



Anlagenkonvolut

zum redigierten Wortprotokoll der 22. Sitzung (**Öffentliche Anhörung**)
am 25. März 2026 zum Thema:

**„Tourismus zwischen Akzeptanz und Überlastung weltweit und in
Deutschland“**



Ausschussdrucksache 21(20)52
Ausschuss für Tourismus

22. Sitzung am 25.03.2026
Öffentliche Anhörung

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

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

Stellungnahme der Cruise Line International Association (CLIA) in Deutschland zur Anhörung des Tourismusausschusses des Deutschen Bundestages am 25. März 2026

Kreuzschifffahrt für gesteuerten und planbaren Tourismus in Deutschland und Europa

Die Kreuzschifffahrt ist ein bedeutender Bestandteil der deutschen und europäischen Tourismuswirtschaft und maritimen Industrie. Sie verbindet starke wirtschaftliche Effekte mit planbarer Besucherlenkung und hohen Nachhaltigkeitsstandards. Deutschland ist der größte europäische Quellmarkt für Kreuzfahrten und zugleich ein zentraler Standort für Schiffbau, maritime Zulieferindustrien und Hafenwirtschaft. Im Folgenden wird die volkswirtschaftliche Rolle der Kreuzschifffahrt, ihre Beiträge zu nachhaltigem Tourismus und konkrete Maßnahmen zur Entlastung von Destinationen dargestellt.

Kreuzschifffahrt als innovativer wirtschaftlicher Faktor

Der Kreuzfahrtmarkt befindet sich seit einigen Jahren auf einem stetigen und nachhaltigen Wachstumskurs. Unsere Reiseform genießt zunehmende Beliebtheit. Mit mehr als 3 Millionen Kreuzfahrtpassagieren in 2024 ist Deutschland führender Quellmarkt in Europa. Die Kreuzschifffahrt weist ein konstantes Wachstum entlang aller Altersgruppen und sozioökonomischer Gruppen vor.

Insgesamt sind über 30 Kreuzfahrtunternehmen in Deutschland tätig. Bekannte Branchengrößen haben ihren Sitz in Deutschland und sprechen gezielt deutsche Reisende an. All diese Entwicklungen spiegeln sich auch in der Aufnahme der Branche in die aktuelle Tourismusstrategie der Bundesregierung wider.

Im Jahr 2024 schaffte die Kreuzfahrtindustrie in Deutschland über 50.000 Arbeitsplätze und generierte einen Gesamtwert von mehr als 9,5 Mrd. Euro. Neben den Ausgaben der Passagiere und Angestellten an Land profitiert insbesondere der deutsche Schiffsbau immens. Für die deutsche maritime Industrie ist die Kreuzschifffahrt ein strukturell unverzichtbarer Faktor. In der zivilen Schiffbauproduktion entfallen bis zu 70 Prozent der Wertschöpfung auf Kreuzfahrtschiffe. Diese hochkomplexen Projekte sichern industrielle Expertise, Beschäftigung und Innovation in Deutschland. Allein die Wertschöpfung durch den Kreuzfahrtschiffbau trug 2024 mehr als 2 Milliarden Euro zum deutschen Bruttoinlandsprodukt bei.

In Europa unterstützte die Branche 445.000 Arbeitsplätze und generierte einen gesamtwirtschaftlichen Effekt von 64,1 Milliarden Euro. Davon entfielen 31 Milliarden Euro auf direkte Ausgaben, einschließlich 14 Milliarden Euro für Waren und Dienstleistungen europäischer Lieferanten sowie 10 Milliarden Euro im Kreuzfahrtschiffbau.

Kreuzschifffahrt ist nachhaltiger Tourismus

Die Kreuzfahrtindustrie investiert kontinuierlich in Technologien zur Dekarbonisierung. Bereits heute ist ein erheblicher Teil der Flotte in der Lage, alternative Kraftstoffe wie Biokraftstoffe oder synthetisches LNG zu nutzen. Neue Schiffe werden zunehmend als „Methanol-ready“ gebaut. Die Branche ist bereit, alternative Kraftstoffe breiter einzusetzen. Die Verfügbarkeit nachhaltiger Kraftstoffe bleibt der entscheidende Engpass. Ein Markthochlauf kann nur erreicht werden, wenn politische Rahmenbedingungen entlang der Energiewertschöpfungskette die Produktion anreizen.

Parallel dazu leisten Kreuzfahrtschiffe erhebliche Beiträge zur Energieeffizienz. Modernste Abwärmennutzung, Digitalisierung, optimierte Materialien und Entwicklungen im Bereich der Brennstoffzellentechnologie senken Verbräuche signifikant. Seit einigen Jahren ist daher erkennbar, dass auf Kreuzfahrtschiffen bewährte Technologien, vor allem im Bereich Energieeffizienz, auch auf Hotelanlagen und touristische Angebote an Land übertragen werden. In vielen Fällen produzieren moderne Kreuzfahrtschiffe einen Großteil des benötigten Trinkwassers durch Osmoseanlagen an Bord und reduzieren damit die Beanspruchung der lokalen Wasserressourcen. Abwasseraufbereitungsanlagen an Bord erreichen Reinigungsgrade, die über den Standards vieler kommunaler Anlagen liegen. Damit wirkt die Branche aktiv gegen die übermäßige Nutzung limitierter Ressourcen in einigen Regionen der Welt.

Der ökologische Fußabdruck einer Kreuzschiffahrt ist auch mit im Komfort vergleichbaren Urlauben in Club- und Hotelanlagen geringer. Nicht zuletzt, was den CO₂-Ausstoß betrifft.

Um die Emissionen in Häfen weiter zu senken, investiert die Branche breit in die Nutzung von Landstrom. Bereits heute ist eine Mehrheit der Schiffe landstromfähig und nutzt diesen aktiv in allen Häfen, die landseitige Anlagen vorweisen. Leider ist die Infrastruktur der Häfen, insbesondere im Mittelmeerraum, noch nicht flächendeckend ausgebaut. Die europäische Hafenstrategie will dies mit Förderprogrammen bis 2030 verbessern.

Kreuzfahrt mit Planbarkeit von Gästebewegungen wichtiger Partner für Destinationen

In der Diskussion um die Belastung von Destinationen geht es auch um die Rolle der Kreuzschiffahrt. Zur Einordnung: Kreuzfahrten machen weltweit nur 2 Prozent, in Deutschland und Europa weniger als 5 Prozent des gesamten Tourismus aus. In viel besuchten Reisezielen wie Venedig liegt der Anteil der Kreuzfahrtbesucher bei nur 1,6 Millionen der insgesamt etwa 30 Millionen Besucher pro Jahr. Auch gibt es erste Erfahrungen mit isolierten Maßnahmen: So haben dort die Beschränkungen für Kreuzfahrttourismus nicht zu einem Rückgang des gesamten Tourismusvolumens geführt, welcher weiter gewachsen ist. Dies verdeutlicht, dass Herausforderungen im Besuchermanagement im gesamten Tourismusökosystem angegangen werden sollten und nicht durch isolierte Maßnahmen.

Die Kreuzfahrt bietet gegenüber dem Landtourismus einen besonderen Vorteil: Gästebewegungen lassen sich langfristig, bis zu drei Jahre im Voraus, und präzise planen wie steuern. Durch feste Ankunfts- und Abfahrtszeiten, abgestimmte Hafen- und Städtekooperationen sowie digitale Instrumente zur Besucherlenkung werden Destinationen entlastet und Besucherströme auch abseits der Sehenswürdigkeiten verteilt. Gleichzeitig benötigt die Kreuzschiffahrt weniger lokale Ressourcen (insb. Land, Wohnraum und Wasser) als vergleichbarer landbasierter Tourismus.

