Themen des BTW im Jahr 2015

screenHandFlugzeug_ © everythingpossible – Fotolia.com

Flüchtlinge: Tourismusbranche kann zur Integration beitragen, aber politische Grundlagen müssen stimmen

Das Flüchtlingsdrama hat im vergangenen Jahr nicht nur die Politik intensiv beschäftigt. Auch für die Tourismusbranche war das Thema ein zentrales. Die Tourismuswirtschaft steht für ein weltoffenes und gastfreundliches Deutschland und ist selbst eine multikulturelle Branche. Für sie ist es selbstverständlich, ihren Teil zur Bewältigung der immensen Herausforderungen zu leisten. Drei Dinge sind für den BTW in dieser Frage zentral:

1.
Integration durch Beschäftigung und Ausbildung: Das ist die vielfach geäußerte Hoffnung und auch aus Sicht des BTW ein zielführender Weg. An dieser Stelle kann auch die Tourismuswirtschaft ihren Teil beitragen. In keiner anderen Branche gibt es bereits jetzt eine vergleichbare Vielfalt unter den Beschäftigten.

Mulitkulturalität ist in die DNA der Branche eingebrannt
Dr. Michael Frenzel im Rahmen des Eröffnungsabends der ITB Berlin

So hat insbesondere im Gastgewerbe schon heute mehr als ein Viertel der Mitarbeiter einen Migrationshintergrund. Eine Umfrage des Ifo-Instituts Anfang 2016 zeigte zudem, dass während deutschlandweit in den vergangenen 2 Jahren nur in 7 Prozent der Unternehmen Flüchtlinge beschäftigt wurden, es im Gastgewerbe stolze 28 Prozent waren. Zudem bietet die Wachstumsbranche Tourismus mit rund 3 Millionen Beschäftigten Chancen für fast alle Qualifikations- und Bildungslevel. Doch ganz klar: Die Integration wird eine langwierige Aufgabe, die Geduld und politische Weichenstellungen erfordert. Es ist immens wichtig, dass sich gerade die vielen kleinen Unternehmen nicht

© Markus Mainka – Fotolia.com

alleingelassen fühlen. Deshalb hat der BTW von Beginn an neben frühzeitiger Sprachvermittlung Erleichterungen beim Einstieg in Ausbildung und Arbeit von der Politik gefordert. Im Rahmen des geplanten Integrationsgesetzes hat die Bundesregierung im Frühjahr 2016 eine Reihe sinnvoller Erleichterungen auf den Weg gebracht: Darunter eine vorerst dreijährige Aussetzung der Vorrangprüfung sowie ein Aufenthaltsrecht für die gesamte Dauer einer Ausbildung und (nach einem erfolgreichen Abschluss) für zusätzliche zwei Jahre bei einer Weiterbeschäftigung. Damit wurden aus Sicht des BTW zentrale Weichenstellungen für die Integration der Flüchtlinge in den Arbeitsmarkt vorgenommen.

2.
Zur Bewältigung der Flüchtlingskrise bedarf es einer durchdachten Lösung auf europäischer Ebene. Grenzen dichtzumachen darf aus Sicht der Tourismusbranche nur eine temporäre Maßnahme sein. Eine endgültige Aufgabe der Reisefreizügigkeit wäre definitiv der falsche Weg, denn die Menschen, die Wirtschaft und gerade auch der Tourismus Europas profitieren von offenen Grenzen. Nicht Abschottung, sondern Zusammenhalt ist der Schlüssel. Deshalb muss es darum gehen, dem europäischen Gedanken entsprechend eine gemeinsame Lösung zu finden, zu der jedes Mitglied einen angemessenen Beitrag leistet.

3.
Mit Blick auf die Wirtschaftsflüchtlinge müssen Perspektiven in den Heimatländern geschaffen werden. Tourismus als starker Wirtschaftsfaktor in vielen Teilen dieser Welt kann auch dabei einen wichtigen Beitrag leisten. Die Reisen der Deutschen allein sichern schon heute fast 750.000 Arbeitsplätze in Entwicklungs- und Schwellenländern. 15 deutsche Touristen schaffen einen Arbeitsplatz. Die deutschen Touristen tragen fast 7 Milliarden Euro zum Bruttoinlandsprodukt dieser Länder bei. Tourismus kann helfen, Perspektiven für die Menschen vor Ort zu schaffen. Er bietet ungenutzte Potentiale für die entwicklungspolitische Zusammenarbeit. Diese gilt es, gemeinsam zu identifizieren und zu nutzen.

