

Große Anfrage

der Abgeordneten Markus Tressel, Cornelia Behm, Stephan Kühn, Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Hans-Josef Fell, Oliver Krischer, Dr. Tobias Lindner, Dr. Thomas Gambke, Lisa Paus, Beate Müller-Gemmeke, Kai Gehring, Tabea Rößner, Markus Kurth, Beate Walter-Rosenheimer, Nicole Maisch, Undine Kurth (Quedlinburg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Zukunft des Reiselandes Deutschland

Der Tourismus ist in Deutschland ein bedeutender Wirtschaftsfaktor mit einer hohen Beschäftigungsquote. Fast 280 Mrd. Euro haben Urlauber sowie Geschäftsreisende aus dem In- und Ausland 2010 in Deutschland an Güter- und Dienstleistungen in Anspruch genommen. Dank dieser Umsätze finden hierzulande 2,9 Millionen Menschen – das sind 7 Prozent aller Erwerbstätigen – einen Arbeitsplatz

Regionalentwicklung

Viele ländliche Räume, insbesondere in strukturschwachen Regionen, haben mit dem demographischen Wandel und oft einer schwierigen Erreichbarkeit zu kämpfen. In der Konkurrenz um innovative Unternehmen ziehen sie damit im Wettbewerb mit weniger strukturschwachen Räumen häufig den Kürzeren. Sowohl Unternehmen als auch damit verbundene Arbeitsplätze und in der Folge die junge Bevölkerung wandern ab. Damit verlieren Regionen die Möglichkeit lokaler Wertschöpfung und Entwicklung. Der Verlust von Kaufkraft ist die Folge. Andererseits bieten viele ländliche Räume eine sehr hohe Lebensqualität, eine intakte Umwelt und eine naturnahe Landschaft, die für Familien, aber auch für Touristen zur Erholung besonders attraktiv sind. Tourismus kann einigen Orts wichtige Potenziale wecken und stärken, die der Region als Ganzes zugutekommen. Dafür muss es aber gelingen, regionale Wertschöpfungsketten aufzubauen und zu stärken sowie regionale Wirtschaftskreisläufe zu erschließen. Derzeit verbleiben von 100 investierten Euro eines Reisenden nur 36 Euro in der Region. Nur 50 Prozent von diesen 36 Euro kommen der ansässigen Bevölkerung etwa durch Löhne und Gehälter zugute. Gelingt es über regionale Wirtschaftskreisläufe und Wertschöpfungsketten, diesen Verlust an Kaufkraft und die daraus resultierenden Effekte zu verhindern oder einzudämmen, kann der Tourismus darin eine Schlüsselrolle für eine ökologische, ökonomische, aber auch soziale Entwicklung einnehmen. Der Mehrwert liegt dann nicht allein im Ökonomischen. Es ist daher von außerordentlicher Bedeutung, die Bevölkerung in diesen Prozess einzubinden. Nicht überall lassen sich durch den Tourismus solche Synergien erzeugen. Und nicht in allen Regionen ist im Tourismus ein Potenzial für die Region zu sehen. Eine ehrliche Bestandsanalyse der Region ist daher unabdingbar.

Verkehr

Im Tourismus entsteht bei der An- und Abreise ein Großteil des ökologischen Fußabdrucks. Die Erreichbarkeit des Reiseziels schränkt die Auswahl der Verkehrsmittel deutlich ein, ist aber zugleich ein wichtiges Kriterium für die Vermarktung von Destinationen. Dies gilt in besonderem Maße für ländliche Gebiete. Bei Kurzreisen wird das Auto überproportional viel genutzt. Der Trend zum häufigeren und kürzeren Reisen verstärkt dieses ebenfalls. Bei Fernzielen, aber auch bei Mittelstrecken verzeichnet der Flugverkehr seit Jahren eine Zunahme von Passagieren. Dies ist stark begünstigt worden durch die Billigflieger, durch die der Preis für Flugreisen stark gesunken ist. Beide Trends sind daher zentrale ökologische Probleme, die tourismuspolitisch beachtet werden müssen. Erfreulich ist: Die Bahn liegt bei Reisen voll im Trend. Die Zahl der Bahnfahr­gäste stieg von 1994 mit 1,51 Milliarden auf 2,35 Milliarden (plus 56 Prozent) im Jahr 2008. Von den Bahnkunden wiederum nutzen fast 95 Prozent auf kürze­ren Strecken den Bus.¹ Dennoch gibt es hier erhebliche Probleme, die vor allem den ländlichen Raum betreffen. Zum einen werden viele Regionen durch die Schiene nicht (mehr) erschlossen, zum anderen stellt sich die Frage, wie die Fahrgäste vom Bahnhof zum endgültigen Reiseziel gelangen. Hier gilt es, das so genannte Problem der „letzten Meile“ zu beheben. Die Mitnahme von Fahr­rädern bei der Bahn ist dabei immer noch ein Problem. Darüber hinaus zeigen sich erhebliche Probleme bei den Nachtzugverbindungen. Der Fernreisebusverkehr weist vergleichsweise die geringsten CO₂-Emissionen pro Fahrgast auf. Dies gilt insbesondere für voll ausgelastete Charterverkehre, aber auch der Fernbuslinienverkehr ist eine sinnvolle Ergänzung der Mobilitäts­optionen, wenn flankierende Rahmenbedingungen wie eine Mautpflicht, Barrierefreiheit und eine gemeinsame Vertriebsplattform erfüllt werden.

Energie

Der Energieverbrauch in Gebäuden trägt ebenso wie die Mobilität in erheblichem Maße zum Klimawandel bei. Hotels und Unterkünfte, aber auch Freizeitparks sind in den Destinationen mit ihrer großen Gebäudeoberfläche und Flächeninanspruchnahme dafür prädestiniert, Energieeffizienz und Energieautarkie mit erneuerbaren Energien vorzuleben. Das Interesse der Betreiber an einer intakten Natur ist ebenso subsistent wie die Reduzierung eigener Betriebskosten. Es könnten häufig Maßnahmen ergriffen werden, die dem Klimaschutz dienen und sich zugleich wirtschaftlich auszahlen. Denn eine Verbesserung der Energieeffizienz oder eine Umstellung auf erneuerbare Energien ist eine kostengünstige Methode, die Abhängigkeit von fossilen Energieträgern zu reduzieren, Schadstoffe zu vermeiden und das Klima zu schützen. Das Problem: Es passiert zu selten. Bis vor Kurzem sahen viele Hoteliers ihren eigenen Beitrag zum Energieeinsparen in Mülltrennung und sparsamen Umgang mit Handtüchern erschöpft. Erst seit Kurzem gewinnt das Bewusstsein für diesen ökonomisch-ökologischen Trend an Bedeutung.

Finanzierung und Mittelstandsförderung

Der Investitionsstau, der den Charme der 70er-Jahre in vielen Destinationen Deutschlands unverhohlen zeigt, ist weiterhin ein Problem. Rund drei Viertel der deutschen Landkreise beklagen einen Investitionsstau im Tourismus. Dieser betrifft zum großen Teil die Beherbergung (78,6 Prozent) und die Gastronomie (60,4 Prozent). Die öffentliche Infrastruktur schneidet dabei vergleichsweise gut ab. Hier sehen die Landkreise in „nur“ 37,7 Prozent der Fälle einen Investitionsstau.² Die Eigenkapitalquote vieler Hoteliers ist dabei ein zentrales Problem. Sie

¹ Vergleiche iwD (2010): Ausgabe 33/2010 vom 19. August 2010, S. 7.

² Vergleiche Deutscher Landkreistag (2011): Organisation und Finanzierung der Tourismusförderung in Landkreisen, S. 25.

liegt laut Tourismus- und Sparkassenbarometer 2011 bei durchschnittlich 2,8 Prozent und damit deutlich unter Vergleichswerten wie dem Dienstleistungssektor (19,1 Prozent). Die Kreditwürdigkeit ist damit häufig nicht gegeben. Nötige Investitionen wie beispielsweise in energetische Sanierung, die Ökologie und Ökonomie vereinen, können nicht getätigt werden.

