

Große Anfrage

**der Abgeordneten Stephan Jersch, Norbert Hackbusch, Deniz Celik,
Sabine Boeddinghaus, Martin Dolzer, Inge Hannemann, Cansu Özdemir,
Christiane Schneider, Heike Sudmann und Mehmet Yildiz (DIE LINKE)
vom 30.03.17**

und Antwort des Senats

Betr.: Nachhaltiger Tourismus

Die UN-Vollversammlung erklärte 2017 zum „Internationalen Jahr des nachhaltigen Tourismus für Entwicklung“. Auch die globalen Nachhaltigkeitsziele der UN von 2015 (sustainable development goals, SDG) fordern in Ziel 8.9: „bis 2030 Politiken zur Förderung eines nachhaltigen Tourismus (zu) erarbeiten und um(zu)setzen, ...“.

Obwohl der Tourismus in Hamburg mit über 6 Milliarden Euro Gesamtumsatz eine Spitzenposition unter den Hamburger Wirtschaftszweigen einnimmt (Hotelbedarfsplan 2016, Seite 118), spielt „nachhaltiger Tourismus“ in den aktuellen Veröffentlichungen des Senats oder der städtischen „Hamburg Tourismus GmbH“ (HHT) kaum eine Rolle. Weder die „Hamburg – Perspektive Tourismus 2025“ noch der Hotelbedarfsplan 2016 oder die Antworten des Senats auf die Große Anfrage „Tourismus in Hamburg und der Metropolregion“ (Drs. 21/3568 vom 1.4.2016) gehen auf dieses Thema ein. In den Workshops der Behörde für Umwelt und Energie im November/Dezember 2016 zur Umsetzung der SDGs in Hamburg war „nachhaltiger Tourismus“ nach Auskunft des teilnehmenden Zukunftsrats Hamburg ebenfalls kein Thema.

Das Hamburg Tourismus Monitoring 2015 sowie die genannten Studien der HHT zielen nahezu ausschließlich auf die Steigerung von Übernachtungszahlen, auf Umsatzwachstum sowie auf den weiteren Ausbau der dafür erforderlichen Hotel- und Verkehrsinfrastruktur. Einerseits bereichert der Tourismus ideell und materiell, andererseits steigert er aber auch den Energie- und Ressourcenverbrauch, die CO₂-Emissionen, den Abfall, den Flächenbedarf, den Lärm und die Luftschadstoffe in der Stadt.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

Der Senat beantwortet die Fragen auf der Grundlage von Auskünften der Hamburg Tourismus GmbH (HHT), Hamburg Port Authority AöR (HPA), Cruise Lines International Association Deutschland (CLIA), der Flughafen Hamburg GmbH (FHG) und der Agentur für Arbeit Hamburg wie folgt:

I. Gesamtverantwortung

- 1. Teilt der Senat die Nachhaltigkeitsziele (SDG) der UN und strebt er ihre Umsetzung in Hamburg im Bereich des Tourismus an?*

Wenn ja:

- a. Was versteht der Senat unter einem „nachhaltigen Tourismus“?
- b. Teilt er die herrschende Auffassung (3-Säulen-Modell), dass „Nachhaltigkeit“ eine langfristige Balance zwischen wirtschaftlicher Stabilität, ökologischer Tragfähigkeit und sozialem Ausgleich bedeutet?

Die zuständige Behörde ist der Auffassung, dass „Nachhaltigkeit“ sowohl unter wirtschaftlichen als auch ökologischen und sozialen Aspekten zu verstehen ist und bezieht dies auf den Begriff des „nachhaltigen Tourismus“. Daher wird das Ziel der Sustainable Development Goals (SDG) der UN „...to promote sustainable tourism to create jobs and promote local culture and products“ befürwortet. Im Übrigen siehe Drs. 20/7082.

2. Ist der Senat der Auffassung, dass Tourismuspolitik – neben der Barrierefreiheit und der Akzeptanz durch die Bevölkerung – auch die Auswirkungen auf die Umwelt, die Arbeitsbedingungen der im Tourismus Beschäftigten und andere soziale Aspekte berücksichtigen muss, wenn sie weiteres Wachstum des Tourismus in Hamburg fördert?

Die angemessene Berücksichtigung umweltpolitischer und sozialer Aspekte gehört auf allen hierfür relevanten Politikfeldern zu den Zielsetzungen des Senats.

3. In seiner Antwort auf die Große Anfrage der CDU „Tourismus in Hamburg und der Metropolregion“ (Drs. 21/3568 vom 1.4.2016) teilte der Senat vor einem Jahr mit, dass HHT ein „touristisches Nachhaltigkeitskonzept“ erarbeite. Ist dieses inzwischen fertiggestellt und veröffentlicht?

Wenn ja: wann und wo?

