

Themen des BTW im Jahr 2012



© Fulcartelli – Fotolia.com

Emissionshandel: Teilaussetzung greift viel zu kurz

Nachdem sich die so genannten Drittstaaten wie China, Russland, Indien und die USA nach wie vor nicht zu einer Teilnahme am EU-Emissionshandel im Luftverkehr (ETS) bereit erklärten – und im Gegenteil sogar massive Gegenmaßnahmen androhten, sollten sie zwangsweise mit ETS-Gebühren belastet werden – blieb das Thema auch 2012 weit oben auf der politischen Agenda des BTW.

Treffens in Moskau. Sie stellten mögliche Gegenmaßnahmen – wie die Einschränkung von Überflugrechten oder zusätzliche Gebühren – zusammen.

Gemeinsam mit den Bundesverbänden der Industrie, der Luftverkehrswirtschaft, der Luft- und Raumfahrtindustrie sowie dem Deutschen Verkehrsforum machte der BTW darauf aufmerksam, dass

dies ein deutlicher Warnschuss gegen eine isolierte europäische Lösung war. „Die Ereignisse in Moskau zeigen wieder einmal, dass Alleingänge keinen Fortschritt für die Umwelt bringen. Stattdessen geht die aktuelle Entwicklung nur zu Lasten der europäischen Luftfahrtunternehmen. Dies ist weder im Interesse der Politik noch der Wirtschaft“, so die Verbände. Wenn es zu keiner globalen Lösung komme, seien die europäischen Luftfahrtunternehmen in doppelter Hinsicht die Leidtragenden, die einerseits die Kosten für den Emissionshandel schultern



© K.F.L. – Fotolia.com

Im Februar 2012 formierten sich rund 20 Staaten, die sich gegen den Emissionshandel aussprechen, im Rahmen eines

müssen und andererseits durch Sanktionen aus Drittstaaten bestraft werden könnten.

Der Druck der Emissionshandelsgegner zeigte schließlich auch gegenüber der Europäischen Kommission Wirkung. Diese kündigte im November an, den Emissionshandel für transkontinentale Flüge bis zur nächsten Generalversammlung der internationalen Luftfahrtorganisation ICAO im Herbst 2013 aussetzen, ihn aber innereuropäisch beibehalten zu wollen. Der BTW kritisierte die Teilaussetzung als viel zu kurz gedacht. Das Festhalten am Emissionshandel bei inner-europäischen Flügen führt zu neuen Wettbewerbsverzerrungen für den europäischen Tourismus. Man schafft eine Zweiklassengesellschaft, in der die europäischen Luftverkehrsunternehmen aber auch klassische europäische Urlaubsziele wie Spanien, Griechenland, Italien oder Portugal das Nachsehen haben. Denn mit einseitigen, auf europäische Ziele beschränkten Kostenbelastungen subventioniert man indirekt Urlaub in den außereuropäischen Konkurrenzzielen wie Ägypten, 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



© Christian Pedant – Fotolia.com

Hubs jedoch nicht, sind gerade auch deutsche Airlines und Flughäfen Leidtragende dieser Teillösung.

Der neue BTW-Präsident Dr. Michael Frenzel forderte deshalb im Dezember in einem Schreiben auch die Bundesminister für Finanzen, Verkehr, Wirtschaft und Umwelt auf, sich im europäischen und internationalen Rahmen weiter dafür einzusetzen, die Verhandlungen auf ICAO-Ebene mit dem Ziel eines globalen Ansatzes für den internationalen Luftverkehr fortzusetzen und gleichzeitig eine wettbewerbsneutrale Umsetzung des EU-Emissionshandels zu fördern – was zunächst die vollständige befristete Aussetzung des aktuellen ETS bedeuten muss.

Luftverkehrssteuer: Bundesrat hat den Ernst der Lage erkannt



In Sachen Luftverkehrssteuer bewegte sich im Jahr 2012 recht wenig. Nach wie vor verzerrt die Steuer als nationale Inselösung den Wettbewerb zu Lasten der deutschen Flughäfen und Airlines. Allein 2011 hatte die Abgabe die deutschen Unternehmen mehrere Millionen Passagiere gekostet, wie sowohl Studien der Branche als auch der Bundesregierung belegen. So gefährdet sie massiv Arbeitsplätze in der Tourismuswirtschaft und insbesondere im Luftverkehr.