Steuern und Abgaben

Indirekte Steuersubventionen – wie die Mehrwertsteuersenkung für Übernachtungen – haben die Eigenschaft, dass sie weder eine ökologische noch eine soziale Lenkungswirkung haben. Bisher hat die Reduzierung der Mehrwertsteuer zu einem Einnahmeverlust von 805 Mio. Euro (2010) auf Bund, Länder und Gemeindeebene geführt.³ Die Preise für Übernachtungen sind im letzten Jahr (2010) gestiegen und eine rückläufige Zahl der Insolvenzen ist nicht nachweisbar. Auf der anderen Seite hat es zu einem erheblichen Mehraufwand für Geschäftsreisende geführt. Die Trennung zwischen Übernachtung und Frühstück ist dabei zu einem großen Ärgernis in der Reisekostenabrechnung geworden. Zudem wurde als Reaktion auf die Steuersenkung seitens vieler Kommunen eine Bettensteuer, Kulturförderabgabe oder Ähnliches eingeführt oder die Planungen dafür laufen noch. Dabei gibt es viele verschiedene Modelle. So werden Steuern und Abgaben manchmal auf den Brutto-, manchmal auf den Nettopreis erhoben, mancherorts werden feste Beträge (1 bis 4 Euro pro Übernachtung und Bett), anderswo wiederum relative Beträge (beispielsweise 5 Prozent auf den Übernachtungspreis) aufgeschlagen. Auch hierdurch entsteht viel Bürokratie.

Löhne und Arbeitsbedingungen

Das Gastgewerbe und die Tourismusbranche sind sehr personalintensiv. Sie gehören dabei zugleich zu den Sorgenkindern des deutschen Arbeitsmarktes. Denn das Gastgewerbe hat laut dem Institut für Arbeit und Qualifikation (IAQ) der Universität Duisburg-Essen die meisten atypisch Beschäftigten. 2006 erhielten über 62 Prozent der Beschäftigten in der Branche einen Lohn unter der Niedriglohnschwelle von 9,85 Euro Brutto, bei den geringfügig Beschäftigten waren es sogar 85 Prozent der Beschäftigten. Das ist eine traurige Bilanz.

Häufig sind im Hotel- und Gastgewerbe Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer beschäftigt, die ergänzend Arbeitslosengeld II beziehen. Im Jahr 2010 waren laut der Gewerkschaft Nahrung-Genuss-Gaststätten (NGG) insgesamt 1,6 Millionen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer im Gastgewerbe beschäftigt, davon bezogen 8,7 Prozent ergänzendes Arbeitslosengeld II. Laut Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit (BA) gab es im Gastgewerbe im Dezember 2010 rund 792 000 geringfügige und 822 209 sozialversicherungspflichtige Beschäftigungsverhältnisse.

Oft werden nicht einmal die Regelungen bei den Minijobs, wie Lohnfortzahlung im Krankheitsfall oder die Gewährung von Urlaubsansprüchen, eingehalten. Schwarzarbeit ist ein besonderes Problem in der Gastronomie. Sie kostet den Fiskus und die Sozialversicherungen jedes Jahr Milliarden. Zudem muss der Staat mittel- bis langfristig Altersbezüge mit Steuermitteln aufstocken, da schwarz Beschäftigte keine Sozialversicherungsansprüche erwerben.

In den meisten anderen Staaten erhalten in erster Linie Geringqualifizierte Niedriglöhne. In Deutschland hingegen haben fast 80 Prozent der Niedriglohnbeschäftigten eine abgeschlossene Berufsausbildung oder einen akademischen Abschluss. Hier scheint eine formale Qualifikation nicht vor geringer Bezahlung zu schützen. In der Folge sinken die Anreize von Beschäftigten, eine Berufsausbildung zu absolvieren oder sich beruflich fortzubilden. Es drohen Qualitätsver-

³ Vergleiche Bundestagsdrucksache 17/6795, S. 244.

luste, was sich insbesondere im Gastgewerbe bemerkbar macht. Dort hat die Bereitschaft Jugendlicher, eine Lehre zu beginnen oder die Beschäftigung nach Abschluss der Ausbildung in dieser Branche fortzusetzen, stark abgenommen.

Die Ausbildungsbedingungen in der Tourismuswirtschaft sind eindeutig verbesserungswürdig. Im Gesamtranking der 25 meistgewählten Ausbildungsberufe im Ausbildungsreport des Deutschen Gewerkschaftsbundes (DGB) belegen die Ausbildungen zum/zur Hotelfachmann/-frau und zum/zur Restaurantfachmann/-frau die letzten beiden Plätze. Als Gründe hierfür werden u. a. harte Arbeit, viele Überstunden ohne Lohn- oder Freizeitausgleich und ein enormer Druck von Ausbildern/Ausbilderinnen und Kunden/Kundinnen ohne ausreichend fachliche Anleitung genannt. Die neu begonnenen Ausbildungsverhältnisse in der Tourismuswirtschaft sind in den Jahren von 2008 bis 2009 um insgesamt 9,1 Prozent zurückgegangen und die Abbrecherquoten während der Ausbildung liegen deutlich über dem Durchschnitt. Das ist verheerend, auch weil die Anzahl von Schulabgängerinnen und Schulabgängern, die auf den Ausbildungsmarkt drängen, in vielen Regionen zurückgeht. Waren 2005 noch ca. vier Millionen Jugendliche im ausbildungsrelevanten Alter von 16 bis 20 Jahren, wird ihre Zahl in den nächsten zehn Jahren auf drei Millionen sinken, bis 2050 werden es nur noch etwas über zwei Millionen sein. Im sich entwickelnden Wettbewerb um Auszubildende werden daher die Branchen gewinnen, die für Ausbildung und Beschäftigung überzeugende Angebote machen.

Barrierefreiheit

Neben der Herausforderung, den Investitionsstau zu beheben, kommt auf das Gewerbe eine weitere Herausforderung zu. Sie müssen verstärkt barrierefreie Angebote schaffen. Barrierefreier Um- und Ausbau ist nicht nur vor dem Hintergrund der UN-Behindertenrechtskonvention und dem verfassungsrechtlich normierten Gleichbehandlungsgrundsatz geboten. Fehlende Barrierefreiheit ist ein Wettbewerbsnachteil. Laut der Studie „Barrierefreier Tourismus für Alle in Deutschland – Erfolgsfaktoren und Maßnahmen zur Qualitätssteigerung“ des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie (BMWi) (2008) ist für etwa 10 Prozent der Bevölkerung eine barrierefrei zugängliche Umwelt zwingend erforderlich, für etwa 30 bis 40 Prozent notwendig (entspricht etwa 25 Millionen Menschen) und für 100 Prozent komfortabel. Auch die Belange von Menschen mit Kindern sind in diesem Zusammenhang zu berücksichtigen. Eine barrierefreie Infrastruktur nützt nicht nur allen Bürgerinnen und Bürgern. Sie ist auch per Grundgesetz (GG) vorgeschrieben (Artikel 3 Absatz 3 GG). Demografisch bedingt wird die Zahl derjenigen, die auf Barrierefreiheit angewiesen sind, weiter deutlich zunehmen. So werden schon im Jahr 2030 etwa 29 Prozent der Bevölkerung in Deutschland 65 Jahre und älter sein. Barrierefreiheit muss dabei umfassend gedacht werden – von allen Beteiligten. Gebäude für Rollstuhlfahrer/Rollstuhlfahrerinnen zugänglich zu machen, ist nur ein Aspekt eines barrierefreien Angebots. Es gilt auch die Belange von Menschen mit Sinnesbehinderungen, chronisch-somatischen und psychischen Erkrankungen und Lernschwierigkeiten zu berücksichtigen. Tipps für Maßnahmen und Informationen zum barrierefreien Tourismus bietet die „Nationale Koordinationsstelle Tourismus für Alle e. V.“ (NatKo)⁴. Anbieter können dort ihr Angebot über Checklisten auf Barrierefreiheit überprüfen und gezielt verbessern. Derzeit steht die NatKo vor großen Finanzierungsschwierigkeiten. Sie zu erhalten, ist von großer Bedeutung.

⁴ Die NatKo hat sich seit ihrer Gründung 1999 zur zentralen Anlaufstelle für die Belange des barrierefreien Tourismus für alle in Deutschland entwickelt.