Wenn nein:

- a. Wann wird die Fertigstellung erfolgen?

Die Erstellung des Konzepts zum nachhaltigen Städtetourismus in Hamburg ist noch nicht abgeschlossen.

4. Wurden beziehungsweise werden an diesem Konzept auch Umwelt- und Nachhaltigkeitsfachpersonen aus Nichtregierungsorganisationen beteiligt?

Wenn ja:

- a. Welche Akteure/-innen wurden beziehungsweise werden beteiligt?

Wenn nein:

- b. warum nicht?

Das Konzept wurde vom Northern Institute of Technology Management (NIT) und der mascontour GmbH (mascontour) erarbeitet. Beide Institute sind ausgewiesene Nachhaltigkeitsexperten, die in ihren Projekten touristische Akteure fachlich auf dem Weg zu mehr Nachhaltigkeit im Tourismus begleiten.

Im Juni des Jahres 2016 wurde im Rahmen der Konzeptionsarbeit ein Akteurs-Workshop mit Vertreterinnen und Vertretern der Tourismuswirtschaft, Verbänden und Behörden durchgeführt. Hierzu waren auch Personen aus folgenden Nichtregierungsorganisationen eingeladen: Zukunftsrat Hamburg, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC), Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND), NABU – Naturschutzbund Deutschland e.V. (NABU).

5. Wer sich als Hamburg-Tourist/in für nachhaltiges Reisen interessiert, findet dieses Thema auf der Website der HHT über den komplizierten Weg: Startseite > Sehenswertes (!) > Grünes Hamburg > Nachhaltigkeit und erhält dort eher dürftige Informationen. Plant die HHT, bei der Neugestaltung der Website das Thema Nachhaltigkeit stärker zu gewichten?

Im Zuge der Neugestaltung der Internetseite soll auch das Thema Nachhaltigkeit attraktiver für die touristischen Zielgruppen dargestellt werden.

6. *Im März 2016 veröffentlichte der Deutsche Tourismusverband e.V. (DTV) einen umfangreichen Praxisleitfaden „Nachhaltigkeit im Deutschlandtourismus“.*
 - a. *Welchen Stellenwert hat dieser Leitfaden in der Hamburger Tourismuspolitik?*
 - b. *Sollen die zahlreichen Kriterien für die verschiedenen Dimensionen von Nachhaltigkeit im Einzelnen berücksichtigt werden?*

Die Ergebnisse des Leitfadens wurden bereits in der Konzeptionsphase des Nachhaltigkeitskonzepts berücksichtigt und sind im Einklang zu sehen.

II. Wirtschaftliche Aspekte

7. *Die wirtschaftlichen Aspekte des Tourismus in Hamburg sind durch Studien und Befragungen bis ins Detail ausgeleuchtet. Danach ist diese Branche in Hamburg gut aufgestellt, wirtschaftlich stabil und auf Wachstumskurs (Hamburg – Perspektive Tourismus 2025). Bedarf es nach Ansicht des Senats für den Ausgleich mit den ökologischen und sozialen Aspekten dennoch einer weiteren aktiven Förderung und Bewerbung mit rein quantitativem Wachstumsziel? Droht anderenfalls eine Destabilisierung der Hamburger Tourismuswirtschaft?*

Die Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen ist aus Sicht der zuständigen Behörde unter dem Gesichtspunkt der wirtschaftlichen Entwicklung Teil einer umfassenden Nachhaltigkeitsstrategie. Insofern sieht die zuständige Behörde ihre Aufgabe darin, wirtschaftliche Wachstumsziele mit den ökologischen und sozialen Dimensionen der Nachhaltigkeit bestmöglich zu vereinbaren.

8. *Der Hotelbedarfsplan 2016 sieht bis 2025 einen Mehrbedarf von 36.000 Betten beziehungsweise circa 100 neuen Hotels vor, davon fast die Hälfte im Premiumbereich. Dieser besonders flächenintensive Bereich erfordert zumeist zentrumsnahe Standorte mit hoher Nutzungskonkurrenz.*
 - a. *Wie bewertet der Senat den zusätzlichen Flächenbedarf für neue Hotels in Bezug auf die Bedarfe der Bevölkerung für Wohnungsbau, Grün- und Freiflächen, Gewerbe und öffentliche/Verwaltungsfunktionen?*
 - b. *Welche Prioritäten hat der Senat für die (gegebenenfalls vorhabenbezogene) Bebauungsplanung in den zentrumsnahen Stadtteilen?*

Der Hotelbedarfsplan schätzt die voraussichtlichen Kapazitätsbedarfe bei Fortsetzung des Übernachtungswachstums der vergangenen Jahre ein. Er legt dabei einen Schwerpunkt auf die Zielsetzung, Hotelansiedlungen insbesondere im mittleren und niedrigeren Preissegment verstärkt auch außerhalb des Zentrums zu befördern. Grundsätzlich strebt die zuständige Behörde hinsichtlich der bezogen auf einzelne Flächen nicht immer vermeidbaren Nutzungskonkurrenzen einen Ausgleich an, der gewährleistet, dass sowohl die wirtschaftlichen als auch die wohnungspolitischen und ökologischen Zielsetzungen angemessen zum Tragen kommen. Deshalb erfolgt in der Bebauungsplanung im Einzelfall eine Abwägung mit anderen betroffenen Nutzungsinteressen.