Auch im Rahmen des 19. Tourismusgipfels im Oktober 2015 hat die Flüchtlingskrise eine große Rolle gespielt. (s. Kapitel „Branchentermine“). Darüber hinaus hat sich der BTW gemeinsam mit weiteren Vertretern der Branche unter dem Motto „Wir zeigen Gesicht“ in einer Sonderpublikation der FVW, die auch Tageszeitungen wie der FAZ und der Süddeutschen Zeitung beilag, zu dem Thema positioniert.

Digitalisierung und Sharing Economy: Herausforderungen für Branche und Politik

Die Digitalisierung unserer Gesellschaft geht mit Siebenmeilenstiefeln voran. Auch wenn die Tourismusbranche und insbesondere ihre Dienstleistungen und Produkte nach wie vor überwiegend „analog“ sind, sind digitale Informationskanäle, Buchungswege und Serviceangebote nicht mehr wegzudenken. Das Themenspektrum, mit dem sich auch der BTW deshalb intensiv beschäftigt, reicht von der zunehmenden Macht der Buchungsportale und Online-Riesen wie Google über den Umgang mit dem Thema Sharing Economy bis hin zu praktischen Fragen wie der Haftung bei WLAN-Angeboten im öffentlichen Bereich oder dem notwendigen flächendeckenden Breitbandausbau.

Nach wie vor und immer mehr gilt es, die richtigen Antworten auf die digitalen Transformationsprozesse und sich im Zuge dessen verändernde Kundenwünsche zu finden. Es geht um am Kunden orientierte Lösungen. Es geht darum, wie und wo man die Menschen online abholt, um Ihnen offline die Welt zu zeigen. Ein zentraler Baustein dafür ist es, seine Kunden und Gäste zu kennen. Dafür brauchen auch die Unternehmen unserer Branche Daten und den direkten Zugang zu den Gästen. Die Unternehmen müssen Handelnder und dürfen nicht Getriebener von immer allmächtiger werdenden Online-Plattformen sein. Der BTW beobachtet mit Sorge, dass zunehmend Quasi-Monopole entstehen. Manch Online-Gigant hat schon heute einen immensen Vorsprung in Sachen Kundendaten. Hier muss es für die Branche darum gehen, diesen das Feld nicht kampflos zu überlassen. Es geht dem BTW nicht darum, als Verteidiger klassischer, analoger Geschäftsmodelle die Digitalisierung und darauf spezialisierte Unternehmen zu bekämpfen. Keine Frage: Viele klassische Unternehmen müssen ihre Komfortzone verlassen, ihre Geschäftsmodelle hinterfragen und an neue Gegebenheiten anpassen, um Schritt halten zu können. Doch gleichzeitig muss dieser Wettbewerb von Old und New Economy auch fairen und vergleichbaren Rahmenbedingungen unterliegen. An dieser Stelle ist die Politik gefordert: Sie muss vergleichbare Regeln für alle Anbieter garantieren, egal ob analog oder digital, ob Sharing Economy oder klassisches Geschäftsmodell. Das gilt gerade im Wettbewerbsrecht, wo der Gesetzgeber auf europäischer wie nationaler Ebene vor der Herausforderung steht, den neuen Giganten wie Google und Facebook die Grenzen ihrer Marktstellung aufzuzeigen.

Gewerbesteuerliche Hinzurechnung: Urteil zeigt, dass die Politik für Rechtssicherheit sorgen muss

Die gewerbesteuerliche Hinzurechnung bei der Hotelzimmeranmietung durch Reiseveranstalter hat die Branche auch 2015 weiter intensiv beschäftigt. Denn sollte es bei der zuletzt praktizierten Auslegung des 2008 geänderten Gewerbesteuergesetzes durch die Finanzverwaltungen der Länder bleiben, droht zahlreichen kleinen und mittleren Reiseveranstaltern das Aus.