Das Beispiel Dubrovnik zeigt, wie kooperative Steuerung funktioniert. Dort hat CLIA gemeinsam mit der Stadt einen Destinationsmanagementplan erarbeitet, der auf UN-Kriterien für nachhaltigen Tourismus basiert und zur Erhaltung und zum Schutz des kulturellen Erbes beiträgt. Dazu gehören Ankunftszeiten abzustimmen, parallele Schiffsanläufe zu begrenzen, Ausflüge abwechslungsreich zu gestalten und in digitale Steuerung von Besuchern zu investieren. Dubrovnik wurde für diesen Ansatz mehrfach ausgezeichnet und gilt heute international als Best Practice-Modell. In den vergangenen Jahren ist CLIA entsprechend auch Partnerschaften an Orten wie Korfu und Heraklion in Griechenland eingegangen und arbeitet dort eng mit lokalen Behörden zusammen, um gemeinsam mit dem Global Sustainable Tourism

Council (GSTC) Bewertungen des Tourismusmanagements zu finanzieren. Projekte wie diese bieten einen Rahmen für das künftige Tourismusmanagement, von dem alle profitieren können.

In den Jahren 2023 und 2025 unterzeichneten Kreuzfahrtgesellschaften und die französische Regierung eine Charta für nachhaltigen Kreuzfahrttourismus im französischen Mittelmeerraum. Dieser kooperative Ansatz spiegelt sich in Vereinbarungen wie dem Memorandum of Understanding in Palma wieder, wo Kreuzfahrtgesellschaften, die Regierung der Balearen und der Stadtrat von Palma zusammenarbeiten, um Kreuzfahrtanläufe zu steuern, Aktivitätsspitzen abzufedern und die nachhaltige Entwicklung des Tourismus am Reiseziel zu unterstützen.

Auch in Barcelona werden Besucherströme aktiv entzerrt. Reedereien und Hafenbehörden stimmen die Taktung von Anläufen ab und entwickeln gemeinsam IT-gestützte Managementinstrumente. Zudem werden Ausflüge zunehmend in weniger frequentierte Stadtgebiete und Regionen gelenkt, um die Altstadt zu entlasten.

Viele Reedereien setzen ergänzend auf alternative Mobilitätsangebote in den Destinationen. Dazu zählen Elektrobusse, Hybridfahrzeuge oder Fahrradtouren. Diese Maßnahmen verkleinern den ökologischen Fußabdruck, ermöglichen eine bessere Verteilung der Besuchergruppen und bieten den Passagieren eine breitere Palette an möglichen Ausflugszielen

Eines der großen Probleme in vielen Destinationen ist derzeit die Verknappung von Wohnraum durch intensive Nutzung als Ferienwohnungen. Hier ist festzuhalten, dass Kreuzfahrtgäste auf Schiffen der Mitgliedsreedereien übernachten und schonen damit im Gegensatz zu landseitigen Hotelanlagen und ungesteuerten Individualtourismus lokale Ressourcen.

Zu erwähnen ist der Wirtschaftliche Impact für die Destinationen: Durch mit lokalen Anbietern organisierte Landausflüge, für den Einzelhandel, das Gastgewerbe und - in Umschlaghäfen - Aufhalten vor und nach der Kreuzfahrt wird ein bedeutender Beitrag zur lokalen Wirtschaft geleistet - zusätzlich zu den gezahlten Hafengebühren und Steuern sowie den lokalen Beschaffungen und Landoperationen der Kreuzfahrtgesellschaften. Eine Studie hat für Mykonos jüngst ergeben, dass 1.3 Millionen Transitpassagiere mit einem Output von 201 Mio. Euro zu einer Steigerung des BIP um einen Betrag von 105 Mio. Euro führten. Auch für Kiel zeigt eine noch in Arbeit befindliche Studie entsprechende Effekte. Die letzte belastbare Wertschöpfungsstudie für Hamburg weist rund 1 Mrd. Euro Umsatz und 420 Mio. Euro Wertschöpfung aus. Der Markt hat sich seitdem deutlich dynamischer entwickelt – eine aktualisierte Studie ist derzeit in Arbeit für Hamburg. Gleichzeitig zeigen Erhebungen, dass rund 60 Prozent der Gäste später erneut an die bereisten Orte zurückkehren, was langfristig zu wirtschaftlicher Stabilität beiträgt.

Multimodale Anbindung der deutschen Kreuzfahrthäfen

Für Deutschland bleibt die Frage der klimafreundlichen Anreise mit Blick auf die weitere Reduktion des CO₂-Fußabdruckes zentral. Die Branche begrüßt eine Stärkung der Schienenanbindung der deutschen Seehäfen und verweist auf die früher verfügbaren Sonderzugkapazitäten der Deutschen Bahn für Kreuzfahrtanreisen. Die Wiedereinführung entsprechender Buchungs- und Kapazitätsoptionen würde eine deutliche Erhöhung der Bahnanteile bei der An- und Abreise begünstigen. Eine stärkere multimodale Integration entlang der touristischen Verkehrsachsen ist aus Sicht der Branche ein wichtiger Schritt, um die Emissionen im touristischen Mobilitätssektor weiter zu verringern.

CLIA in Deutschland

CLIA sieht sich als engagierter Partner für Behörden, Politik, Häfen und Städte, die die Interessen und Ambitionen der globalen Kreuzschifffahrt bündelt sowie mit ihren internationalen Erfahrungen an Lösungen für einen nachhaltigen Tourismus mitarbeitet.

Um Deutschland als wichtigen Quellmarkt, Industriestandort und Tourismusziel für die Kreuzschifffahrt beizubehalten, setzt sich CLIA in Deutschland für folgende Maßnahmen ein:

1. **Markthochlauf nachhaltiger Schiffskraftstoffe ermöglichen.** Der Ausbau der Produktion von E-Fuels, RFNBO und fortgeschrittenen Biokraftstoffen ist Voraussetzung für eine vollständige Dekarbonisierung. Die Branche unterstützt eine verbindliche Umsetzung der im EU-Recht eröffneten Quoten für RFNBO, ergänzt um geeignete Fördermechanismen.
2. **Einnahmen aus dem maritimen EU-Emissionshandel (EU-ETS) nutzen.** Wie von der Bundesregierung geplant, sollten die Einnahmen aus dem maritimen EU-ETS anteilig für Infrastruktur, Forschung und den Hochlauf alternativer Kraftstoffe verwendet werden.
3. **Hafeninfrastruktur nachhaltig ausbauen.** Der konsequente Ausbau landseitiger Energieversorgung, alternativer Kraftstoffbetankung und digitaler Hafenlogistik ist essenziell und sollte durch Bund und Länder weiter unterstützt werden.
4. **Unterstützung des deutschen Schiffbaus.** Durch passgenaue regulatorische Rahmenprogramme sollte der Schiffbau in deutschen und europäischen Werften aktiv gestützt werden. Die Kreuzfahrtbranche leistet ihrerseits einen wichtigen Beitrag zur Erhaltung maritimen Know-Hows.



Georg Ehrmann

National Director

Cruise Lines International Association (CLIA) in Germany

Von Beust & Kollegen Neuer Wall 41

D-20354 Hamburg

gehrmann@cruising.org | M +49 (0)170 1600 732



Ausschussdrucksache 21(20)48
Ausschuss für Tourismus

22. Sitzung am 25.03.2026
Öffentliche Anhörung

Stellungnahme zum Thema

„Tourismus zwischen Akzeptanz und Überlastung weltweit und in Deutschland“

Prof. Stefan Gössling, PhD

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

Anhörung des Ausschusses für Tourismus des Deutschen Bundestages am 25. März 2026:

„Tourismus zwischen Akzeptanz und Überlastung weltweit und in Deutschland“

Stellungnahme Professor Dr. Stefan Gössling

In der nachfolgenden Problembeschreibung gehe ich davon aus, dass soziale Fragen im Vordergrund der Fragestellung stehen. „Überlastungen“ entstehen aber auch im Umweltbereich, insbesondere beim Klimawandel. Dies ist nicht Gegenstand meiner Stellungnahme¹.

Tourismusentwicklung und Übertourismus

Der globale Tourismus wächst konstant und erreichte 2019 ein vorläufiges Maximum. „Overtourism“ (Übertourismus) war in diesem Jahr eins der meistdiskutierten Themen in den globalen Medien. Mit der Pandemie ergab sich eine kurze Phase des „nicht-Tourismus“; 2025 wurden mit 1.52 Milliarden internationaler Ankünfte dann erstmals die Zahlen von 2019 übertroffen². Die Debatten zum Übertourismus sind aufgrund dieser Entwicklung zurückgekehrt.

