



Redigiertes Wortprotokoll der 22. Sitzung

Ausschuss für Tourismus

Berlin, den 25. März 2026, 15:30 Uhr

Paul-Löbe-Haus

4.600

Vorsitz: Anja Karliczek, MdB

Tagesordnung – Öffentliche Anhörung

Tagesordnungspunkt

Seite 4

Öffentliche Anhörung zum Thema „Tourismus
zwischen Akzeptanz und Überlastung weltweit und
in Deutschland“



Teilnehmende Ausschussmitglieder

	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
CDU/CSU	Bodin, Leif Erik Donth, Michael Karliczek, Anja Kießling, Michael	Koller, Hans
AfD	Brucker, Erhard Seifert, Dario	
SPD	Moll, Claudia Schmid, Christoph Zierke, Stefan	
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Gastel, Matthias Schmidt, Stefan	
Die Linke	Gennburg, Katalin	



Liste der Sachverständigen

Öffentliche Anhörung zum Thema **„Tourismus zwischen Akzeptanz und Überlastung weltweit und in Deutschland“**

am Mittwoch, 25. März 2026, 15:30 – 16:30 Uhr

Georg Ehrmann

National Director, Cruise Lines International Association (CLIA) in Germany

Prof. Stefan Gössling, PhD

Professor für Tourismus, School of Business and Economics, Linnaeus University, Kalmar, Schweden

Prof. Dr. Andreas Kagermeier

Mobilitäts- und Tourismusforscher

Frank Ketter

Geschäftsführer, Nordsee-Tourismus-Service GmbH

Norbert Kunz

Geschäftsführer, Deutscher Tourismusverband e.V. (DTV)

Das Gesamttabelleau der Sachverständigen wurde im Einvernehmen aller Fraktionen vorgeschlagen und beschlossen.



Tagesordnungspunkt

Öffentliche Anhörung zum Thema „Tourismus zwischen Akzeptanz und Überlastung weltweit und in Deutschland“

Hierzu wurden verteilt:

- A-Drs. 21(20)48
- A-Drs. 21(20)49
- A-Drs. 21(20)50
- A-Drs. 21(20)51
- A-Drs. 21(20)52

Vors. **Anja Karliczek** (CDU/CSU): Ich darf Sie alle herzlich zu unserer öffentlichen Anhörung begrüßen, die im *Livestream* übertragen wird. Ganz besonders begrüße ich unsere Sachverständigen in alphabetischer Reihenfolge:

- **Georg Ehrmann** (National Director, Cruise Lines International Association (CLIA) in Germany)
- **Prof. Stefan Gössling, PhD** (Professor für Tourismus, School of Business and Economics, Linnaeus University, Kalmar, Schweden) – digital zugeschaltet
- **Prof. Dr. Andreas Kagermeier** (Mobilitäts- und Tourismusforscher)
- **Frank Ketter** (Geschäftsführer, Nordsee-Tourismus-Service GmbH)
- **Norbert Kunz** (Geschäftsführer, Deutscher Tourismusverband e.V. (DTV))

Alle Sachverständigen haben, wie es erbeten war, schriftliche Stellungnahmen abgegeben, die an die Ausschussmitglieder versandt und als Ausschussdrucksachen veröffentlicht wurden.

Als Vertreter der Bundesregierung begrüße ich für das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWE) Ministerialdirigentin Iris Wehrmann und Ministerialrätin Dr. Marion Weber.

Zum Ablauf der Sitzung haben wir uns interfraktionell auf zwei Fragerunden à sechs Minuten je Fraktion verständigt. Das bedeutet, dass das Stellen der Fragen und deren Beantwortung

durch die Sachverständigen innerhalb dieser sechs Minuten erfolgen muss.

Für die erste Runde darf ich nun Abg. Michael Kießling das Wort für die CDU/CSU-Fraktion geben.

Abg. **Michael Kießling** (CDU/CSU): Meine Frage richtet sich an Herrn Ehrmann. Laut Ihrer Stellungnahme ist die Kreuzschiffahrt bedeutender Bestandteil der deutschen und europäischen Tourismuswirtschaft. Sie verbindet starke wirtschaftliche Effekte und planbare Besucherlenkung mit hohen Nachhaltigkeitsstandards.

Wie ist die Umweltbilanz von Kreuzfahrtschiffen bzw. Reisen mit Kreuzfahrtschiffen gegenüber alternativen Reiseangeboten zu bewerten? Was verstehen Sie unter planbarer Besucherlenkung? Welche Probleme gibt es bei Kreuzfahrtschiffen, wenn es vor Ort teilweise zu Überlastungen kommt, die dann in der Folge zu mangelnder Tourismusakzeptanz vor Ort führen kann?

Georg Ehrmann (CLIA): Nachhaltiges Reisen auf den Kreuzfahrtschiffen zeichnet sich dadurch aus, dass es heute sowohl im eigenen als auch im Interesse unserer Gäste liegt, umweltfreundlich zu reisen. Vor 20 Jahren hatte man noch einen anderen Blick auf die Sache. Wenn man sich heute die modernen Kreuzfahrtschiffe anschaut, dann sind diese unter Energieeffizienzgesichtspunkten maximal ausgestattet. Beispielsweise wird der Wasserverbrauch dadurch minimiert, dass die Wasserhähne gar keine Kräne mehr haben, sodass Wasser nur nach dem tatsächlichen Bedarf verbraucht wird. Wir haben auf den Schiffen eine Abwasseraufbereitung, mit der eine Wasserqualität erreicht wird, die besser als die kommunaler Stadtwerke ist. Darüber hinaus organisieren wir eine Mülltrennung an Bord so, dass nach bis zu 40 unterschiedlichen Stoffen getrennt gesammelt wird und wir dann wirklich zu einer Verwertung zu kommen.

Sämtliche Abläufe auf dem Schiff sind so optimiert, dass mittlerweile auch Mitgliedsunternehmen von unseren Abläufen lernen, beispielsweise das Unternehmen Disney, welches sehr viele Hotels betreibt. Beispiele dafür



sind der Bordbetrieb und die Kraftstoffe. Da hat sich sehr viel getan.

Inzwischen werden alternative Kraftstoffe eingesetzt. LNG (*Liquefied Natural Gas*) ist im Moment in der Startphase und hat einen ersten Quantensprung gemacht. Es geht weiter, inzwischen wurden die ersten Schiffe „methanol-ready“ (Anm.: mit klimaneutraler Nutzung von Methanol als Schiffstreibstoff) bestellt. Die Schifffahrt befindet sich in einem großen Wettbewerb. Es geht darum, dass seitens der Politik die Rahmenbedingungen so gestaltet werden, dass die bestellten Schiffe die alternativen Kraftstoffe auch tatsächlich nutzen können.