III Ökologische Aspekte

Die Antwort des Senats auf die Große Anfrage „Grüner Tourismus“ (Drs. 20/7082 vom 26.3.2013) enthält einzelne Angebote und Produkte für einen umweltfreundlichen Tourismus; quantifizierte Aussagen über die Umweltauswirkungen des Hamburg-Tourismus enthält die Antwort nicht.

9. *Gibt es ein Monitoring der Umweltfolgen des Hamburger Tourismus?*
Wenn ja:

a. *Wo ist dieses für die Öffentlichkeit verfügbar?*

Wenn nein:

b. *warum nicht?*

10. *Wie hoch ist der Primärenergieverbrauch der Hamburger Tourismuswirtschaft und wie wird er sich bis 2030 voraussichtlich entwickeln – gesamt und bezogen auf die Kennzahlen Gast und Hotelbett? Welchen Anteil haben erneuerbare Energien daran?*
11. *Wie hoch sind die CO₂-Emissionen der Hamburger Tourismuswirtschaft – insgesamt und bezogen auf Gast und Hotelbett („CO₂-Fußabdruck“) (gegebenenfalls begründete Abschätzungen)?*
12. *Der Senat strebt bis 2030 eine Reduktion der gesamten Hamburger CO₂-Emissionen um 50 Prozent (seit 1990) an (Hamburger Klimaplan, Drs. 21/2521, Seite 7). Welchen Beitrag zu dieser Reduktion soll die Tourismuswirtschaft leisten?*

Angesichts der äußerst heterogenen Struktur der Tourismuswirtschaft, die in zum Teil sehr unterschiedlichem Maße unter anderem Branchen wie das Gastgewerbe, das Transportgewerbe, den Einzelhandel und vielfältigste Kultur- und Freizeitangebote umfasst, ist ein valide abgrenzbares Monitoring der Umweltfolgen beziehungsweise der CO₂-Emissionen dieser Querschnittsbranche nicht seriös darstellbar. Zu den auch die Tourismusbranche betreffenden Maßnahmen, mit denen die zuständige Behörde eine Reduktion der Hamburger CO₂-Emissionen anstrebt, zählen die Maßnahmen im Handlungsfeld Mobilität.

13. *Auf der HHT-Website zu umweltfreundlichem Übernachten werden beispielhaft drei umweltfreundliche Hotels vorgestellt. Wie viele und welche der 324 Hamburger Übernachtungsbetriebe mit wie vielen der 58.700 Betten (Stand 2015, Große Anfrage Drs. 21/3568) sind nach einem Umwelt- oder Nachhaltigkeits-Bewertungssystem zertifiziert (zum Beispiel Green Globe; DEHOGA Umweltcheck – ohne Ökoprofit oder Umweltpartnerschaft)?*

Auf der Homepage der HHT ist folgende Auswahl an zertifizierten Hotels aufgeführt. Alle dort vertretenen Hotels werden im Rahmen der Integration standardmäßig abgefragt. Aufgrund der Vielzahl der unterschiedlichen Labels umfasst die Abfrage die drei Standardzertifikate. Es ist davon auszugehen, dass weitere Hotels über andere Zertifikate verfügen. Im Zuge des neuen Internetauftritts werden die Zertifizierungen erneut überprüft und entsprechende Häuser ergänzt werden.

Green Globe
Baseler Hof
Mövenpick Hotel Hamburg
Scandic Hamburg Emporio
Certified Green Hotel
Junges Hotel Hamburg
Mercure Hotel Hamburg City
Scandic Hamburg Emporio
Mercure Hotel Hamburg Mitte
Green Key
Radisson Blu Hotel Hamburg city center
Crowne Plaza Hotel Hamburg City Alster

Auch dem DEHOGA Hamburg Hotel- und Gaststättenverband e.V. (DEHOGA) liegen keine weitergehenden Erkenntnisse vor.

