

Themen des BTW im Jahr 2010 – Aschewolke, Luftverkehrsteuer und Bettensteuer im Fokus



Aschewolke

Das Jahr 2010 hatte für die Tourismuswirtschaft politisch wie wirtschaftlich gut begonnen. Die Mehrwertsteuer auf Hotelübernachtungen war gesenkt worden. Erbschaft- und Gewerbesteuer hatten in Teilen sinnvolle Korrekturen erfahren. Und auch konjunkturell hatten die ersten Monate des Jahres vielen in der Branche Hoffnung nach der Reisezurückhaltung des letzten Jahres gemacht. Politische Strukturmaßnahmen, eine überraschend stabile Lage auf dem Arbeitsmarkt und der unermüdliche Einsatz der Unternehmer begrenzten die negativen Folgen der Finanzkrise. Die Geschäfte liefen gut.

festsetzen, verkrusten und die Strömung verändern könnten. Triebwerkausfälle sollten drohen, Sensoren der Messgeräte ausfallen. Zudem sollten die Ascheteilchen Fenster zerkratzen und die Sicht beeinträchtigen.

Am 15. April sperrten die ersten Länder ihre Flughäfen komplett. Auch in Deutschland waren Starts und Landungen nur noch eingeschränkt möglich. Europaweit fiel rund ein Viertel der Flüge aus. Schon einen Tag später erhöhte sich die Ausfallquote auf 60 Prozent. In Deutschland wurde am Abend des 16. April der letzte Flughafen geschlossen.



Abflug / Departure

Abflugzeit	Flugnummer	Zielort	Flughafen	Status
12:30	FA353	AMSTERDAM	A6	ANNULLIERT
12:35	AD52	MUNICH	C2	ANNULLIERT
12:35	FA322	PARIS	C4	ANNULLIERT
12:40	AA872	DALLAS	B5	ANNULLIERT
12:55	DF67	ROM	A7	ANNULLIERT
13:20	AA072	PARIS	A5	ANNULLIERT
13:35	KT222	OSLO	C3	ANNULLIERT
13:50	LT522	HONG KONG		

© Torsten Rauhul - Fotolia.com

Doch dann kam die Aschewolke – oder vielleicht auch nicht. Der Himmel war jedenfalls zu und alle Flugzeuge blieben am Boden – in Deutschland sogar länger als in den meisten anderen Ländern. Was war passiert? Ein isländischer Vulkan namens Eyjafjallajökull war in der Nacht vom 20. auf den 21. März ausgebrochen und blies zunehmend Asche in den Himmel. Angeblich sollte das Durchfliegen der Aschewolke gefährlich sein, da Aschepartikel sich auf den Triebwerksschaufeln

Nicht nur die Luftverkehrsunternehmen waren vom Stillstand betroffen: Viele Hotelzimmer blieben leer, Reiseveranstalter und Reisebüros waren im Dauereinsatz, um ihre Kunden zu informieren. Busse, Bahnen, Mietwagen und Fähren waren überfüllt und ausgebucht. Zahllose Gäste erreichten ihre Reiseziele nicht, andere saßen tagelang am Urlaubsort fest, Passagiere ohne Visa durften Transitbereiche nicht verlassen.

Erst am 18. April ließ die Deutsche Flugsicherung wieder eingeschränkt Flüge für wenige Stunden zu – nichtsdestotrotz herrschte auf mehr als 300 europäischen Flughäfen nach wie vor Stillstand. Am 19. April starteten in Deutschland erste Passagiermaschinen per Sichtflug. Auch einen



© Anders Peter Amsnæs – Fotolia.com

Tag später waren nur Sichtflüge mit Sondergenehmigung möglich. Nach langen Tagen hob die Flugsicherung am 21. April die letzten Einschränkungen für Verkehrsflüge in Deutschland wieder auf.

Mehr als jeder zweite Flug war in den sechs Haupttagen der Luftraumsperrung in Europa gestrichen worden, rund 100.000 Verbindungen fielen aus, Millionen Passagiere strandeten weltweit. Es handelte sich um eine bislang einmalige Sperrung des europäischen Luftraums – eine der größten und teuersten Verkehrsbehinderungen der Geschichte. Die Kosten für Fluglinien, Flughäfen und Reiseveranstalter gingen in die Milliarden. Die Einnahmeausfälle allein der Airlines schätzte der Internationale Flugverband IATA auf knapp 1,3 Milliarden Euro.

Kritik der Branche am Krisenmanagement

Die Luftraumsperrung basierte im Wesentlichen auf einem theoretischen Prog-

nosemodell aus England und der Angst der Politiker. Fluggesellschaften forderten schon frühzeitig Testflüge, um die Aschenkonzentration in der Luft zu messen. Denn ob die Asche Piloten und Flugzeuge wirklich beeinträchtigte, war fraglich. Doch zunächst hielten die politischen Entscheider an ihrem Computermodell fest – auch Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer. Insbesondere die Luftverkehrs- und Tourismuswirtschaft kritisierte das Krisenmanagement. Selbstredend hatte auch für die Branche die Sicherheit der Kunden höchste Priorität. Dass alternative Berechnungen oder Testflüge verzögert wurden, stieß jedoch auf Unverständnis.