Seit der Steuerreform werden angemietete Objekte wie Ladenflächen, Büros oder Produktionsflächen der Gewerbesteuer hinzugerechnet. Die Finanzverwaltungen behandeln aber auch Unterkunftsleistungen der Reiseveranstalter als solche, der Einkauf von Hotelbetten wird wie Anlagevermögen bewertet – eine fatale Fehlinterpretation: Erstens kombinieren Reiseveranstalter unterschiedliche Leistungen wie Hotelzimmer, Verpflegung und Sportangebote, um neue Produkte – die Pauschalreisen – zusammenzustellen. Zudem nutzt kein Reiseveranstalter ein Hotelzimmer wie eine Werkshalle. Da der Gebrauch einzig den Kunden vorbehalten ist, handelt es sich um Umlauf- und nicht um Anlagevermögen. Zahlungen hierfür dürfen der Gewerbesteuer deshalb nicht hinzugerechnet werden. Besonders bemerkenswert ist, dass die Finanzämter Gewerbesteuerzahlungen auch auf Hotelübernachtungen im Ausland fordern – laut Gesetz unterliegen aber nur im Inland betriebene Erwerbsbetriebe der Gewerbesteuer.

Die Hinzurechnungsmethode führt zu Wettbewerbsverzerrungen insofern, dass zum Beispiel Hotelvermittlungsplattformen wie etwa HRS nicht betroffen sind. Und auch für Reiseveranstalter mit Sitz im EU-Ausland – selbst wenn diese im deutschen Markt tätig sind – gilt die gewerbesteuerliche Hinzurechnung nicht. Dies könnte zu einer Abwanderung des klassischen Veranstaltergeschäfts ins Ausland führen.

Das Finanzgericht Münster hat Anfang 2016 in einem von mehreren Seiten zum Musterverfahren hochstilisierten Verfahren entschieden: Das Gericht folgte zwar der Auffassung der Reiseveranstalter, dass die Verträge mit den Hoteliers keine reinen Mietverträge sind, sondern neben der Bereitstellung des Zimmers zahlreiche weitere Leistungen einschließen, wie etwa Zimmerreinigung, Verpflegung, Animation, Kinderbetreuung oder Conciergedienste. Das Gericht zieht aber aus Sicht der Tourismuswirtschaft die falschen Schlüsse, weil es daraus dennoch Mietanteile herauszurechnen versucht. Bei diesen sogenannten gemischten Verträgen sind die Leistungen nach Auffassung der Reisebranche untrennbar miteinander verbunden, sodass eine sachgerechte Aufteilung nicht möglich ist. Sollte das Urteil in der nächsten Instanz bestätigt werden, würde das in der Praxis bedeuten, dass für jedes von einem Reiseveranstalter angebotene Hotel ein Mietanteil ermittelt werden müsste. Das ist realitätsfremd und nicht praktikabel.

Das Urteil hat gezeigt, dass das Thema gewerbesteuerliche Hinzurechnung bei der Hotelzimmeranmietung durch Reiseveranstalter auf politischer Ebene gelöst werden muss. Es bedarf einer politischen Lösung, die schnell Rechtssicherheit schafft und ohne Wenn und Aber verhindert, dass die gewerbesteuerliche Hinzurechnung bei der klassischen Anmietung von Hotelzimmern durch Reiseveranstalter greift.

Wie könnte das Problem gelöst werden?

BTW und DRV schlagen vor, sogenannte Durchleitungsverträge von der Hinzurechnung grundsätzlich auszunehmen. Dabei handelt es sich um Vereinbarungen, bei denen der Gewerbetreibende die Räumlichkeiten nicht selbst nutzt – etwa ein Reiseveranstalter, der Hotelzimmer für seine Gäste nur reserviert. Als Kompromissvorschlag könnte die Politik die Hinzurechnung der Gewerbesteuer im Fall von Durchleitungsverträgen zumindest zeitlich eingrenzen und Laufzeiten von wenigen Monaten ausklammern.

PKW- und Busmaut: BTW gegen weitere Verteuerung von Mobilität

Auch das Thema Maut auf Deutschlands Straßen hat den BTW weiter beschäftigt.