14. *Die Groß-Events in Hamburg sind Tourismusmagneten. Erstellt beziehungsweise fordert der Senat für die größten von ihnen (Hafengeburtstag, Dom) ein eigenes Nachhaltigkeitskonzept, wie es zum Beispiel die altonale hat, und/oder eine nachträgliche Öko-Bilanz (Energieverbrauch, CO₂-Emissionen, Abfallmengen und so weiter) und welche Umweltauf-*

lagen erteilen die Flächengeber/-innen beziehungsweise fordern die Ausschreibungen?

Über die gesetzlichen Bestimmungen hinaus folgt die veranstaltende Behörde den Auflagen der Flächengeber (Bezirksämter Hamburg-Mitte und Altona sowie HafenCity Hamburg GmbH) und fixiert umweltrechtliche Bestimmungen in den Verträgen mit den Subveranstaltern, den Schaustellerinnen und Schaustellern. Siehe hierzu Drs. 21/5233. Im Übrigen wird für die Domveranstaltungen und dem Hafengeburtstag Hamburg auch im Jahr 2017 ausschließlich Strom aus CO₂-neutraler Erzeugung verwendet.

15. Welcher Anteil der in Hamburg anlegenden Kreuzfahrtschiffe nutzte 2015/2016 tatsächlich die Angebote für Landstrom oder LNG-Versorgung (oder verfügt über eine eigene umweltfreundliche Energieversorgung im Hafen)?

Die Anteil der Anläufe von Kreuzfahrtschiffen, bei denen die Angebote für eine alternative Energieversorgung (stationäre Landstromanlage, LNG Hybrid Barge, LNG-Versorgung) während der Liegezeit im Hafen tatsächlich genutzt werden, hat sich überaus positiv entwickelt.

Im Jahr 2015 betrug der Anteil noch < 5 Prozent, im Jahr 2016 stieg er bereits auf 32 Prozent der Anläufe. Die Aktivitäten der Reedereien tragen somit zu einer signifikanten Senkung der Emissionsbelastung durch Kreuzfahrtschiffe während ihrer Liegezeit im Hafen bei.

16. Wie wirkt(e) sich das starke Wachstum der Kreuzfahrtschiffahrt in Hamburg auf die Schadstoffbelastungen der Luft in den betroffenen Stadtteilen aus? Bitte für die letzten zehn Jahre aufführen.

Die Emissionen aus dem Schiffsverkehr im Hamburger Hafen werden im Rahmen des Emissionskatasters für den Hafen seit dem Jahr 2013 im Rhythmus von zwei Jahren berechnet. Demnach wurden im Jahr 2013 durch die Kreuzfahrtschiffe in Hamburg 12.500 t CO₂, 23 t SO_x, 5 t PM₁₀ und 200 t NO_x emittiert. Im Jahr 2015 wurden durch die Kreuzfahrtschiffe in Hamburg 14.768 t CO₂, 9 t SO_x, 2 t PM₁₀ und 228 t NO_x emittiert. Die von der Kreuzschiffahrt freigesetzten Emissionen entsprechen 3 Prozent aller im Schiffsverkehr im Hamburger Hafen freigesetzten Emissionen. An den Messstellen des Hamburger Luftmessnetzes, die sich in hafennahen Stadtteilen befinden, wurde in den letzten zehn Jahren keine Erhöhung der Schadstoffbelastung erfasst, die sich mit dem Wachstum der Kreuzschiffahrt korrelieren lässt.

17. Welcher Anteil des Flugverkehrs (Anzahl der Abflüge und Landungen) wird dem Tourismus zugerechnet?

Zur Beantwortung dieser Frage wird die repräsentative Passagierbefragung der FHG aus dem Jahr 2016 hinzugezogen, die aus anonymisiert erfassten Daten Rückschlüsse auf den Reisegrund zulässt. So gaben im Jahr 2016 64,7 Prozent der befragten Passagiere an, aus privatem Grund zu reisen. Die übrigen 35,3 Prozent der befragten Passagiere gaben an, aus beruflichen Gründen vom Hamburg Airport abzufliegen. Darüber hinaus lässt sich eine einzelne Flugbewegung nicht einem einzelnen Verkehrssegment (touristischer oder beruflicher Reisegrund) zuordnen, da die ansässigen Fluggesellschaften weder reine Geschäfts- noch reine Tourismusflüge anbieten.

18. Was bedeutet das angekündigte Wachstum für die seit 2013 wieder ansteigende Fluglärmbelastung (Lärmkontur-Berechnung der Flughafen Hamburg GmbH)?