Doch nicht nur während der Luftraumsperrung, sondern auch in der Folge wurden die Argumente der Tourismuswirtschaft grundlos ignoriert. Die Folgen dieser Zusatzkrise hat die Tourismuswirtschaft quasi allein gemeistert – und zum Dank wurde sie zusätzlich belastet: Denn statt der notwendigen Kompensation kam die Luftverkehrsteuer.

Einheitliche Regeln müssen her

Die EU-Kommission hat nach der Erfahrung mit der Aschewolke verlangt, das Wirrwarr der nationalen Zuständigkeiten bei der europäischen Luftsicherheit zu beenden. Das Chaos habe gezeigt, dass die Staatengemeinschaft bei plötzlichen Krisen nicht schnell genug reagieren könne, sagte die Sprecherin von Verkehrskommissar Siim Kallas. Wäre das im Dezember 2009 beschlossene Projekt „Single European Sky“ (Einheitlicher Europäischer Luftraum) bereits in Kraft gewesen, hätte die Entscheidung „vom Montagabend schon am Freitagabend“ fallen können, sagte sie.

BTW war Teil der Task Force

Das Vortreiben des Single European Sky gehört auch zu den wichtigsten Handlungsempfehlungen, die die Task-Force Aschewolke im Bundeswirtschaftsministerium (BMW) erarbeitet hat. Bereits am 19. April 2010 – also noch während der Luftraumsperrung – war diese Task-Force unter Federführung des Bundesverbands der Deutschen Industrie (BDI) und des BMWi unter anderem unter Beteiligung des BTW gebildet worden. Ziele waren

- das direkte Krisenmanagement der Wirtschaft im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten für staatliche Hilfen und unter Berücksichtigung der – auch

in Krisenfällen – bewährten Selbsthilfekräfte funktionierender Märkte zu unterstützen sowie

- für ähnliche Situationen in der Zukunft Empfehlungen zur besseren Sicherung der Wertschöpfungskette zu erarbeiten.

In der Task-Force wurden Fragen der Unterstützung des Krisenmanagements der Wirtschaft durch die Bundesregierung geklärt und Verbesserungsvorschläge zur Sicherung der Wertschöpfungskette in Krisenfällen erarbeitet. Da es bereits gut ausgestattete Krisenstäbe auf Bundes- und Länderebene gibt, hat sich die Task-Force darauf beschränkt, Potenziale aufzuzeigen, die im Krisenfall zu einer noch besseren Sicherung der Wertschöpfungskette beitragen könnten. Mit Handlungsempfehlungen wurde die Arbeit der Task-Force abgeschlossen. Dazu zählen:

■ **Single European Sky vortreiben!**

Die Task-Force hält es für unerlässlich, im Rahmen der Initiative „Single European Sky“ zu einem echten gemeinsamen Luftraum in Europa zu kommen. Die Task-Force begrüßt den jüngsten Abschluss des FABEC-Staatsvertrages als wichtigen Zwischenschritt auf diesem Weg.

- **Überarbeitung eines belastbaren und international abgestimmten Grenzwertkonzeptes für Vulkanasche forcieren!**

- Die Task-Force begrüßt den neuen Notfallplan der International Civil Aviation Organization, der in künftigen Fällen der Beeinträchtigung des Luftverkehrs durch Vulkanasche ein realistischeres und flexibleres Luftraummanagement ermöglicht.
 - Die Task-Force hält es für angezeigt, die von der Industrie bestätigten Grenzwerte für Aschekonzentrationen in der Luft, bis zu denen Luftfahrzeuge ungefährdet oder mit zusätzlichen Wartungsaufgaben betrieben werden können, zu aktualisieren und europaweit einheitlich festzulegen.
 - Die Task-Force ermuntert die Industrie, aktiv an der Weiterentwicklung belastbarer Grenzwerte für Vulkanasche mitzuarbeiten, ggf. auch durch notwendige Testläufe.
- **Informationsfluss zwischen Krisenstäben und Wirtschaft verbessern! Bestehende Informationsstränge und Meldewege verknüpfen!**
- Die Task Force unterstreicht die Bedeutung, die eine zielgenaue, schnelle und verlässliche Informationsbereitstellung für alle Entscheidungsträger in Wirtschaft und (Bundes-)Verwaltung besitzt.
 - Die Task Force begrüßt, dass auf Initiative der Flughafentreiber ad hoc-Krisenstäbe eingerichtet wurden und empfiehlt, diese Praxis auch in künftigen Fällen beizubehalten, wobei im Rahmen des Möglichen auf eine Einbeziehung aller an der Wertschöpfungskette beteiligten Wirtschaftsakteure zu achten ist.
- Die Task-Force begrüßt und unterstützt die Bereitschaft des BMVBS, in verkehrsbezogenen Krisensituationen eine Öffnung bestehender Informations- und Kommunikationsplattformen (z. B. IMIS) auf ihre Anwendbarkeit hin zu prüfen.
- **Nachtflugverbote im Krisenfall bedarfsgerecht aussetzen!**
- Die Task-Force betont die Notwendigkeit einer bedarfsgerechten Lockerung und Aussetzung bestehender Nachtflugbeschränkungen wie auch LKW-Fahrverbote im Krisenfall.
 - Die Task-Force empfiehlt, auch insoweit alle Möglichkeiten auszunutzen, damit in Krisensituationen schnell und unbürokratisch reagiert werden kann. In direkter Reaktion auf die Ereignisse hatte die Task-Force empfohlen, unmittelbar nach Wiederherstellung des Flugbetriebs auch bestehende Nachtflugbeschränkungen auszusetzen oder zu lockern. Ziel war die schnelle Rückkehr zum Normalbetrieb. Die dafür zuständigen Länderbehörden hatten schnell reagiert und (z. B. am Flughafen Frankfurt) zusätzliche Nachtflüge erlaubt.