Übertourismus beschreibt Situationen, in denen die Auswirkungen des Tourismus zu bestimmten Zeiten und an bestimmten Orten physische, ökologische, soziale, wirtschaftliche, psychologische und/oder politische Kapazitätsgrenzen überschreiten. Übertourismus beschreibt dabei die Sicht der Anwohner, nicht die der Touristen. Eine hohe touristische Präsenz kann zu wahrgenommener Überfüllung, steigenden Mieten und Preisen, Druck auf Infrastruktur oder hoher Menschendichte im öffentlichen Raum führen. Negative Einstellungen zum Tourismus entstehen aus wahrgenommenem Kontrollverlust, Veränderungen der Ortsidentität und des Zugehörigkeitsgefühls. In diesem Sinne ist Übertourismus nicht nur ein infrastrukturelles, ökonomisches oder ökologisches Problem, sondern vor allem ein sozialer Konflikt um Raum, Identität und Lebensqualität.³

Wo sind Schwerpunkte des Overtourism weltweit und in Deutschland?

Übertourismus ist ein globales Phänomen, das vor allem in stark frequentierten touristischen Destinationen mit hoher internationaler Sichtbarkeit auftritt. Besonders häufig wird es in historischen Stadtzentren beobachtet. Internationale Beispiele sind etwa Venedig, Barcelona oder Amsterdam, wo die hohe Zahl von Besucherinnen und Besuchern zeitweise zu Überlastungen der städtischen Infrastruktur, steigenden Wohnkosten, Nutzungskonflikten im öffentlichen Raum und Protesten der lokalen Bevölkerung geführt hat. Auch in anderen Teilen der Welt, etwa in Kyoto, Dubrovnik oder auf beliebten Inseldestinationen wie Bali, wird Übertourismus zunehmend diskutiert. Charakteristisch ist dabei, dass sich die Belastungen räumlich und zeitlich konzentrieren: Oft sind bestimmte Stadtviertel, Sehenswürdigkeiten

¹ Zu Hintergründen:

Sun, Y. Y., Faturay, F., Lenzen, M., Gössling, S., & Higham, J. (2024). Drivers of global tourism carbon emissions. *Nature Communications*, 15(1), 10384.

² UNWTO (2026). International tourist arrivals up 4% in 2025 reflecting strong travel demand around the world. <https://www.untourism.int/un-tourism-world-tourism-barometer-data>

³ Gössling, S., McCabe, S., and Chen, N. 2020. A socio-psychological conceptualisation of overtourism. *Annals of Tourism Research*, 84, <https://doi.org/10.1016/j.annals.2020.102976>

oder Naturattraktionen betroffen. Gleichzeitig tritt Übertourismus häufig saisonal auf, etwa während der Hauptferienzeiten, bei Großereignissen, oder durch Besuche von Kreuzfahrtschiffen.

Auch in Deutschland wird das Thema seit einigen Jahren verstärkt diskutiert, wenn auch meist in abgeschwächter Form. Besonders sichtbar wird Übertourismus in einzelnen Städten und Regionen mit hoher touristischer Anziehungskraft. Dazu zählen etwa das historische Zentrum von Rothenburg ob der Tauber, die Altstadt von Heidelberg oder stark frequentierte Bezirke Berlins. Auch die Zugspitze, die Sächsische Schweiz, Teile des Bodensees oder bestimmte Küstenabschnitte an Nord- und Ostsee sind zeitweise sehr hohen Besucherzahlen ausgesetzt.

Eine wichtige Einschränkung des Verständnisses der Akzeptanz von Tourismus ist allerdings, dass es kaum Studien gibt, die die Sicht der Bewohner stark frequentierter Orte dokumentieren. Sichtbar werden daher nur die Spitzen der "Nicht-Akzeptanz", wie zum Beispiel die medial global diskutierten "Angriffe" auf Touristen mit Wasserpistolen in Barcelona in 2024 und 2025. Die Grauzone der Nicht-Akzeptanz ist daher deutlich größer.

Welche Prozesse führen zu Übertourismus?

Das Wachstum des globalen, europäischen und deutschen Tourismus ist vor allem durch drei Trends bedingt:

- Die Expansion der low cost carrier ("Billigflieger") seit den frühen 1990er Jahren;
- Das durch Buchungsplattformen vermittelte private Angebot von Wohnraum seit 2007 (Gründung AirBnb);
- Die Konzentration von Touristen in durch soziale Medien gehypten Städten und anderen Orten, auch durch „Celebrities“ und Influencer, seit etwa 2010.

Tourismus ist eine Funktion des ökonomisch Möglichen, daher haben insbesondere kontinuierlich fallende Preise für Flugverkehr⁴ sowie das schnell wachsende Angebot von privat vermitteltem Wohnraum durch Plattformen wie AirBnb oder Booking.com zu einem Anstieg und der Konzentration von Touristen geführt. Beides – Expansion der low cost carrier und privat vermittelter Wohnraum – sind auch Beispiele für Marktversagen bzw. Staatsversagen. Der Flugverkehr ist stark subventioniert, negative Externalitäten wie Treibhausgasemissionen sind nicht internalisiert⁵. Im Bereich der privaten Wohnraumvermittlung gibt es kaum Kontrollen, Einnahmen werden häufig nicht versteuert - auch weil die Vermittlungsplattformen sich weigern, Daten an Städte und Kommunen weiterzugeben⁶. Dadurch kann ein Vielfaches der Rendite im Vergleich zur herkömmlichen Vermietung erwirtschaftet werden.

Maßnahmen der Regulierung

Städte haben sehr unterschiedliche Ansätze getestet, um Übertourismus zu steuern. Dies sind:

⁴ Gössling, S., & Humpe, A. (2024). Net-zero aviation: Transition barriers and radical climate policy design implications. *Science of the Total Environment*, 912, 169107.

⁵ Gössling, S., Fichert, F., & Forsyth, P. (2017). Subsidies in aviation. *Sustainability*, 9(8), 1295.

⁶ Hall, C. M., Prayag, G., Safonov, A., Coles, T., Gössling, S., & Naderi Koupaei, S. (2022). Airbnb and the sharing economy. *Current Issues in Tourism*, 25(19), 3057-3067.

1. **Besuchergebühren und Touristensteuern**

Beispiele: Venedig, Barcelona

2. **Beschränkungen bei Unterkünften**

Beispiele: Amsterdam, Barcelona, Paris

Varianten:

- Obergrenzen für kurzfristige Vermietungen (Wohnungen)
- Verbote neuer Hotels
- Begrenzung der Anzahl von Tagen, an denen Wohnungen touristisch vermietet werden dürfen.

3. **Regulierung von Kreuzfahrtschiffen**

Beispiele: Venedig, Dubrovnik, Cannes

- Begrenzung der Anzahl von Schiffen oder Passagieren
- Verbote für Kreuzfahrtschiffe in historischen Stadtzentren oder besonders sensiblen Bereichen.

4. **Besucherobergrenzen**

Beispiele: Trevi-Brunnen in Rom; Akropolis in Athen; Park Güell in Barcelona

5. **Verhaltensregeln für Touristen**

Beispiele: Amsterdam, Dubrovnik

Instrumente:

- Geldstrafen für Alkoholkonsum im öffentlichen Raum
- Maßnahmen gegen Lärm oder unangemessene Kleidung
- Regeln für respektvolles Verhalten gegenüber Anwohnern und kulturellen Normen.

6. **Räumliche oder zeitliche Beschränkungen**

Beispiele: Seoul (zeitliche Zugangsbeschränkungen zu bestimmten Stadtteilen)

Hinsichtlich der Wirksamkeit der Maßnahmen ist zu sagen, dass diese teilweise schwer zu kontrollieren sind (Verhaltensregeln für Touristen; Obergrenzen für kurzfristige Vermietungen) oder nur begrenzte Wirkungen haben (Besuchergebühren, die zu niedrig angesetzt sind). Wirkungsvolle Maßnahmen sind insbesondere solche, die Kapazität regulieren oder limitieren (Bettenzahlen; Flughafenkapazität; Liegeplatzverfügbarkeit).