Das Mobilitätsbedürfnis im Einzugsgebiet des Hamburger Flughafens steigt. Im Jahr 2017 rechnet die FHG mit einem Passagierwachstum von rund 3 Prozent. Um den Bedarf decken zu können, nutzen die Airlines vor allem mittelgroße, moderne Flugzeuge der Lärmklassen 3 und 4. Sie gehören zu den geräuschärmeren Flugzeugen und bieten zugleich genügend Sitzplätze zum Beispiel für beliebte Urlaubsstrecken. Durch den Einsatz dieser Flugzeuge mit 90 bis 200 Sitzplätzen wird die Anzahl der Starts und Landungen so gering wie möglich gehalten, insbesondere auch zum Schutz von Umwelt und Nachbarschaft. Mit weniger Flugbewegungen werden also mehr Passagiere befördert. Auch in diesem Jahr setzt sich damit die deutliche Ent-

koppelung der Passagier- und Flugbewegungszahlen fort. Es ist zu erwarten, dass auch im weiteren Verlauf dieses Jahres das Bewegungswachstum deutlich niedriger sein wird als das Passagierwachstum.

Seit 1999 hat der Hamburger Flughafen ein festes Lärmkontingent, auch „Lärmdeckel“ genannt. Die Einhaltung dieses sogenannten Lärmkontingents wird jährlich überprüft. Das Lärmkontingent beziehungsweise die Lärmkontur am Hamburg Airport konnte im Vergleich zum Jahr 1997 um 35 Prozent reduziert werden, und das bei 70 Prozent mehr Passagieren und annähernd gleicher Anzahl an Flugbewegungen. Trotz des erwarteten Passagierwachstums im Jahr 2017 ist davon auszugehen, dass sich die Gesamtzahl der Flugbewegungen und die damit verbundene Lärmbelastung weiterhin auf dem Niveau der Vorjahre befinden werden.

19. *Der Modal Split aller Anreisen hat sich in den letzten Jahren stark zugunsten des Bahnverkehrs und zugunsten von Auto und Flugzeug verschoben und soll dies bis 2025 weiterhin tun (Hamburg – Perspektive Tourismus 2025). Plant der Senat Maßnahmen zur Umkehrung dieses nicht nachhaltigen Trends?*

In der Studie „Hamburg-Perspektive Tourismus 2025“ wird von einer stabilen und nicht rückläufigen Entwicklung bei der Bahnreise ausgegangen. Gleichzeitig wird mittelfristig mit einer Steigerung der Verkehrsleistung bei Pkw- und Flugreisen gerechnet. Jeder zweite ausländische Gast fliegt nach Hamburg, ein gutes Drittel nutzt den Pkw, die Bahn liegt bei 14 Prozent. Diese Verteilung geht häufig mit der Entfernung, der Anbindung und der Verbindungsinfrastruktur des Quellmarktes, zum Beispiel ob eine Bahnreise aus dem Ausland überhaupt realisierbar ist, einher.

Eine andere Quelle, die Studie DestinationMonitor (Quelle: GfK/IMT DestinationMonitor Deutschland), liefert Ergebnisse für die Hauptverkehrsmittel zur Anreise der inländischen Urlaubsgäste nach Hamburg. Eine Entwicklung der Kennzahlen ist nur für die Jahre 2013, 2014 und 2015 möglich. Ältere Statistiken sind aufgrund einer Methodikänderung nicht vergleichbar.

	2015	2014	2013
Pkw	38 %	44 %	40 %
Bahn	33 %	32 %	34 %
Bus	8 %	7 %	9 %
Flugzeug	21 %	16 %	14 %
Sonstiges	0 %	2 %	2 %

Quelle: GfK/IMT, Abweichungen sind rundungsbedingt möglich.

Wenn ja:

- a. *Welche Maßnahmen sind dies und bis wann werden diese jeweils angestrebt?*

Die Verkehrsmittelwahl bei Fernreisenden hängt von unterschiedlichen Randbedingungen wie Preis und Reisedauer ab und führt zu individuellen Entscheidungen, die durch die zuständige Behörde bedingt beeinflussbar sind.

Ziel ist es, die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel innerhalb Hamburgs zu stärken. Die zuständige Behörde verbessert daher mit einer Vielzahl an Maßnahmen die Bedingungen von öffentlichem Nahverkehr und Radfahren.

Das seit einigen Jahren erfolgreiche Fahrradleihsystem und die Verbesserung der Radverkehrsanlagen tragen dazu bei, das Radfahren insgesamt attraktiver zu machen.

Das Programm der Busbeschleunigung sowie der Ausbau des Schnellbahnnetzes steigert die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Hamburg weiter und bringt gerade Touristinnen und Touristen dazu, die öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen.

Zudem bewirbt die HHT sowohl in Bezug auf die An- und Abreise als auch bei der Mobilität vor Ort umweltfreundliche Verkehrsmittel. Besonders hervorzuheben sind die Kombinationsangebote Bahn und Hotel (Bahnhit). Seit dem Jahr 2007 unterstützt die

HHT mit dem Produkt Bahnhit die CO₂-günstige Anreise nach Hamburg und bewirbt diese Anreiseform.