Luftverkehrsteuer

Im Rahmen ihres Sparpakets hat die Deutsche Bundesregierung am 1. September 2010 unter anderem die Einführung einer Luftverkehrsteuer beschlossen. Bundestag und Bundesrat stimmten dem Haushaltsbegleitgesetz, das unter anderem diese neue Steuer enthielt, im Herbst zu. Die Abgabe wird somit seit Januar 2011 für alle Passagiere erhoben, die von einem deutschen Flughafen starten. Pro Jahr soll die neue Steuer eine Milliarde Euro in die Staatskassen spülen.

Fluggäste müssen tiefer in die Tasche greifen

Mit dem „Ja“ zur Luftverkehrsteuer haben die Politiker das Reisen willkürlich teurer

gemacht. Das Gesetz sieht vor, dass für jeden Flug bis zu 2.500 Kilometer ins In- oder Ausland eine Steuer von acht Euro fällig wird. Das gilt damit unter anderem für Reisen nach Spanien, Italien oder in die Türkei. Ziele, die bis zu 6.000 Kilometer entfernt liegen (z.B. Ägypten), werden mit 25 Euro pro Flug und Gast belastet. Für noch längere Strecken werden 45 Euro fällig.

Die neue Steuer trat zwar erst am 1. Januar 2011 in Kraft. Allerdings stand bereits im Kleingedruckten des Gesetzentwurfs, dass die Steuer auch schon für alle Tickets erhoben werden musste, die seit September 2010 für Flüge in 2011 gebucht wurden.

Die Steuersätze



8 Euro für Flüge in ein Land der Anlage 1 des Gesetzes, vor allem für Inlandsflüge, Flüge in Europa sowie unter anderem nach Marokko, in die Türkei, nach Tunesien, nach Zypern und nach Russland.



25 Euro für Flüge in ein Land der Anlage 2 des Gesetzes, vor allem in den Nahen und Mittleren Osten, etwa nach Ägypten, Israel, Saudi-Arabien, in die Vereinigten Arabischen Emirate und in einige afrikanische Staaten.



45 Euro für Flüge in andere Länder, unter anderem in die USA, nach Kanada, Australien, Neuseeland, China.

BTW bezog Stellung

Die Luftverkehrs- und Tourismuswirtschaft kritisiert die Steuer, weil sie Mobilität verteuert, ökologisch unbegründet ist und zu Verkehrsverlagerungen ins Ausland führen wird. Diese Position hat der BTW in zahlreichen Expertengesprächen und Stellungnahmen dargestellt. So hatte das Bundesfinanzministerium u.a. im Rahmen einer Verbändeanhörung um schriftliche Stellungnahme gebeten.

„... Der Bundesverband der Deutschen Tourismuswirtschaft (BTW) lehnt die Einführung einer Luftverkehrssteuer ab. Sie stellt eine zusätzliche Belastung des Tourismus- und Wirtschaftsstandortes Deutschland dar und führt – in ohnehin schwierigen Zeiten – zu erheblichen, vielschichtigen Wettbewerbsverzerrungen.

Mobilität und Reisen werden künstlich verteuert, Wachstums- und Beschäftigungsimpulse konterkariert. Zwar haben wir für die Konsolidierung des Bundeshaushaltes grundsätzlich Verständnis. Jedoch werden zum einen die mit der Einführung dieser Steuer in Verbindung gebrachten ökologischen und ökonomischen Ziele nicht erreicht. Zum anderen kämpft die Luftverkehrs- und Tourismusbranche immer noch gegen die negativen Auswirkungen der fremdverschuldeten Finanz- bzw. Wirtschaftskrise sowie der Lustraumsperrung aufgrund der Aschewolke ...“

(aus der BTW-Stellungnahme zur Luftverkehrssteuer)



Fest steht, dass die Preise für Flugreisen durch die Luftverkehrssteuer steigen und dadurch das Wachstum im deutschen Luftverkehr spürbar gebremst wird. Einige Fluggesellschaften haben ihre Kapazitäten in Deutschland reduziert, andere prüfen noch, ob sie diesem Beispiel folgen. Ein Gutachten, das der BTW im Sommer 2010 zusammen mit anderen betroffenen Verbänden in Auftrag gegeben hat, prognostiziert, dass Deutschland durch die Steuer bis zu sechs Millionen Passagiere und bis zu 15.000 Arbeitsplätze verlieren wird. Damit verbunden sind Einnahmeverluste auch bei den Kommunen und Ländern.