Ein aus Sicht der Tourismuswirtschaft positives Signal kam 2012 von Seiten des Deutschen Bundesrats. Dieser nahm im November mit klarer, parteiübergreifender Mehrheit einen Antrag Bayerns an, mit

dem die Bundesregierung aufgefordert wurde, die Luftverkehrssteuer noch in der laufenden Legislaturperiode abzuschaffen. Das Votum der Bundesländer macht endlich Hoffnung auf ein Ende der Luftverkehrssteuer. „Das ist ein mehr als deutliches Signal Richtung Regierung. Die Luftverkehrssteuer gehört umgehend ad acta gelegt“, erklärte der neue BTW-Präsident Dr. Michael Frenzel nach der Abstimmung. „Gerade den Airlines steht aufgrund der zunehmenden, vielfältigen Sonderbelastungen teilweise das Wasser bis zum Hals. Die Bundesländer haben den Ernst der Lage erkannt. Nun ist es an der Regierung, endlich zu handeln und einen Schlussstrich unter diese unsinnige Steuer zu ziehen.“

Mehrwertsteuer Hotellerie: BTW kritisiert Schleswig Holsteins Initiative zur Rücknahme des reduzierten Steuersatzes als „Bären dienst“

Der BTW hat sich auch 2012 dafür stark gemacht, dass die – häufig unsachlichen – Diskussionen rund um den reduzierten Mehrwertsteuersatz auf Übernachtungen endlich ein Ende haben. Die 2010 erfolgte Absenkung hat Wettbewerbsgerechtigkeit geschaffen. Denn in 23 von 27 EU-Staaten gelten – teils seit Jahrzehnten – reduzierte Sätze für die Hotellerie. Alle Anrainerstaaten Deutschlands mit Ausnahme Dänemarks – wo ein grundlegend anderes Steuersystem gilt – wenden einen reduzierten Satz an.

Gleichzeitig wurde ein gewaltiger Investitionsschub ausgelöst. Die Hoteliers haben Wort gehalten und Tausende Arbeitsplätze geschaffen sowie in Neuananschaffungen, Renovierungen und Umbauten investiert. So profitieren Gäste und Mitarbeiter aber auch das regionale Handwerk und Zulieferer von der Steuer senkung. Sie hat das Preis-Leistungs-Verhältnis der Hotels in Deutschland weiter verbessert, wovon auch der Tourismusstandort profitiert. Doch klar ist auch: Die im Wesentlichen kleinen und mittelständischen Unternehmer der Branche benötigen Vertrauensschutz und Planungssicherheit.

Vor diesen Hintergründen kritisiert der BTW, dass der reduzierte Steuersatz für die Hotellerie immer wieder in Frage gestellt wird. Für das Jahr 2012 ist hier stellvertretend die Bundesratsinitiative zur

Rücknahme des reduzierten Steuersatzes zu nennen, die ausgerechnet von Schleswig-Holstein angestoßen wurde. „Das Tourismusland Schleswig-Holstein erweist damit sich selbst und dem gesamten Tourismusstandort Deutschland einen Bären dienst“, kritisierte BTW-Präsident Klaus Laepple den Vorstoß. Von den Investitionen, die durch die Absenkung ermöglicht wurden, profitieren die gesamte touristische Arbeitsmarkt und ganz besonders die Gäste. Dass ausgerechnet aus dem beliebten Urlaubsziel Schleswig-Holstein, das wie kaum ein zweites auf den Tourismus als Wirtschaftsfaktor angewiesen ist, ein derartiger Vorstoß kommt, verwundert uns sehr.“ Gleiches gelte für die Kehrtwende von Wirtschaftsminister Reinhard Meyer (SPD) bei diesem Thema. Während seiner zuvor ausgeübten Funktion als Chef der Staatskanzlei Mecklenburg-Vorpommerns und in seinem Amt als Präsident des Deutschen Tourismus-Verbands (DTV) hatte er sich ausdrücklich für die Mehrwertsteuerreduzierung ausgesprochen.

Der Bundesrat lehnte die schleswig-holsteinische Initiative am 2. November ab. Ebenfalls erfolglos blieb der Versuch der SPD-Bundestagsfraktion, den ermäßigten Mehrwertsteuersatz über einen kurzfristigen Änderungsantrag zum Entwurf des Jahressteuergesetzes 2013 zu kippen. Der Bundestag lehnte den Antrag mit den Stimmen von CDU und FDP ab.