Mit der Hamburg CARD haben Reisende im Großbereich Hamburg freie Fahrt in den Bussen und Bahnen des HVV. Die Hamburg CARD ist in allen Hamburg Reisen Produkten enthalten und beinhaltet stets kostenlose ÖPNV-Nutzung. Des Weiteren beinhaltet sie auch Ermäßigungen für den StadtRAD-Fahrradverleih oder die E-Bike-Vermietung Erfahre.

Darüber hinaus werden auf der Homepage der HHT Angebote zum Erkunden der Stadt per Fahrrad sowie die Möglichkeiten des StadtRADs beworben. Die im Jahr 2009 erfolgte Einführung und der seitdem erfolgte Ausbau des StadtRAD-Systems tragen dazu bei, dass Touristen ihren Aufenthalt in Hamburg CO₂-schonend gestalten können.

Hinzu kommen Maßnahmen zur Sensibilisierung der Gäste für das Thema in Gänze, wie in der Magalog-Ausgabe 2016/2017 nachzusehen. Hier wird über redaktionelle Inhalte Lust auf eine nachhaltige Anreise und Tagesgestaltung in Hamburg gemacht. Dazu zählt auch das Thema Mobilität.

20. *2009 war Hamburg mit einem Anteil von 2,6 Prozent Fahrrad-touristischen Tagesreisen an allen Tagesreisen das bundesweite Schlusslicht (Große Anfrage Drs. 20/7082). Wie hoch ist der Anteil heute und wie hat er sich seit 2009 jährlich entwickelt?*

Quelle der Daten war die Grundlagenuntersuchung des Deutschen Tourismus Verbands „Fahrradtourismus in Deutschland“ aus dem Jahr 2009. Es liegen keine aktuelleren Zahlen vor.

IV. Soziale Aspekte

Der globale Tourismus gilt als ein Wirtschaftszweig mit vielfach schlechten bis katastrophalen Arbeitsbedingungen (vergleiche zum Beispiel Veröffentlichungen von Tourism Watch/Brot für die Welt). Die in Hamburg ansässigen Reiseveranstalter/-innen tragen für die Bedingungen in den ausländischen Destinationen eine Mitverantwortung. Daten über die Tourismus-Arbeitsplätze in Hamburg und in der Kreuzschiffahrt sind kaum verfügbar.

21. *Nach dem Hotelbedarfsplan 2016 können im Tourismusbereich „rein rechnerisch“ 97.320 Beschäftigte „ihren Lebensunterhalt“ verdienen. 11.000 Arbeitsplätze sollen bis 2025 hinzukommen. Wie viele Arbeitsplätze sind der Hamburger Tourismuswirtschaft zurzeit tatsächlich zuzurechnen?*

Tourismus ist eine klassische Querschnittsbranche. So sichert die Tourismusbranche Arbeitsplätze im Gastronomie- und Beherbergungsgewerbe sowie im Einzelhandel und weiteren Dienstleistungsunternehmen.

Für die Berechnung des Beschäftigungseffektes wird der touristische Einkommensbeitrag in Beziehung zum durchschnittlichen Pro-Kopf-Volkseinkommen gesetzt. Durch Division des nominalen Einkommensbeitrages aus dem Tourismus durch das von der amtlichen Statistik für das Untersuchungsgebiet ausgewiesene „durchschnittliche Primäreinkommen pro Kopf und Jahr“ lässt sich die Anzahl der Personen (= Einkommensäquivalent) errechnen, die (rein theoretisch) ihr durchschnittliches Primäreinkommen vollständig aus touristischen Einkommensquellen bestreiten könnten. Die tatsächliche Zahl, der anteilig oder voll vom Tourismus abhängigen Arbeitsplätze einer Region ist in der Regel wegen hoher Anteile von Saison- und Teilzeitbeschäftigten oder Nebenerwerbstätigkeit deutlich höher. Zu den anteilig vom Tourismus abhängigen Arbeitsplätzen zählen unter anderem Arbeitsplätze aus dem Handel, Dienstleistung, Transport et cetera. Dies wird am touristischen Bruttoumsatz sichtbar. Dieser verteilt sich auf verschiedene Wirtschaftszweige: Mit einem Anteil von 37,7 Prozent am gesamten touristischen Bruttoumsatz ist der Einzelhandel der Hauptprofiteur. Die Umsätze beinhalten Ausgaben für Lebensmittel und Einkäufe sonstiger Waren. Die Gastronomie positioniert sich auf Rang zwei (23,3 Prozent). Hierzu zählen Ausgaben

für Restaurant- und Cafésbesuche. Dienstleistungsunternehmen generieren 21 Prozent der Umsätze, unter anderem durch Eintrittspreise in den Bereichen Unterhaltung, Freizeit, Sport und lokale Transportmittel. Das Beherbergungsgewerbe trägt einen Anteil von 18 Prozent zum gesamten touristischen Umsatzvolumen bei. Für die Stadt Hamburg ergibt sich somit ein Äquivalent von eingangs genannten 97.320 Personen, die durch den Tourismus ihren Lebensunterhalt bestreiten können.