Bei der Fokussierung auf die Milliarde, die eingenommen werden soll, wurde somit völlig ignoriert, dass die Steuer massive Einnahmeausfälle nach sich ziehen wird.

Der BTW kritisiert dabei auch, dass die Bundesregierung ihre Zusagen aus dem Koalitionsvertrag nicht eingehalten hat. Im Koalitionsvertrag hatte sie angekündigt, den Tourismus- und Luftverkehrstandort Deutschland zu stärken, Mobilität bezahlbar zu halten und nationale Inselfösungen zu vermeiden.

Mit der Luftverkehrssteuer bewirkt sie nun das Gegenteil. Denn die Luftverkehrssteuer verteuert Mobilität. Das schwächt die Wettbewerbsposition des deutschen Luftverkehrs und führt zu Verkehrsverla-

gerungen ins Ausland. Und ökologisch begründet ist die Steuer, die ursprünglich als „ökologische Luftverkehrsabgabe“ angekündigt war, auch nicht.

Massive Kritik nicht nur der Unternehmer

In dieser Frage standen Arbeitgeber und Arbeitnehmer zusammen – nicht zuletzt, weil durch die Luftverkehrssteuer auch Arbeitsplätze in Deutschland aufs Spiel gesetzt wurden.

Spitzenvertreter der Flughäfen, Fluggesellschaften, Tourismuswirtschaft und Gewerkschaften sowie der Betriebsräte der deutschen Luftverkehrswirtschaft verabschiedeten am 9. Juli in Mainz sogar eine

gemeinsame Resolution, in der sie die Bundesregierung aufforderten, von der Einführung einer Luftverkehrsteuer Abstand zu nehmen.

Die Resolution war das Ergebnis einer öffentlichen Anhörung, zu der der rheinland-pfälzische Wirtschafts- und Verkehrsminister Hendrik Hering (SPD) eingeladen hatte.

Negative Erfahrungen in den Niederlanden

Eins scheint sicher: Die preissensiblen Kunden werden sich nach Alternativen umsehen. Und die haben sie – zumindest in den Grenzregionen. In den Niederlanden hat man die negativen Auswirkungen einer nationalen Insellösung bereits erlebt. Die niederländische Politik hat die 2008 eingeführte Abgabe nach nur einem Jahr konsequenterweise wieder ad acta gelegt. Grund waren massive Passagierabwanderungen ins benachbarte Ausland. Die Niederländer hatten es nämlich vorgezogen, von den nahen deutschen und belgischen Flughäfen abzufliegen, statt die Steuer zu zahlen. Den Umsatzausfällen der niederländischen Volkswirtschaft von 1,3 Milliarden Euro und den damit einhergehenden Einnahmeausfällen des Fiskus standen Steuereinnahmen von nur knapp 300 Millionen Euro gegenüber.

Zeitnahe Überprüfung ist unerlässlich

Die Auswirkungen der Luftverkehrsteuer müssen aus Sicht der Tourismuswirtschaft dringend sorgfältig und zeitnah überprüft werden. Dies ist auch vor dem Hintergrund der geplanten Einführung des Emissionshandels Anfang 2012 unerlässlich. Denn mit der Einbeziehung in den Emissionshandel werden der Luftverkehrswirtschaft zusätzliche einseitige Belastungen entstehen, da die eigentlich geplante Beteiligung der EU-Drittstaaten-Carrier nach wie vor nicht gewährleistet ist.

Die deutsche Tourismus- und Luftverkehrswirtschaft appelliert daher an die Bundesregierung, die Einführung des Emissionshandels nur bei einer Beteiligung der Drittstaaten zuzulassen. Zudem müssen die Zusagen eingehalten werden, dass die Luftverkehrsteuer tatsächlich mit den Kosten des Emissionshandels verrechnet wird, wie es im Luftverkehrsteuergesetz vorgesehen ist.

Bettensteuer

Die vorsichtige Erholung der Branche wurde aber auch an anderen Stellen bedroht: Die Idee der so genannten Bettensteuer in immer mehr Städten ist nichts anderes als fiskalische Wegelagererei der Gemeinden.

Man müsse die Mehrwertsteuersenkung auf Übernachtungen kompensieren, hieß es unter anderem in Köln, einem der Vorreiter in Sachen „Bettensteuer“. Die Stadt führte als erste Kommune mit Wirkung zum 1. Oktober 2010 eine Bettensteuer in Höhe von fünf Prozent des Übernachtungspreises ein.