Bettensteuer: Hoteliere verzeichnen erste Erfolge vor Gericht



der Richter dürfen zumindest für geschäftlich veranlasste Übernachtungen keine Bettensteuern erhoben werden.

Nach dieser Entscheidung ging in vielen Städten die Diskussion über die Bettensteuer von vorn los: Einige Kommunen legten das Thema komplett ad acta. Andere änderten ihre Satzungen entsprechend dem Urteil dahingehend, dass die Abgaben nur noch für private Übernachtungen fällig werden. Aus Sicht der Tourismuswirtschaft steht aber auch eine solche Satzung auf rechtlich wackligen Beinen: Denn

Das Thema Bettensteuer blieb auch 2012 weit oben auf der Agenda des BTW. Gegen den Widerstand der Tourismuswirtschaft hatten nach der Vorreiterstadt Köln 2011 zahlreiche weitere Städte eine sogenannte Kultur- und Tourismusförderabgabe eingeführt. Einige Städte erheben prozentuale Abgaben (z.B. fünf Prozent vom Übernachtungspreis), in anderen wird ein fixer Eurobetrag pro Übernachtung fällig.

der dafür notwendigen Abfrage des Hoteliers „privat oder geschäftlich“ stehen massive datenschutzrechtliche Bedenken entgegen. Zudem ist die Nachweisebringung für geschäftlich veranlasste Reisen gerade bei Selbständigen häufig schwierig. Der BTW wird sich deshalb auch weiterhin dafür stark machen, dass das Thema Bettensteuer endgültig und ohne Wenn und Aber ad acta gelegt wird.

Inwiefern solche Abgaben rechtmäßig sind, wurde von Beginn an von der Tourismusbranche in Frage gestellt. Mehrere Hoteliers klagten. 2012 nun hatte das Bundesverwaltungsgericht über die Bettensteuersatzungen der Städte Bingen und Trier zu entscheiden – und erklärte beide Satzungen für nichtig. Nach Ansicht



Streiks im Luftverkehr: Tourismuswirtschaft fordert Verhältnismäßigkeit und mehr Augenmaß bei der Durchsetzung von Tarifforderungen

Die permanente Streikgefahr im Luftverkehr ist aus Sicht der Tourismuswirtschaft Gift im globalen Wettbewerb. Gleichzeitig sind insbesondere die Kunden – Urlauber wie Geschäftsreisende – die Leidtragenden. Der BTW fordert deshalb mehr Verhältnismäßigkeit und Augenmaß bei der Durchsetzung von Tarifforderungen.

Auch 2012 hatten Ausstände einzelner Beschäftigtengruppen den Luftverkehr wieder mehrfach lahmgelegt: Im Februar streikten die Vorfeldmitarbeiter am Frankfurter Flughafen, im Sommer die Flugbegleiter der Lufthansa. Streiks und Streikdrohungen im Luftverkehr scheinen sich nicht zuletzt aufgrund der fast immer massiven und öffentlichkeitswirksamen Wirkung in Gestalt von kaum abzuwendenden Flugausfällen zunehmender Beliebtheit zu erfreuen. Piloten, Fluglotsen, Vorfeldmitarbeiter, Flugbegleiter – die Liste ist lang.

BTW-Präsident Klaus Laepple kritisierte diese Entwicklung deutlich: „Durch diesen Gruppenegoismus entsteht ein großer volkswirtschaftlicher Schaden. Die Urlaubsfreude zahlloser Touristen aber auch viele geschäftlich notwendige Reisen werden auf diese Weise torpediert. Die Geduld der Passagiere 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 kaum zu kompensieren ist und letztlich auch bei der Entlohnung der Mitarbeiter fehlt.“

Laepple kritisierte auch die „Kompromiss- und Rücksichtslosigkeit“ in Reihen der GdF und ihrer Vorfeldarbeiter. Die Gewerkschaft hatte für die Beschäftigten auf dem Vorfeld ein eigenes Tarifwerk gefordert, das Anpassungen bei Gehalt, Arbeitszeit und Sonderleistungen von bis zu 70 Prozent vorsehen sollte. „Dass damit jedwede Verhältnismäßigkeit gesprengt wird, muss eigentlich jedem klar sein.“

Der Fall zeigte auch einmal mehr, welche unverhältnismäßige Macht das aktuelle Tarifrecht selbst Kleinstparteien einräumt.

liegt etwas massiv im Argen. Hier ist ein schnelles Umdenken der Politik vonnöten.