Eine arbeitsplatzscharfe Zuordnung einzelner Beschäftigter als zur beziehungsweise nicht zur Tourismuswirtschaft gehörend ist aufgrund dieses Querschnittscharakters der Branche seriös nicht durchführbar.

22. *Welche Erkenntnisse hat der Senat über den Anteil von sozialversicherungspflichtigen Vollzeit-Arbeitsplätzen an den Tourismus-Arbeitsplätzen?*
- a. *Wie viel Prozent der Arbeitsplätze sind*
 - a) *befristet,*
 - b) *Minijobs (450 Euro),*
 - c) *Teilzeitarbeitsplätze,*
 - d) *Leiharbeitsplätze,*
 - e) *Niedriglohn-Arbeitsplätze (Mindestlohn)?*
 - b. *Wie hoch ist der Anteil ausländischer Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen aus Drittländern (nicht EU) im Hamburg-Tourismus?*

Siehe Anlagen 1 und 2.

23. *Medienberichten zufolge fahren alle deutschen Kreuzfahrtschiffe unter fremder Flagge und sind nicht an das deutsche Arbeitsrecht gebunden. Auf „Mein Schiff 2“ der Hamburger TUI Cruises Reederei gebe es Arbeitsverhältnisse mit einem Stundenlohn von weniger als 2,40 Euro („wallstreet:online“, 17.8.2016). Welche Erkenntnisse hat der Senat hierzu und welchen Einfluss nimmt der Senat auf eine nachhaltige Bezahlung der Beschäftigten bei den Hamburger Reedereien und den in Hamburg anliegenden Kreuzfahrtschiffen?*

Gemäß Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen besitzen Schiffe die Staatszugehörigkeit des Staates, dessen Flagge zu führen sie berechtigt sind. Das Flaggenstaatsprinzip besagt, dass ein Schiff auf hoher See grundsätzlich nur der Hoheitsgewalt des Flaggenstaats untersteht. Derzeit fährt kein Kreuzfahrtschiff unter deutscher Flagge.

Die zuständige Behörde setzt sich regelmäßig für eine Stärkung der deutschen Flagge ein. Mit der erfolgreichen Initiative für eine befristete Erhöhung des Lohnsteuereinkommens in der Seeschifffahrt sollen zentrale Anreize für einen vermehrten Einsatz von Seeleuten unter deutscher Flagge geschaffen werden.

Die Interessenvertretung der Besatzungsmitglieder internationaler Kreuzfahrtschiffe wird im Allgemeinen durch die internationale Seeleutegewerkschaft unter dem Dach der internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) wahrgenommen. Mit dieser bestehen einzelne Tarifverträge, an welche sich die Vertragspartner halten. Darüber hinaus liegen der zuständigen Behörde keine Erkenntnisse vor.

24. *Besonders für viele ältere Touristen/-innen ist eine gute Infrastruktur mit öffentlichen Toiletten bei der Destination wichtig. Hamburg liegt hier in Bezug auf Anzahl, Einheitlichkeit, Auffindbarkeit und Zugänglichkeit (Kosten) hinter anderen Metropolen zurück. Seit dem 1.1.2017 ist die Stadtreinigung für die meisten öffentlichen Toiletten verantwortlich. Welche quantitativen und qualitativen Ziele sowie welche Fristen wurden bei der Zuständigkeitsübertragung vereinbart?*

Siehe Drs. 21/5143.

25. Die Akzeptanz des Tourismus bei den Hamburgerinnen und Hamburgern ist insgesamt hoch; der Anteil derjenigen, die negative Auswirkungen sehen, wuchs jedoch von 16 Prozent in 2012 auf 25 Prozent in 2016. In den besonders betroffenen Stadtteilen lag er 2016 bei 41 Prozent (Tourismus Report 1/2016, Seite 7).

a. Wie haben sich die Akzeptanz und die Kritik in den drei Befragungen 2012, 2014 und 2016 genau entwickelt?