Nichts anderes als eine „Kontra-Steuer“

Doch wird mit der Bettensteuer das Wachstumsbeschleunigungsgesetz ad absurdum geführt: Denn Ziel des Gesetzes, durch das unter anderem der Mehrwertsteuersatz für Übernachtungsleistungen auf sieben Prozent gesenkt wurde, war sicher keine Steuererhöhung. Das Herausgreifen einer einzelnen Branche, die im Zuge des Wachstumsbeschleunigungsgesetzes entlastet worden ist, und ihre Belastung mit einer „Kontra-Steuer“ ist aus Sicht des BTW völlig inakzeptabel. Der Verband hat sich deshalb in zahlreichen Gesprächen, Gremiensitzungen und im Rahmen von Veranstaltungen vehement gegen die Bettensteuer ausgesprochen.

Viel zusätzliche Bürokratie

Allein in Köln dürfte die Bettensteuer – oder Kulturförderabgabe, wie sie offiziell heißt – zu Mehreinnahmen von über 20 Millionen Euro pro Jahr führen. Die Ausfälle der Stadt wegen der gesenkten Mehrwertsteuer betragen jedoch nur 400.000 Euro. Das ist eine unglaubliche Überkompensation von 5.000 Prozent!

Die Bettensteuer ist aber nicht nur deshalb ein absolutes Tabu. Sie verursacht auch zusätzliche Bürokratie für die Hoteliers, die Reservierungsbestätigungen und Rechnungen anpassen müssen. Die Erhebung einer solchen Steuer oder Abgabe trifft zudem nicht zuletzt auch die Gäste, da die Hotellerie angesichts der schwierigen wirtschaftlichen Situation und fehlender Handlungsspielräume gezwungen ist, die Belastungen in Form höherer Preise an die Gäste weiter zu geben.

Im Hinblick auf Geschäftsreisende hätte selbst eine Kostenerstattung keine ent-, sondern eine stark belastende Wirkung. Denn auch mit dem Erstattungsverfahren wäre eine immense Bürokratie verbunden. Nimmt man nur das Beispiel Köln wären bei jährlich etwa 2,4 Millionen Geschäftsreisenden Gäste, Hoteliers, Unternehmen und die Finanzbehörde mit der Be- und Abarbeitung von täglich etwa 10.000 Erstattungsanträgen beschäftigt.



BTW warnt vor Imageschaden

Die Einführung einer Bettensteuer ist aus Sicht des BTW unternehmens- und bürgerfeindliche Politik, mit der sich die Städte selbst schaden. Doch damit nicht genug: Sie schaden gleichzeitig Deutschland als Privat- und Geschäftsreiseziel. Die Politik muss zudem einsehen, dass die Einführung einer Bettensteuer auf kommunaler Ebene verfassungswidrig ist.

Zu diesem Schluss kommen sowohl ein vom DEHOGA in Auftrag gegebenes verfassungsrechtliches Gutachten als auch der Städte- und Gemeindetag Baden-Württemberg, der die Verfassungsmäßigkeit kommunaler Abgaben auf Übernachtungen von einer externen Kanzlei hat prüfen lassen.

Mehrwertsteuer Hotellerie

Auch die vielerorts zu beobachtende, einseitige Polemik rund um die zum 1. Januar 2010 in Kraft getretene Mehrwertsteuersenkung auf Übernachtungen ist Gift für die Tourismusbranche. Kaum eine politische Maßnahme der jüngsten Zeit wurde vor und nach ihrem Inkrafttreten so heftig diskutiert. Die öffentliche Debatte war und ist größtenteils unsachlich und alles andere als konstruktiv. Diese Unsachlichkeit wird jedoch der Sache nicht gerecht. Im Januar 2010 wurde nichts anderes als Wettbewerbsgerechtigkeit hergestellt. In 23 von 27 EU-Staaten gilt in der Hotellerie ein ermäßigter Steuersatz. Die Mehrwertsteuersenkung war ein wichtiger Impuls für die heimische Tourismuswirtschaft.

859 Millionen Euro
für Neuanschaffungen, Renovierungen
und Modernisierungen.

Rund **6.240** zusätzliche Arbeits-
plätze, davon 2.345 Vollzeit-Mitarbeiter,
1.957 Teilzeit-Mitarbeiter und
1.935 Azubi-Stellen.

Jeder **3.** Betrieb (32 Prozent),
der auf die Fragen des DEHOGA
geantwortet hat, senkt die Preise
um durchschnittlich **6,5** Prozent.

Die Steuersenkung wirkt

Umfragen belegen, dass die Mehrwertsteuersenkung wirkt. Die Hoteliers haben Wort gehalten und neue Arbeits- und Ausbildungsplätze geschaffen. Zudem wurde und wird die Mehrwertsteuersenkung für längst überfällige Investitionen genutzt.

Allein die knapp 5.000 Betriebe, die im vergangenen Jahr auf eine DEHOGA-Umfrage antworteten, gaben an, rund 860 Millionen Euro in ihre Betriebe zu investieren und mehr als 6.000 Arbeits- und Ausbildungsplätze zu schaffen.