PKW-Maut liegt auf Eis – Kommission prüft EU-Konformität

Bundestag und Bundesrat haben die umstrittene PKW-Maut 2015 trotz vieler kritischer Stimmen und guter Argumente gegen deren Einführung abgesegnet – ob sie jedoch tatsächlich in die Tat umgesetzt wird, ist offen. Denn Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) hat die Einführung auf unbestimmte Zeit verschoben, nachdem die EU-Kommission offiziell bekannt gegeben hatte, aufgrund europarechtlicher Bedenken juristisch gegen Deutschland vorzugehen.

Die PKW-Maut ist so konzipiert, dass sie vorerst nur ausländische Fahrer finanziell belasten soll, während die Mautkosten für deutsche Fahrer über eine entsprechende Entlastung bei der KFZ-Steuer kompensiert werden sollen. Die von vielen Seiten – u.a. auch der Tourismuswirtschaft – geäußerten massiven Bedenken an der EU-Konformität und der Einnahmenhöhe hatten Bundestag und Bundesrat nicht von ihrer Zustimmung zur „Ausländermaut“ abhalten können.

Obwohl die Maut auf Eis liegt, hat sie bereits mehrere Hunderttausend Euro verschlungen. Laut einer Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage im Deutschen Bundestag fielen allein bis zum Sommer 2015 rund 346.000 Euro Personalkosten im Kraftfahrt-Bundesamt an, rund 100.000 Euro kosteten Gutachten und Prognosen, weiteres Geld floss an eine Firma, die die Anforderungen an die Kontroll-Software ausarbeitete, in Testfahrzeuge für die Kontrolltechnik sowie IT-Ausstattung. Auch der Bundesrechnungshof hat die Mautpläne Ende 2015 noch einmal öffentlich kritisiert – insbesondere hinsichtlich Kostenschätzung und Zeitplan.

Der BTW steht der Ausländermaut kritisch gegenüber. Sie hätte negative Folgen für den Tagestourismus in Deutschland, gleichzeitig droht eine Mautspirale durch Mauteinführungen oder -erhöhungen in anderen europäischen Staaten, wodurch letztlich auch deutsche Reisende finanziell belastet würden. Und wie es spätestens nach dieser Legislaturperiode mit der „Kostenneutralität“ der Maut für deutsche Autofahrer weitergehen würde, bliebe abzuwarten. Gutachten hatten verdeutlicht, dass die Ausländermaut nach Abzug der Verwaltungskosten kaum mehr als ein Nullsummenspiel oder sogar ein Minusgeschäft werden könnte. Auch vor diesem Hintergrund ist es aus Sicht der Tourismuswirtschaft unverständlich, wirtschaftliche und Imageschäden sehenden Auges in Kauf zu nehmen.

© Petair – Fotolia.com

Hände weg von der Busmaut – Mobilität nicht verteuern!

Die Verkehrsminister der Länder haben sich im Rahmen ihrer Frühjahrskonferenz 2016 für eine Fernbusmaut ausgesprochen. Sie forderten vom Bund, die Ausnahmen für Fern- und Reisebusse von der LKW-Maut zu kippen. Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt hingegen positionierte sich gegen eine solche Maut: Es gebe keinen Anlass, eine Prüfung anzusetzen. Bei den Fernbussen handele es sich um eine sehr junge Branche im Aufwachsen. Man begleite die Branche positiv, weil damit neue Mobilitätsangebote entstanden sind. Gebe es eine Konsolidierung, müsse gegebenenfalls neu nachgedacht werden.

Auch der BTW spricht sich deutlich gegen eine Busmaut aus. Busse haben nach wie vor nur einen Anteil von rund einem Prozent am Autobahnverkehr und tragen somit nicht wesentlich zur Abnutzung der Straßen bei. Mit Blick auf den boomenden Fernbusmarkt würde die Busmaut Mobilität insbesondere für einkommensschwache Haushalte unangemessen verteuern. Der liberalisierte Fernlinienverkehr hat gerade dieser Bevölkerungsgruppe neue Mobilitäts- und Reisemöglichkeiten eröffnet. Zudem darf nicht vergessen werden, dass vom Boom des Fernlinienbusverkehrs, mit dem die Verkehrsminister bei ihren Mautforderungen u.a. argumentieren, (neben den Verbrauchern) nur eine sehr geringe Anzahl von Busbetrieben profitiert. Eine Mautpflicht würde jedoch die Gesamtheit der privaten Busunternehmen treffen. Diese ca. 4000 mittelständisch geprägten Unternehmen stehen unter erheblichem Kostendruck, den sie nicht auf die Kunden abwälzen können. Eine zusätzliche Kostenbelastung durch eine Busmaut würde weitere Unternehmen zum Marktaustritt zwingen, was wiederum mit dem Verlust von Arbeitsplätzen und der Einschränkung des Angebots für Verbraucher verbunden wäre. Deshalb gilt für den BTW ganz klar: Hände weg von der Busmaut!