Marketing

Barrieren ergeben sich auch in der touristischen Förderung und der Vermarktung der Destinationen. Auf alten Landkarten gezogene Grenzverläufe sind nicht auch die Grenzen der Reisedestination. Ganz im Gegenteil, administrative Verwaltungsstrukturen behindern grenzüberschreitende Vermarktung. Darunter leidet nicht nur die einzelne Destination, sondern auch das Reiseland Deutschland. Das Potenzial für Inlandstourismus ist somit bei Weitem noch nicht ausgereizt. Urlaubsformen, die die spezifischen Qualitäten einer Region auszeichnen, können zudem nicht adäquat themenspezifisch vermarktet werden. Gerade für die ländlichen Räume ist überregionales Marketing von entscheidender Bedeutung. Derzeit boomt vor allem der Städtetourismus; in Berlin mit zweistelligen Wachstumszahlen. Die ländlichen Räume haben neben Infrastrukturnachteilen auch durch eine fehlende Erfassung in amtlichen Statistiken zu kämpfen. Hier werden demnächst nur noch Betriebe ab zehn Betten oder zehn Stellplätzen erfasst. Das widerspricht auch der Struktur im ländlichen Raum, die vielerorts gerade von dem Charme der Kleinstbetriebe profitiert. Aus der fehlenden Erfassung ergibt sich auch ein Wettbewerbsnachteil, der Konsequenzen in der Vermarktung hat, weil hier ein Trend zum Städtetourismus weiter vermarktet wird. Erschwerend hinzukommen die weniger ausgeprägten Internetpräsenzen von kleinen Unternehmen. Internetplattformen, die Urlaubsformen, wie beispielsweise Rad-, Wander- oder Wassertourismus, auch bundesweit vermarkten, sind daher ein wichtiger Faktor. Mit der Plattform www.landsichten.de gibt es hierbei ein gutes Beispiel für eine bundesweite Themenplattform. Doch im Gegensatz zu dem Pendant in Österreich war es in Deutschland nicht möglich, EU-Fördermittel für diese Initiative bereitzustellen. Auch andere Fördermittel waren nicht verfügbar.

Verbraucherschutz

Werbung und Vermarktung sind bei weitem nicht alles. Denn die Qualität der Unterkunft, die Verlässlichkeit der Verkehrsmittel, die Klarheit von Preisangaben im Internet und die Stimmigkeit zwischen beworbenem Produkt und tatsächlichem Angebot, vier Bereiche, die viele Reisende kennen und die deutlich machen, dass gerade beim Reisen Verbraucherschutz notwendig ist. Dabei sind neben einem eindeutigen, verlässlichen und transparenten Rechtsrahmen aber auch eine unabhängige Informationspolitik und schnelle Beratung im Streitfall zwischen Reisenden und Unternehmen erforderlich.

Umwelt

Tourismus ist wie kein anderer Bereich auf eine intakte Umwelt angewiesen. Immer mehr Urlauber legen Wert darauf, auf ihrer Reise Natur und Kultur ihres Reiseziels nicht zu zerstören. Nachhaltiges Reisen ist im Kommen. Auch mit konventionellen Reisen kann ein Beitrag geleistet werden – wenn die Angebote sowohl für die Tourismuswirtschaft als auch für die Destination langfristig positiv und dabei ökologisch und sozial verträglich sind. Viel teurer wird der Urlaub dabei nicht, schließlich werden Ressourcen eingespart, was auch den Unternehmen nutzt. Dennoch ist laut Sparkassen- und Tourismusbarometer 2010 mehr als jeder dritte Bundesbürger bereit, pro Urlaubstag 10 bis 20 Euro mehr für seine Reise zu zahlen. Auch Anbieter sehen daher zunehmend ein Potenzial darin, entsprechende Reisen anzubieten, die sozialen und ökologischen Ansprüchen gerecht werden. Um ein konkretes Beispiel zu nennen: Deutsche Nationalparks werden jährlich von über 50 Millionen Menschen besucht. So hat zum Beispiel die Gründung des Nationalparks Eifel für ein neues Image einer ganzen Region und für neue Impulse im Tourismus gesorgt. 84 Prozent der Urlauber ist eine intakte Umwelt am Reiseziel sehr wichtig. Konkret bedeutet das Schätzungen zufolge ein zusätzliches Umsatzpotenzial von 4,5 Mrd. Euro jährlich. Eine gezielte Vermarktung regionaler Produkte, die durch den Touris-

mus eine zusätzliche Nachfrage erzielen, führt zu längeren Wertschöpfungsketten. Das bedeutet: Regionale Rohstoffe werden vor Ort angebaut, verarbeitet und verkauft. Die Umsätze kommen der Region und der heimischen Wirtschaft zugute; das stärkt das Bewusstsein für die eigene Existenzgrundlage – die intakte Natur. Damit steigt die Bedeutung naturnaher Wirtschaftsformen auch insgesamt und dementsprechend auch der Stellenwert der Biodiversität.

Dennoch hat sich der Tourismus neben der Landwirtschaft zum größten Flächen- und Landschaftsverbraucher entwickelt. Gerade in seinem stärksten Segment, dem Massentourismus, wirkt er neben den sozialen Folgen auch stark negativ auf Klima, Landschaftsbild und biologische Vielfalt und hat einen erheblichen Anteil am Arten- und Lebensraumverlust weltweit. Die falsche Ansiedlung touristischer Einrichtungen – an ökologisch sensiblen Küsten oder mitten in naturnahen Wäldern – trägt dazu ebenso bei wie die Ausübung von Freizeitaktivitäten in empfindlichen Bereichen oder der durch den Tourismus bedingte Eintrag von Schadstoffen in Ökosysteme.

Die Konvention über die biologische Vielfalt (CBD) hat daher als freiwilliges Instrument Richtlinien über biologische Vielfalt und Tourismusedwicklung entwickelt, die als sehr detailliertes Planungsinstrument für eine nachhaltige Tourismusedwicklung dazu beitragen sollen, die Erhaltung der Biodiversität in Unternehmensziele zu integrieren. Durch einen frühzeitigen Biodiversitätscheck in der Planung von Tourismusunternehmen kann viel zu einer naturverträglichen Entwicklung beigetragen werden. Auch das Umweltmanagementsystem EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) hat Biodiversität inzwischen als signifikanten Umweltaspekt und Performance-Indikator ausgewiesen, d. h. EMAS-zertifizierte Tourismusunternehmen müssen darüber berichten, wie sich ihre Wirkungen auf die biologische Vielfalt darstellen, und welche Maßnahmen sie zum Schutz der Natur ergreifen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie erfolgreich sind die Bestrebungen der Bundesregierung, die Ferienzeitenregelung auf 90 Tage auszuweiten?

Welche Maßnahmen wurden ergriffen, und welche Rolle spielt hierbei das Gremium zur Bund-Länder-Koordinierung?

Regionalentwicklung

2. Welche Maßnahmen sind nach Ansicht der Bundesregierung dazu geeignet, die regionalen Wirtschaftsstrukturen nachhaltig so zu verbessern, dass auch das von den Touristen in die Region mitgebrachte Geld vor Ort gehalten wird?

Welche dieser Maßnahmen hat die Bundesregierung bislang ergriffen?

Wenn keine, warum nicht?

3. Welche Initiativen hat die Bundesregierung bislang ergriffen, um die Rahmenbedingungen für regionale Wertschöpfung und Wirtschaftskreisläufe zu verbessern?
4. Sieht die Bundesregierung in einer Erhöhung des Anteils an von Touristen in die Region umgesetztem Geld auch einen Mehrwert für die soziale und ökologische Dimension?

Wenn ja, inwiefern?

5. Inwiefern wird die Bundesregierung sich auf EU-Ebene dafür einsetzen, dass bei der Neuausrichtung der EU-Strukturfonds, insbesondere der Verordnung für den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), die Förderung des Tourismus berücksichtigt wird (vgl. dazu auch Bundestagsdrucksache 17/9570)?

Inwiefern wird sich die Bundesregierung auf EU-Ebene dafür einsetzen, dass auch Mittel aus dem Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raumes (ELER) stärker für die Förderung des Tourismus gerade im Hinblick auf dessen Beitrag für die Regionalentwicklung berücksichtigt werden?