Für die Gäste bedeutet die Mehrwertsteuersenkung ein noch attraktiveres Preis-Leistungs-Verhältnis, aber auch das regionale Handwerk sowie die Zulieferer profitieren von den durch die Mehrwertsteuersenkung ermöglichten Investitionen.

Unternehmen und Banken werden verunsichert

Doch solche Maßnahmen können nur wirkungsvoll und nachhaltig umgesetzt werden, wenn der Unternehmer sich auf die Entscheidung der Politik verlassen kann. Durch die anhaltenden Diskussionen jedoch werden investitionsbereite Hoteliers wie auch die finanzierenden Banken verunsichert. Ohne die vorherr-



schende Angst, dass es nicht bei den verbesserten Rahmenbedingungen bleibt, würde die Investitions- und Finanzierungsbereitschaft sicher noch höher liegen.

BTW fordert Vertrauensschutz

Deshalb hat der BTW im Jahr 2010 auch kontinuierlich Vertrauensschutz und Planungssicherheit für die vielen, oft mittelständischen Unternehmer eingefordert, die nach der Steuersenkung massiv in ihre Betriebe und Mitarbeiter investiert haben.

Gleichzeitig geht es auch um politische Glaubwürdigkeit. Denn beileibe nicht nur CSU und FDP haben in der Vergangenheit die reduzierte Mehrwertsteuer für das Gastgewerbe gefordert.

Seit 1998 haben sich nachweislich alle Parteien mit dem Thema auseinandergesetzt und die Reduzierung zu unterschiedlichen Zeitpunkten befürwortet. Es muss endlich Schluss sein mit der populistischen Meinungsmache gegen die Hotellerie. Die Regierung darf sich nicht weiter von Medien und Öffentlichkeit treiben lassen.

Nachtflug / Lärmschutz

Greiser-Studie: BTW kritisiert Spiel mit der Angst

Anfang 2010 hat Prof. Eberhard Greiser die Ergebnisse einer im Auftrag des Umweltbundesamtes erstellten Studie vorgelegt, nach der nächtlicher Lärm angeblich das Risiko für Herz-Kreislaufkrankungen erhöht. Der BTW kritisierte die Vermarktung und Nutzung der Studienergebnisse als „tourismusfeindliches Spiel mit der Angst“. Denn Umweltbundesamt und Vertreter der Grünen nutzten die Argumente umgehend zur Untermauerung ihrer Forderungen u.a. nach verstärktem Schallschutz und einer Reduzierung der Nachtflüge an deutschen Flughäfen – noch bevor die Studie und ihre Ergebnisse wissenschaftlich diskutiert werden konnten.

Auch in den Medien war – bereits vor Veröffentlichung der Studie – relativ einseitig über das Ergebnis der Studie berichtet worden. Der BTW kritisierte, dass grundlegende Ängste der Menschen für politische Zwecke instrumentalisiert wurden. Die gezielte und womöglich grundlose Verunsicherung der Bürger dürfe nicht zu neuen Diskussionen über noch striktere Lärmschutzmaßnahmen oder zusätzliche Nachtflugverbote an deutschen Flughäfen führen, erklärte BTW-Präsident Klaus Laepple in diesem Zusammenhang. Eine frühere Studie von Prof. Greiser zur Korrelation zwischen Fluglärmbelastung und der Verordnungshäufigkeit von Arzneimitteln



war in der wissenschaftlichen Beurteilung äußerst umstritten und konnte auch in Gerichtsverfahren nicht überzeugen.

Die großen deutschen Flughäfen brauchen Nachtflüge, um international wettbewerbsfähig zu bleiben, wie auch das Flughafenkonzept der Bundesregierung betont. Und Airlines und Flughäfen kommen ihrer Verantwortung für die Anwohner bereits in beträchtlichem Maße nach. Weitere finanzielle Belastungen durch noch stärkere Lärmschutzerfordernisse sind aus Sicht der Tourismuswirtschaft völlig unverhältnismäßig.

Die Verkehrsflugzeuge sind den vergangenen 30 Jahren um durchschnittlich 70 Prozent leiser geworden. Zudem stehen den Flughafenanwohnern bereits heute wirkungsvolle Schallschutzmaßnahmen zu. So hat die deutsche Luftverkehrswirtschaft in den vergangenen Jahrzehnten über 470 Millionen Euro in passive Schallschutzmaßnahmen wie Schallschutzfenster oder Lüfter investiert.

Rundfunkgebühren

BTW und zahlreiche weitere Wirtschaftsverbände fordern Deckelung des Beitragsaufkommens

Die Ministerpräsidenten der Länder haben sich im Rahmen ihrer Jahrestagung am 21. Oktober 2010 auf eine Neuordnung der Finanzierung des öffentlich-rechtlichen Rundfunks geeinigt. Ab 2013

werden die Rundfunkbeiträge noch einmal abgeändert – insbesondere wurden Kleinbetriebe entlastet. Nach dem überarbeiteten Entwurf soll künftig ein Drittel eines Rundfunkbeitrags für Betriebe mit maximal acht Beschäftigten (vorher: maximal vier Beschäftigte) zu zahlen sein. Für Betriebe mit neun bis 19 (vorher: fünf bis 14) Beschäftigten wird ein voller Rundfunkbeitrag fällig. Hat ein Unternehmen mehrere Betriebsstätten, wie es zum Beispiel in der Systemgastronomie die Re-

gel ist, soll jede Betriebsstätte eigenständig Rundfunkbeiträge nach der Zahl der Beschäftigten in der jeweiligen Betriebsstätte zahlen.