Mindestlohn: Weitere Korrekturen sowie Flexibilisierung des Arbeitszeitgesetzes tun Not!

Wie im Koalitionsvertrag vereinbart, hat die Große Koalition zum 1. Januar 2015 den einheitlichen gesetzlichen Mindestlohn in Höhe von 8,50 Euro eingeführt. Das „Tarifautonomiestärkungsgesetz“, das den Mindestlohn regelt, muss als Zugeständnis der Koalitionspartner an die SPD gesehen werden, die dieses Thema im Wahlkampf ganz oben auf Ihrer Themenliste hatte und die einem Koalitionsvertrag ohne Bekenntnis zum Mindestlohn sicher nicht zugestimmt hätte. Der Mindestlohn ist ein enormes arbeitsmarktpolitisches Experiment. Im Tourismus ist gerade das Gastgewerbe vom Mindestlohn betroffen.

Die ersten Monate mit dem Mindestlohn haben nicht nur deutlich gezeigt, dass die neuen Vorschriften Kostensteigerungen und immense zusätzliche Bürokratie in den Arbeitsalltag gerade kleiner und mittelständischer Unternehmen gebracht haben. Sie führten auch deutlich vor Augen, wie wichtig eine Flexibilisierung der täglichen Höchstarbeitszeit von derzeit zehn Stunden ist. Das aktuelle Arbeitszeitgesetz ist antiquiert und entspricht nicht mehr der Lebenswirklichkeit. Es stellt die Betriebe insbesondere bei Veranstaltungen und Nebenbeschäftigten vor schier unlösbare Probleme.

Unternehmertum braucht statt solcher Bremsklötze dringend mehr Freiräume. Deshalb fordert die Tourismuswirtschaft und dabei insbesondere das Gastgewerbe eine Umstellung von der täglichen auf eine wöchentliche Höchstarbeitszeit. Es geht dabei nicht um eine Verlängerung

der Gesamtarbeitszeit, sondern schlicht um mehr Flexibilität, von der die Unternehmer aber auch Beschäftigte und Gäste immens profitieren würden.

Bürokratie wurde abgemildert, weitere Entbürokratisierung bleibt nötig

Als Antwort auf die deutliche Kritik an der immensen Mindestlohn-Bürokratie, die u.a. das Gastgewerbe an die Politik herangetragen hatte, ist im August 2015 eine neue Verordnung mit Korrekturen in Kraft getreten. Die Entgeltgrenze von 2.958 Euro im Monat, bis zu der zuvor in den schwarzarbeitsgefährdeten Branchen die Arbeitszeiten dokumentiert werden mussten, wurde für viele Fälle auf 2.000 Euro abgesenkt. Zudem wurden enge Familienangehörige des Arbeitgebers aus der Aufzeichnungspflicht ausgenommen. Diese Änderungen waren ein Schritt in die richtige Richtung, eine weitere Entbürokratisierung des Mindestlohns, Augenmaß bei Anpassungen der Mindestlohnhöhe und insbesondere die bereits angesprochene Flexibilisierung des Arbeitszeitgesetzes bleiben aber dringend notwendig.