6. Welche touristische Infrastruktur sollte nach Auffassung der Bundesregierung schwerpunktmäßig gefördert werden, insbesondere im Hinblick auf das Wegfallen der Infrastrukturförderung über den EFRE in nichtstruktur-schwachen Regionen, sprich Phasing-Out-Regionen oder Regionen, die nicht (mehr) unter das Ziel Konvergenz fallen?
7. Wird sich die Bundesregierung im Hinblick auf die Fortschreibung des mehrjährigen EU-Finanzrahmenplans für die Ergänzung eines Fördertatbestandes „nachhaltiger Tourismus“ einsetzen?
8. Welche Förderinstrumente stehen auf EU-, Bundes- und Länderebene (bitte einzeln auflisten) nach Kenntnis der Bundesregierung für eine touristische Entwicklung, insbesondere im Zusammenhang mit einer nachhaltigen Regionalentwicklung, zur Verfügung?
 - a) Wie ist in diesem Hinblick der Abfluss insbesondere der EU-Förderprogramme zu bewerten?
 - b) Sieht die Bundesregierung hier eine ausreichende Angebotstransparenz gewährleistet?
 - c) Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung dafür, den bürokratischen Aufwand für Unternehmen bei der Akquirierung solcher Fördermittel zu minimieren, um so auch weitere Impulse für eine nachhaltige Entwicklung setzen zu können?
9. Welchen Stellenwert misst die Bundesregierung der Gemeinschaftsaufgabe Agrarstruktur und Küstenschutz (GAK) und der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) im Hinblick auf die touristische Entwicklung bei?
 - a) Wie haben sich die Mittelzuweisungen aus der GAK und der GRW im Hinblick auf touristische Förderung entwickelt (bitte einzeln für die letzten fünf Jahre auflisten)?
 - b) Bei welchen Maßnahmen lag der Schwerpunkt dieser Mittelzuwendungen?
 - c) Sollen die Mittel auf dem bestehenden Niveau fortgeführt werden?
10. Welche Bedeutung wird touristischen Destinationen bei der Versorgung mit schnellem Internet (Breitbandstrategie) beigemessen?
11. Wie bewertet die Bundesregierung Regionalbudgets auch im Hinblick auf eine bewusste Förderung touristischer Maßnahmen, die im Einklang mit den vor Ort bestehenden Wirtschaftspotenzialen und -strukturen bestehen?
 - a) Welche Bundesländer setzen nach Kenntnis der Bundesregierung in welchen ihrer Förderprogramme auf Regionalbudgets?
 - b) Wie sind diese im Einzelfall strukturiert, und welche Erfahrungen ergeben sich daraus?
 - c) Lassen sich bereits Erfahrungen im Hinblick auf touristische Projekte ableiten?
12. Wie bewertet die Bundesregierung bislang die Bund-Länder-Koordinierung im Rahmen der Tourismuspolitik?

13. Welche Bund-Länder-Arbeitsgruppen beschäftigen sich mit Tourismuspolitik?
14. Wie funktionieren die Abstimmungen im Hinblick auf das Qualitätsmanagement und die Bestimmungen von Zertifizierungen oder weiterer Verbraucherstandards?
15. Inwiefern wird sich die Bundesregierung für eine stärkere Vernetzung und inhaltliche Abstimmung „landtouristischer Qualitäts- und Vermarktungsinitiativen einsetzen“ (vgl. Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP „Tourismus in ländlichen Räumen – Potenziale erkennen, Chancen nutzen“ auf Bundestagsdrucksache 17/9570)?
16. Inwiefern unterstützt die Bundesregierung überregionale und länderübergreifende Vermarktungsstrukturen für den Tourismus im ländlichen Raum?

Verkehr

17. Welche Anreize setzt die Bundesregierung, Mobilität nachhaltig – also ökologisch, barrierefrei und sozial verträglich – herzustellen und dauerhaft zu sichern?
18. Welche Rolle spielen hierbei intermodale Verkehrskonzepte?
19. Inwiefern unterstützt die Bundesregierung eine verkehrsträgerübergreifende Plattform zur Förderung der Intermodalität in Deutschland?
20. Welche Maßnahmen wurden bislang ergriffen, um die Verkehrsträger Rad, Straße, Schiene, Schiff und Luft besser aufeinander abzustimmen?
Welche werden zukünftig ergriffen?
21. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung durch eine Verbesserung der Nachtreisezugverbindungen zwischen europäischen Metropolen?
22. Welche Potenziale sieht die Bundesregierung im Hinblick auf die Schaffung einer nachhaltigen Mobilität durch die Marktöffnung für den Fernbusverkehr, und welche Maßnahmen wird sie treffen, Barrierefreiheit im Angebot der Fernbuslinien von Anfang an sicherzustellen?
23. Wie steht die Bundesregierung Ausnahmeregelungen für den Busverkehr im Hinblick auf die Umweltzonen in Innenstädten gegenüber?
24. Welche besonderen, bedarfsgerechten Konzepte gibt es, die Mobilität im ländlichen Raum nachhaltig zu gestalten und dauerhaft zu gewährleisten?
Spielen Konzepte wie die Nutzung einer Elektrobahn, die sich durch geringere Kapazitäten und maximale Energieeffizienz auszeichnen, eine Rolle?
25. Welche Maßnahmen werden hier in Zusammenarbeit mit den Ländern und Kommunen erarbeitet?
26. Wie will die Bundesregierung, wie sie es in ihrer Demografiestrategie (Bundestagsdrucksache 17/9529) angekündigt hat, „die raumwirksamen Unterstützungsmöglichkeiten koordinierter einsetzen“, um flexible Mobilitätskonzepte zu ermöglichen?
27. Welche Maßnahmen wurden bislang ergriffen, welche werden zukünftig ergriffen, die Verkehrsanbindung mit der Bahn auch in der Fläche, insbesondere im ländlichen Raum, sicherzustellen?
28. Wie kann es nach Auffassung der Bundesregierung gelingen, das Problem der letzten Meile zu beheben?
Sieht die Bundesregierung in der für Unternehmen äußerst komplizierten Handhabung zum Erwerb eines Personenbeförderungsscheins sowie der

sehr komplizierten Ausnahmeregelungen ein Hemmnis diesbezüglich, das eine flexible Lösung gerade im ländlichen Raum verhindert?

29. Wie bewertet die Bundesregierung den Ausbau von Car-Sharing-Angeboten?

Welche Maßnahmen wurden hier seitens der Bundesregierung ergriffen, diesen Markt zu unterstützen und hinsichtlich seiner Möglichkeiten im ökologischen und sozialen Kontext auszureizen?

30. Welche Maßnahmen sind nach Auffassung der Bundesregierung nötig, diese Angebote für Auslandsreisende in Deutschland, beispielsweise im Hinblick auf verbraucherfreundliche Nutzungsstandards (u. a. im Hinblick auf die Nutzung von Kreditkarten), einfach und flexibel nutzen zu können?

31. Welche Potenziale sieht die Bundesregierung in Zukunft durch die Schaulenster für Elektromobilität im Hinblick auf nachhaltiges Mobilitätsverhalten von Reisenden?

Sieht die Bundesregierung aktuelle Projekte zur Förderung von Elektromobilität durch Kürzungen der Fördermittel bedroht?

32. Inwiefern sieht die Bundesregierung die Möglichkeiten des Radverkehrs und des Radtourismus als ausgeschöpft an, oder wie erklärt sich die massive Kürzung des Etats im Bundeshaushalt (80 Mio. Euro für 2011 und 73 Mio. Euro für 2012; für die nächsten Jahre ist nur noch ein Betrag von 50 Mio. Euro geplant)?

33. Inwiefern sieht die Bundesregierung sich verändernde Ansprüche an die Bahn als Verkehrsträger, die in Verbindung mit dem Radtourismus und dem Fahrrad als Verkehrsträger entstehen?

34. Inwiefern wird sich die Bundesregierung dafür einsetzen, zukünftig die Fahrradmitnahme in Schnellzügen zu ermöglichen, vor dem Hintergrund, dass sich der Deutsche Bundestag und der Bundesrat sowie das Europäische Parlament mit großer Mehrheit dafür ausgesprochen haben?

Wie beabsichtigt die Bundesregierung die Mitnahme von Fahrrädern in allen Zügen der Deutschen Bahn (DB) AG vor dem Hintergrund umzusetzen, dass in den neuen Zügen des THALYS INTERNATIONAL die Fahrradmitnahme möglich ist, die alten THALYS-Züge dementsprechend umgebaut werden müssen und auch im TGV zwischen Stuttgart und Paris die Fahrradmitnahme ermöglicht werden muss?

35. Inwiefern werden durch die für März 2012 angestrebte Überarbeitung des Reisekostenrechts auch ökologische Anreize gegeben, emissionsarme und -neutrale Fahrzeuge zu fördern?

- a) Welche Rolle spielen auch Pedelecs und/oder andere leichte Fahrzeuge?
b) Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, über das Reisekostenrecht auch die Nutzung von kleineren Fahrzeugen für die Kunden ökonomisch attraktiver zu gestalten?
c) Welche CO₂-Einsparmöglichkeiten sieht die Bundesregierung in der Umgestaltung von Flottenparks?

36. Wie steht die Bundesregierung der Subventionierung zahlreicher Regionalflughäfen gegenüber, die oftmals eine Subvention von low-cost carriern bedeutet und damit wettbewerbsverzerrend wirkt?