RUNDFUNKGEBÜHREN

© Thomas Graf – Fotolia.com

soll die Gebühr nicht mehr pro Empfangsgerät, sondern pro Haushalt und Betrieb gezahlt werden – unabhängig davon, ob ein Rundfunkgerät vorhanden ist oder nicht. Der Kontrollaufwand soll so deutlich reduziert werden.

Vor der Ministerpräsidentenrunde hatte es massive Kritik aus der Wirtschaft am Entwurf für die neuen Rundfunkgebühren gegeben. In einer gemeinsamen Erklärung mit 19 weiteren Verbänden hat auch der BTW seine Kritik an den Plänen dargelegt (siehe Seite 40).

Als Reaktion auf diesen massiven Widerstand aus der Wirtschaft wurde der Entwurf des Rundfunkgebührenstaatsvertrages im Rahmen der Ministerpräsi-

denrunde noch einmal abgeändert – insbesondere wurden Kleinbetriebe entlastet. Nach dem überarbeiteten Entwurf soll künftig ein Drittel eines Rundfunkbeitrags für Betriebe mit maximal acht Beschäftigten (vorher: maximal vier Beschäftigte) zu zahlen sein. Für Betriebe mit neun bis 19 (vorher: fünf bis 14) Beschäftigten wird ein voller Rundfunkbeitrag fällig. Hat ein Unternehmen mehrere Betriebsstätten, wie es zum Beispiel in der Systemgastronomie die Re-



© Klaus-Peter Adler – Fotolia.com

Die im Ursprungsentwurf vorgesehene Quotientenbildung wurde verworfen. Sowohl nach dem alten als auch nach dem neuen Entwurf sind Beschäftigte im Sinne des Staatsvertrages alle im Jahresdurchschnitt des vorangegangenen Kalenderjahres sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten – damit gilt sowohl jeder Vollzeitmitarbeiter als auch jede Teilzeitkraft als ein Beschäftigter.

Gemeinsame Stellungnahme der Wirtschaft

Gemeinsam mit 19 weiteren Verbänden hatte der BTW vor der Ministerpräsidentenrunde Stellung zum Entwurf eines 15. Rundfunkänderungsstaatsvertrages (RÄStV) genommen.

„Die Umstellung auf einen geräteunabhängigen Rundfunkbeitrag ist aus Sicht der Wirtschaft grundsätzlich richtig. ... Allerdings sollte der Beitrag nur an den Haushalten anknüpfen. Denn Rundfunknutzer können letztlich nur die einzelnen Bürger sein.

Daher wäre es konsequent, die Unternehmen bzw. Betriebsstätten von der Zahlungspflicht auszunehmen.

Denn die Mitarbeiter in den Betrieben entrichten bereits als Bürger einen Rundfunkbeitrag.

Wenn die Politik aber weiterhin die Wirtschaft mit Rundfunkbeiträgen belasten will, darf dies zumindest nicht über den bisherigen Anteil an Beitragsaufkommen hinaus geschehen. Insbesondere weil sich die geplante Beitragserhebung nicht auf das Unternehmen,



© lianxun zhang – Fotolia.com

sondern auf jede einzelne Betriebsstätte beziehen soll, drohen höhere Belastungen für die Wirtschaft.

Bei der konkreten Ausgestaltung einer Beitragsstaffel für Betriebsstätten ist zudem darauf zu achten, dass es nicht zu untragbaren Belastungen für einzelne Unternehmensgruppen kommt.

Aus diesen Gründen muss der Staatsvertrag in jedem Fall ein Beitragsmoratorium enthalten, um umstellungsbedingte Zusatzlasten zu vermeiden. Denn der geplante Betriebsstättenbeitrag darf nicht zur Schließung von Finanzierungslücken genutzt werden.

Vielmehr muss die Reform des Beitragssystems verbunden werden mit einem höheren Konsolidierungsdruck in Richtung öffentlich-rechtlicher Rundfunkanstalten, die sich der gesamtstaatlichen Aufgabe der Haushaltskonsolidierung nicht verschließen dürfen ...“

Presseverlegerleistungsschutzrecht

Das Bundesministerium der Justiz erwägt die Einführung eines sogenannten Leistungsschutzrechts zugunsten von Presseverlegern. Dies könnte die berufliche Nutzung frei zugänglicher Presseseiten im Internet einer allgemeinen Kostenpflicht unterwerfen. Im Ergebnis könnten die Verlage Abgabenerlöse in Milliardenhöhe erzielen – auf Kosten selbstständiger Berufsträger, kleiner und mittelständischer Unternehmen sowie der deutschen Wirtschaft insgesamt. Das Vorhaben betrifft damit keineswegs nur neuartige Geschäftsmodelle der Internetwelt, sondern jedes in Deutschland ansässige Unternehmen. Gerade auch im Tourismus gibt es viele Unternehmensbereiche, die davon abhängig sind, auf Informationen, die im Internet kostenlos zur Verfügung gestellt werden, zuzugreifen.