Abflug / Departure

Planmäßig Scheduled	Flugnummer Flight-Number	Nach To	Gate	Bemerkungen Remarks
12 : 30	FA 353	AMSTERDAM	A 6	STREIK
12 : 35	AD52	MUNICH	C 2	STREIK
12 : 35	FA322	PARIS	C 4	STREIK
12 : 40	AA872	DALLAS	B 5	STREIK
12 : 55	DF67	ROM	A 7	STREIK
13 : 20	AA072	PARIS	A 5	STREIK
13 : 35	KT222	OSLO	C 3	STREIK

© Torsten Rauhut – Fotolia.com

Gerade die Tourismuswirtschaft wird vom Trend hin zu Spartengewerkschaften überproportional getroffen. Der Ausstand auf dem Frankfurter Vorfeld reihte sich nahtlos ein in Streiks und Streikandrohungen der Lokführer, Piloten und Fluglotsen in den vergangenen Jahren. Wenn die Interessen von 200 Mitarbeitern die Interessen Zehntausender Fluggäste, des Flughafensbetreibers, der Airlines sowie zahlreicher Kollegen aushebeln können,

Ein erster wichtiger Schritt in die richtige Richtung wäre aus Sicht des BTW die Rückkehr zur Tarifeinheit. Die ständigen Tarifaueinandersetzungen zeigen die dringende Notwendigkeit von geänderten Rahmenbedingungen für die Ausübung des Arbeitskampfrechts. So könnte zumindest der Zersplitterung in immer mehr Spartenorganisationen und damit auch der Zahl möglicher Streiks entgegengewirkt werden.

Nachtflüge und bedarfsgerechter Flughafen-Ausbau sind unabdingbar im internationalen Wettbewerb




Auch 2012 wurde in Deutschland wieder intensiv über die Notwendigkeit von Nachtflügen und des Ausbaus von Flughäfen diskutiert. Dabei zeigte sich erneut, wie schwierig es mittlerweile ist, die Bevölkerung aber auch Teile der Politik und selbst Gerichte von der Notwendigkeit wichtiger Infrastrukturprojekte und sinnvoller Betriebszeiten zu überzeugen.

Im Juni sprachen sich die Einwohner Münchens im Rahmen eines Bürgerentscheids gegen die dritte Start- und Landebahn am Münchner Flughafen aus. Aus Sicht des BTW war dies eine Entscheidung gegen Arbeitsplätze, Wertschöpfung und eine touristische Infrastruktur, die den Ansprüchen der deutschen Urlaubs- und Geschäftsreisenden gerecht

wird. Denn unter anderem die Verfügbarkeit von Flughafenkapazitäten ist Voraussetzung dafür, dass die Tourismuswirtschaft ihr enormes Potential auch weiterhin entfalten kann. Mobilität ist der Schlüssel zu Wohlstand und Wertschöpfung. An den deutschen Flughäfen starten und landen jährlich rund 200 Millionen Passagiere – Tendenz seit Jahren steigend. Um die Erfolgsgeschichte des Tourismus in Deutschland fortsetzen zu können, sind daher Flughäfen vonnöten, die mit ihren Aufgaben wachsen.

Doch nicht nur die Bürger, sondern auch ein Teil der Politik zeigt wenig Verständnis für die Bedürfnisse der Tourismusbranche und ihrer Kunden. So beschloss die nordrhein-westfälische Landesregierung im



April die Einführung eines Nachtflugverbots für Passagierflüge am Flughafen Köln Bonn in der Zeit zwischen 0 und 5 Uhr. Damit drohte einem weiteren deutschen Flughafen der nächtliche Stillstand. Der BTW kritisierte den Beschluss als kurzsichtige Fehlentscheidung: „Weniger Passagiere, Arbeitsplätze und Umsatz in der Region werden die Folge sein.“ Zudem setzte sich die Landesregierung mit dem Beschluss über die im Jahr 2008 bis 2030 verlängerte Betriebsgenehmigung hinweg und stellte die für die Tourismuswirtschaft unerlässliche Planungs- und Investitionssicherheit in Frage. Verlass war in diesem Fall immerhin auf das Bundesverkehrsministerium, das seine notwendige Zustimmung zu diesem Nachtflugverbot verweigerte. Es könne einer Betriebsbeschränkung für Passagierflüge in der Kernnacht aus rechtlichen Gründen nicht zustimmen, so die Begründung für das Veto.