- a) Welche Informationen liegen der Bundesregierung über die von der Europäischen Kommission eingeleitete Untersuchung vor, ob finanzielle Vereinbarungen zwischen staatlichen Stellen und den Flughäfen Saarbrücken, Zweibrücken und Lübeck-Blankensee sowie Rabatte und Ver-

marktungsverträge der Flughäfen mit einigen Luftfahrtunternehmen den EU-Beihilferegeln entsprechen, und wie beurteilt die Bundesregierung die Zusammenarbeit regionaler Flughäfen im Hinblick darauf, dass mit Saarbrücken, Zweibrücken, Frankfurt/Hahn, Luxemburg und in Frankreich ein weiterer Flughafen gleich fünf verschiedene Flughäfen in der Großregion vorhanden sind?

- b) In welcher Höhe fließen Subventionen an die Flughäfen Saarbrücken, Zweibrücken und Lübeck-Blankensee seitens der Bundesländer nach Kenntnis der Bundesregierung, seitens des Bundes und seitens der EU (damit ist auch die Übernahme von Verlusten der entsprechenden Betriebsgesellschaften gemeint; bitte einzeln für die Jahre 2007 bis 2011 auflisten), und wie hoch sind diese Subventionen pro Fluggast an den einzelnen Standorten (bitte einzeln für die Jahre 2007 bis 2011 auflisten)?
 - c) Welche direkten Subventionen seitens der Bundesländer, seitens des Bundes und seitens der EU sind nach Kenntnis der Bundesregierung an Fluggesellschaften, die die Standorte Saarbrücken und Zweibrücken anfliegen, geleistet worden (bitte einzeln nach Unternehmen und Standort für die Jahre 2007 bis 2011 auflisten), und wie hoch sind diese Subventionen pro Fluggast (bitte einzeln nach Unternehmen und Standorten für die Jahre 2007 bis 2011 auflisten)?
37. Wie viele Flughäfen hält die Bundesregierung in Deutschland für nötig?
38. Wie bewertet die Bundesregierung die Wettbewerbsungleichgewichte und -verzerrungen im internationalen Flugverkehr, über die insbesondere deutsche Fluggesellschaften beispielsweise im Hinblick auf staatliche Subventionen staatlicher Fluggesellschaften im Ausland klagen?
- a) Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung auf supra-, welche auf internationaler Ebene ergriffen, um die Wettbewerbsverzerrungen auf den globalen Märkten wirksam anzugehen?
 - b) Welche Maßnahmen wird sie ergreifen?

Energie

39. Welchen Anteil am Primärenergieverbrauch hat die Tourismusindustrie und -wirtschaft in Deutschland (bitte einzeln nach Sektoren wie zum Beispiel Flug-, Bahn- und Schiffsverkehr, Hotellerie und Gastronomie auflisten)?
40. Wie groß ist der Anteil am Klimagasausstoß der Tourismusindustrie und -wirtschaft in Deutschland, und wie bewertet die Bundesregierung, dass allein 12,5 Prozent des weltweiten Klimagasausstoßes auf den Tourismus zurückfallen?
41. Welche Potenziale sieht die Bundesregierung in der Tourismusindustrie und -wirtschaft im Hinblick auf Energieeinsparpotenziale?
42. Welche Potenziale sieht die Bundesregierung in der Tourismusindustrie und -wirtschaft im Hinblick auf erneuerbare Energien (bitte nach Strom-, Wärme- und Verkehrssektor aufschlüsseln)?
43. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, bei der Energiewende eine nachhaltige Energiepolitik mit einem emissionsarmen und ressourcenschonenden Tourismus als Leitbild für einen nachhaltigen Tourismus zu verbinden?
44. Welche bewährten und speziellen Förderprogramme im Bereich Tourismus stehen dafür zur Verfügung?
- Wo genau setzen diese Maßnahmen an?

Wie stark werden sie abgerufen (bitte einzeln für die letzten fünf Jahre auflisten)?

45. Wie bewertet die Bundesregierung die Möglichkeit von Kommunen, durch erneuerbare Energien ihre eigenen Haushalte zu verbessern und damit auch wieder mehr finanziellen Spielraum für die freiwilligen Aufgaben, wie z. B. den Tourismus und tourismusfördernde Kulturprojekte, zu haben?
46. Welche Beratungsinstrumente stellt die Bundesregierung der Tourismusindustrie für einen effizienteren Umgang mit Energie bereit?
47. Soll nach Ansicht der Bundesregierung der Luftverkehr in Zukunft noch stärker in ein Klimaregime, wie zum Beispiel den Europäischen Emissionshandel, einbezogen werden, um den hohen Treibhausgasausstoß dieser Branche zu reduzieren?

Welche konkreten nächsten Schritte sind nach Ansicht der Bundesregierung erforderlich, und was ist gegebenenfalls geplant?

Finanzierung und Mittelstandsförderung

48. Wie beurteilt die Bundesregierung die Investitionstätigkeiten in mittelständischen Tourismusbetrieben?
49. Unter welchen politischen Rahmenbedingungen kann es nach Auffassung der Bundesregierung gelingen, den massiven Investitionsstau in der Tourismuswirtschaft, der vor allem die ländlichen Räume betrifft, zu beheben?
50. Welche Förderangebote richten sich an Kleinbetriebe, die den Charme ländlicher Regionen vielmals widerspiegeln, aber gleichzeitig vor großen Herausforderungen, beispielsweise im Hinblick auf die Nachfolgeregelung, den sinkenden Verkehrswerten der Immobilien u. v. m., stehen?
51. Wie erklärt sich die Bundesregierung die äußerst geringe Eigenkapitalquote im Gastgewerbe (ca. 3 Prozent), gerade im Hinblick auf die vergleichbare Dienstleistungsbranche (ca. 20 Prozent)?

Sieht die Bundesregierung eine Möglichkeit, dass sich Betriebe durch die Trennung von Privat- und Geschäftsvermögen systematisch armrechnen, um so auch ihre Steuerlast zu mindern?

52. Wie hoch ist der Anteil der Antragsteller aus dem Beherbergungswesen bei der Investitionszulage?
53. Wie gedenkt die Bundesregierung, die Fördermittel im Rahmen des Wegfallens der Investitionszulage nach 2013 zu kompensieren?

Wird die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die GRW-Mittel aufstocken?

54. Können die Hausbanken, nach Einschätzung der Bundesregierung, eine solide und branchenspezifische Beratung für die Tourismusbranche leisten?
Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus erfolgreichen Vorbildern im Ausland, wie zum Beispiel der Österreichischen Hotel- und Tourismusbank GmbH (ÖHT) als Spezialbank zur Finanzierung und Förderung von Investitionen im Tourismus?
55. Welche Maßnahmen werden mit den Fördermitteln zur Leistungssteigerung im Tourismusgewerbe finanziert, und wie hoch sind die Zahl der Antragsteller und der Mittelabfluss?
56. Sieht die Bundesregierung ein Defizit in der Professionalisierung des Managements innerhalb der Betriebe?

Wenn ja, welche Maßnahmen sind seitens der Bundesregierung geplant?

57. Inwiefern steht nach Auffassung der Bundesregierung die Finanzsituation in Hotellerie und Gastronomie mit der Professionalisierung des Managements und der Qualität der Ausbildung im Zusammenhang?
- Wird bei der Ausbildung von Fachkräften nach Auffassung der Bundesregierung genügend auf aktuelle Probleme der Branche, wie beispielsweise steigende Energiekosten, Klimawandel und Barrierefreiheit und Trends, wie beispielsweise eine größere Nachfrage nach regionalen oder nachhaltigen Produkten, eingegangen?
 - Werden betriebswirtschaftliche und volkswirtschaftliche Zusammenhänge nach Auffassung der Bundesregierung ausreichend im Ausbildungsplan berücksichtigt?
 - Stehen nach Auffassung der Bundesregierung ausreichend Fortbildungsmöglichkeiten im Bereich Finanzierung für Unternehmer in der Tourismusbranche zur Verfügung?
58. Inwieweit plant die Bundesregierung, das Fortbildungswesen für tourismusrelevante Arbeits- und Ausbildungsplätze weiter zu verbessern?