Umfrage belegt Bürokratie und Kostensteigerungen in Betrieben

Eine DEHOGA-Umfrage nach einem Jahr Mindestlohn zum Jahreswechsel 2015/16 zeigte, dass der Mindestlohn das Gastgewerbe teuer zu stehen kommt. Er trieb sowohl die Kosten als auch den bürokratischen Aufwand in die Höhe: Fast drei Viertel der befragten Unternehmer verzeichneten seit Januar 2015 Personalkostensteigerungen und zwei Drittel gestiegene Kosten für Lieferanten und Dienstleister. 62,3 Prozent beklagten sinkende Erträge. Die Unternehmen reagierten mit unterschiedlichen Maßnahmen auf den Kostenanstieg: Die drei am häufigsten genannten waren geänderte Dienstpläne (51 Prozent), höhere Preise (49,9 Prozent) und eingeschränkte Öffnungszeiten (35,8 Prozent). In Ostdeutschland lagen die Preiserhöhungen mit 71,2 Prozent an erster Stelle. Aufgrund des Kostendrucks war dieser Schritt für viele Betriebe notwendig, die Preisanpassungen waren allerdings moderat und mit Augenmaß. Rund die Hälfte der Unternehmer bezeichnete die neugeschaffene Mindestlohn-Bürokratie als „schlimmer als erwartet“. Die Kritik an der Dokumentationspflicht geht dabei Hand in Hand mit der Kritik am geltenden Arbeitszeitgesetz. Gut 87 Prozent der Betriebe unterstützen wie der BTW die DEHOGA-Forderung, von einer täglichen auf eine wöchentliche Höchstarbeitszeit umzustellen.

Verkehrsinfrastruktur: Viel Handlungsbedarf von Flughäfen bis Fernbushaltestellen

© Axel Bueckert – Fotolia.com

Auch das Thema Verkehrsinfrastruktur ist und bleibt auf der Agenda des BTW weit oben – das gilt für alle Verkehrsbereiche, vom Luftverkehr über Schiene und Straße bis hin zum Kreuzfahrtbereich. So macht sich der BTW unter anderem für bedarfsgerechte Flughäfen, ein bedarfsgerechtes und intaktes Straßennetz oder auch die passende Infrastruktur für den aufstrebenden Busfernverkehr inklusive angemessener und auf die Bedürfnisse von Kunden und Anbietern ausgerichteter Busbahnhöfe stark.

Investitionen in Verkehrsinfrastruktur sind wichtiger und überfälliger Schritt

Der im März 2016 vorgelegte Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 sieht Investitionen in Höhe von knapp 265 Milliarden Euro bzw. rund 15 Milliarden Euro jährlich vor. Aus Sicht des BTW ist dies ein wichtiger und überfälliger Schritt zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschafts- und Tourismusstandorts Deutschland. Der Entwurf setzt einen Schwerpunkt auf die Engpassbeseitigung, der Erhalt bestehender Infrastruktur geht vor Neubau. Der Bundestag soll auf dieser Basis im Herbst 2016 notwendige Ausbaugesetze verabschieden.

Tourismuswirtschaft unterstützt 3. Terminal am Frankfurter Flughafen und 3. Bahn in München

Die Tourismuswirtschaft in Deutschland macht sich seit Jahren für einen bedarfs-

gerechten Ausbau der Flughafenkapazitäten in Deutschland stark. Dazu gehören auch das geplante 3. Terminal am Frankfurter Flughafen und die 3. Start- und Landebahn am Flughafen München. „Die erfreulichen Wachstumszahlen des deutschen Tourismus machen deutlich, dass wir in Deutschland auch weiter wachsende Verkehrskapazitäten benötigen. Nur so kann man der anhaltenden Reiselust der Menschen und den daraus folgenden Touristenströmen dauerhaft angemessen und mit der notwendigen Qualität begegnen“, kommentierte BTW-Generalsekretär Michael Rabe im vergangenen Jahr gegenüber den Medien den Bedarf.

Gutachten des Betreibers Fraport AG gehen davon aus, dass in Frankfurt bis zum Jahr 2021 mit 68 bis 73 Millionen Passagieren jährlich zu rechnen ist. Derzeit liegt die Auslastungsgrenze des größten deutschen Flughafens bei 64 Millionen Passagieren – Zahlen, die 2015 auch die Hessische Landesregierung bei ihrer Überprüfung dieser Gutachten bestätigen konnte. „Diese Zahlen machen den Handlungsbedarf in Frankfurt deutlich“, so Rabe. „Die deutsche Tourismuswirtschaft braucht international konkurrenzfähige Luftverkehrsdrehkreuze, die mit ihren Aufgaben wachsen – und genau deshalb unterstützen wir auch das 3. Terminal in Frankfurt.“