Positive Auswirkungen	2012	2014	2016
Wirtschaftsfaktor (gut für die Wirtschaft, Umsatzsteigerung, Arbeitsplatzsicherung)	73 %	72 %	70 %
Lebensqualität (Kulturelle Bereicherung, mehr Leben, Internationalität, höhere Lebensqualität)	32 %	33 %	36 %
Fördert Ansehen und Image der Stadt	7 %	8 %	11 %

Negative Auswirkungen	2012	2014	2016
Zu voll/ überfüllt	33 %	34 %	40 %
Steigende Preise	9 %	6 %	11 %
Umweltbelastung	9 %	11 %	11 %

Hamburg gesamt			
Sehen Sie negative Auswirkungen des Tourismus für Hamburg und die Hamburger Bevölkerung?	2012	2014	2016
JA	16 %	26 %	25 %

Sehen Sie positive Auswirkungen des Tourismus für Hamburg und die Hamburger Bevölkerung?	2012	2014	2016
JA	83 %	80 %	82 %

Touristisch stärker frequentierte Stadtteile			
Sehen Sie negative Auswirkungen des Tourismus für Hamburg und die Hamburger Bevölkerung?	2012	2014	2016
JA	Keine Angaben	41 %	41 %

b. Sieht der Senat in der wachsenden Kritik ein Problem für die weitere Förderung des Tourismuswachstums?

c. Welche Maßnahmen plant er zur Entschärfung des Konflikts?

Insgesamt ist die Akzeptanz des Tourismus in der Bevölkerung sehr hoch.

Eine wichtige Rolle spielen dabei Monitoringmaßnahmen, die davor schützen sollen, dass potenziell kritische Entwicklungen unbeobachtet bleiben. Zur besseren Einordnung erfolgt zudem ein regelmäßiger Austausch mit anderen europäischen Städten im Rahmen des City Tourism Networks zum Thema Akzeptanzsicherung. Im Bereich der

Hotelansiedlungsplanung kann zudem darauf hingewirkt werden, dass die im aktuellen Hotelbedarfsplan aufgezeigten Dezentralisierungsmöglichkeiten umgesetzt werden. Zudem wird die HHT in der Ansprache der Tagestouristen vermehrt ein Augenmerk darauf richten, Attraktionen in Arealen außerhalb der Kernstadt zu kommunizieren. Ein Instrument zur Förderung der Transparenz und somit Unterstützung der zeitlichen und räumlichen Entzerrung von Events liegt seit Sommer des Jahres 2016 auch mit dem Eventlotsen des Hamburg Convention Bureaus vor. Die Veranstaltungsdatenbank der HHT schafft ebenfalls Transparenz über Veranstaltungen in der gesamten Metropolregion gegenüber den Gästen und fokussiert nicht ausschließlich auf Großevents.

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (SvB) am Arbeitsort nach ausgewählten Merkmalen sowie ausschließlich geringfügig entlohnte Beschäftigte (aGeB)

Hamburg (Gebietsstand März 2017)

Ausgewählte Stichtage, Datenstand: März 2017

Aufgrund von Datenverarbeitungsfehlern sind nach den aktuell vorliegenden Erkenntnissen die endgültigen Werte des Berichtsmonats Juni 2016 leicht untererfasst.

Personengruppe	31. Dezember 2015		30. Juni 2016	
	Insgesamt	darunter:	Insgesamt	darunter:
		I Gastgewerbe		I Gastgewerbe
	1	2	3	4
SvB	928.705	35.993	932.219	37.619
dar. Vollzeitbeschäftigte	681.630	20.675	681.261	21.317
Teilzeitbeschäftigte	247.019	15.318	250.937	16.302
dar. Leiharbeiter	29.077	112	29.904	113
dar. Ausländer aus Drittstaaten ¹⁾	49.339	6.170	51.041	6.755
aGeB	104.632	14.352	104.379	15.227
dar. Ausländer aus Drittstaaten ¹⁾	10.464	2.253	10.615	2.424

Erstellungsdatum: 03.04.2017, Statistik-Service Nordost, Auftragsnummer 243696

© Statistik der Bundesagentur für Arbeit

1) Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, die weder Staatsangehörige eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, des Europäischen Wirtschaftsraums (EU zzgl. Island, Liechtenstein, Norwegen) oder der Schweiz sind, noch Staatenlose.

**Sozialversicherungspflichtig Vollzeitbeschäftigte der Kerngruppe¹⁾ am
Arbeitsort nach Klassen monatlicher Bruttoarbeitsentgelte**

Hamburg (Gebietsstand März 2017)

Stichtag: 31.12.2015, Datenstand: März 2017

Wirtschaftsabschnitt (WZ 08)	Insgesamt	darunter (Sp. 1)	darunter (Sp. 2)	
		mit Angabe zum Entgelt	bis 1400 Euro	bis 1400 Euro, Anteil an Sp. 2 in %
	1	2	3	4
Insgesamt	631.441	620.285	21.834	3,5
I Gastgewerbe	18.633	18.074	2.746	15,2

Erstellungsdatum: 03.04.2017, Statistik-Service Nordost,
Auftragsnummer 243696

© Statistik der Bundesagentur für Arbeit

1) siehe methodisches Hinweisblatt zum Entgelt