Steuern und Abgaben

59. Wie beurteilt die Bundesregierung die 7-Prozent-Mehrwertsteuerregelung für Übernachtungen in Bezug auf ihre langfristige Wirkung?
- Durch welche positiven Effekte für die Hotellerie sieht die Bundesregierung diese Regelung als gerechtfertigt an?
 - Wie werden die entgangenen Steuereinnahmen für Bund, Länder und Kommunen im Moment kompensiert?
 - Wie beurteilt die Bundesregierung eine Ausweitung von kommunalen Sondererhebungen, wie z. B. der Bettensteuer?
In welchen Kommunen sind nach Kenntnis der Bundesregierung Bettensteuern oder ähnliche Maßnahmen eingeführt worden, und wie sind die Regelungen jeweils konkret ausgestaltet (bitte einzeln nach Kommunen auflisten)?
 - Empfiehl die Bundesregierung eine bestimmte kommunale Variante der Bettensteuer oder ähnlicher Maßnahmen als Best-Practice-Modell, und wenn ja, mit welcher Begründung?
 - Wie bewertet die Bundesregierung in diesem Zusammenhang den Tourismusfonds der Stadt Nürnberg als Möglichkeit, Bürokratie zu vermeiden und zielgerechte Investitionen im Tourismus anzustoßen?
60. Setzt die Bundesregierung auch im Tourismus auf das Verursacherprinzip?
Mit welchen Maßnahmen sieht die Bundesregierung den Tourismus auch an den wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Instandhaltungskosten konsequent an den öffentlichen Ausgaben beteiligt (bitte einzeln auflisten)?
61. Wie steht die Bundesregierung zu einer Ausweitung der steuerlichen Subventionen auf alle Restaurationsumsätze?
Hält sie die derzeitige Ungleichbehandlung von Speisen zum Mitnehmen und zum Vorortverzehr für gerechtfertigt?
Plant die Bundesregierung die Einführung weiterer Umsatzsteuersubventionen, etwa eine Ausweitung der Ermäßigung für Restaurationsleistungen?
62. Wann wird die Bundesregierung die umsatzsteuerliche Gesetzgebung im Bereich der gastronomischen Außer-Haus-Umsätze an die neuen Rahmenbedingungen anpassen, die durch verschiedene Urteile des Bundesfinanz-

hofs (BFH) und des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) gesetzt wurden, und plant die Bundesregierung hier eine Regelung, die sicherstellt, dass auch die Umsätze der Systemgastronomie dem vollen Mehrwertsteuersatz unterliegen?

63. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus dem Vorwurf des Deutschen Hotel- und Gaststättenverbandes e. V. (DEHOGA), die Gesellschaft für musikalische Aufführungs- und mechanische Vervielfältigungsrechte (GEMA) missbrauche ihre Monopolstellung für radikale Tarifreformen auf Kosten der Musikveranstalter und riskiere damit die Existenz von Clubs und Musikkneipen?

Arbeits- und Ausbildungsbedingungen

64. Wie bewertet die Bundesregierung die Arbeits- und Ausbildungsbedingungen in der Hotellerie und Gastronomie?
65. Inwiefern teilt die Bundesregierung Befürchtungen, auf einen Fachkräftemangel in der Tourismusbranche zuzusteuern?
66. Welche Konzepte gibt es seitens der Bundesregierung, den Fachkräftemangel, der sich heute schon gerade im ländlichen Raum zeigt, wirksam zu beheben?
67. Wie hoch sind die durchschnittlichen Einstiegsgehälter für junge Akademiker (insbesondere Bachelorabsolventen), wie beurteilt die Bundesregierung diese vor dem Hintergrund des Fachkräftemangels, und hält sie die Einstiegsgehälter im Vergleich zu anderen Branchen für konkurrenzfähig?
68. Wie hoch sind der Median- sowie der Durchschnittslohn in der Tourismusbranche allgemein und in den dazugehörigen einzelnen Wirtschaftszweigen (WZ) (bitte einzeln nach WZ-Klassifikation auflisten)?
69. Wie hoch ist die Zahl der Aufstockenden, die ein Erwerbseinkommen erzielen und Arbeitslosengeld II erhalten, in der Tourismusbranche (bitte einzeln nach den dazugehörigen Sektoren/Wirtschaftszweigen differenzieren)?
70. Welche Maßnahmen müssen Unternehmen nach Auffassung der Bundesregierung und welche die Bundesregierung sowie die Landesregierungen ergreifen, um auf dem Arbeitsmarkt im Wettbewerb mit anderen Branchen um junge Auszubildende und Talente zu bestehen?
71. Wie viele Beschäftigte in der Tourismusbranche und im Gastgewerbe würden nach Kenntnis der Bundesregierung von einem Mindestlohn in Höhe von 8,50 Euro, wie er beispielsweise vom DGB vorgeschlagen wird, profitieren (bitte für jede Branche und differenziert nach Frauen und Männern darstellen)?
72. Sieht die Bundesregierung bei circa 140 000 ergänzend Arbeitslosengeld II beziehenden Personen⁵ Handlungsbedarf im Hinblick auf einen gesetzlichen Mindestlohn?
73. Welchen Mindestlohn hält die Bundesregierung für gerechtfertigt, um der hohen Servicequalität und der hohen Arbeitsintensität innerhalb der Branche gerecht zu werden?
74. Wie groß wäre die Entlastung der öffentlichen Haushalte durch Minderausgaben von Sozialleistungen für die Tourismusbranche (zum Beispiel durch

⁵ Im Jahr 2010 waren laut der NGG insgesamt 1,6 Millionen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer im Gastgewerbe beschäftigt, davon bezogen 8,7 Prozent ergänzendes Arbeitslosengeld II. Absolut bedeutet das fast 140 000 Beschäftigte.

ergänzend Arbeitslosengeld II beziehende Personen) bei einer Umsetzung des vom DGB geforderten gesetzlichen Mindestlohns von 8,50 Euro?

75. Wie groß wären die Steuermehreinnahmen für Bund, Länder und Kommunen (bitte einzeln auflisten) nach Kenntnis der Bundesregierung durch die Tourismusbranche bei einer Umsetzung des vom DGB geforderten gesetzlichen Mindestlohns von 8,50 Euro?
76. Liegen der Bundesregierung wissenschaftliche Untersuchungen über die Auswirkungen eines Mindestlohns von 8,50 Euro im Hinblick auf Arbeitsplatzintensität vergleichbarer Branchen vor?
77. Liegen der Bundesregierung wissenschaftliche Untersuchungen über die Auswirkungen eines Mindestlohns von 8,50 Euro im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit von Kleinstbetrieben, insbesondere von Kleinstbetrieben im ländlichen Raum, vor?
78. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, und welche hält sie für erfolgversprechend, um gegen die Schwarzarbeit in der Gastronomie und Hotellerie vorzugehen?
79. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über das Ausmaß von Verstößen gegen den Jugendarbeitsschutz in Gastronomie und Tourismus vor?
80. Wie steht die Bundesregierung der vom DEHOGA geforderten Einschränkung des Jugendarbeitsschutzes gegenüber, und hält sie das angesichts der Arbeitsbelastungen, insbesondere innerhalb der Gastronomie, für angemessen?
81. Inwiefern ist der Jugendarbeitsschutz Gegenstand von Beratungen des Bundes mit den Ländern, und verfolgt die Bundesregierung konkrete Initiativen zur Einschränkung des Jugendarbeitsschutzes?
82. Sind nach Auffassung der Bundesregierung ordnungspolitische Maßnahmen notwendig, um die Beschäftigungsstrukturen in der Tourismusbranche mit überproportional vielen Minijobs, Teilzeitarbeitsverträgen, befristeten Arbeitsverhältnissen und Leiharbeit sozialverträglicher zu gestalten?
Wenn ja, welche?
Wenn nein, warum nicht?
83. Wie hoch ist der Anteil saisonal Beschäftigter im Tourismusgewerbe?
84. Welche weiteren Maßnahmen sind nach Auffassung der Bundesregierung wünschenswert und zielführend, damit es auch im Tourismus mehr sozialversicherungspflichtige Arbeitsverhältnisse gibt?
85. Welche Maßnahmen schlägt die Bundesregierung vor, um Arbeitnehmer, insbesondere Migranten, bildungsferne Beschäftigte und Auszubildende über ihre Arbeitnehmerrechte in Deutschland zu informieren?
86. Welche Institutionen sind derzeit dafür zuständig, dass Verstöße gegen Arbeitnehmerrechte (z. B. Bundesurlaubsgesetz, Arbeitszeitgesetz, Jugendarbeitsschutz) aufgedeckt werden?
Hält die Bundesregierung die Kompetenzverteilung für zielführend und die Kontrollen für ausreichend?

Wenn nein, welche Maßnahmen müssen aus Sicht der Bundesregierung ergriffen werden?

Wenn ja, warum?