Dem Nachtflug am größten deutschen Flughafen in Frankfurt hingegen wurde per Gerichtsurteil ein Ende gesetzt. Das Bundesverwaltungsgericht sprach sich im April für ein Nachtflugverbot zwischen 23 und 5 Uhr am größten deutschen Flughafen aus.

Die großen deutschen Flughäfen arbeiten im Rahmen weltweiter Verkehrsströme. Dies erfordert eine flexible Infrastruktur – auch in den Tagesrandzeiten und in der Nacht. Mit den zunehmenden Nachtflugverboten droht dem Tourismusstandort Deutschland der Tiefschlaf. Internationale Tourismusströme werden künstlich umgelenkt, Wettbewerber in London, Paris und Amsterdam stehen parat. In einer immer globaler werdenden Welt darf Deutschland nicht den Anschluss verschlafen. Darüber hinaus zeigen die genannten Fälle einmal mehr, dass die Zukunftsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts Deutschland zunehmend den Partikularinteressen weniger Betroffener geopfert wird. Im Ergebnis erfolgen hier Güterabwägungen zulasten zukünftiger Generationen.

Die Tourismuswirtschaft appelliert deshalb eindringlich an die Bundesregierung, die erforderlichen Schritte zur Sicherung des Wirtschaftsstandorts Deutschland zu unternehmen. Die Regierungsparteien auf Bundesebene haben ihre Zusagen aus dem Koalitionsvertrag bis heute nicht eingelöst. Sie wollten sowohl eine Kapazitätsentwicklung der Flughäfen als auch international wettbewerbsfähige Betriebszeiten durch eine Präzisierung im Luftverkehrsgesetz sicherstellen. Bis heute aber ist in dieser Sache nichts passiert.

BTW nimmt Stellung zum Positionspapier der Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen „Tourismus für die Region“

Die Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen hat Anfang 2012 ein Positionspapier unter der Überschrift „Tourismus für die Region“ vorgelegt. Mittels eines 10-Punkte-Programms will die Fraktion zeigen, was grüne Tourismuspolitik ist und woran sie sich messen lässt. Themen von Elektromobilität über Verbraucherschutz und Arbeitsmarkt bis hin zur Mittelstandsfinanzierung werden aufgegriffen.


In einer Stellungnahme hat sich der BTW mit den Forderungen und Überlegungen auseinandergesetzt. Darin spricht er sich gegen politische Vorgaben bezüglich der Form des Tourismus aus. Eine Differenzierung hinsichtlich „guter und schlechter Arten des Tourismus“ sollte nicht vorgenommen werden. Dazu gehört auch jeder



Ansatz einer Lenkung des Tourismus in die ländlichen Räume oder im ländlichen Raum selbst. Die Wahl des Urlaubsziels muss den Gästen überlassen bleiben. Eine Marktstärkung des Urlaubs in den Regionen ist aus Sicht des BTW nur über die konsequente Weiterentwicklung und Steigerung der Qualität und Attraktivität der Vorzüge und Produkte vor Ort möglich. Dabei ist zu beachten, dass Deutschland nicht nur zum Standort für reinen Hochpreistourismus entwickelt werden sollte; Deutschland braucht auch den Massentourismus. Dieser ist ressourcenschonend zu entwickeln. Deshalb



© evgenyatamanenko – Fotolia.com



sind eine Reihe der Forderungen von Bündnis90/Die Grünen, die auch schon von vielen der Tourismusunternehmen umgesetzt werden, richtig: Die Tourismuswirtschaft leistet einen erheblichen Anteil, um Angebote jetzt und in Zukunft klimaneutraler, ressourcenschonender und damit insgesamt nachhaltiger zu gestalten.

Ökologie und Ökonomie sind in der Tourismusbranche schon lange keine Gegensätze mehr. Die Nachfrage nach nachhaltig produzierten Produkten nimmt stetig zu. Es liegt im Interesse der Tourismuswirtschaft, einen eigenen Beitrag zur Erhaltung einer erfolgreichen Geschäftsgrundlage zu leisten; das schließt die Ressource intakte Umwelt in besonderer Weise mit ein. Die touristischen Leistungsträger haben erkannt, dass ihre Geschäftsmodelle von der nachhaltigen Entwicklung und der Rücksichtnahme auf die Umweltbedingungen der Destinationen abhängen.

Auf der Basis des grundsätzlich marktwirtschaftlichen Vorrangs vor unnötigem gesetzgeberischen Interventionismus ist der Bundesverband der Deutschen Tourismuswirtschaft bereit, in einer Diskussion mit Bündnis 90/Die Grünen die Tourismuspolitik für ganz Deutschland auch in den Regionen zu begleiten und weiterzuentwickeln.