In der nächsten Frage ging es um die Lenkung der Besucherströme. Das ist ein ganz wichtiger Aspekt, wenn wir über die Belastung der Destinationen reden. Wichtig ist es mir hervorzuheben, über welche Größenordnungen wir reden. Nur zwei Prozent des weltweiten Tourismus entfallen auf den Kreuzfahrttourismus. Die großen Destinationen wie Barcelona, Venedig oder andere werden überwiegend von anreisenden Gruppen per Flugzeug belastet. Das schiebt die Verantwortung der Kreuzfahrt nicht weg, aber wir können unsere Erfahrungen einbringen. Denn wir wissen im Schnitt eineinhalb bis zwei Jahre vorher, wann unsere Gäste in den Destinationen ankommen. Auf dieser Grundlage können wir die Destinationsausflüge gemeinsam mit den Örtlichkeiten lange im Voraus planen.

Das Erste, was unsere Unternehmen machen, ist, dass sie sich bei den Destinationen vorstellen und die Bevölkerung einladen, sich das Schiff anzuschauen. Dann gilt es Spitzenzeiten vorzubereiten und zu organisieren. Wir können also eine Planbarkeit der entsprechenden Ausflüge vornehmen. Wir bringen unsere Erfahrung ein und haben beispielsweise gemeinsam mit Barcelona IT-Lösungen entwickelt, um dieser großen Besucherströme Herr zu werden. Hier findet also ein reger Austausch statt.

In der Vergangenheit gab es gegenüber der Kreuzschifffahrt eine gewisse Abwehrhaltung. Mittlerweile schließen wir sowohl in Griechenland, Frankreich und Spanien Abkommen mit den Destinationen ab, damit Besucherströme nachhaltig

gelenkt werden. Darüber hinaus geht es auch darum, passende Angebote an Land zu organisieren, beispielsweise mit E-Bikes oder Elektrobussen. Teilweise hatte auch die Belastung durch Busse vor Ort zu Problemen geführt. In diesem Sinne arbeiten wir mit den Destinationen vor Ort zusammen, damit auch Wertschöpfung vor Ort stattfinden kann – beispielsweise mit den örtlichen Reiseführern und im Einzelhandel.

Ein weiterer Aspekt ist die Debatte über Wohnraum, die wir beispielsweise auf Mallorca führen. Für die Bevölkerung ist fehlender Wohnraum und die Airbnb-Belastung ein großes Problem. Hier können wir uns als Kreuzfahrtindustrie „einen schlanken Fuß machen“, weil unsere Gäste an Bord übernachten. Wir werden für vieles verantwortlich gemacht, aber dafür können wir nun wirklich nichts. Gleichwohl möchten wir unsere Möglichkeiten und Erfahrungen einbringen, beispielsweise beim Thema „Wassermangel“. Wenn es auf Mallorca Wassermangel gab, haben wir die Wasseraufbereitungsanlagen unserer Kreuzfahrtschiffe bereitgestellt.

Wenn wir neue Destinationen erschließen, ist es für uns ein wichtiger Aspekt, dass wir dort Vereinbarungen schließen, die nachhaltig sind. Wir sind bereit, aus Erfahrungen zu lernen und wollen uns „keinen schlanken Fuß machen“, wenn es mal Probleme gibt. Es wird immer wieder Spitzenzeiten geben, wo es zu Problemen kommt. Dann gilt es, das aufzuarbeiten und zu optimieren. Diesbezüglich haben wir sehr gute Erfahrungen im Dialog mit den Destinationen gesammelt.

Vors. **Anja Karliczek** (CDU/CSU): Die nächste Frage stellt für die AfD-Fraktion Abg. Dario Seifert.

Abg. **Dario Seifert** (AfD): Meine Fragen richten sich an Herrn Kunz vom DTV. Wir reden heute über Tourismusakzeptanz weltweit, aber auch und insbesondere natürlich in Deutschland. Die wichtigste Feststellung, die Sie zu Beginn Ihrer Zusammenfassung treffen, ist ja, dass es in Deutschland kein flächendeckendes Tourismusakzeptanzproblem gibt.

Dennoch ist es klar, dass die Akzeptanz des Tourismus an konkrete Bedingungen vor Ort



geknüpft ist. In meinem Wahlkreis an der Ostsee, der sehr stark touristisch geprägt ist, sehen wir sehr deutlich, worauf es ankommt. Das sind auch Punkte, die Sie angeschnitten haben: zum Beispiel überlastete Verkehrswege, mangelnde Parkmöglichkeiten und Ausflugsziele, die an ihre Belastungsgrenzen kommen.

Dennoch fehlt es oft an echten Perspektiven für die Kommunen. Dort mangelt es an einem gezielten Investitionsschub, der viele Probleme spürbar entschärfen könnte. Er findet nicht statt – unter anderem deswegen, weil vielen Kommunen die Eigenanteilsfähigkeit fehlt und deswegen vorhandene Fördermittel des Bundes gar nicht oder nur unvollständig abgerufen werden können.

Vor diesem Hintergrund möchte ich Bezug nehmen auf die Nationale Tourismusstrategie (NTS). Wie bewerten Sie die NTS und deren tatsächliche Umsetzbarkeit? Sehen Sie ein Spannungsverhältnis zwischen den dort formulierten Zielen auf der einen Seite und der realen finanziellen Leistungsfähigkeit der Kommunen auf der anderen Seite? Sie führen das Prinzip „Wer bestellt, bezahlt“ an. Halten Sie die Finanzierung der in der NTS vorgesehenen Maßnahmen derzeit für ausreichend gesichert?

Norbert Kunz (DTV): Im Hinblick auf die NTS möchte ich ein ausdrückliches Lob an die Bundesregierung und die Parlamentarier dieses Ausschusses richten, die sich dafür stark gemacht haben, dass mit der NTS endlich eine Leitplanke für den Deutschlandtourismus und den Tourismus insgesamt geschaffen wurde.

Es hat viele Jahrzehnte gedauert, ein solches Leitbild wie die NTS für den Tourismus zu erarbeiten. Man muss bis in das Jahr 1975 zurückblicken. Seinerzeit ist es erstmals gelungen, ein tourismuspolitisches Schwerpunktprogramm zu setzen. Dann, in den Jahren 2008 bzw. 2009 gab es die sogenannten tourismuspolitischen Leitlinien, gewissermaßen eine Tourismusstrategie „light“.