87. Wie hoch ist die Kontrolldichte durch die Industrie- und Handelskammern nach Kenntnis der Bundesregierung?
Hält die Bundesregierung das für angemessen?
88. Wie viele Prüfungen hat die Finanzkontrolle Schwarzarbeit seit 2005 pro Jahr in der Tourismusbranche durchgeführt, und wie viele Ordnungswidrigkeiten und Straftatbestände wurden festgestellt?
89. Wie hoch waren die verhängten sowie die vereinnahmten Geldbußen, und wie hoch war die Summe der verhängten Freiheitsstrafen?
90. Welche Auswirkungen hatte die Einführung der Sofortmeldung zur Sozialversicherung im Gaststätten- und Beherbergungsgewerbe für die Bekämpfung von Schwarzarbeit?
91. Wie viele Verstöße gegen die Pflicht zur obligatorischen Sofortmeldung zur Sozialversicherung wurden von 2005 bis heute pro Jahr in der Tourismusbranche festgestellt?
92. Liegen der Bundesregierung Kenntnisse darüber vor, in wie vielen Betrieben der Gastronomie und Hotellerie es derzeit bundesweit einen Betriebsrat gibt?
Wenn ja, wie viele?
93. Liegen der Bundesregierung Kenntnisse darüber vor, welcher Anteil der Beschäftigten in der Gastronomie und Hotellerie aktuell gewerkschaftlich organisiert ist?
Wenn ja, wie viele?

Barrierefreiheit

94. Wie stellen sich aus Sicht der Bundesregierung die Möglichkeiten, in Deutschland barrierefrei zu reisen, gegenwärtig dar?
Wo sieht sie dringenden Handlungsbedarf?
95. In welchen Bereichen der touristischen Servicekette liegen nach Auffassung der Bundesregierung noch die größten Defizite, was erscheint der Bundesregierung zu deren Behebung notwendig, und welche Maßnahmen wird sie dazu ergreifen?
96. Bis wann soll die Barrierefreiheit zum Markenzeichen des Tourismus in Deutschland werden (vgl. Pressemitteilung des BMWi vom 31. Mai 2012: „Burgbacher: Barrierefreiheit soll Markenzeichen des Tourismus in Deutschland werden“)?
Wird es dabei Unterschiede zwischen urbanen und ländlichen Räumen geben?
97. In welcher Form und in welchem Rahmen ist die NatKo in das Projekt eingebunden?
Ist sichergestellt, dass Menschen mit Behinderung oder alte Menschen als Expertinnen und Experten in eigener Sache beteiligt sind?
98. In welchen Bereichen der touristischen Servicekette liegen nach Auffassung der Bundesregierung noch die größten Defizite?
99. Inwiefern sieht die Bundesregierung angesichts des ambitionierten Zieles, Barrierefreiheit zu einem Markenzeichen zu entwickeln, Widersprüche zwischen Ankündigung und politischer Praxis, insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Mittel für das Programm der KfW Bankengruppe, das dem Abbau von Barrieren dienen sollte, aus dem Bundeshaushalt binnen kürzester Zeit gestrichen werden?

100. Welche aktuellen, staatlichen Förderprogramme für Barrierefreiheit im Tourismus gibt es?

Hält die Bundesregierung den Abfluss dieser Mittel für angemessen, gerade angesichts der hoch gesteckten Ziele und der sich in der Realität abzeichnenden Situation?

101. Welche guten Beispiele von Ländern, Regionen und Kommunen sind nach Auffassung der Bundesregierung schon vorhanden, an denen sich die Branche und die Politik orientieren sollten (vgl. BMWi-Pressemitteilung vom 31. Mai 2012: „Burgbacher: Barrierefreiheit soll Markenzeichen des Tourismus in Deutschland werden“)?

102. Welche einheitlichen Qualitätsmerkmale sind aus Sicht der Bundesregierung als Grundlage für eine einheitliche Kennzeichnung von barrierefreiem Tourismus geeignet, die aus Gründen der Übersichtlichkeit und Vergleichbarkeit geboten ist?

103. In welcher Form und in welchem Umfang werden nach Kenntnis der Bundesregierung Führungspersonal und Mitarbeiter der Tourismusbranche für das Thema Barrierefreiheit gegenwärtig und zukünftig sensibilisiert und geschult?

104. Aus welchen Mitteln wird eine Internetplattform entwickelt, auf der sich Reisende über barrierefreie Angebote informieren können, und wer gewährleistet die dauerhafte Finanzierung dieser Plattform?

Werden die 500 000 Euro, die für das Projekt „Tourismus für alle: Entwicklung und Vermarktung barrierefreier Angebote und Dienstleistungen in Deutschland“ durch die Bundesregierung bereitgestellt werden, dauerhaft fortgeschrieben?

105. Welche Bedeutung soll der NatKo in Zukunft zukommen?

Wie beurteilt die Bundesregierung die Ausstattung der NatKo mit Mitteln aus dem Bundeshaushalt?

Marketing

106. Wann wird die Arbeitsgruppe des Auswärtigen Amts „Das Deutschlandbild im Ausland“ erneut tagen, und welche Ziele verfolgt diese Arbeitsgruppe?

107. Wie bewertet die Bundesregierung eine verlängerte Ausgabe von Reisevisa, wie zum Beispiel die fünfjährige Visavergabe in den USA, um so auch den Incoming-Tourismus zu verbessern?

108. Wie groß ist der Etat von mit der Deutschen Zentrale für Tourismus e. V. (DZT) vergleichbaren Institutionen im Ausland nach Kenntnis der Bundesregierung (z. B. in Frankreich, Spanien, Griechenland und den USA), und sieht die Bundesregierung in den 27 Mio. Euro jährlicher Zuwendung aus dem Bundeshaushalt für die DZT eine hinreichende, konkurrenzfähige Unterstützung?

109. Wie bewertet die Bundesregierung die Refinanzierungsquote von 37 Prozent, und sieht die Bundesregierung damit einen ausreichenden Beitrag der Tourismuswirtschaft und -industrie am Auslandsmarketing gegeben?

110. Inwiefern spielt die Vermarktung des Tourismusstandortes Deutschland auch bei Institutionen wie der Germany Trade and Invest – Gesellschaft für Außenwirtschaft und Standortmarketing mbH (GTAI) eine Rolle?

Sieht die Bundesregierung in einer stärkeren Berücksichtigung des Tourismus, beispielsweise auch in den Länderberichten der GTAI, eine Möglichkeit, den Stellenwert der Tourismuspolitik allgemein zu verbessern?

111. Wo liegen nach Auffassung der Bundesregierung weitere Effizienzpotenziale bei der Auslandsvermarktung?
112. Welche Gespräche haben zwischen dem BMWi und der DZT bezüglich eines umfassenden, leicht erfassbaren, systematischen und verdichteten Überblicks der Erfolgskontrollmechanismen im Rahmen des Jahresberichts der DZT an die Bundesregierung stattgefunden?
Mit welchem Ergebnis?
113. Inwiefern wird die DZT eine bessere Verknüpfung der Einzelmaßnahmen auf ein effizientes Gesamtsystem vornehmen, die laut Evaluationsbericht „z. T. nicht hinreichend bzw. nur punktuell“ seien?
114. Welche Erkenntnisse ergeben sich aus der vom BMWi in Auftrag gegebenen Studie „Organisationsuntersuchung bei der Deutschen Zentrale für Tourismus e. V. durch Bearing Point“ bezüglich der Arbeitsbelastung und der Personalkapazitäten bei der DZT?
Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung diesbezüglich ergriffen?
115. Sieht die Bundesregierung den Bedarf einer EU-weiten Tourismusagentur?
Inwiefern bemüht sich die Bundesregierung, auf EU-Ebene eine Tourismusagentur mitzugestalten, um auch die von der Kommission vorgelegten Ziele (vgl. KOM(2010) 352 endg.) zu erfüllen?
116. Wie bewertet die Bundesregierung über Ländergrenzen hinweg agierende Destinationsverbünde wie zum Beispiel in der Großregion?
117. Sieht die Bundesregierung die Möglichkeit, überregionale Destinationsverbünde bei deren Aktivitäten für ein stärkeres Incoming auch über EU-Fördermittel zu unterstützen?
Wenn ja, inwiefern?
Wenn nein, aus welchem Grund?
118. Wie bewertet die Bundesregierung über Bundesländergrenzen hinweg agierende Themenverbünde wie zum Beispiel www.landsichten.de?
119. Welche Fördermöglichkeiten gibt es über Bundesmittel, die einem Ziel der verbesserten Koordinierung der Tourismuswirtschaft dienen, beispielsweise im Hinblick auf thematische Vermarktungsplattformen wie www.landsichten.de?
Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, ähnlich wie in Österreich, solche Plattformen auch über EU-Fördermittel zu unterstützen?
120. Wie bewertet die Bundesregierung die Bund-Länder-Koordinierung im Hinblick auf das Inlandsmarketing?
Welche Möglichkeit sieht die Bundesregierung im Rahmen einer verbesserten Zusammenarbeit von Bund und Ländern?
121. Inwiefern wird die Bundesregierung auf die DZT zukommen, um auch den ländlichen Raum stärker bei dem Marketing des Reiselandes Deutschlands einzubeziehen (vgl. dazu auch Bundestagsdrucksache 17/9570)?