Um touristische Aktivitäten in den Regionen vergleichen zu können, wirtschaftliche Potentiale aufzuzeigen und damit auch einen Wettbewerb der Regionen zu ermöglichen, sollte zunächst auf Basis der bereits erfolgreich durchgeführten Bundesstudie „Wirtschaftsfaktor Tourismus Deutschland“ eine Ausweitung auf die Regionen erwogen werden. Dazu kann die Tourismuswirtschaft einen Beitrag leisten und das vorhandene Branchen-Know-How bündeln.

Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie: BTW warnt vor Mobilitätsbehinderung




Im Rahmen des Fachdialogs zur Erarbeitung einer Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie für Deutschland hat der BTW am Beratungsprozess teilgenommen, auf mögliche negative Auswirkungen einer zu restriktiven Handlungsstrategie auf Gesellschaft und Wirtschaft hingewiesen sowie eigene Handlungsempfehlungen eingebracht.

In ihrem Koalitionsvertrag von 2009 hatte die Bundesregierung die Erarbeitung einer Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie (MKS) vereinbart, die technologieoffen ist und alle Verkehrsträger mit einbeziehen soll. Unter der Federführung des Bundesverkehrsministeriums wurde die MKS im Juni 2011 mit einer großen öffentlichen

Veranstaltung in Berlin gestartet. Sie ist angelegt als ein konsistenter und lernernder Prozess. Im Mittelpunkt steht eine strategische Verständigung zwischen Politik, Wirtschaft und Wissenschaft über die mittel- und langfristigen Perspektiven von fossilen Kraftstoffen sowie Kraftstoffen auf Basis erneuerbarer Energien, über Erfolg versprechende Antriebstechnologien und über die Schaffung notwendiger Versorgungsinfrastrukturen.

Ab dem Frühjahr 2012 fand ein Dialogprozess mit rund 400 Unternehmen, Verbänden und Experten aus Gesellschaft, Industrie und Wissenschaft statt, zu dem u.a. ein Werkstattgespräch sowie mehrere Workshops gehörten. Im August und



September fanden ergänzend Bürgerdialoge zum Thema „Energie auf neuen Wegen“ statt.

Der BTW befürchtet, dass aus der „lernend“ angelegten Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie in naher Zukunft Gesetzesinitiativen entstehen könnten, welche die Leistungsfähigkeit der deutschen Wirtschaft mit unabsehbaren Folgen für die Tourismusbranche aber auch den deutschen Arbeitsmarkt behindern.

Unter anderem vor dem Hintergrund der zunehmenden Flexibilisierung der Arbeit und dem damit verbundenen erhöhten Mobilitätsbedürfnis der Bürger darf Mobilität nicht zum Luxusgut werden. Auch in Bezug auf die europäische Schuldenkrise sollte die Mobilität der Europäer gefördert und nicht unnötig verteuert werden. Zudem steigt das Bedürfnis der Menschen, die schönste Zeit des Jahres – ihren Urlaub – zur Entspannung und Erholung vom Alltagsstress zu nutzen. Jedem Bürger sollte unabhängig vom Einkommen die Möglichkeit geboten werden, Ferien dort zu machen, wo er sich dies wünscht.

Speziell der in der zu erarbeitenden Strategie potentiell verankerte Wunsch, Flugverkehre zumindest auf Kurzstrecken möglichst zu vermeiden, kann in einer modernen und arbeitsteilig gestalteten Gesellschaft kein ernsthaftes Ziel der Bundesregierung sein – auch dann nicht, wenn es darum geht, unsere Gesellschaft unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten umzubauen.

Neben der Gesundheitswirtschaft ist die Tourismuswirtschaft einer der Wirtschaftsbereiche, der in den kommenden Jahren und Jahrzehnten weltweit wachsen wird. Wir wollen, dass auch Deutschland z.B. von der Reisebereitschaft der Menschen aufstrebender Schwellenländer wie Brasilien oder China profitiert. Das schafft hier vor Ort Arbeitsplätze und hilft uns, das Wohlstandsniveau zu halten.

Der BTW hat deshalb auch in Briefen an mehrere Ministerien appelliert, bei der Erarbeitung der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie darauf hinzuwirken, die vorgeschlagenen mobilitätsbehindernden Maßnahmen zu entschärfen.