Das, was in der neuen NTS vorgelegt wurde, ist an vielen Stellen wirklich sehr begrüßenswert. Jetzt kommt es natürlich auf die Umsetzung und die zu treffenden Maßnahmen an. Aber dazu ist mit dem

neuen „Tourismuspolitischen Forum“ der richtige Akzent gesetzt worden, gemeinsam mit der Branche, den Ländern und dem Bund die richtigen Zeichen zu setzen.

Ihre Frage bezog sich auch auf die Bedingungen vor Ort. Diese sind – das ist belegt durch die Tourismusforschung – ein sehr wichtiger Schlüssel für die Tourismusakzeptanz.

Entscheidend ist dafür insbesondere der Bereich der Mobilität. Denn die Verkehrsinfrastruktur betrifft nicht nur den Tourismus, sondern den gesamten Pendler-, Güter- und Freizeitverkehr. Wir haben gemeinsam mit der Fachhochschule Westküste seit 2019 das Thema „Tourismusakzeptanz“ untersucht. Gefragt nach Maßnahmen zur Reduzierung negativer Effekte des Tourismus wird insbesondere das Thema Mobilität und die Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) genannt. Bei den positiven Effekten des Tourismus erkennen die Befragten durchaus an, dass der Tourismus als ein wichtiger Wirtschaftsfaktor dafür sorgt, dass vor Ort ein vielfältiges Angebot an Restaurants und Cafés existiert, wodurch die Lebensqualität der Einwohner steigt.

Zu den Perspektiven der Kommunen und der Frage nach Fördermitteln, die nicht ausreichend abgerufen werden: Ja, der Tourismus ist eine freiwillige Aufgabe, die vor allem auf kommunaler Ebene organisiert wird. Dafür braucht es eine Finanzierung der Kommunen, damit sie nicht nur ihre Pflichtaufgaben, sondern auch ihre freiwilligen Aufgaben vollumfänglich erfüllen können.

Die Kommunen kommen aktuell an ihre finanzielle Belastungsgrenze. Der Präsident des Städtetags Burkhard Jung hat vor kurzem gesagt, die städtischen Haushalte befänden sich „im freien Fall“. Darunter leidet natürlich auch die freiwillige Aufgabe „Tourismus“.

Das für den Tourismus wichtigste Instrument des Bundes zur Förderung strukturschwacher Regionen in Deutschland ist die „Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW)“. Wir haben seit zwei Jahren einen fast vollen Mittelabruf der vom Bund bereit gestellten



630 Millionen Euro pro Jahr. Hinzu kommen noch die Ländermittel. Jeder fünfte Euro der GRW-Mittel fließt in den Tourismus, insbesondere in die kommunale Infrastruktur.

Vors. **Anja Karliczek** (CDU/CSU): Die nächste Frage stellt für die SPD-Fraktion Abg. Claudia Moll.

Abg. **Claudia Moll** (SPD): Meine Frage geht an Herrn Kunz. In und um meinen Wahlkreis im „Rheinischen Revier“ wird im Zuge des Strukturwandels die „Rheinische Seenplatte“ entstehen. Neben den Großstädten Aachen, Köln und Düsseldorf und dem touristisch beliebten Nationalpark Eifel ist damit zu rechnen, dass dadurch die Attraktivität der Region weiter steigen wird, was auch zu hoffen ist. Welche konkreten präventiven Maßnahmen sollten aus Ihrer Sicht frühzeitig ergriffen werden, um eine breite gesellschaftliche Akzeptanz für diesen Transformationsprozess zu schaffen? Welche Rolle spielen dabei aus Ihrer Erfahrung die finanziellen Handlungsspielräume der Kommunen, gerade auch im Hinblick darauf, dass begrenzte Ressourcen an vielen Standorten ein zentrales Hindernis darstellen?

Norbert Kunz (DTV): Ich komme nochmal auf das Jahr 1975 zu sprechen. Damals war schon im tourismuspolitischen Schwerpunktprogramm von Belastungsobergrenzen die Rede gewesen. Schon damals sollte gewissermaßen identifiziert werden, welche Probleme es geben kann, wenn vor Ort keine ausreichende Akzeptanz für den Tourismus vorhanden ist. Früher hat sich im Tourismus immer die Frage gestellt, was die einheimische Bevölkerung dafür tun kann, dass es dem Tourismus gut geht. Damals nutzten wir sogar noch das Wort „Fremdenverkehr“. Man fragte sich: Wie kann man den Fremdenverkehr stärken? Wie werben wir für unseren Ort?

Wir sind heute in einer ganz anderen Phase angekommen und haben in den letzten Jahren einen Paradigmenwechsel erlebt. Inzwischen stellt man sich die Frage: Was tut der Tourismus eigentlich für die einheimische Bevölkerung?

In der NTS gibt es das schöne Wort der „Tourismus-Balance“. „Balance“ bedeutet danach, dass man beim Thema Tourismus nicht

ausschließlich dessen positive Wirtschafts- und Beschäftigungseffekte bedenkt – beispielsweise für Gastronomie, Hotellerie, Ferienwohnungsvermietung, Campingplätze -, sondern auch fragt, was man für die einheimische Bevölkerung tun kann. Zahlt das auch auf die einheimische Bevölkerung ein?

Dank der Bundesregierung haben wir im Jahr 2022 über das Förderprogramm LIFT (*Anm: „Programm Leistungssteigerung und Innovationsförderung im Tourismus“*) eine Untersuchung darüber durchgeführt, wie Tourismus im Einklang mit den Interessen der Einheimischen vor Ort möglich gemacht werden kann. Daraus sind ganz konkrete Handlungsempfehlungen und Bausteine entstanden.

Ein Baustein ist zum Beispiel, dass man die einheimische Bevölkerung von Anfang an bei den planerischen Entscheidungen vor Ort einbezieht. Denn diese ist es, die am Ende mit Stolz die „Botschafter ihres Ortes“ sein sollen, nach dem Motto „Schön ist es, dort zu leben, wo andere Urlaub machen“. Darum geht es: Den Tourismus vor Ort zu erklären. Dafür brauchen wir die Forschung, weil die Forschung auch die Hinweise liefert, welche Effekte der Tourismus vor Ort hat. Diese Forschung betreiben wir seit 2019, aber sie müsste in einen regelmäßigen Modus ausgeweitet werden und dabei internationale Standards (z.B. Österreich, Slowenien) im Hinblick auf die Vergleichbarkeit der Destinationen einbeziehen.

Geld spielt auf kommunaler Ebene immer eine entscheidende Rolle. Die Kassen sind klamm. Es müsste aus unserer Sicht dringend etwas gemacht werden, etwa den Umsatzsteueranteil der Kommunen zu erhöhen. Bis vor kurzem haben wir noch gedacht, sechs Prozent seien ausreichend. Der Städtetag fordert inzwischen übergangsweise zehn Prozent. Es wird sehr schwer werden, Tourismusakzeptanz vor Ort gut zu managen und zu organisieren, wenn die Infrastruktur und die für Tourismus zuständigen Organisationen leiden.

Vors. **Anja Karliczek** (CDU/CSU): Die nächste Frage stellt für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Abg. Stefan Schmidt.



Abg. **Stefan Schmidt** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Meine erste Frage richtet sich an Professor Gössling. In Ihrer Stellungnahme haben Sie verschiedene Maßnahmen benannt, an touristischen Hotspots beispielsweise Besuchergebühren, Besucherberggrenzen oder zeitliche Beschränkungen einzuführen. Wie bewerten Sie die Chancen, diese Maßnahmen umzusetzen? Können Sie das beispielhaft ein bisschen näher darstellen – gerne auch in Bezug auf den Deutschlandtourismus?

Prof. Stefan Gössling (Linnaeus University, Schweden): Ich habe in meiner Stellungnahme angedeutet, dass ich in Deutschland das Problem des sogenannten Übertourismus noch nicht wahrnehme. Gleichzeitig bemerken wir natürlich eine Perspektive, die vor allen Dingen auf quantitatives Wachstum ausgerichtet ist, in der Hoffnung, dass das Tourismussystem weiterwächst. Das definiert sich dann meistens an Touristenzahlen, am Umsatz oder auch an Arbeitsplätzen, die geschaffen werden. Ich hoffe, dass an dieser Stelle etwas mehr qualitative Grundlagen in die Bewertung einbezogen werden, denn wir werden möglicherweise sonst an Punkte kommen, wo wir eine Besuchersteuerung brauchen. Die Frage ist dann immer, welche Instrumente tatsächlich funktionieren.

Natürlich ist es auf der einen Seite problematisch, von Tagesbesuchern eine Gebühr abzuverlangen. Diese müsste, um tatsächlich zu steuern, auch recht hoch sein. In Venedig hat man zum Beispiel gemerkt, dass der initiale Versuch, durch eine Fünf-Euro-Pauschale den Tagestourismus zu steuern, nicht funktioniert. Sinnstiftender ist es sicherlich, die Zahl der vermieteten Ferienwohnungen zu regulieren. Denn mit der Steuerung der angebotenen Betten ist es sehr viel leichter, die Besucherströme zu kontrollieren und zu limitieren.

Deswegen brauchen wir Erkenntnisse darüber, wie viele Buchungen, Gäste und Übernachtungen wir tatsächlich in den Destinationen haben. Ich vermute, diesen Überblick haben wir nur im Hotelbereich, weil im Prinzip alle Ferienwohnungen eine Grauzone sind. Wir wissen nicht, wie viele tatsächlich vermietet werden, weil die Plattformen diese Daten nicht öffentlich

machen. Deswegen wäre es wichtig, dass Plattformen wie Airbnb oder Booking diese Daten den Kommunen zugänglich machen, damit besser kontrolliert und gesteuert werden kann. Solche Ansätze sind meiner Meinung nach sinnvoller als andere Steuerungsversuche – beispielsweise durch finanzielle Limitierungen. Diese würden auch dazu führen, dass bestimmte Besuchergruppen sich gewisse Attraktionen nicht mehr anschauen können, weil sie zu teuer sind.

Abg. **Stefan Schmidt** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich würde gerne die Chance für eine Nachfrage nutzen. Professor Gössling, Sie hatten ja konkrete Ursachen für *Overtourism* benannt – insbesondere billiger Luftverkehr, unregulierte Unterkünfte und die Rolle von *Social Media*. Welche Maßnahmen würden Sie grundsätzlich kurz- und langfristig vorschlagen, um diese Ursachen und die damit einhergehenden sozialen Konflikte um Raum, Identität und Lebensqualität zu bekämpfen?

Prof. Stefan Gössling, PhD (Linnaeus University, Schweden): Ich hatte bereits angedeutet, dass das Tourismussystem schnell wächst, weil es auch so gewünscht ist. Wir werden allerdings verschiedene Probleme bekommen, die bisher nicht diskutiert wurden. Zu nennen sind insbesondere die Treibhausgasemissionen. Wir sehen eine massive Expansion im Flugverkehr. Europa ist populär, weil es auch international eine sichere Destination ist. Deswegen kommen auch viele Gäste aus Übersee zu uns. Wir expandieren unser Flugsystem im Moment sehr stark. Das führt vor allen Dingen dazu, dass durch die vielen Flugzeug-Bestellungen zum Beispiel bei Airbus eine Überkapazität generiert wird, was wieder zu sehr günstigen Ticketpreisen führt. Auf der anderen Seite werden Kosten des Klimawandels nicht einbezogen. Der Flugverkehr trägt sehr dazu bei, dass wir insbesondere mehr „Kurztourismus“ haben. Dieser ist für die Destinationen nicht sinnvoll, weil die Besucher nur sehr kurz in den Destinationen verbleiben. Gleichzeitig wird in den Destinationen eine Parallelkapazität an privat vermieteten Ferienwohnungen aufgebaut – insbesondere durch sogenannte Multihosts, also Menschen, die mehrere Wohnungen betreuen oder besitzen. Dadurch entsteht das Problem der Wohnraumzweckentfremdung, mit der Folge, dass die Lokalbevölkerung möglicherweise keine



Wohnungen mehr findet, weil mit Hilfe der Plattformen so viel privat kurzfristig vermietet wird.

Vors. **Anja Karliczek** (CDU/CSU): Die letzte Frage in der ersten Runde stellt für Die Linke Abg. Katalin Gennburg.

Abg. **Katalin Gennburg** (Die Linke): Ich würde meine Frage gerne an Professor Kagermeier richten. In Ihrer Stellungnahme stellen Sie dar, dass wir seit circa zehn Jahren eine verstärkte Diskussion führen über die touristische Überlastung, über die wir heute reden. Sie identifizieren dafür konkrete Faktoren wie die physische Tragfähigkeitsgrenze, direkte negative Effekte der Anwesenheit von Touristen und indirekte Effekte, die sich zum Beispiel bei Nutzungskonkurrenzen oder struktureller Veränderung durch Tourismus ergeben.

Deswegen stellt sich mir die Frage, ob und inwieweit Anzeichen eines überbordenden Tourismus auch als Projektionsfläche für ohnehin vorhandene Friktionen in der Destinationgesellschaft dienen. Wir reden gewissermaßen über die konkreten und die gefühlten Probleme. Die Frage, die darauf aufbaut, ist, ob Sie etwas näher beschreiben können, was Sie mit einem „regelmäßigen Monitoring“ und der „Tourismus-Governance“ meinen? Welche Mechanismen müssen greifen, damit die Gefahren für die lokalen Zusammenhänge und Bewohner frühzeitig erkannt und damit auch proaktiv bearbeitet werden können? Müssen wir dazu nicht an einigen Stellen sagen: „Liebe Tourismuswirtschaft, jetzt ist auch mal Schluss mit diesen ganzen Nutella-Läden, Billig-Anbietern und Ferienwohnungen?“ Müsste man dieses Wachstum nicht regulieren? Wie können Sie uns da weiterhelfen?

Prof. Dr. Andreas Kagermeier (Mobilitäts- und Tourismusforscher): Ich möchte an das anknüpfen, was auch Herr Kunz schon ausgeführt hat. In den letzten Jahren ist im Bereich der Tourismusakzeptanz schon viel passiert. Aber es sind im Wesentlichen quantitative Studien. Ich vergleiche es immer ein bisschen mit dem Eisberg. Bei diesen quantitativen Studien sieht man nur das, was an der Oberfläche ist, aber das, was sich so

latent und langsam im Untergrund akkumuliert, ist sehr schwer zu erfassen. Wichtig wären an dieser Stelle qualitative Vorgehensweisen. Es ist nicht ganz so einfach. Hier müsste man am Puls der Destinationen bleiben. Das ist eine große Herausforderung, die auch für die Bundesebene durchaus relevant sein kann, so etwas in den Destinationen zu fördern. Es greift meines Erachtens zu kurz, nur die Symptome zu lindern und das ein oder andere Phänomen zu reduzieren.

Herr Gössling hat zu Recht die Limitierungsstrategie in Venedig erwähnt. Ich denke, es wäre notwendig, ein Stück weiterzugehen. Man sollte die Akzeptanz nicht nur als „mechanistisches Element“ ansehen und sagen: „Ich gebe der Destination noch ein bisschen Zucker und baue den ÖPNV noch etwas aus“, damit am Ende alle zufrieden sind und mehr Touristen akzeptieren. Vielmehr müsste es um die Situiertheit einer Destinationgesellschaft gehen. Das macht es dann aber sehr viel schwieriger, weil man nicht den „einen“ Indikator hat, der anzeigt, wenn man am „Kippunkt“ angelangt ist.

Das sind ja auch die Beobachtungen, die Sie hier in Berlin gemacht haben. In dem Augenblick, wo der Tourismus als zu viel empfunden wird, kippt die Stimmung, dann ist „das Kind in den Brunnen gefallen“. Dann kommt man mit proaktiven Maßnahmen nicht weiter. Das macht das ganze *Handling* sehr viel schwieriger. Man müsste die komplette Herangehensweise auf andere Füße stellen. Die Befindlichkeit vor Ort muss von vornherein einbezogen werden. Zudem gibt es auch immer die Möglichkeit zu sagen, dass das ein oder andere Projekt zu groß für die Destination ist. Wir müssen uns von diesem Wachstumsparadigma, dem wir 50 Jahre gefolgt sind, ein Stück weit verabschieden. Das ist mein Ansatz.

Vors. **Anja Karliczek** (CDU/CSU): Damit kommen wir zur zweiten Fragerunde. Für die CDU/CSU-Fraktion hat nun Abg. Leif Erik Bodin das Wort.

Abg. **Leif Erik Bodin** (CDU/CSU): Meine Fragen richten sich an Herrn Ketter von Nordsee-Tourismus. Mich würde hinsichtlich der Aspekte, die Sie in Ihrer Stellungnahme beschreiben, interessieren, wie denn der infrastrukturelle Vorteil konkret aussehen kann, wenn wir



tourismusintensive Punkte haben. Herr Kunz sprach ja im Zusammenhang mit der NTS auch von der „Tourismus-Balance“. Wie gestaltet sich das konkret?

Sie haben in der Stellungnahme von einem respektvollen Umgang mit lokalen Einwohnern, der Natur und der Kultur gesprochen. Können Sie vielleicht noch mal erläutern, wie Sie das konkret bei Ihrer Arbeit gestalten und wie Sie das in Ihrer Region zusammenbringen?

Frank Ketter (Nordsee-Tourismus): Der große Unterschied ist, dass wir sowohl im Land Schleswig-Holstein als auch an der Nordsee ganz bewusst eine Qualitätsstrategie fahren und uns von einer Quantitätsstrategie verabschiedet haben. Die vorherige Tourismusstrategie des Landes war noch auf Wachstum ausgerichtet. Das Land Schleswig-Holstein hat vor vier Jahren in seiner neuen Tourismusstrategie klar die Themen „Qualität“ und „Nachhaltigkeit“ priorisiert. Diese Themen haben wir auch in unserem Masterplan klar nach vorne gestellt – und zwar gemeinsam mit unseren Tourismuspartnern, also den großen Tourismusdestinationen an der Nordsee. Wir wollen kein quantitatives, sondern qualitatives Wachstum im Tourismus. Es geht nicht mehr darum, nur noch zusätzliche Bettenkapazitäten zu schaffen – weder im Bereich der Hotellerie noch im Bereich der Ferienwohnungen.

Das ist ja das Besondere an der Nordsee, dass unsere touristische Struktur über Jahrzehnte mit Ferienwohnungen gewachsen ist. Es war einfach üblich, dass die Bewohner der Region immer auch ihre Ferienwohnung mit vermietet haben. Das ist also etwas, was dort gewachsen ist und was über die Jahre an Akzeptanz gewonnen hat. Aber auch an diesem Punkt sagen wir, dass wir nicht noch mehr Kapazitäten schaffen wollen. Deswegen sind wir aktuell in Zusammenarbeit mit unseren Kreisen und Kommunen dabei, das ganze Thema „nicht genehmigte Ferienwohnungen“ zu prüfen. Alle Tourismusgemeinden bei uns – von Sylt über St. Peter-Ording bis Büsum – sind aufgefordert, ihre gesamten Bebauungspläne daraufhin zu überprüfen, ob dort genehmigungsfähige Ferienwohnungen vorhanden sind. Gegebenenfalls müssen neue Bebauungspläne aufgelegt werden, mit der Folge, dass nur ein Teil der Wohnungen für

Ferienwohnungen genutzt werden kann. Das ist ein wichtiger Schritt zu mehr Tourismusakzeptanz, damit die Einwohner sehen, dass etwas passiert.

Der neuralgische Punkt in all unseren Tourismusorten ist fast immer die Verkehrsproblematik – das gilt sowohl für den ruhenden als auch den fließenden Verkehr. Hierfür gibt es intelligente Lösungen. Beispielsweise sollten stark nachgefragte Parkplätze nur dann angefahren werden können, wenn sie vorher *online* gebucht wurden, damit der Parkplatz-Suchverkehr vermieden wird. Die Verbindung in die Ortszentren sollte über *Shuttle-Services* organisiert werden. Überhaupt müsste der ÖPNV ausgebaut werden. Dort stehen wir vor großen Herausforderungen, beispielsweise, weil unsere Hauptbahnstrecke infrastrukturell aufrechterhalten werden muss.

Dabei sehen unsere Einwohner durchaus, dass unsere Infrastruktur vor Ort nur deshalb vorgehalten wird, weil wir Tourismus haben. Beispielsweise ist St. Peter-Ording eine Gemeinde mit 4.000 Einwohnern und betreibt eine Dünentherme. Das ist nur möglich, weil wir drei Millionen Übernachtungen haben. Deswegen werden solche Angebote auch akzeptiert.

Ein spannender Punkt, den auch die Tourismusakzeptanzstudie der Fachhochschule Westküste beleuchtet, ist, dass die Menschen, die erst vor 10 bis 15 Jahren in die Region gezogen sind und sich dort eine Zweitwohnung gekauft haben, den Tourismus vor Ort kritischer sehen. Es sind oftmals diese Menschen, die einfordern, dass der Tourismus reduziert wird, während die „Ureinwohner“ wissen, dass sie vom Tourismus leben. Rund 300.000 Menschen leben in den beiden Kreisen Nordfriesland und Dithmarschen. Wir haben 19 Millionen Übernachtungen. Wenn man die Arbeitsplatzäquivalenz im Tourismus berechnet, sind wir bei etwa 38.000 Vollzeitarbeitsplätzen, die direkt oder indirekt vom Tourismus finanziert werden. Das ist also ein riesiger Wirtschaftsfaktor. Insofern geht unser Bestreben immer dahin, im Dialog den Tourismus zu erhalten – aber eben nachhaltig. Dabei hilft uns, dass unser Wattenmeer Weltnaturerbe ist, welches es zu schützen gilt. Wir haben dort eine sehr gute Zusammenarbeit mit den Kollegen vom Naturschutz.



Vors. **Anja Karliczek** (CDU/CSU): Für die AfD-Fraktion stellt nun Abg. Erhard Brucker die Frage.

Abg. **Erhard Brucker** (AfD): Ich habe eine Frage an Professor Kagermeier.

Ist aus Ihrer Recherche eine Erkenntnis hervorgegangen, wie die sogenannte subjektive Beeinträchtigung in Form von „Deprivation“ (*Anm. Entbehrung*) oder „Überfremdung“ bei lokalen Bevölkerungen ausgelöst wird? Das frage ich ganz wertfrei.

Prof. Dr. Andreas Kagermeier (Mobilitäts- und Tourismusforscher): Letztendlich haben Sie es ja in Ihrer Frage schon gesagt. Subjektiv bedeutet eben nicht „intersubjektiv für alle auf dem gleichen Level nachvollziehbar“. Was für den einen noch erträglich ist, ist für den anderen eben nicht erträglich. Gerade im ländlichen Raum gibt es viele Menschen, die sich bewusst darüber sind, dass sie selbst oder Menschen aus ihrem Umfeld vom Tourismus leben. Das steigert natürlich die Akzeptanz. Wenn man aber in Berlin-Kreuzberg lebt, hat man nichts von zusätzlichen Besuchern, weil die örtliche Therme, das kulturelle Angebot oder das Kneipenangebot aufgrund der lokalen Mantelbevölkerung ohnehin vorhanden ist. Orte wie St. Peter-Ording oder Regionen in der Eifel profitieren vom Tourismus und dem damit einhergehenden erhöhtem Freizeitangebot bzw. Angebot an ÖPNV. Demgegenüber fährt die U-Bahn in Berlin ohnehin – unabhängig von den Touristen. Insofern kann es sein, dass man sich bei einer gleichen Belastung in Berlin sehr viel schneller gestört fühlt als zum Beispiel in St. Peter-Ording. Denn an solchen Orten wird der Tourismus akzeptiert, weil man davon profitiert. Deswegen gibt es keinen festen Grenzwert, den man als „Belastungsgrenze“ ansetzen könnte.

Vors. **Anja Karliczek** (CDU/CSU): Damit kommen wir zur nächsten Frage. Für die SPD spricht wieder Abg. Claudia Moll.

Abg. **Claudia Moll** (SPD): Meine Frage geht nochmals an Herrn Kunz. Wir haben viel über Finanzen gesprochen. Meine Frage bezieht sich aufs Ehrenamt. Ich denke dabei insbesondere an die Wanderwege beispielsweise bei uns im schönen „Eifelsteig“. Dort müssen Schilder aufgestellt und

Bänke renoviert werden etc. Ist in der von Ihnen erwähnten Studie die Rolle bzw. Bedeutung des Ehrenamts wissenschaftlich beleuchtet worden?

Norbert Kunz (DTV): Ich denke, das Ehrenamt ist in der Studie nicht ausreichend berücksichtigt worden. Gleichwohl ist das Thema „Ehrenamt“ ein sehr relevantes Thema für den Tourismus in Deutschland. Ohne die zahlreichen ehrenamtlichen Wandervereine würde vieles nicht funktionieren. Ich denke beispielsweise an die Pflege der Bänke und Beschilderung der Wege. Es sind zehntausende ehrenamtlich Aktive in Deutschland, die viel zu oft „unterm Radar agieren“, die aber enorm zum Wirtschaftsfaktor Tourismus beitragen. Sie leisten einen wichtigen Beitrag in der gesamten Reisekette. Wenn nur ein Teil dieser Kette nicht funktioniert, kann das Reiseerlebnis insgesamt beschädigt werden. Das muss unbedingt wertgeschätzt werden. Dazu brauchen die Vereine vor Ort die richtigen finanziellen Rahmenbedingungen. Diese müssen verbessert werden.

Wir haben momentan ein ganz konkretes Vorhaben für den Bundestag. In der vergangenen Legislaturperiode wäre fast noch das Bundeswaldgesetz angefasst worden. Die waldtypischen Gefahren sollten neu geregelt werden. Viele Wandervereine haben Angst davor, in Haftung genommen zu werden, wenn beispielsweise ein Baum nicht ordentlich gepflegt wurde. Wir stehen dazu im unmittelbaren Austausch mit dem Deutschen Wanderverband und haben dazu eine gemeinsame Initiative gestartet. Wir wollen vermeiden, dass Waldbänke abgebaut werden und damit Infrastruktur für den Tourismus verschwindet. Wir sind deshalb sehr froh, dass die Koalition das Thema „Bundeswaldgesetz“ und „waldtypische Gefahren“ noch mal aufgeschnürt hat und angehen will. Dazu braucht man auch die Mitwirkung der Bundesländer. Es wäre wirklich an der Zeit, das Thema „Ehrenamt“ als Wesensmerkmal des Deutschlandtourismus zu würdigen.

Vors. **Anja Karliczek** (CDU/CSU): Ich gebe weiter an Abg. Stefan Schmidt für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Abg. **Stefan Schmidt** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Zunächst eine weitere Frage an Herrn Professor



Gössling. Inwiefern verschärft der Klimawandel die Auswirkungen des *Overtourism* auf ohnehin schon fragile Ökosysteme und welche Wechselwirkungen lassen sich diesbezüglich beobachten?

Prof. Stefan Gössling (Linnaeus University, Schweden): Eine äußerst komplexe Frage, auf die ich mich gern vorbereitet hätte. Wir beobachten grundsätzlich, dass Klimawandelauswirkungen bereits spürbar sind. Sie alle wissen, dass Waldbrände, die wir vor 25 Jahren noch gar nicht als Destinationsproblem wahrgenommen haben, mittlerweile häufiger geworden sind. Starkregen-Ereignisse haben auch zugenommen. Das kann sehr negative Konsequenzen für die Destinationen haben. Anfang des Monats sprach ich im Zuge der Internationalen Tourismusbörse in Berlin mit der Vorsitzenden der *Caribbean Tourism Organization*. Die starken Stürme dort sind ein großes Problem geworden, vor allen Dingen deswegen, weil sie nicht mehr versicherbar sind. Wir sehen meiner Meinung nach bereits Auswirkungen, die Folgen für den Gesamttourismus haben. Damit meine ich vor allen Dingen steigende Kosten aufgrund höherer Preise für Versicherungen und Nahrungsmittelproduktion. Im Zuge einer aktuellen Studie, die im Moment angelaufen ist, zeigt sich, dass manche Länder profitieren werden. Deutschland braucht in Zukunft weniger Energie zum Heizen im Winter, einfach weil es wärmer wird. Italien braucht in der nahen Zukunft mehr Energie, weil die Kühlnotwendigkeiten zunehmen werden. Das sind also sehr verschiedene Prozesse, die zusammenwirken und sich verstärken können, insbesondere dort, wo wir bereits Übertourismusphänomene haben – einfach deshalb, weil in manchen Regionen die Tourismusdichte schon sehr hoch ist. Wenn man sich eine italienische Destination vorstellt, die von nun an zusätzliche Kühlkapazität installieren muss, die an sehr heißen Sommertagen sehr stark beansprucht wird, dann muss die gesamte Energieinfrastruktur neu durchdacht werden.

All diese Zusammenhänge sind in der Erforschung noch sehr komplex. Ich erwarte in den nächsten zehn Jahren die ersten Disruptionen, die Auswirkungen für die Tourismusmärkte haben werden. Dabei denke ich zum Beispiel an sinkende Schneesicherheit in den Wintersportgebieten, zugleich aber an verstärkte „Algenblüten“ aufgrund

sich erwärmender Meere. Diese Phänomene laufen parallel zur Expansion des Tourismus und der Tourismusabhängigkeit der Regionen, die wir zugleich immer stärker aufbauen.

Vors. **Anja Karliczek** (CDU/CSU): Eine Nachfrage?

Abg. **Stefan Schmidt** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Gössling, bitte entschuldigen Sie, dass wir im Vorfeld keine Fragen abgestimmt haben, aber wir als Tourismusausschuss wollen wirklich nicht nur die eigene Meinung bestärkt wissen, sondern im Zweifelsfall in der Tat zu neuen Erkenntnissen gelangen. Ich finde, das ist an der Stelle gelungen. Denn wenn ich Ihren Gedanken weiterdenken darf, dann heißt das ja, dass Klimawandel ein Stück weit auch das beeinflussen wird, was wir in den letzten Jahrzehnten die „Demokratisierung von Tourismus“ genannt haben, wonach sich alle Menschen – auch solche mit geringerem Geldbeutel – einen ordentlichen Sommerurlaub leisten können. Wächst nicht die Gefahr, dass diese „Demokratisierung von Tourismus“ durch Klimawandel rückabgewickelt wird? So würde ich das zumindest für mich mitnehmen.

Aber erlauben Sie mir noch eine kurze Frage zum Abschluss. Welchen Beitrag können aus Ihrer Sicht nachhaltige Reisemodelle, wie zum Beispiel Formen des Inlandtourismus wie *Slow-Travel* (Anm.: *Reiseform, die auf Entschleunigung setzt*) zur Steuerung von Besucherströmen in überlasteten Destinationen leisten?

Prof. Stefan Gössling (Linnaeus University, Schweden): Hinsichtlich nachhaltiger Reisemodelle gibt es insbesondere zwei Anwendungsfelder:

Zum einen sehen wir in den Destinationen vor allem den problematischen PKW-Verkehr, der dazu führt, dass Parkraummangel und Staus entstehen und durch Abgasemissionen den Einheimischen das Leben schwer gemacht wird. Dort muss der ÖPNV gestärkt werden, damit mehr Gäste mit Bahnen und Bussen in die Destinationen gebracht werden. Das ist möglich, wenn wir bessere Apps entwickeln und die Digitalisierung vorantreiben.

Das zweite Problem ist der Flugverkehr. Dort haben wir keinerlei glaubwürdige Strategien, um



Emissionen zu verringern. Im Gegenteil, es zeichnet sich immer stärker ab, dass wir dort in eine Sackgasse mit immer höheren Emissionen laufen, die sehr schwer zu reduzieren sind. Es gibt einfach keine technischen Möglichkeiten und die nachhaltigen Brennstoffe sind nur begrenzt verfügbar.

Vors. **Anja Karliczek** (CDU/CSU): Die nächste – und letzte Frage dieser Anhörung – stellt für Die Linke Abg. Katalin Gennburg.

Abg. **Katalin Gennburg** (Die Linke): Ich möchte gerne meine letzte Fragezeit aufteilen und den ersten Teil der Frage an Herrn Kunz stellen. Ich habe Sie vorhin so verstanden, dass Airbnb ein Problem für die Wohnraumpolitik in Deutschland und auch darüber hinaus sei. Erste Frage, kann ich Sie damit zitieren?