Verbraucherschutz

122. Welche Möglichkeit sieht die Bundesregierung zur Entbürokratisierung, Schaffung von mehr Rechtsklarheit und Vereinfachung für den Verbrau-

cher im Reiserecht, insbesondere vor dem Hintergrund der verschiedenen Rechtsakte, wie z. B. der Pauschalreise-Richtlinie 90/314/ EWG, der Umsetzung der Pauschalreise-Richtlinie, §§ 651a bis 651m des Bürgerlichen Gesetzbuchs, der Fluggastrechte-Verordnung (EG) Nr. 261/2004, des Übereinkommens von Montreal (EG) Nr. 889/2002, der Haftung von Fluggepäck (EG) Nr. 2027/97, von Barrierefreiheit im Flugverkehr (EG) Nr. 1107/2006, den Preisinformationen für Flugpassagiere in der Verordnung (EG) Nr. 1008/2008, der Timesharing-Richtlinie 2008/122/EG, der Fahrgastrechte für Bahnkunden (EG) Nr. 1371/2007, für Buspassagiere (EG) Nr. 1073/2009, und der See- und Kreuzfahrtpassagiere (EG) Nr. 392/2009, aber auch den Bestimmungen, die sich aus der Zusammenarbeit im Verbraucherschutz über die Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 ergeben?

123. Wie steht die Bundesregierung der geplanten Überarbeitung der Fluggastrechte-Verordnung gegenüber?
- Wo sieht die Bundesregierung den größten Regulierungsbedarf?
 - Wie steht die Bundesregierung einer intermodalen Anpassung gegenüber, Entschädigungszahlungen bei annullierten Flügen oder deutlicher Verspätung an den Ticketpreisen zu bemessen?
124. Wie steht die Bundesregierung der geplanten Überarbeitung der Pauschalreise-Richtlinie gegenüber?
- Wie bewertet die Bundesregierung eine weniger stark ausgeprägte Differenzierung zwischen Reisevermittler und -veranstalter, wie es beispielsweise in Frankreich der Fall ist?
 - Sieht die Bundesregierung eine Notwendigkeit, Reiseportale, wie z. B. www.fluege.de, stärker in die Haftung mit einzubeziehen?
125. Welche rechtlich verbindlichen Betreuungsleistungen bei Reisemängeln hält die Bundesregierung für angemessen und verbraucherfreundlich?
126. Beabsichtigt die Bundesregierung eine Vereinheitlichung und Pauschalierung von Ausgleichsleistungen bei Reisemängeln?
127. Wann wird eine verkehrsträgerübergreifende Schlichtungsstelle bestehen, die auch Flug-, Bus- und Schiffspassagieren offensteht?
- Wird diese verkehrsträgerübergreifend sein?
- Wird es hierbei Unterschiede zwischen Fern- und Nahverkehr, Pauschal- und Individualreisen, Geschäfts- und Privatreisen geben?
128. In welcher Weise stellt die Bundesregierung die paritätische Beteiligung von Verbraucher- und Fahrgastverbänden bei der Rechtssetzung und in Schlichtungsstellen sicher, insbesondere im Bahn-, Flug- und Busverkehr?
129. Beabsichtigt die Bundesregierung eine Vereinheitlichung und Vereinfachung der verkehrsträgerübergreifenden Fahrplan- und Tarifinformationen aus einer Hand?
130. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung seit 2005 ergriffen, um Anschlussfahrausweise und durchgehende Tickets verschiedener Verkehrsträger und -systeme zu befördern?
131. In welcher Weise stellt die Bundesregierung sicher, dass Reisebeschwerden gründlich analysiert, Rechtslücken erforscht, Qualitätsdefizite entdeckt und die Marktentwicklung wissenschaftlich fundiert und systematisch aufgearbeitet werden?
132. Beabsichtigt die Bundesregierung, eine Plattform zur Klarheit und Wahrheit von Reiseprospekten nach dem Muster von www.lebensmittelklarheit.de einzurichten?

133. Beabsichtigt die Bundesregierung, die notwendigen Rechtsgrundlagen für ein Kontrollbarometer in der touristischen Gastronomie zu schaffen, um ortsunkundigen Reisenden eine leichte Orientierung über die Hygienequalität zu erschließen?
134. Wie bewertet die Bundesregierung die Rechtsverbindlichkeit, Zuverlässigkeit, Aktualität und Nutzerfreundlichkeit des Berliner Senatsportals auf www.berlin.de/sicher-essen für Berlintouristen?

Umweltschutz

135. Welche Maßnahmen sind seitens der Bundesregierung geplant, um die Sensibilität für die Themen Umweltschutz und Biodiversität innerhalb der Tourismuswirtschaft und -industrie zu stärken?
136. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um die Sensibilität für die Themen Umweltschutz und Biodiversität im Zusammenhang mit Tourismus aufseiten der Verbraucher zu stärken?
137. Ist nach Auffassung der Bundesregierung genug Sensibilität für die Themen Umweltschutz und Biodiversität innerhalb der Tourismusindustrie und -wirtschaft vorhanden?
Wenn ja, auf Grundlage welcher Indikatoren hat die Bundesregierung diese Bewertung vorgenommen?
138. Gibt es nach Auffassung der Bundesregierung sektorspezifische Unterschiede (Hotellerie, Gastronomie, Flugverkehr etc.) hinsichtlich der Sensibilität für die Themen Umweltschutz und Biodiversität?
Wenn ja, welche?
139. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus Forderungen nach einem Biodiversitätscheck für Tourismusunternehmen, und wird sie einen solchen fördern und unterstützen?
140. Wie steht die Bundesregierung einem Nachhaltigkeitscheck für den Tourismus gegenüber, wie es beispielsweise das Land Baden-Württemberg plant?
a) Welche Mindestanforderungen hält die Bundesregierung dabei für notwendig, insbesondere im Bereich Biodiversitäts- und Klimaschutz?
b) Sollten die Unternehmen bei der Einführung einer solchen Zertifizierung unterstützt werden?
141. Hält die Bundesregierung so genanntes Greenwashing durch Tourismusunternehmen unter dem nicht geschützten Begriff „nachhaltiges Reisen“ für ein Problem?
142. Sieht die Bundesregierung Handlungsbedarf hinsichtlich eines bundesweiten Verbrauchersiegels für nachhaltiges Reisen?
Wenn ja, welche Maßnahmen sind geplant?
143. Wie bewertet die Bundesregierung Zertifizierungen für Tourismusunternehmen im Sinne der CBD-Richtlinien für biologische Vielfalt und Tourismusentwicklung oder im Rahmen von EMAS?
144. Welche im Zusammenhang mit Tourismus ausgeübten Sport- und Freizeitaktivitäten hält die Bundesregierung für besonders problematisch in ihren Auswirkungen auf die biologische Vielfalt?
Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um diese Auswirkungen zu verringern?

145. Wäre eine bundeseinheitliche verbindliche Ausgestaltung der Eingriffsregelung im Rahmen des Bundesnaturschutzgesetzes aus Sicht der Bundesregierung ein geeignetes Instrument, um schädliche Planungen und Flächenverbrauch durch den Tourismus einzudämmen?
146. Sind seitens der Bundesregierung Maßnahmen zur besseren Inwertsetzung von Großschutzgebieten geplant?
Wenn ja, welche?
Welche Rolle kann hierbei der Tourismus spielen?
- a) Welche Möglichkeit können Regionalmanager hierbei übernehmen?
Inwiefern unterstützt die Bundesregierung das Einrichten solcher Planstellen?
- b) Kann aus Sicht der Bundesregierung bei Schutzgebietskategorien wie Natura-2000-Gebiete oder Naturschutzgebieten die touristische Nutzung gefördert werden, ohne die Schutzziele zu gefährden?
- c) Was sind aus Sicht der Bundesregierung die wichtigsten Ansätze, um die Wahrung der Schutzziele gegenüber wachsenden ökonomischen Interessen zu sichern?
- d) Wie bewertet die Bundesregierung die Möglichkeit, Großschutzgebiete als Modellregionen für naturverträglichen Tourismus zu entwickeln?
147. Welche ökologischen Effekte sieht die Bundesregierung durch das stärkere Betonen regionaler Produkte und von Lebensmitteln aus ökologischer Erzeugung innerhalb der Hotellerie und Gastronomie?

Berlin, den 26. Juni 2012

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion