



Verkehr und Tourismus



1 Vorwort

Neue und aktuelle Entwicklungen wie z. B. die EU-Erweiterung, die Neuordnung der Strukturfondsförderung, die Einführung der Lkw-Maut und der Low Cost Carrier-Markt sind aus touristischer Sicht von so erheblicher Bedeutung, dass eine Neuformulierung beziehungsweise Weiterentwicklung des „Verkehrspolitischen Positionspapiers des Deutschen Tourismusverbandes e. V. (DTV)*“ aus dem Jahr 2002 notwendig erscheint.

Das neue DTV-Positionspapier wendet sich an die Abgeordneten aus den Parlamenten von Bund und Ländern, an die Mitglieder der Vertretungen der Gebietskörperschaften, die Verwaltungen von Bund, Ländern und Kommunen, aber auch an die Vertreter der verschiedenen Verkehrsträger. Ziel ist es, alle Beteiligten für eine Verkehrspolitik im Interesse der Touristen zu gewinnen.

Etwa die Hälfte aller Verkehrsleistungen entfällt auf den Freizeit- und Urlaubsverkehr. Das aus touristischer Sicht wichtigste Verkehrsmittel bei Inlands-Urlaubsreisen ist nach wie vor das Auto, mit einem Anteil von rund 75 Prozent, gefolgt von Bus, Bahn und Flugzeug sowie sonstigen Verkehrsmitteln wie Schiff und Fahrrad.

Die Prognosen zum Bundesverkehrswegeplan 2003 gehen von einer weiteren Zunahme der Personenverkehrsleistungen um rund 20 Prozent bis zum Jahre 2015 gegenüber dem Jahre 1997 aus. Für den Urlaubsverkehr wird eine Steigerung um rund 40 Prozent erwartet. Um diesen Verkehr zu bewältigen und im Sinne der Touristen problemloser zu gestalten, sind Änderungen in der Verkehrspolitik notwendig und zum Teil bereits eingeleitet worden. Darüber hinaus führen technische, wirtschaftliche und politische Bedingungen zu unterschiedlichen Konsequenzen für die verschiedenen Verkehrsträger. Außerdem nehmen die öffentlichen Finanzmittel für die Verkehrsinfrastruktur ab, während der Finanzbedarf steigt. Insbesondere ist der Bundesverkehrswegeplan unterfinanziert.

2 Verkehrspolitische Auswirkungen der Erweiterung der Europäischen Union

2.1 EU-Erweiterung

Mit dem Beitritt von zehn weiteren Ländern zum 1. Mai 2004 zur Europäischen Union ergeben sich an die Verkehrspolitik auch aus touristischer Sicht neue Anforderungen. Zur Erschließung neuer Märkte für den Deutschlandtourismus sind eine sehr gute Verkehrsinfrastruktur, Erleichterungen im grenzüberschreitenden Verkehr sowie Mehrsprachigkeit im Servicebereich und in der Wegweisung erforderlich.

2.1.1 Transeuropäische Netze

Der Deutsche Tourismusverband setzt sich für eine schnelle und komfortable Erreichbarkeit touristischer Destinationen innerhalb Deutschlands aus ganz Europa ein. Aus Richtung Osteuropa sind hierfür insbesondere die transeuropäischen Korridore Nr. II (Berlin–Moskau–Nishnij Novgorod), Nr. III (Dresden/Berlin–Breslau–Krakau–Kiew), Nr. IV (Berlin–Dresden/Nürnberg–Prag–Wien–Budapest–Constanta/Istanbul) sowie Nr. VII (Donau) von Bedeutung. Neben einer modernen Straßeninfrastruktur besitzen hochleistungsfähige Schienenwege einen besonderen Stellenwert.

Darüber hinaus sind Projekte im Rahmen der Motorways Of The Sea („Meeresautobahnen“) vor allem im Bereich der Ostsee für die Anbindung nach Skandinavien und ins Baltikum von Bedeutung.

2.1.2 Grenzübergänge

Zusätzliche Grenzübergänge in touristisch relevanten Regionen, gerade zum Wandern, Radfahren aber auch für den Pkw-Verkehr, sind neu zu errichten beziehungsweise wiederaufzubauen. Auf eine durchgängige, mehrsprachige Beschilderung ist zu achten.

2.1.3 Straßenverkehr

Ein qualitativ hochwertiges Straßenverkehrsnetz ist auch im grenzüberschreitenden Bereich unabdingbar. Der DTV unterstützt den zügigen Aus- und Neubau der Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Richtung Osteuropa nach dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen beziehungsweise den Landesentwicklungsplänen und den fachlichen Entwicklungsplänen Verkehr der Freistaaten Sachsen und Bayern sowie der Bundesländer Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg.

2.1.4 Schienenpersonenfernverkehr

Im Schienenpersonenfernverkehr kommt es insbesondere auf die Aufrechterhaltung und Verbesserung von Verbindungen zwischen Polen/Tschechien und Deutschland an. Vor allem Verbindungen zwischen Oberzentren wie Warschau–Berlin, Danzig–Stettin–Berlin, Krakau–Berlin, Breslau–Dresden, Prag–Dresden und Prag–Nürnberg können ein Rückgrat für die Entwicklung des Geschäfts- und Kongressreisesegments, aber auch für den Freizeittourismus sein.

Die Regierungen in den Ländern sind für die Bereitstellung eines hochwertigen grenzüberschreitenden Schienennetzes verantwortlich. An die jeweils beteiligten Bahnen wird appelliert, ein kundenorientiertes Informations-, Tarif- und Fahrplansystem zu schaffen. Dies sollte leicht verständlich und mehrsprachig zur Verfügung stehen.

2.1.5 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der DTV unterstützt grenzüberschreitende Angebote im schienen- und straßengebundenen ÖPNV, insbesondere an Wochenenden, Feiertagen und in den Schulferien.

Für die Bestellung grenzüberschreitender Nahverkehrsangebote sind den jeweiligen Aufgabenträgern die notwendigen Finanzmittel zur Verfügung zu stellen.

Bei der Gestaltung der Angebote kommt vor allem der Abstimmung von Fahrplänen eine große Bedeutung zu. Leit- und Informationssysteme im grenznahen Raum sollen mehrsprachig sein.

2.2 Integration von Verkehrsangeboten

Die touristischen Mobilitätsbedürfnisse sind vielfältig und inhomogen. Deshalb nutzen Touristen unterschiedliche Verkehrsträger in Abhängigkeit von Erreichbarkeit und Komfort. Entscheidend hierfür ist eine akzeptable Verknüpfung zu durchgängigen Reiseketten. Das gilt vor allem für die Abstimmung des überörtlichen Schienenverkehrs mit dem örtlichen Busverkehr. Am Urlaubsort ist die Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln sicherzustellen. Dabei muss der ÖPNV die Umsteigemöglichkeiten optimieren und die Wartezeiten für seine Fahrgäste begrenzen.

2.3 Aufbau von Tourismuslinien

Die ÖPNV-Verkehrsangebote sind in der Regel auf berufliche und gewerbliche Ziele ausgerichtet. Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen sollten zusätzlich ihr Augenmerk auf die Entwicklung von wirtschaftlich tragfähigen Tourismuslinien lenken.



3 Strukturförderung

Im Rahmen des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) werden in der laufenden Förderperiode auch zahlreiche Verkehrsprojekte durch Bund und Länder gefördert. Im Vordergrund des EFRE-Bundesprogramms Verkehrsinfrastruktur steht vor allem der Ausbau überregional wirksamer Bundesverkehrswege mit Anbindung an das Transeuropäische Verkehrsnetz. Aus touristischer Sicht ist es erforderlich, dass auch im neuen Förderzeitraum der Jahre 2007 bis 2013 die Verkehrsinfrastruktur einen Schwerpunkt bilden. Dabei sollte stärker als bisher auf die Anbindung und Erschließung touristischer Zielgebiete – insbesondere in ländlichen Regionen, die nicht durch Hauptverkehrswege erschlossen sind – geachtet werden.



4 Schienenverkehr

4.1 Verlässlichkeit von Fernverkehrsangeboten

Der Bahntourismus profitiert vom vertakteten Hochgeschwindigkeitsverkehr auf der Schiene. Dies gilt insbesondere für das Segment des Städte-, Kongress- und Großveranstaltungstourismus.

Klassische deutsche Urlaubsziele außerhalb der Ballungszentren (wie z.B. Nord- und Ostsee einschließlich Schiffsabgangshäfen, die Mittelgebirge und die Mosel) werden über lang laufende und umsteigefreie Fernverkehrsverbindungen unterhalb des Hochgeschwindigkeitsverkehrs bedient. Eine nachhaltige Zuverlässigkeit dieser Fernverkehrsangebote ist dringend notwendig, um dem Tourismus in diesen Regionen positive Impulse zu geben und einen höheren Anteil der Bahn am „Modal-Split“ zu generieren.

Für die Schieneninfrastruktur ist nach dem Grundgesetz der Bund verantwortlich. Der Abschluss langfristiger Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen zwischen dem Bund und den Betreibern der Eisenbahninfrastrukturen könnte die Grundlage für den Erhalt und den Aufbau eines leistungsfähigen Schienennetzes bilden.

4.2 Touristische Anforderungen an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen haben die vom Berufsverkehr abweichenden Komfortanforderungen zu berücksichtigen. Das betrifft insbesondere ausreichende und bequem erreichbare Gepäckstaumöglichkeiten, familien- und kleingruppenfreundliche Sitzplatzangebote, Reservierungsfähigkeit und komfortable Umsteigemöglichkeiten. Dies gilt vor allem bei langlaufenden Nahverkehrsangeboten mit oft mehrstündiger Reisezeit.

Die Gestaltung von Übergängen innerhalb eines Verkehrssystems aber auch zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln soll möglichst barrierefrei erfolgen.

4.3 Gastronomieangebot

Um im Vergleich mit Flugzeug, Bus und Pkw mithalten zu können, ist im Fernverkehr sowie auch auf lang laufenden Strecken im Nahverkehr, ein angepasstes Gastronomieangebot vorzuhalten und weiter zu entwickeln.

5 Magnetschwebbahn

Zu den wesentlichen Vorteilen des in Deutschland entwickelten Transrapid gehören das berührungslose und – bei gleicher Geschwindigkeit – deutlich leisere und energiesparendere Fahren, die besondere Umweltverträglichkeit und nicht zuletzt seine hohe Geschwindigkeit.

In China stellt der Transrapid mit der Flughafen-Anbindung Shanghai seit Ende des Jahres 2003 seine Praxistauglichkeit erfolgreich unter Beweis.

Die Realisierung der sich gegenwärtig in der Planung befindlichen Flughafenanbindung München, als erste Anwendung in Deutschland, oder das Projekt eines Euro-rapids von den Niederlanden nach Hamburg und weiter über Berlin nach Prag, beziehungsweise Warschau, wird durch den DTV nachdrücklich unterstützt.

6 Straßenverkehr

6.1 Sonn- und Feiertagsfahrverbot

Die „Ausmusterung“ des Richtlinienvorschlages der EU-Kommission zu einer EG-Rahmenregelung für Wochenendfahrverbote für Lkws wird begrüßt und die strikte Haltung der Bundesregierung in dieser Frage ausdrücklich unterstützt. Denn eine Aufweichung des in Deutschland für alle Straßen bestehenden Sonn- und Feiertagsfahrverbotes für Lkws hätte Beeinträchtigungen des großräumigen Urlaubsverkehrs und des regionalen Ausflugsverkehrs mit Auswirkungen auch auf die Verkehrssicherheit zur Folge.

6.2 Bemannung von Ausweichverkehren

Die Einführung der Maut für Lkws auf Autobahnen hat in einigen Fällen zu einer Verlagerung des Schwerverkehrs in das nachgelagerte Straßennetz geführt. Vor allem parallel zu Autobahnen verlaufende Bundesstraßen, mit denen sich Abkürzungen realisieren lassen, werden als Ausweichrouten genutzt. Das belastet die Straßen und das Leben in den betroffenen Städten und Gemeinden. Es ist unbedingt notwendig, die Ausweichrouten zu bemauten.

6.3 Ausnahmegenehmigung für Wohnmobile

Bei der generellen Sperrung der Ausweichstrecken für Lkws über 7,5 Tonnen durch die Verkehrsminister der Länder müssen im Rahmen einer Überarbeitung der Straßenverkehrsordnung Ausnahmegenehmigungen für die generelle Durchfahrt für Wohnmobile mit einem Gesamtgewicht von über 7,5 Tonnen auf den gesperrten Ausweichstrecken zugelassen werden.

6.4 Maut für Pkws

Aus touristischer Perspektive ist eine mögliche Autobahngebühr für Pkws strikt abzulehnen. Diese würde nicht nur zu einer ungerechtfertigten Verteuerung des Autofahrens generell, sondern speziell auch des Reisens führen.

6.5 Straßenerhaltung

Die Finanzknappheit der öffentlichen Hand auf allen Ebenen hat seit Jahren zu einem Rückgang von Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen im Straßennetz geführt. Inzwischen genügen viele Straßen nicht mehr den Qualitätsansprüchen. Das beeinträchtigt nicht nur die Verkehrssicherheit, sondern führt auch in der Zukunft zu weiter steigenden Aufwendungen. Vor allem in den strukturschwachen, aber oft touristisch sehr attraktiven Regionen sinkt die Erschließungsqualität aufgrund der größeren Finanzschwäche erheblich. Der Erhaltung und Qualitätssicherung der Straßen muss deshalb mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden.

6.6 Wegweisung

Vor allem für Urlauber ist bei Unkenntnis der örtlichen Verkehrsführung eine eindeutige Wegweisung unverzichtbar, denn sie hilft nicht nur verkehrsgefährdende Fahrmanöver und unnötige Suchverkehre zu vermeiden, sondern auch die Orientierung zu erleichtern. Daher müssen Lesbarkeit, Standorte, Zielhierarchie und Beleuchtung der Wegweisschilder regelmäßig überprüft werden. Dies dient der allgemeinen Sicherheit im Straßenverkehr.

Der DTV setzt sich darüber hinaus für den Abbau einer Vielzahl von Regelungen zugunsten einer vereinfachten touristischen Hinweisbeschilderung ein und wird dies bei der aktuellen Überarbeitung der Richtlinien für touristische Hinweise an Straßen nachdrücklich einfordern.



7 Reisebustouristik

Flexible Mobilität, Komfort und Umweltverträglichkeit sind Merkmale, die die moderne Bustouristik ausmachen. In einem stetig wachsenden Europa nimmt auch die Bustouristik, als klassische Form der Gruppentouristik, eine zentrale Rolle in den grenzüberschreitenden Touristikverkehren ein. Deshalb ist ein sicheres, gut ausgebautes Straßennetz für die Reisebustouristik unverzichtbar.

Zur Optimierung der Qualität von Busreisen sind der Ausbau der bustouristischen Infrastruktur an Autobahnraststätten und eine verkehrssichere Optimierung der Außenanlagen für Reisebusse bedeutende Erfolgsfaktoren.

Die verschiedenen Verkehrsmittel Flugzeug, Bahn und Bus werden in steuerlicher Hinsicht unterschiedlich behandelt. Das beeinträchtigt den Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern und diskriminiert einzelne Verkehrsträger.

Im Sinne einer besseren Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel ist die generelle Einbindung des Reisebusses in die Verkehrskonzepte der Städte und Gemeinden erforderlich. An zentralen Verkehrsknotenpunkten wie Flughäfen und Bahnhöfen sind entsprechende Anfahr- und Parkmöglichkeiten vorzusehen. Auch die Planung temporärer Verkehrskonzepte, z. B. bei Großevents, muss den Anforderungen des Busverkehrs stärker Rechnung tragen.

Ein Reisebus ersetzt weit mehr als 30 Pkws. Das entlastet Straßen und Umwelt. Weniger Staus und ein reibungsloser Verkehr kommen in städtischen Zielgebieten vor allem den Anwohnern unmittelbar zugute. Die Herausnahme des Reisebusses aus Verkehrsberuhigungsmaßnahmen beziehungsweise umweltbedingten Verkehrssperrungen ist für eine prosperierende lokale Tourismuswirtschaft unverzichtbar und sachlich gerechtfertigt und sollte daher in das Ermessen der Kommunen gestellt werden.



8 Fahrradtourismus

8.1 Koordinierung von Radfernwegen

Der Fahrradtourismus in Deutschland erlebt seit Jahren gute Wachstumsraten. Für immer mehr touristische Regionen bildet er ein immer wichtiger werdendes Standbein in der regionalen Tourismusentwicklung. Um dies auf längere Sicht zu gewährleisten, ist unter gemeinsamer Anstrengung von Bund und Ländern die Einrichtung einer zentralen Koordinierungsstelle für die Qualitätsentwicklung, -sicherung und Vermarktung des deutschlandweiten Radfernwegenetzes (D-Netz) anzustreben. Dies entspricht im Übrigen auch einer Forderung beziehungsweise Positionierung innerhalb des Nationalen Radverkehrsplanes der Bundesregierung.

Die Weiterentwicklung radtouristischer Angebote hinsichtlich Qualität der Wegeinfrastruktur, Wegweisung und begleitender Infrastruktur (z. B. Rastplätze, Serviceangebote für Radfahrer) muss vorangetrieben werden. Wie die Infrastruktur und Wegweisung bei nationalen Routenetzen aussehen kann, haben die Schweiz, die Niederlande und Dänemark vorbildlich umgesetzt. Deutschland droht damit gegenüber den im Radverkehr führenden Nachbarländern den Anschluss zu verlieren.

8.2 Marketing und Kooperation

Die Schaffung eines international vermarktbaren Angebots in Form des D-Netzes ist dringend notwendig. Hierzu wurde bereits ein Netz von 12 Routen mit 10.500 km Länge mit den Wirtschaftsministerien der Länder und den Landesmarketinggesellschaften 1998 bis 2000 abgestimmt. Für die nationale und internationale Vermarktung müssen qualitativ hochwertige „Premiumprodukte“ zur Verfügung stehen, die sich in einem marktkonformen Prozess entwickeln werden.



Auf die wachsende internationale Nachfrage nach radtouristischen Angeboten in Deutschland muss das Marketing langfristig entwickelt werden. Die Premiumprodukte müssen deshalb sowohl als Print, als auch im Internet, mindestens in eng-

lischer Sprache verfügbar sein und im Ausland beworben werden.

8.3 Fahrradmitnahme

Start- und Zielpunkt von Radrouten liegen oft weit voneinander entfernt. Damit auch der Schienenverkehr von den Zuwachsraten im Fahrradtourismus profitieren kann, sind die Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern im Nah- und Fernverkehr auszubauen.

Der Ausbau der Angebote der Fahrradmitnahme sollte sich jedoch nicht nur auf den Schienenverkehr beschränken, sondern auch auf die übrigen Verkehrsträger in den touristischen Regionen ausgedehnt werden.

9 Wassertourismus



9.1 Infrastruktur

In Europa gibt es schiffbare Binnengewässer von über 40.000 km Länge. Mit einem rund 10.000 km langen Netz von Bundes- und Landeswasserstraßen, vielen Binnenseen und circa 23.000 km² Seewasserstraßen an Nord- und Ostsee ist Deutschland ein hochinteressantes Wassersportrevier mit zentraler Lage in Europa. Hinzu kommen noch viele tausend Kilometer Fließgewässer, die nur für Kanus und Ruderboote befahrbar sind. Die Verbindungen auf dem Wasserweg mit den europäischen Nachbarn in Ost und West öffnen zusätzliche Märkte und schaffen hervorragende Ausgangsbedingungen, um Deutschlands wassertouristische Potenziale besser zu erkennen und zu nutzen.

Die wassertouristische Infrastruktur in Deutschland ist bislang nur in Teilräumen erfasst. Die von einigen Bundesländern unterschiedlich definierten Qualitätskriterien und Richtwerte für die Landeskonzepte sollten länderübergreifend vereinheitlicht werden. Auf Bundesebene gibt es bislang keine Vorgaben für die Planung und Umsetzung wassertouristischer Angebote und damit für die Erschließung von wassertouristischen Revieren. Eine Revitalisierung von nicht mehr genutzten alten Wasserwegen für touristische Zwecke ist zu prüfen.

9.2 Ausbau von Marinas und Wasserwanderrastplätzen

Zu den infrastrukturellen Basisangeboten auf und am Wasser gehören qualitativ gut ausgebaute Anlegestellen und Wasserwanderrastplätze, vor allem in unmittelbarer Umgebung von touristisch interessanten Sehenswürdigkeiten, mit entsprechenden Möglichkeiten für Ein- und Ausstiege. Hierbei sollten auch die Potenziale der Wassersportvereine mit einbezogen werden. Sportboothäfen

und Marinas sollten sich nach den Kriterien der neuen Sterne-Klassifizierung von DTV und BWVS (Bundesverband Wassersportwirtschaft e.V.) ausrichten und mehr Möglichkeiten für Abfallentsorgung, Wasser und Stromversorgung, zum Tanken etc. bereitstellen.

9.3 Ausbau von Schleusen

Schleusen sollten vermehrt zu touristischen Informationszentren/Zentren für Regionalvermarktung entwickelt werden. Hierzu sollten Konzepte für Umstrukturierungen erstellt werden und Pilotprojekte diesen Prozess begleiten. Die Zusammenarbeit zwischen Bund, Kommunen und Firmen ist dabei auszubauen.

9.4 Informationssystem „Gelbe Welle“

Die „Gelbe Welle“ als einheitliches wassertouristisches Informationssystem gewährleistet die Verknüpfung von wasser- und landseitigen Angeboten und bietet dem Gast wirksame Orientierungshilfe. Daher sollte sie mit Unterstützung der Länderministerien und der Landestourismusorganisationen flächendeckende Anwendung in allen Bundesländern finden.