Der BTW hat sich deshalb in einer gemeinsamen Erklärung mit weiteren Wirtschaftsverbänden gegen die Einführung eines „Leistungsschutzrechts für Presseverleger“ ausgesprochen. Mit der Erklärung wandten sich die Verbände an die Presse, Bundesjustizministerin Sabine Leutheusser-Schnarrenberger sowie die Fraktionsvorsitzenden im Bundestag.

Die Wirtschaftsverbände erkennen keine Rechtfertigung für das Vorhaben, das zu einer milliardenhohen Abgabenlast für alle Unternehmen und selbständigen Berufstätigen in Deutschland führen würde. In

der Erklärung erkennen die Verbände zwar an, dass eine vielfältige Presse- und Medienlandschaft auch im digitalen Zeitalter ein unverzichtbares Gut ist. Ein „Leistungsschutzrecht“ für Online-Presseverlage sei jedoch in keiner Weise geeignet, den digitalen Herausforderungen Rechnung zu tragen. Es werde insbesondere aus den folgenden Gründen vollständig abgelehnt:

Online-Presseabgabe ist ordnungspolitisch inakzeptabel

„Jedem Anbieter im Internet ist unbenommen, den Zugang zu seinen Onlinediensten zu beschränken bzw. ausschließlich gegen entgeltliche Vereinbarung freizuschalten. Entscheidet sich ein Verlag hingegen für unbeschränkt zugängliche Presseangebote im Internet – zum Beispiel um mehr Nutzer anzusprechen und höhere Werbeeinnahmen zu erzielen, darf er nicht gleichzeitig über staatliche Regulierung durch die Hintertür hierfür eine Kostenpflicht herleiten. Eine derartige mittelbare Bepreisung von Inhalten würde das marktwirtschaftliche Prinzip im Internet aus den Angeln heben. Um eine dauerhafte Kostenbelastung zu vermeiden, wären Unternehmen und Selbständige in Deutschland gezwungen, auf allen internetfähigen Geräten umfangreiche Zugangssperren für Verlagsseiten des In- und Auslands durchzuführen.“

Beschränkung der Informationsfreiheit

„Im Sinne der Informationsfreiheit müssen frei zugängliche Texte oder Bilder im Internet angezeigt und allgemein betrachtet werden können. Dies ist essenziell um das Internet als das freiheitlichste und effizienteste Informations- und Kommunikationsforum der Welt – so auch das Bekenntnis im Koalitionsvertrag – mit Leben zu füllen. Im Widerspruch dazu steht der Vorschlag nach einem „ausschließlichen Recht“ für Presseverleger, das Presseergebnis, oder Teile daraus zu vervielfältigen, zu verbreiten und öffentlich wiederzugeben. Als Folge würden selbst kleinste Informations-teile auf allgemein zugänglichen Online-Verlagsseiten kostenpflichtig oder wären zu sperren.“

Gefährdung der Innovationskraft im digitalen Wandel

„Die Finanzierung von Online-Verlegerpresse durch eine staatlich gewährleistete Kostenpflicht der Wirtschaft würde brancheninterne Anreize für innovative, selbsttragende Geschäftsmodelle reduzieren. Die pauschalen Zahlungen an eine neue Presseonline-Verwertungsgesellschaft wären auch nicht geeignet, die inhaltliche Qualität von Pressemedien zu fördern: Denn soweit die Verteilung der Einnahmen reichweitenorientiert erfolgt, werden vor allem massenkompatible Formate gefördert.“

Willkürliche Besserstellung ohne Vorteil für Urheberrecht

„Der Anknüpfungspunkt für eine „Leistungsschutzabgabe“ allein für die Presseverleger erscheint willkürlich. Die journalistische Leistung des Autors wird durch dessen Urheberrecht geschützt und ist nicht Grundlage eines Leistungsschutzes der Verleger. Die „institutionell-organisatorische“ Leistung der Presseverleger ist ebenfalls kein geeigneter Anknüpfungspunkt, da sie nicht über die anderer Anbieter werthaltiger Inhalte im Internet hinausgeht. Es entstünde eine systemfremde Privilegierung einer Online-Anbietergruppe mit unabsehbaren Folgen für Wettbewerb und Vielfalt im Internet.“

Erforderlich, so die Verbände, sei vielmehr eine offene Diskussion über verbesserte Marktbedingungen der Medienwirtschaft, die innovative und zukunftsfähige Geschäftsmodelle in der digitalen Welt vorantreiben und damit auch die Grundlagen für einen unabhängigen Qualitätsjournalismus der Zukunft sichern.