Positiv nahm der BTW auch den Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts auf, die noch anhängigen Nichtzulassungsbeschwerden zum Ausbau des Münchner Flughafens abzuweisen. „Das Votum pro Ausbau war ein wichtiges Signal für den Tourismusstandort Deutschland, für Wachstum und gegen Stillstand“, erklärte BTW-Präsident Dr. Michael Frenzel. Die juristischen Fragezeichen sind ausgeräumt. Jetzt ist es an der Politik, möglichst zeitnah einen verbindlichen Startschuss für den Ausbau zu geben! Wie wichtig und sinnvoll eine dritte Start- und Landebahn ist, zeigen folgende Zahlen: Die Passagierzahl in München hat sich in den vergangenen 25 Jahren mehr als verdreifacht. Das durchschnittliche jährliche Wachstum ausländischer Gäste lag in den vergangenen zehn Jahren bei rund 4 Prozent. Auch viele Unternehmen im Einzugsgebiet des Flughafens und darüber hinaus profitieren von den Privat- und Geschäftsreisenden. Frenzel: „Die stabile Wirtschaftslage in Deutschland ist kein Selbstläufer. Gleiches gilt für die seit Jahren positiven Zahlen im Tourismus. Im Sinne der Wohlstandssicherung muss Deutschland bereit sein, da weiter zu wachsen, wo Bedarf ist – und das ist an unseren großen Luftverkehrsdrehkreuzen der Fall. Tourismus fördern statt bremsen! Das muss die Maxime sein.“

Visavorschriften: BTW setzt sich weiter für Vereinfachungen und Bürokratieabbau ein

© kieferpix – Fotolia.com

Die Offenheit eines Landes wird auch von seiner Visa-Politik geprägt. Unkomplizierte Visabestimmungen sind ein deutliches Zeichen dafür, dass ausländische Touristen und Geschäftsreisende willkommen sind. Deshalb spielt das Thema Visa auch in der Arbeit des BTW eine wichtige Rolle.

Die Visavergabe gerade auch für die Einreise nach Deutschland ist jedoch nach wie vor in vielen Fällen langwierig und kompliziert. Personalmangel, lange Warte- und Bearbeitungszeiten, unverhältnismäßige Anforderungen an einzureichende Unterlagen und Mehrkosten durch den Einsatz externer Dienstleister – all das sind nach wie vor Probleme in den Auslandsvertretungen. Möglichkeiten, die Vergabe zu vereinfachen und beschleunigen gibt es – auch ohne die Sicherheit zu gefährden. Sie werden nur zu wenig genutzt. Sinnvolle, auch im Einklang mit dem EU-Visa-Kodex umsetzbare Maßnahmen wären beispielsweise, eine IT-gestützte Antragstellung zu ermöglichen oder auch die Zahl der einzureichenden Dokumente zu verringern.

Gerade im Wachstumsmarkt China steigt das Bewusstsein für die bürokratischen Abläufe bei der Visavergabe für Deutschland. Andere europäische Staaten handhaben die Vorgaben offensichtlich etwas lässiger, was dazu führen kann, dass Chinesen verstärkt über andere Länder

wie Frankreich nach Europa einreisen. Zu diesem Thema hat der BTW 2015 auch einen Arbeitskreis einberufen, in dem der Status Quo vorgestellt und mögliche Folgen diskutiert wurden. Inwiefern hier seitens des BTW und der Branche konkrete Maßnahmen ergriffen werden können, wird aktuell geprüft (s. auch Kapitel „Projekte des BTW“).

Wie groß der Nutzen von Einreiseerleichterungen sein könnte, zeigen auch Zahlen, die die European Travel Commission (ETC) im vergangenen Jahr veröffentlicht hat. Durch Reformen bei der Visavergabe könnten der europäischen Wirtschaft bis 2020 Exporteinnahmen in Höhe von 114 Milliarden Euro zukommen sowie 615.000 neue Arbeitsstellen geschaffen werden. Die ETC schlägt verschiedene Szenarien vor: Dazu gehört u.a. die Reduzierung von bürokratischem Aufwand z.B. durch vereinfachte Antragsverfahren und eine längere Aufenthaltsdauer. Laut Tourism Economics würde die Annahme solcher „Best Practice“-Richtlinien für die zehn größten visapflichtigen Schwerpunktmärkte Europas zu zusätzlichen 3,4 Millionen Besuchern pro Jahr führen. So könnten bis 2020 Umsätze in Höhe von 18,3 Milliarden Euro sowie 95.000 neue Arbeitsplätze geschaffen werden. Auch die Einführung neuer Visakategorien – insbesondere elektronischer Visa sowie bei der Ankunft ausgestellter Visa – birgt Potenzial: 8,5 Millionen zusätzliche Besucher pro Jahr, entsprechende Einnahmen in Höhe von 45 Milliarden Euro sowie über 200.000 zusätzliche Arbeitsplätze sind auf diesem Wege möglich.

Pauschalreiserichtlinie: Novellierung ist beschlossene Sache – eigentliches Ziel verfehlt

Nach mehr als sieben Verhandlungsjahren hat das EU-Parlament im Oktober 2015 die novellierte Pauschalreiserichtlinie verabschiedet. Die Richtlinie sollte eigentlich an die neue Lebenswirklichkeit angepasst werden. Der Anwendungsbereich sollte auf die zunehmend digitalen Vertriebsstrukturen und die neuen Player im Markt ausgeweitet werden. Dieses Ziel wurde von der Politik weitgehend verfehlt. Zwar ist es der Branche gelungen, auf der Zielgeraden noch größeren Schaden von den traditionellen Anbietern wie Hotels sowie Reiseveranstaltern und -büros abzuwehren. Dennoch sind es sie, an die die neue Richtlinie nun zusätzliche Anforderungen stellt. Die meisten digitalen Anbieter müssen hingegen kaum zusätzliche Belastungen schultern oder fallen sogar ganz durchs Anwendungsraster. Damit hat die EU an einer Zweiklassengesellschaft in Sachen Verbraucherschutz festgehalten – zu Lasten vieler Kunden und traditioneller Unternehmen.

Zwar enthält der letztlich vereinbarte Kompromiss einige der zwischenzeitlich diskutierten Verschlechterungen für die traditionellen Tourismusunternehmen nicht mehr. Dennoch bleibt festzuhalten, dass die novellierte Richtlinie, die voraussichtlich ab 2018 in Deutschland Anwendung finden wird, neue Herausforderungen für die Branche bereithält. Dies gilt insbesondere mit Blick auf verstärkte Auskunfts- und Informationspflichten, die

Kundengeldabsicherung bei verbundenen Reisearrangements und eine Stärkung der Kundenrechte in Fällen höherer Gewalt.

Mit Blick auf die Hotellerie werden weniger Hotelangebote von der Richtlinie erfasst, als zu befürchten stand. So fällt die Buchung einer Übernachtung in Kombination mit einer weiteren touristischen Dienstleistung, wie Theaterbesuch oder Kosmetikbehandlung, erst dann in den Anwendungsbereich der Richtlinie, wenn letztere 25 Prozent des Gesamtpreises – statt der zwischenzeitlich vom EU-Rat geforderten 20 Prozent – übersteigt. Ebenso wurden die für den Anwendungsbereich der Pauschalreiserichtlinie unbeachtlichen Nebenleistungen praxisgerechter ausgestaltet: So fallen nun hierunter auch Hoteleinrichtungen wie Schwimmbad oder Fitnessraum, die für alle Gäste inklusive sind. Ein so genanntes Assisted Travel Arrangement liegt erst dann vor, wenn ein vergüteter kommerzieller Link zu einem weiteren touristischen Angebot geschaltet wird. Einfache Links zu touristischen Attraktionen können somit auf Hotelwebsites weiterhin gesetzt werden, ohne dass damit die Pauschalreiserichtlinie greift.

Aus Sicht der Branche ist es nun wichtig, dass Deutschland bei der Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht die zwar begrenzten aber vorhandenen Spielräume nutzt. Reisebüros müssen davor bewahrt werden, bei der Ausübung ihres Tagesgeschäfts in die Veranstalterhaftung zu geraten. Bei Vertragsveränderungen sollte auch künftig das Schweigen des Kunden als Zustimmung gewertet werden. Auch das bestehende System der Insolvenzabsicherung hat sich in den vergangenen Jahren bewährt und sollte beibehalten werden. Es darf nicht noch mehr Belastungen für die klassischen Geschäftsmodelle geben. Das muss oberste Priorität in Deutschland sein! Dafür muss der deutsche Gesetzgeber sorgen!