Und eine ergänzende Frage an Herrn Kunz: Wie finden Sie das Modell in Budapest, wo ein Bezirk die maximale Vermietungszeit für Wohnungen so festlegt hat, dass sie auch auf Null Tage runterreguliert werden kann. Das heißt, Ferienwohnungen können in diesem Bezirk so zurückgedrängt, dass sie nicht als Ferienwohnung vermietet werden dürfen. Damit können sie wieder als Wohnraum an die Bevölkerung zurückgegeben werden.

Meine weitere Frage geht nochmals an Professor Kagermeier. Ich fand es inspirierend, was Abg. Claudia Moll eben dargestellt hat. Ich selbst komme aus einer abgehängten Region in Sachsen-Anhalt. Dort sollen jetzt auch Touristen hingebacht werden und dann in Bitterfeld am See sitzen. Das sind Dinge, die man sich so überhaupt nie vorstellen konnte. Ist das nicht ein Paradox der tourismuspolitischen Wirtschaftsentwicklung, gewissermaßen ein tourismuspolitischer Rettungsring, der eigentlich gar nicht funktioniert, weil der Tourismus immer dann als Rettung kommen soll, wenn die wirtschaftspolitische Entwicklung die Region eigentlich schon dahingerafft hat und dann gesagt wird „Wir müssen irgendwas mit Tourismus machen.“ Ist das nicht eigentlich ein Paradox?

Können Sie uns bei dieser Gelegenheit noch mal den Unterschied zwischen Berlin und München in dieser Frage erklären?

Norbert Kunz (DTV): Auch wenn ich die Bemerkung zu Airbnb gar nicht gemacht habe, gehe ich davon aus, dass die Frage trotzdem an mich gerichtet ist, die ich gern beantworten möchte.

Wir haben noch viele Wissensdefizite im Deutschlandtourismus. Das möchte ich an der Stelle betonen. Wir haben statistisch ausschließlich die Beherbergungsbetriebe ab zehn Betten erfasst – diejenigen unter zehn Betten also nicht. Österreich misst das. Österreich hat einen anderen Weg eingeschlagen. Wir haben nun eine tolle Chance. Das Statistische Bundesamt wartet darauf. Alle Destinationen warten darauf – ob städtisch oder ländlich geprägt –, dass mit der Kurzzeit-Vermietungs-Regulierung der EU endlich Transparenz in diesen „grauen Markt“ kommt. Der Ferienwohnungsverband geht von 250 Millionen Übernachtungen in Ferienwohnungen aus. Wir wissen es schlichtweg nicht. Wir kennen nur 500 Millionen Übernachtungen, die statistisch erfasst sind und auch belegbar sind.

Aber wir haben in diesem Zusammenhang aktuell ein Problem, zu dem ich auch noch etwas sagen möchte. Die Bundesgesetzgebung gibt bekanntlich den Rahmen vor. Die Länder wollen aber nach unserem Eindruck diesen Rahmen unterschreiten und die Registrierungspflicht für Ferienwohnungen nur für „Zweckentfremdungsstädte“ einführen. Bayern hat jetzt vorgelegt und bestimmt, dass die Registrierungspflicht nur für Städte mit einer gültigen Zweckentfremdungssatzung umgesetzt werden soll. Das bedeutet, das wir den Status quo zementieren. Wir schaffen im „grauen Markt“ kein Licht ins Dunkel und bekommen so keine vollständigen statistischen Zahlen über den Ferienwohnungsmarkt. Wir als Deutscher Tourismusverband sind immer für eine evidenzbasierte Herangehensweise. Wir wollen wissen, worüber wir reden und zu Regulierungen kommen, ohne vorher zu wissen, was eigentlich los ist.



Prof. Dr. Andreas Kagermeier (Mobilitäts- und Tourismusforscher): Zur ersten Frage nach dem „Tourismus als weiße Industrie“. So wurde der Tourismus für den globalen Süden in den 1960er und 1970er Jahren gesehen. Man hatte dort keine Industrialisierung. Deswegen sollten eben Arbeitsplätze über den Tourismus geschaffen werden.

Auch in Deutschland hat man inzwischen den Versuch unternommen, die weißen Flecken touristisch in Szene zu setzen. Das mittelfränkische Seenland war so eine Blaupause für das, was nun teilweise in Ostdeutschland versucht wird. Aber das ist keine alleinseligmachende Lösung. Das kann bis zu einem gewissen Grad eine Region stabilisieren und den Freizeitwert und Stolz auf eine Region steigern. Aber das funktioniert nicht automatisch und auch nicht so schnell. Das hat mit „Veränderungsgeschwindigkeiten“ zu tun. In den ostdeutschen Braunkohlerevieren ist dieser Bruch wahrscheinlich zu stark und hart. In Westdeutschland könnte es funktionieren, weil es dort große Metropolregionen gibt.

Und zum zweiten Teil Ihrer Frage, also zu Kurzzeitvermietungen in Berlin und München. Ich kann jetzt nicht konkret auf Airbnb eingehen, aber eines erscheint mir wichtig: Wenn Veränderungen langsam vorgenommen werden, dann werden sie in einer Destination auch umgesetzt. Wenn das von heute auf morgen disruptiv kommt, wird es immer schwierig. Das heißt: Eine große Veränderung, die sich über zehn Jahre vollzieht, wird in einer Destination akzeptiert werden. Wenn sie aber von einem Tag auf den anderen kommt, kann das zu großen Irritationen führen. Die Transformation in Berlin in den späten 1990er Jahren bzw. um die Nullerjahre haben Sie alle mitbekommen. Das war einfach eine Sondersituation. Berlin war überhaupt nicht darauf vorbereitet. Etwas nachträglich zu regulieren ist immer schwieriger, als wenn man es im Vorfeld tut.

Vors. **Anja Karliczek** (CDU/CSU): Herzlichen Dank an alle unsere Sachverständigen, dass Sie dem Tourismusausschuss für die Anhörung zur Verfügung standen. Ich denke, heute sind viele verschiedene Aspekte und Sichtweisen eingebracht worden und einige Themen werden auch künftig Gegenstand der Ausschussberatungen sein.

Schluss der Sitzung: 16:36 Uhr

Anja Karliczek, MdB
Vorsitzende



Verweis auf Stellungnahmen der Sachverständigen im Anlagenkonvolut

Georg Ehrmann

A-Drs. 21(20)52

Prof. Stefan Gössling, PhD

A-Drs. 21(20)48

Prof. Dr. Andreas Kagermeier

A-Drs. 21(20)50

Frank Ketter

A-Drs. 21(20)51

Norbert Kunz

A-Drs. 21(20)49