Kalmar, 12 März 2026

Stefan Gössling, PhD, Professor

School of Business and Economics, Linnaeus University, Schweden



Ausschussdrucksache 21(20)50
Ausschuss für Tourismus

22. Sitzung am 25.03.2026
Öffentliche Anhörung

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

Prof. Dr. Andreas Kagermeier
Mobilitäts- und Tourismusforscher

Dem Ausschuss ist das vorliegende Dokument in nicht barrierefreier Form zugeleitet worden.

Stellungnahme zum Thema

Tourismus zwischen Akzeptanz und Überlastung weltweit und in Deutschland

Prof. Dr. Andreas Kagermeier

(ehemals Lehrstuhlinhaber Freizeit- und Tourismusgeographie, Universität Trier)

Anhörung des Ausschusses für Tourismus des Deutschen Bundestages am 25. März 2026

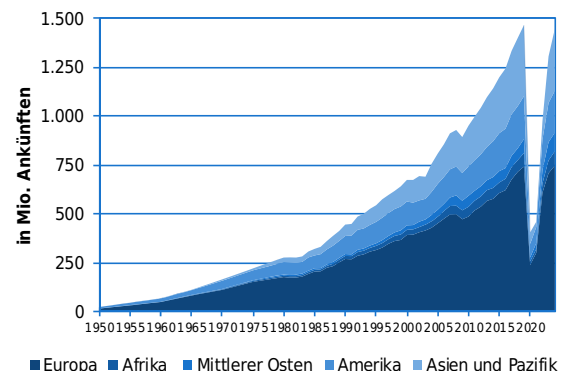
Overtourism: Herausforderung Resilienzsteigerung

1) Ausgangslage und Einordnung

Wirtschaftsfaktor Tourismus: Die Beschäftigungswirkung des Tourismus (einschließlich der indirekten Effekte) liegt sowohl weltweit als auch in Deutschland bei etwa 10 % (ca. 4,1 Mio. Beschäftigte in Deutschland). Der Beitrag zur Bruttowertschöpfung in Deutschland liegt bei ca. 7 % ([dtv 2025: 23](#)). Aufgrund seiner (regional-) wirtschaftlichen Bedeutung wurde Tourismusentwicklung/-politik lange Zeit vor allem mit dem Blick auf die intendierten positiven ökonomischen Effekte betrieben.

Tourismus als Wachstumssegment: In den letzten 75 Jahren zählt der Tourismus zu den sich dynamisch entwickelnden Wirtschaftszweigen mit aktuell knapp 1,5 Mrd. internationalen Ankünften. Trotz temporärer Rückgänge bei globalen/nationalen Krisen ist der zunehmende Entwicklungstrend nach wie vor ungebrochen.

Traditionelles Destinationsmanagement wachstumsorientiert: Destinationen wurde lange Zeit vor allem als vermarktbare / konsumierbare kommodifizierte Produkt behandelt. Im Mittelpunkt stand die Erfüllung der Ansprüche der Besucher:innen. Die Perzeption als Lebensumwelt der Bewohner:innen der Destinationen wurde demgegenüber lange Zeit vernachlässigt.



Entwicklung internationale Ankünfte weltweit (1950 – 2024)
Quelle: UNWTO div. Jg.

Seit ca. 10 Jahren wird verstärkt der Diskurs in den Destinationen über eine als „zu viel“ wahrgenommene Anwesenheit von Besucher:innen geführt (zusammengefasst unter dem Stichwort „Overtourism“).

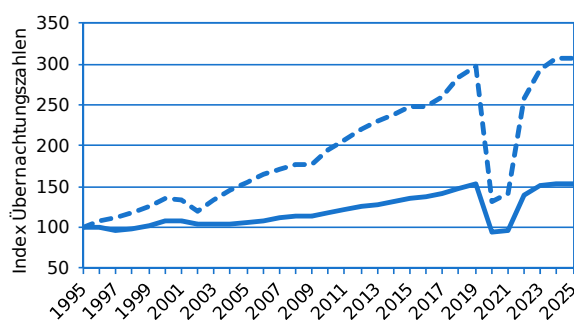
OVERTOURISM: „the impact of tourism on a destination, or parts thereof, that excessively influences perceived quality of life of citizens and/or quality of visitors experiences in a negative way“ ([UNWTO, 2018: 4](#)). Negative Auswirkungen touristischer Aktivitäten werden erst durch subjektive Wahrnehmung zu Overtourism. Dementsprechend muss bei Managementansätzen die Fokussierung auf soziale Tragfähigkeit im Vordergrund stehen.

Faktoren von Overtourism:

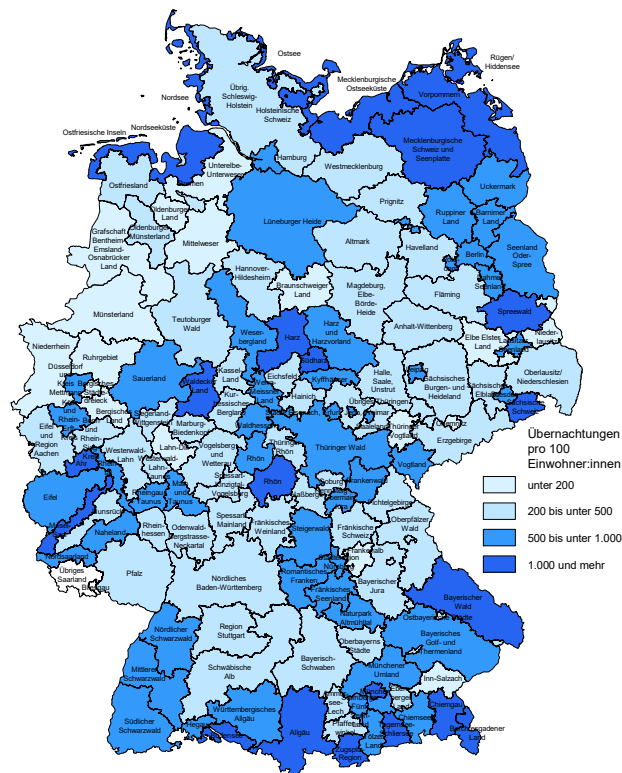
- Physische Tragfähigkeitsgrenze (Crowding; einfach zu viel)
- Direkte negative Effekte der Anwesenheit von Touristen (überlastete Infrastruktur, Lärm, Störung, Irritation)
- Indirekte Effekte (strukturelle Veränderungen durch Tourismus, Nutzungskonkurrenzen).

Overtourism kein flächenhaftes Phänomen: Mediale Diskussion vor allem an Kreuzfahrtdestinationen (Venedig, Dubrovnik, Barcelona) entzündet. Dort liegt die sog. „Tourismusintensität“ (Übernachtungen pro Einwohner) oftmals zwischen 50 und 100.

In Deutschland Diskussion vor allem in einigen Großstädten vor dem Hintergrund der überproportionalen Dynamik des Städtetourismus. Aber Tourismusintensität z. B. in Berlin, Hamburg & München auf der Ebene der Gesamtstadt nur bei ca. 10 – mit teilweise deutlich höheren Werten in manchen Quartieren/Bezirken. Darüber hinaus zwar an einigen räumlich begrenzten landschaftlichen Highlights/Hot Spots durchaus Crowding-Phänomene, aber keine generelle Überfüllung.



Index der Übernachtungen in Deutschland insgesamt und Großstädten (1995- 2025) (Quelle: destatis.de div. Jg.)



Tourismusintensität 2019 nach Reisegebieten (eigener Entwurf; Daten destatis.de)

Zentraler Schwachpunkt der verfügbaren offiziellen Datengrundlagen, die für die Bewertung von Überlastungsphänomenen herangezogen werden ist allerdings, dass der Tagestourismus dabei weitgehend ausgeblendet wird, der bei Events oder in ländlichen Gebieten aber teilweise prägend ist.

2) Auslöser von Overtourism-Empfinden

Da in Deutschland kaum ausgeprägte Crowding Phänomene auftreten, führen eher direkte und indirekte Effekte zur Artikulation einer Wahrnehmung von Overtourism durch die Bewohner:innen. Sobald Grundbedürfnisse der Bewohner:innen als subjektiv beeinträchtigt angesehen werden, formiert sich Widerstand gegen die als Überfremdung und Deprivation angesehene Nutzung durch Besucher:innen. Als menschliche Bedürfnisse sind dabei alle als für das Wohlbefinden relevanten persönlichen, wirtschaftlichen, sozialen und politischen Anforderungen von Menschen anzusehen. Das bedeutet, dass mehr als nur Basisbedürfnisse der Sicherstellung der Subsistenz oder der Sicherheit zu berücksichtigen sind. Auch die Teilhabe und das Gefühl mit seinen Anliegen ernst genommen bzw. auch berücksichtigt zu werden, ist relevant für die Lebenszufriedenheit.

Wenn die Stimmung in einer Destinationsgesellschaft erst einmal „gekippt“ ist, dominieren ablehnende – oftmals emotional aufgeladene – Positionen die Debatte. Dann ist es oftmals zu spät, einen stärker rationalen und nüchternen Diskurs zu führen. Es ist daher wichtig, bereits im Vorfeld von sich artikulierenden Anti-Tourismus-Protesten proaktiv Motivation und Befindlichkeit der Bewohner:innen zu verstehen und einen offenen Dialog zu suchen.

Die bislang vorgeschlagenen/praktizierten Handlungsansätze betonen vor allem die Reduzierung der direkten Exposition durch (räumliche/zeitliche) Limitierungsansätze (einschließlich Bepreisung). Dabei wird nicht berücksichtigt, dass die Vulnerabilität/Empfindlichkeit bei gleich hoher Tourismusintensität deutlich unterschiedlich ausfallen kann.

So weisen z. B. Berlin und München eine fast gleiche „Tourismusintensität“ auf, in den Stadtgesellschaften sind aber ganz unterschiedliche Reaktionen festzustellen. Während sich in Berlin seit 2011

teilweise heftige Proteste in manchen Stadtbezirken manifestieren, gibt es in München nur wenige Hinweise auf einen wahrgenommenen Druck. Abgesehen von unterschiedlichen Zielgruppen und Unterschieden in der räumlichen touristischen Durchdringung dürften die Unterschiede auch an unterschiedliche Rahmenbedingungen in der Stadtgesellschaft zurückzuführen sein. Während in Berlin die intensive Transformationen in den letzten 3 Jahrzehnten mit ausgeprägten Tendenzen zur Marginalisierung als Stressfaktor wirken, weist München eine relative Stabilität und einen hohen Anteil gut situerter Bewohner:innen auf. Das Niveau der Resilienz beeinflusst also die Sensitivität. Dementsprechend greift ein mono-dimensionaler Fokus auf die direkten Auswirkungen zu kurz. Für die Bewältigung von Overtourism muss das gesamte destinationsgesellschaftliche Umfeld in Betracht gezogen werden.

Es gibt auch Anzeichen dafür, dass teilweise der Tourismus als Projektionsfläche für Unbehagen und Friktionen in der Destinationsgesellschaft fungiert. Das im Kontext von Overtourism artikulierten Unbehagen dürfte letztendlich auch von anderen Stressoren gespeist werden, welche negativ auf die Vulnerabilität und die Resilienz wirken. Auch dies spricht gegen die Wirksamkeit von monosektoralen Herangehensweisen bei Managementansätzen. Letztendlich ist die Overtourism-Diskussion wohl auch ein Spiegel der gesamtgesellschaftlichen Situation sein, die von einer Degradierung der Diskurskultur, einem Erstarken populistischer Positionen und polarisierenden Positionen geprägt ist. Damit verbunden ist sicherlich auch eine Reduzierung eines gemeinsamen Wir-Gefühls, das vom [Sozialkapital im Sinne Bourdieus](#) mit einem gegenseitigen Anerkennen gespeist wird. Dabei wird aber auch deutlich, dass damit sehr grundsätzliche Dimensionen von Zivilgesellschaft und Destination/Urban Governance berührt werden, die weit über den engeren Rahmen von rein auf den Tourismus begrenzten Handlungsansätzen hinaus reichen.

3) Bedingungen für resiliente Destinationen

Obwohl es immer wieder formuliert wird (auch in der [Nationalen Tourismusstrategie von 2026: 14](#)): die Betonung von positiven ökonomischen Effekten in der Kommunikation mit den Bewohner:innen dürfte nicht geeignet sein, die Wahrnehmung des Tourismus und damit die Resilienz zu verbessern.

Coping Optionen als relevante Einflussgröße

Eine zentrale Rolle in Bezug auf die Resilienz scheinen aufgrund eigener empirischer Untersuchungen die Vermeidungsoptionen als Coping Ansatz zu spielen. Solange eine starke Konzentration von Besucher:innen an manchen Hot Spots im Alltag der Bewohner:innen leicht umgangen werden kann und ausreichend Rückzugsräume und alternative Standorte für die Bewohner:innen verfügbar sind, bleibt das Störungsgefühl überschaubar. Bezogen auf München herrscht dort eine gewisse Gelassenheit – „solange man im Biergarten noch einen Platz kriegt“ – also Rückzugsräume abseits des Hofbräuhauses und des chinesischen Turms findet.

Damit verbunden ist auch das Vorhandensein von Rückzugsoptionen bzw. das Eindringen von Besucher:innen in (halb-) private Settings. Insbesondere der sog. „New Urban Tourism“ der „Off-the-beaten-track“-Erlebnisse in (zumeist städtischen) Wohnquartieren sucht, spielt hier sicherlich eine wichtige Rolle. Wenn gemäß dem AirBnB-Slogan „Live like the Locals“ vermeintlich authentische Übernachtungserlebnisse in privaten Kurzzeitvermietungsobjekten gesucht werden, bedeutet das für die Bewohner:innen – abgesehen von der Konkurrenz auf dem Wohnungsmarkt – auch den Verlust von Privatheit und Rückzugsoptionen.

Stressoren in der Destinationsgesellschaft und Governance

Neben den direkten individuellen Coping-Optionen der Bewohner:innen zur räumlichen und zeitlichen Vermeidung von als belastend empfundenen Settings mit einer hohen Zahl von Tourist:innen, dürfte auch die Fähigkeit eines Destinationssystems als kollektiver Handlungsraum zur Anpassung und Reaktion für die Resilienz relevant sein. Hierzu zählt insbesondere die Situation auf dem Wohnungsmarkt und damit die Frage, inwieweit Nutzungskonkurrenzen durch temporäre Vermietung von Wohn-

raum über z. B. AirBnB zu signifikanten Verknappungen und Preisanstiegen führen, wobei auch die Geschwindigkeit von Veränderungen eine Rolle spielt.

Resiliente Destinationen sind davon geprägt, dass sich alle relevanten Akteure der Vulnerabilität der Ressourcen, Attraktionen und Vorzüge einer Destination bewusst sind. Entwicklungspfade, die den traditionellen Stakeholdern und nicht den Schwächsten zugutekommen, werden dort vermieden und es wird eine langfristige Strategie für Gegenmaßnahmen, die sich an den Grundsätzen der Gemeinschaft orientiert, entwickelt. Wichtig ist dabei auch eine Anpassung der Meta-Governance zur Überwindung der sektorübergreifenden Stakeholder-Fragmentierung sowie ein Wechselspiel der Handlungsansätze auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene.

Auch wenn Tourismus primär eine Angelegenheit der Bundesländer und der Destinationen ist, erscheint es notwendig, auf der Bundesebene (und EU-Ebene) einerseits Rahmenbedingungen für das kommunale Handeln im Wohnungsmarkt zu schaffen. Gleichzeitig gilt es aber auch den Hintergrund für Diskursoptionen zu schaffen und das Bewusstsein für sektorübergreifende Ansätze zu fördern.

4) Herausforderungen

Am Puls der Bewohner:innen-Befindlichkeit bleiben

Viele Aspekte von intensiven, direkten und persönlichen Interaktionen mit den Bewohner:innen und der örtlichen Zivilgesellschaft können nur auf der lokalen und Destinationsebene umgesetzt werden.

Die Bundesebene kann diese aber durch Wissensgenerierung unterstützen:

- Als ein Beispiel ist das vom Deutschen Institut für Tourismus an der FH Westküste entwickelte [Tourismusakzeptanzsaldo](#) zu nennen. Die Implementation eines von der Bundesebene geförderten systematischen, in festen Intervallen wiederholten Monitoring der deutschen Reisegebiete könnte eine relevante Wissensbasis für die Identifizierung von Problemgebieten und auch die Veränderung von Befindlichkeiten als eine Art Frühwarnsystem darstellen.
- Ansätze zu eines qualitativen Monitorings und einer intensiveren Partizipation der Bewohner:innen in den Destinationen können – trotz der Herausforderungen des Ansatzes – auf Bundesebene durch entsprechende Kampagnen stimuliert und begleitet werden.
- Dabei wäre auch eine systematischere Berücksichtigung und Erfassung des Tagestourismus anzustreben.
- Auch die Stärkung und Verstetigung des [LIFT Programms des BMW](#) mit intensiverer Ausrichtung auf Tourismusakzeptanz (aufbauend auf der [Tourismusakzeptanzstudie des DTV](#)) zur Entwicklung von Managementansätzen stellt einen relevanten Aspekt dar (wobei die DTV-Studie noch relativ stark auf sektorbezogene Herangehensweisen und partiell auch auf einfache Akzeptanzsteigerung abzielt).

Gleichzeitig ist zu konstatieren, dass oftmals nur geringes Interesse und Bereitschaft der Bewohner:innen besteht, bereits kleinere Irritationen bzw. Unbehagen in strukturierter Form (Fokusgruppen, Runde Tische) zu artikulieren, solange die Situation als erträglich empfunden wird. Bewohner:innen artikulieren Probleme und Missstände meist erst dann, wenn bestimmte Schwellen überschritten werden (Tipping Point) oder konkrete Auswirkungen im direkten Umfeld anstehen (auch mit dem Problem des NIMBY-Phänomens). Allerdings ist dann das „Kind meist bereits in den Brunnen gefallen“, wenn Bewohner:innen Beeinträchtigungen ihrer Bedürfnisse von sich aus reklamieren. Damit ist es zu diesem Zeitpunkt zu spät für präventive Ansätze.

Sensibilisierung aller touristischen Akteure

Auf der Bundesebene kann auch die Sensibilisierung der politischen und wirtschaftlichen Akteure (auch über deren Verbände und Organe) intensiviert werden.

- Die Stärkung des Bewusstseins, dass der ökonomische Erfolg tourismuswirtschaftlichen Handelns auch von der Akzeptanz der lokalen Bevölkerung abhängt und eben auch Limitierungen bzw. eine Abkehr vom primären Wachstumsparadigma notwendig sein können, wäre zu unterstützen.

- Dazu zählt auch, erste vor Ort bereits praktizierte Ansätze zur Sensibilisierung aller Akteure durch entsprechende bundesweite Aktivitäten und Kampagnen (z. B. über den DTV) bundesweit zu unterstützen.
- Hierzu zählt auch, auf der Bundesebene Tourismus-Narrative sehr viel intensiver über den ökonomischen Nutzen und die Entwicklung der quantitativen Parameter hinaus auch auf die (räumlich und zeitlich meist limitierten) Belastungen der Bevölkerung richten. Diese sollten einerseits Wertschätzung kommunizieren, aber teilweise auch die Notwendigkeit von Einschränkungen thematisieren.

Als zentrales weiteres Paradigma sind die Bedürfnisse der Bewohner:innen gleichberechtigt neben bzw. teilweise auch über die Interessen der wirtschaftlichen Akteure und der Besucher:innen zu stellen.

Infrastrukturelle Erschließung der Destinationen

Angesichts der großen Rolle, die durch Besucher:innen verursachte Überlastungen der Infrastruktur auf die Wahrnehmung direkter negativer Effekte spielt, wäre auf Bundesebene verstärkt die ÖPNV-Erschließung der Destinationen in den Blick zu nehmen.

- Auch wenn die Bestellung von SPNV- und ÖSPV-Leistungen in den Destinationen in der Verantwortung der regionalen und kommunalen Aufgabenträger liegt, könnten durch entsprechende Widmungen/Aufschläge bei den Regionalisierungsmitteln touristisch relevante Verkehre intensiver in den Fokus gerückt werden. Dies könnte bis zur Kofinanzierung von Vorhaltekosten für Nachfragepeaks gehen.
- In die gleiche Richtung würde die Schaffung eines bundesweiten organisationalen und technischen Rahmens für Gästekarten in den Destinationen wirken.
- Auch Ansätze der DB zur Stimulierung von Bahnreisen in Destinationen wären durch entsprechendes Einwirken auf diese, bzw. Unterstützung von bereits bestehenden Ansätzen wie z. B. [fahrtziel natur](#) zu intensivieren.

5) Notwendigkeit eines holistischen Ansatzes

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass der Fokus auf reine Overtourism-Aspekte zu kurz greift. Neben dem Blickwinkel auf die Phänomene und Ansätzen zur Behandlung der Symptome ist daher ein übergreifender holistischer Ansatz für ein umfassendes Tourism-Governance Konzept notwendig. Hierzu zählen indirekte Ansätze, die auf Lokalstolz und Identifizierung (Soziales Kapital) sowie Empowerment abzielen. Gleichzeitig ist auch ein Blick auf grundsätzliche Spannungen und Stressfaktoren in der Destinationsgesellschaft einzubeziehen. Stress und Spannungen in der Destinationsgesellschaft – z. B. aufgrund von Transformationsprozessen in anderen ökonomischen oder sozialen Bereichen – beeinflussen das Resilienzniveau. Dies gilt insbesondere für den Wohnungsmarkt (z. B. mit einer zügigen, die Destinationen unterstützenden und begleitenden Umsetzung des Kurzzeitvermietung-Datenaustausch-Gesetzes).

Aber auch disruptive Veränderungen (Pandemien, politische Ereignisse) verursachen Irritationen und Unsicherheiten, die teilweise auf tourismusinduzierte Belastungen projiziert werden. Es gilt daher an der Wurzel des Zustands/Verfassung einer Destinationsgesellschaft anzusetzen.

Gegenseitiger Respekt aller Akteure (einschließlich der Bewohner:innen) und ein sachorientiertes Miteinander sind zwar letztendlich ein nur partiell zu erreichendes Ideal. Der aktuell teilweise zu beobachtende aufgeladene und polarisierte gesamtgesellschaftliche Diskurs spiegelt sich aber eben auch in den Overtourism-Artikulationen auf Destinationsebene. Damit müsste auch auf der gesamtgesellschaftlichen Ebene angesetzt werden, um dem Ziel einer holistischen, integrierten und räumlich differenzierten Destinationsentwicklungspolitik näher zu kommen.



Ausschussdrucksache 21(20)51
Ausschuss für Tourismus

22. Sitzung am 25.03.2026
Öffentliche Anhörung

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

Frank Ketter
Geschäftsführer, Nordsee-Tourismus-Service GmbH (NTS)

Dem Ausschuss ist das vorliegende Dokument in nicht barrierefreier Form zugeleitet worden.

Tourismus zwischen Akzeptanz und Überlastung, weltweit und in Deutschland

Autor: Frank Ketter; Geschäftsführer Nordsee-Tourismus-Service GmbH

1. Das Reisegebiet Nordsee Schleswig-Holstein

Die Nordsee-Tourismus-Service GmbH (NTS) ist die zentrale Tourismusmarketing-Organisation der gesamten Nordsee Schleswig-Holstein - von der Elbe im Süden bis zur dänischen Grenze im Norden, inklusive der schleswig-holsteinischen Insel- und Halligwelt. Sie ist die Kommunikations- und Marketingschnittstelle für die touristischen Orte, Gemeinden, Kreise, Institutionen und Verbände entlang der Nordsee. Das gemeinsame Ziel ist es, mehr Gäste für einen Aufenthalt an der Nordsee Schleswig-Holstein zu gewinnen. Zusammen mit den Nachbarländern und der Nationalparkverwaltung Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer setzt sich die NTS für nachhaltigen Tourismus im UNESCO Weltnaturerbe Wattenmeer ein. Mehr unter: www.nordseetourismus.de

2. Wirtschaftliche Bedeutung des Tourismus im Reisegebiet Nordsee Schleswig-Holstein

Der Tourismus ist einer der regionalwirtschaftlich bedeutsamsten ökonomischen Sektoren im Reisegebiet Nordsee Schleswig-Holstein. Er ist von entscheidender beschäftigungspolitischer Bedeutung.

- 13 Mio. Übernachtungen jährlich laut amtlicher Statistik in sog. Gewerblichen Betrieben, wobei das Gesamtvolumen inklusive des sog. Grauen Beherbergungsmarktes, der Zweitwohnsitze und der Verwandten-/Bekanntenbesuche etc. das 1,4 fache des amtlichen Wertes ausmacht. Insgesamt ca. 19 Mio. Übernachtungen.
- Jährlich 13 Millionen Tagesreisen (Wohnortausflüge)
- Jährlicher Bruttoumsatz: 1,7 Mrd. €
- Anteil Übernachtungstourismus am Umsatz: 79 %
- Anteil Tagestourismus am Umsatz: 21 %
- Von 1,7 Mrd. € Umsatz bleiben 830 Mio. € für Löhne, Gehälter und Gewinne
- Anteil am Volkseinkommen: 35% (Durchschnitt Schleswig-Holstein: 6 %)
- Beschäftigungsäquivalenz (Vollzeit): Lebensunterhalt für 35.800 Personen
- Regional gebundene Arbeitsplätze: nicht in Niedriglohn-Gebiet verlegbar
- Tourismusintensität (sog. Gewerbliche Übernachtungen je Einwohner): Dithmarschen 15, Nordfriesland 65, Schleswig-Holstein 13
- 40% der Einwohnerschaft hat einen wirtschaftlichen Bezug zum Tourismus
(Quelle: Nordsee Masterplan 2024-2023: www.nordseetourismus.de/masterplan)

3. „Overtourismus“ an der Nordsee Schleswig-Holstein

Seit einigen Jahren ist zu beobachten, dass die Tourismusentwicklung in einigen Orten und Regionen insbesondere von der Bevölkerung zunehmend kritisch gesehen wird. Dieses Phänomen ist nicht nur an der Nordsee, sondern bundesweit relevant. Die Ursachen hierfür sind vielfältig und individuell unterschiedlich. Daher zählen die Begriffe „Tourismusakzeptanz“ und „Tourismusbewusstsein“ mittlerweile zu den Themen im Tourismus in Deutschland, die mit größter Aufmerksamkeit verfolgt und diskutiert werden. Der Tourismus ist in den Kreisen Dithmarschen und Nordfriesland ein sichtbarer gesellschaftlicher Faktor, die Tourismusintensität im Reisegebiet nordsee Schleswig-Holstein ist klassischerweise 10-mal so hoch wie im Durchschnitt des Landes Schleswig-Holstein.

Kleinräumlich, also auf einzelnen Inseln, in einzelnen Kommunen bzw. Ortsteilen oder örtlichen Quartieren, ist diese Tourismusintensität bekanntermaßen noch erheblich höher, unter anderem aufgrund der Unterkunftsdichte sowie der Attraktivität für Tagesgäste vom Wohn- und Urlaubsort.

Die Präsenz der Touristen (Übernachtungs-, Tages- und Transitgäste) und die touristische Aktivität zeigt sich dort im öffentlichen Raum (Verkehrsverbindungen, Parkräume, Plätze, Strände) in zahlreichen Aktivitätsinfrastrukturen, in vielen Unternehmen des Gastgewerbes, im Handel usw.. Präsent ist der Tourismus ebenso in der öffentlichen Diskussion sowie in kommunalen und überkommunalen politischen Gremien als Gegenstand von Investitionsvorhaben einerseits und Steuer- und Abgabenaufkommen andererseits. Letztlich nehmen Einwohner entweder passiv oder aktiv, in ihrer Rolle als Unternehmer und Arbeitskräfte, aber auch als Mitnutzer öffentlicher und touristischer Infrastrukturen den Tourismus wahr. Gleichzeitig ist aber auch zu beobachten, dass sehr persönliche Interessen verstärkt und mit hohem finanziellem und persönlichem Aufwand öffentlich verfolgt werden. Die Medien greifen die Kontroverse auf und verschärfen dadurch die Diskussion weiter. Die Corona Pandemie hat diese Entwicklung nochmals verstärkt. Dies führt immer häufiger zu offenen Widerständen gegen Tourismus im Allgemeinen oder einzelne Tourismusinfrastrukturprojekte im Besonderen. Die Initiierung von Bürgerbegehren ist eine sich häufende Ausdrucksform dieses Protests. Offenheit für den Tourismus ist für die Destination nordsee Schleswig-Holstein angesichts dieser „Präsenz“ des Tourismus zentral. Die Anliegen und Bedürfnisse der Menschen vor Ort müssen ernst genommen und in die Planungen einbezogen werden. Eine sinnvolle und nachhaltige Tourismusentwicklung gelingt nur mit den Einheimischen. Eine wichtige Basis für den Dialog sind objektive Daten. Dazu hat das Wirtschaftsministerium des Landes Schleswig-Holstein das Deutsche Institut für Tourismusforschung mit einer Akzeptanzstudie beauftragt. Im Rahmen dieser Studie werden die Einheimischen nach ihrer Akzeptanz für den Tourismus befragt. Die Ergebnisse der

Befragung wurden in verschiedenen Tourismusakzeptanzsalden dargestellt. Nachfolgend ein Beispiel für den persönlichen Tourismusakzeptanzsaldo. Dieser bemisst den Anteil der Einwohnerinnen und Einwohner der Destination, die die Auswirkungen des Tourismus auf sich persönlich überwiegend oder eher positiv bewerten, gegenüber dem Anteil der Einwohnerinnen und Einwohner, die diese Auswirkungen als eher negativ oder überwiegend negativ bewerten. Es muss das Ziel sein, dass der persönliche Tourismusakzeptanzsaldo, der in einigen nordsee-Orten ein negatives Vorzeichen hat, wieder in den positiven Bereich geführt wird. Hier geht es um konkrete Entscheidungen („Grenzen des Tourismus“) und Maßnahmen („Frequenzmanagement“) vor Ort, aber auch um eine unermüdliche Kommunikation zu touristischen Fragen mit den Betroffenen.

Tourismusakzeptanzsaldo Persönlich (TAS-P) – Schleswig-Holstein 2022



Quelle: DI Tourismusforschung (2022) Tourismusakzeptanzstudie Schleswig-Holstein 2022 - Erhebungswelle Juni-Juli 2022, n= 2.054 (SH gesamt), Angaben in gültigen Prozenten, Abweichungen aus den Einzelwerten zur Berechnung der Top-2 und Low-2- Werte sowie des TAS-Wertes sind rundungsbedingt. Fragestellung: „Und wie sehen Sie die Auswirkungen des Tourismus in [eigener Wohnort] für sich persönlich?“

Eine entscheidende Säule einer nachhaltigen und gesellschaftlich tragfähigen Tourismusentwicklung ist die Akzeptanz des Tourismus in den Destinationen, hier an der Westküste Schleswig-Holsteins. Hier geht es um verschiedene Perspektiven, wie z. B die Bewertung des Tourismus für ein Zielgebiet insgesamt durch einen Bewohner und/oder die Bewertung für die persönliche Situation eines Individuums im Zielgebiet.

Die Daten zur Tourismusakzeptanz werden dabei zwischen touristischen Hochfrequenzstandorten und touristisch weniger intensiv genutzten Orten variieren, u. a. abhängig davon, ob die befragten Personen selbst touristische Akteure oder touristisch „passive“ Einwohner sind.

Die zentralen positiven Wirkungen des Tourismus werden fast überall in der Förderung der lokalen Wirtschaft und der Verbesserung des Images des jeweils eigenen Ortes gesehen.

Viele Einwohnerinnen und Einwohner sehen für Schleswig-Holstein positive Effekte auf die Nahversorgung, den Arbeitsmarkt, den Handel sowie das Ortsbild und das Freizeitangebot.