9.5 Führerscheinregelung und Charterschein

Die bisherige bundesweite Führerscheinpflicht für Sportboote wirkt auf die Entwicklung des Wassertourismus entwicklungshemmend. Um sich mit konkurrenzfähigen Angeboten auf dem europäischen Markt behaupten zu können, empfiehlt es sich, die positiven Erfahrungen aus dem Pilotprojekt zur Einführung eines Charterscheins in den Ländern Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und dem Saarland in einer bundesweiten Regelung umzusetzen.

Dabei sollte allerdings aus sicherheitstechnischen Überlegungen bei denjenigen Gewässern, die von der Berufsschiffahrt stark frequentiert werden, die Führerscheinpflicht nach wie vor im Vordergrund stehen.

Zur Vereinfachung der Führerscheinregelung würde eine Zusammenlegung von Sportbootführerschein-Binnen und Sportbootführerschein-See sinnvoll erscheinen, unter Einschluss einer moderaten Anpassung und Regelung der Funkbetriebszeugnispflicht im Sinne eines ausreichend bemessenen Übergangszeitraumes für gewerblich genutzte Sportboote.

9.6 Befahrensregelungen

Auf deutschen Gewässern gelten eine Vielzahl von gesetzlichen Bestimmungen, die kaum noch zu durchschauen sind.

Eine Neuordnung beziehungsweise eine Vereinfachung der Regelungen erscheint aus touristischer Sicht dringend erforderlich. Die Befahrensregelungen im Bereich

des Kanutourismus gilt es zu minimieren und durch freiwillige Selbstbeschränkungsmaßnahmen zum Schutz der Natur zu ergänzen beziehungsweise zu ersetzen.

10 Luftverkehr

10.1 Boomende Nachfrageentwicklung und positive Incoming-Effekte durch Low Cost Carrier

Seit Ende der 90er Jahre haben die Low Cost Carrier in Deutschland rasch an Bedeutung gewonnen. Aufgrund der günstigen Tarife und des schnell wachsenden Flugstreckenangebotes, insbesondere zwischen den großen europäischen Metropolen, wächst das Interesse an Kurz- und Städtetrips ständig.

Damit die deutschen Metropolen, und gerade auch die Regionen, die bislang vom Luftverkehr weitgehend abgeschnitten waren, vom wachsenden Boom der Low Cost Carrier profitieren, ist es erforderlich, dass diese attraktive Angebote vorhalten und einmalige Reise-Highlights bieten. Dazu zählen z. B. Kunst- und Kultureinrichtungen, Ausstellungen, historische Stadtelemente oder auch internationale Sport- und Kulturevents.

Darüber hinaus sind eine verstärkte Kooperation und vernetzte Angebote der handelnden Akteure, wie Fluggesellschaften, Flughäfen, Reisemittlern, ÖPNV und Gastgewerbe, im Sinne eines qualitativen Destinationsmanagements erforderlich.

Gerade vor dem Hintergrund globaler Vernetzungen im Luftverkehr müssen Städte und Regionen zur Vermarktung ihrer Angebote in die Lage versetzt werden, international professionell zu werben. Die Notwendigkeit der Budgetaufstockung für die Konkurrenzfähigkeit im internationalen Wettbewerb wird vielfach weder finanziell noch strukturell ausreichend beachtet. Die Voraussetzung für die Erzielung spürbarer Incoming-Effekte ist jedoch, die vor Ort und in den umliegenden Regionen tätigen Tourismusorganisationen mit den entsprechenden Management- und Marketingstrukturen und -budgets auszustatten.

10.2 Standards und Vernetzung

Der deutsche Tourismus ist auf eine technisch wie wirtschaftlich leistungsfähige Luftverkehrsinfrastruktur angewiesen. Ebenso ist dafür Sorge zu tragen, dass adäquate Qualitäts- und Sicherheitsstandards die Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit im internationalen Kongress-, Tagungs- und Incominggeschäft sichern. Daneben gilt es, lokale Disparitäten (z. B. Seebäder-Flugverkehr) auszugleichen sowie die Vernetzung der Mobilitätsstrukturen (Individualverkehr, ÖPNV, Schienenverkehr) zu ermöglichen und weiter auszubauen.



Wohin soll die Reise gehen?



**Der DTV und seine Mitglieder stehen
für einen innovativen und zukunftsfähigen
Qualitätstourismus in Deutschland.**