehrspolitische Kernforderungen**

Anlässlich der Bundestagswahl am 27. September 2009 hat der BDI verkehrspolitische Kernforderungen für die kommende Legislaturperiode aufgestellt.



Das Papier verfolgt das Ziel, die notwendige Weiterentwicklung der Verkehrspolitik an einem ordnungs- und industriepolitischen Kurs mit klaren Prioritäten auszurichten. Dazu wurden die vom BDI und seinen Mitgliedern herausgearbeiteten Kernforderungen in einem Leitfaden zusammengefasst und nach der Bundestagswahl an die neu gewählten Abgeordneten versandt. Das BDI-Papier berücksichtigt das Gros der Zulieferungen aus der Tourismuswirtschaft. So findet beispielsweise die LKW-Stellplatzproblematik an Autobahn-Rastanlagen Erwähnung. Der Passus zu Planungs- und Genehmigungsverfahren berücksichtigt die Anmerkungen der Branche. Flughäfen und Eisenbahn werden nunmehr in Punkto Klimaschutz ebenfalls berücksichtigt, gleiches gilt für Belange der Busbranche. Insbesondere ist auch als Erfolg zu werten, dass das Papier einen deutlichen tourismuspolitischen Anstrich erhalten hat, was bereits daran abzulesen ist, dass sich der Begriff „Tourismuswirtschaft“ explizit im Papier wiederfindet.

### Vorfahrt für den Mittelstand

Mitgearbeitet hat der BTW auch an einem von BDI und BDA gemeinsam erstellten Positionspapier unter dem Titel „Die Kleinen zuerst: Vorfahrt für Mittelstand und Familienunternehmen“. Das Papier diente dem Zweck, europäische Institutionen stärker als bisher in Sachen „Mittel-

standspolitik“ zu sensibilisieren. Hierzu haben die beiden Dachverbände fünf Grundsätze entwickelt:

1. Mittelstandsdefinition flexibilisieren und erweitern
2. Europäische Politik auf die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen ausrichten
3. Mittelstand und Familienunternehmen als Querschnittsaufgabe
4. Den „Small Business Act“ konsequent umsetzen
5. Mittelstandspolitik institutionell stärker verankern

Unter anderem wurden dabei folgende, wichtige Kernforderungen aufgestellt:

- Stärkerer Fokus bei EU-Regulierung auf Wachstum und Beschäftigung
- Lissabon-Strategie nach 2010 mit Priorität auf Wettbewerbsfähigkeit fortführen
- Liberalisierung der Infrastrukturmärkte, der Dienstleistungen, der Arbeitsmärkte
- Harmonisierung des Verbraucherrechts auf wirtschaftsverträglichem Niveau
- EU-Sammelklagen im Wettbewerbs- und Verbraucherrecht verhindern
- Harmonisierung der Unternehmensbesteuerung
- Weitere Antidiskriminierungsrichtlinie verhindern
- Liquiditätsklemme verhindern, Unternehmensfinanzierung sichern
- Rigoroses und unabhängiges System der Gesetzesfolgenabschätzung unter besonderer Berücksichtigung von Mittelstand und Familienunternehmen
- Mehr Kohärenz zwischen Wirtschaftspolitik einerseits sowie Umwelt- und Klimapolitik andererseits

- Mehrbelastung der Unternehmen mit Energiesteuern vermeiden

- EU-weit einheitliche Mindestanforderungen für Emissionen und Industrieanlagen

- Markthindernisse konsequent auf den Prüfstand stellen

Der BTW hat auch an diesem Papier aktiv mitgewirkt. Der Schwerpunkt lag auf der Herstellung gleicher Wettbewerbsbedingungen sowie einem stärkerem Augenmaß beim Verhältnis von Wirtschaft und Verbraucher, Klima- und Umweltschutz.



### **BTW-Mitglieder im BDI-Präsidium**

- Michael Frenzel, TUI AG
- Stefan Lauer, Deutsche Lufthansa AG

### **BTW-Vertreter im BDI-Vorstand**

- Klaus Laepple, DRV (BTW-Präsident)



## BTW-Mitglieder in BDI-Ausschüssen

Ausschuss	BTW-Mitglied
Außenwirtschaft	Günter Ihlau, TUI AG Dr. Martin Buck, Messe Berlin GmbH
Berufliche Bildung	Hans Doldi, Deutscher ReiseVerband (DRV) Sandra Warden, DEHOGA Bundesverband Christoph Fay, Deutsche Lufthansa Wilfried Malcher, Handelsverband Deutschland (HDE)
Energie- und Klimapolitik	Dr. Florian Baentsch, Deutsche Bahn AG Dr. Karlheinz Haag, Deutsche Lufthansa AG
Forschungs-, Innovations- u. Technologiepolitik	Birgit Chollee, Deutsche Bahn AG
Geld, Kredit und Währung	Monika Dürrer, Handelsverband Deutschland (HDE)
Mittelstand	Markus Luthe, Hotelverband Deutschland (IHA) Hans Doldi, Deutscher ReiseVerband (DRV)
Multimedia- u. Telekommunikation	Peter W. Munzig, Amadeus Germany GmbH Olaf Roik, Handelsverband Deutschland (HDE)
Recht	Marianne Motherby, Deutsche Bahn AG Andreas Göhmann, TUI AG
Sicherheitsfragen	Jens Puls, Deutsche Bahn AG Jürgen Mursch, Fraport AG
Statistik	Norbert Tödter, Deutsche Zentrale für Tourismus (DZT)
Steuern	Hartmut Wolter, Deutsche Lufthansa AG Corinna Kleinert, DRV
Umwelt und Technik	Jan-Ole Jacobs, Deutsche Lufthansa AG Sonja Ziegler, Handelsverband Deutschland (HDE)
Verkehr	Thomas Kropp, Deutsche Lufthansa AG Richard Eberhardt, Internationaler Bustouristik Verband (RDA)
Versicherungen	Dr. Rainer Freise, Deutsche Bahn AG Kontantin von Klitzing, ERV AG
Wettbewerbsordnung	Nicolai von Ruckteschell, Deutsche Lufthansa AG Corinna Kleinert, Deutscher ReiseVerband (DRV)
Konsumgüter- u. Verbraucherpolitik	Dr. Peter Wüst, Handelsverband Deutschland (HDE)

# Sexueller Missbrauch von Kindern: Branche sensibilisiert weiter

Im Rahmen des 9. Tourismusgipfels hat der Bundesverband der Deutschen Tourismuswirtschaft (BTW) im Jahr 2005 den „Verhaltenskodex zum Schutz der Kinder vor sexueller Ausbeutung im Tourismus“ unterschrieben. Der Code of Conduct war 2000 in einer gemeinsamen Kampagne von ECPAT Deutschland (Arbeitsgemeinschaft zum Schutz der Kinder vor sexueller Ausbeutung), UNICEF, der World Tourism Organisation WTO und der Europäischen Kommission formuliert worden.

Der Verantwortung als Unterzeichner dieses Verhaltenskodex gerecht werdend, unterstützte der BTW auch 2009 eine Reihe von Projekten, die zur Aufklärung, Sensibilisierung und Information hinsichtlich dieses schwierigen Themas beitragen: An einem von ECPAT, der Europäischen Union, dem BTW und dem Deutschen Reiseverband (DRV) gemeinsam finanzierten und an den DRV-Stand angeschlossenen Counter wurde auf der ITB Berlin 2009 über den Code of Conduct und die dahinterstehenden Initiativen, Projekte und Ziele aufgeklärt.

Zudem wurde 2009 der Startschuss für die Produktion eines Films gegeben, der die Zuschauer unter dem Motto „Nicht wegsehen“ dazu aufruft, gerade in Urlaubsländern aufmerksam zu sein und Verdachtsfälle von Kindesmissbrauch zu melden. Der Film, zu dessen Initiatoren neben dem BTW und dem Deutschen

Reiseverband unter anderem das Bundesfamilienministerium, ECPAT und die Kinderhilfsorganisation terre des hommes gehören, soll nach seiner Fertigstellung 2010 unter anderem in Flugzeugen und Bahnen ausgestrahlt werden.

Des Weiteren unterstützte der BTW einen Destinationsworkshop des DRV zum Verhaltenskodex in der kenianischen Hafenstadt Mombasa. Insgesamt 39 Teilnehmer waren der Einladung gefolgt und setzten sich mit der fünfköpfigen Delegation aus Deutschland in praktischen Übungen aktiv mit dem Schutz von Kindern vor sexueller Ausbeutung im Touris-



### **Folgende Maßnahmen sieht der „Verhaltenskodex zum Schutz der Kinder vor sexueller Ausbeutung im Tourismus“ vor**

- Einführung einer Firmenphilosophie (Leitbild), welche sich eindeutig gegen die kommerzielle sexuelle Ausbeutung von Kindern ausspricht.
- Sensibilisierung und Ausbildung der Mitarbeiter im Herkunftsland und im Zielland.
- Aufnahme von Klauseln in die Verträge mit Leistungsträgern, welche die gemeinsame Ablehnung von kommerzieller sexueller Ausbeutung von Kindern deutlich machen.
- Informationsvermittlung an die Kunden zur Sensibilisierung der Reisenden für die Thematik.
- Zusammenarbeit mit den Destinationen.
- Jährliche Berichterstattung über die durchgeführten Maßnahmen an das Steering Committee der internationalen Nichtregierungsorganisation "The Code" mit Sitz in New York.

mus auseinander. Die Schulungen dienen zum einen dazu, Menschen aus verschiedenen Bereichen der Tourismuswirtschaft zusammenzubringen und ein lokales Netzwerk zu knüpfen sowie bestehende Kontakte zu vertiefen. Hoteliers, Vertreter von Reiseagenturen, Tourismusbehörden, Kinderschutzorganisationen und Polizeivertreter nutzen diese Treffen, um konkrete Maßnahmen zum Schutz von Minderjährigen zu verabreden.

Zum anderen werden praxisnahe Fragestellungen erörtert: Was kann jeder Einzelne tun, wenn er zum Beispiel Zeuge einer Verabredung zwischen einem Kind und einem Freier wird? Wie können Mitarbeiter für dieses Thema sensibilisiert werden?