Die negativen Effekte des Tourismus sehen die befragten Einwohnerinnen und Einwohner häufig in Wirkungen wie der Vergrößerung von Verkehrsproblemen, Verteuerung von Immobilien und Gütern vor Ort und einer unverträglichen Fülle des Ortes.

Unter nachfolgendem link kann der Leitfaden Akzeptanz heruntergeladen werden:

https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/T/tourismus/Downloads/leitfaden_akzeptanz.pdf?__blob=publicationFile&v=1

4. Zweitwohnsitzproblematik im Reisegebiet nordsee Schleswig-Holstein

Die Zweitwohnsitzproblematik an der nordsee Schleswig-Holstein ist seit vielen Jahren und angeheizt durch eine vielerorts höhere Nachfrage während der Corona-Pandemie ein gesellschaftliches und ökonomisches, aber auch ein rechtliches Thema. Die zunehmend große Zahl an Personen, die neben ihrem Hauptwohnsitz an einem Ort an der nordsee Schleswig-Holstein einen zweiten Wohnsitz haben, um dort regelmäßig oder saisonal Zeit zu verbringen, führt in der Destination zu verschiedenen Herausforderungen:

4.1. Gentrifizierung und Wohnraummangel: Die Nachfrage nach Zweitwohnsitzimmobilien an der nordsee Schleswig-Holstein führt zu steigenden Mieten und Immobilienpreisen. Vorrangig in den Hochfrequenzstandorten hat der Zweitwohnsitztourismus mittlerweile dazu geführt, dass lokale Einwohner Schwierigkeiten haben, bezahlbaren Wohnraum zu finden. Hier liegt aus ökonomischer Sicht auch ein zentraler Grund für die Fachkräfteproblematik in der Destination.

4.2. Zweitwohnsitzsteuer: In vielen Kommunen wird eine Zweitwohnsitzsteuer erhoben. Das Steueraufkommen kommt zum einen den Kommunen zwar zugute, gleicht gewisse Nachteile durch den Verlust an Dauerwohnraum hingegen nicht aus.

4.3. Soziale Auswirkungen: In einigen Fällen kann die Anwesenheit von Zweitwohnsitzbesitzern das soziale Gefüge in den Gemeinden beeinflussen. Wenn diese Personen nur zeitweise in der Region leben („Leerstandsproblematik“), sind sie weniger in das Gemeinschaftsleben involviert, was zu Spannungen zwischen Einheimischen und Zweitwohnsitzbesitzern führen kann.

4.4. Lösungsansätze: Um diese Problematiken anzugehen, haben einige Kommunen in Schleswig-Holstein spezifische Regelungen eingeführt, um die Zweitwohnsitzsituation zu regulieren und die negativen Auswirkungen auf die Gemeinden zu minimieren. Dies kann die Anpassung von Zweitwohnsitzsatzungen, verstärkte Kontrollen, bauleitplanerische

Maßnahmen (z. B. Erhaltungssatzungen) sein. Die Höhe des Steuersatzes als Steuerungsinstrument gilt vielerorts dabei als eher „stumpfes Schwert“.

Die Perspektiven für die Lösung der sog. Zweitwohnsitzproblematik sind derzeit nur schwer final zu beurteilen. Die Gestaltungsmöglichkeiten der Kommunen sind beschränkt, die Eigentumsrechte in „privater Hand“. Gleichwohl ist mehrheitlich akzeptiert, dass die Zahl der Zweitwohnsitze an der Nordsee Schleswig-Holstein nicht zunehmen darf und langfristig zugunsten des Dauerwohnraums sinken soll.

5. Digitale Lösungen im Bereich Verkehr und bei Hochfrequentierten Ausflugsorten

In einem Forschungsprojekt wurde untersucht, wie sich Gästeströme mit Hilfe digitaler Technik besser lenken lassen. In dem Forschungsprojekt haben Hochschulen und Tourismusdestinationen zusammengearbeitet. Die Nordsee Schleswig-Holstein war einer dieser Praxispartner. Das dreijährige Forschungsprojekt (2022-2024) **AIR** – „AI-basierter Recommender für nachhaltigen Tourismus“ hat uns wertvolle Erkenntnisse geliefert. Die Erkenntnisse aus den Gästebefragungen haben uns wertvolle Einblicke in das Besucherverhalten und die touristische Nachfrage in den Modellorten St. Peter-Ording und Büsum geliefert. Die Ergebnisse der Gästebefragungen zeigen eine hohe Zufriedenheit der Besucher mit ihrem Aufenthalt in den jeweiligen Orten. Sie liefern vor allem wichtige Informationen über die wahrgenommene Auslastung vor Ort und das Informationsverhalten der Gäste. Es wurde deutlich, dass in St. Peter-Ording und Büsum die meisten Gäste kein Problem in der jeweiligen Auslastung sahen. Ebenfalls deutlich wurde, dass die Gäste in beiden Orten nicht über Alternative Ausflugsorte nachgedacht haben und auch nur ein sehr geringer Teil der Gäste sich im Vorfeld über die Auslastung am Ziel informiert hat. Der Fokus der zukünftigen Arbeit in beiden Orten liegt daher in der Zukunft auf den Themen der Verkehrsplanung und der Frage, wie in diesem Bereich eine sinnvolle digitale Besucherlenkung erfolgen kann.

Ein zentrales Projektziel war die Förderung nachhaltiger Mobilität im touristischen Kontext. Touristische Mobilität ist eine spezifische Form der Freizeit-Mobilität, die häufig geplant und durch Informationssuche vorbereitet wird. Gleichzeitig ist touristische Mobilität ausgesprochen vielfältig und umfasst Reisen, die wenige Stunden oder auch mehrere Tage dauern können. Gleichzeitig ist ein erheblicher Teil der touristischen Mobilität stark vom Wetter und von der verfügbaren Freizeit abhängig. Vor allem der letztgenannte Aspekt führt zu Problemlagen, die wir mit den Praxispartnern intensiv diskutiert haben. Dazu gehört insbesondere ein touristisches Overcrowding, wenn zu viele Menschen zur selben Zeit dieselben Freizeiteinrichtungen nutzen wollen. Dieses Phänomen hat verschiedene negative Konsequenzen:

- Es wird unnötiger Verkehr generiert, wenn das gewünschte Ziel so voll ist, dass nach Zielerreichung noch eine Alternative angesteuert werden muss.
 - Es entsteht ein mobilitätsbedingter Druck auf die Bevölkerung in den Destinationen (Lärm, Abgase, Stau). Bisherige Untersuchungen zur Tourismusakzeptanz haben deutlich gezeigt, dass es gerade diese mobilitätsbedingten Faktoren sind, die von der lokalen Bevölkerung kritisiert werden und die deshalb zu einem Rückgang der Tourismusakzeptanz führen.
- Digitale Besucherlenkung kann ein wesentlicher Baustein für mehr Tourismusakzeptanz sein, denn sie kann helfen Touristenströme zu entzerren.

Es wurde deutlich, dass eine digitale Besucherlenkung mit Empfehlungen kaum funktioniert. Es hat sich aber gezeigt, dass eine Besucherlenkung über verbindliche Buchungen sehr gut funktioniert. Unter anderem wurde mit der Schutzstation Wattenmeer die Onlinebuchung der Naturkundlichen Führungen im Jahr 2025 umgesetzt. Es gab in der Zeit von Juni bis September über 35.000 Buchungen. Weitere Partner in der Region unter anderem Amrum und Dithmarschen sind dem Beispiel gefolgt.

Beim ruhenden Verkehr haben sich verbindliche Onlinebuchungen von Parkplätzen ebenfalls bewährt. Gäste dürfen gewisse Bereiche nur befahren, wenn sie einen gebuchten Parkplatz nachweisen können. Damit konnte der Parkplatzsuchverkehr deutlich reduziert und zum Teil völlig ausgeschlossen werden. Die Onlinebuchungsmöglichkeit der Autozüge nach Sylt hat dazu geführt, dass es selbst in der Hochsaison kaum noch zu Stauungen vor der Autoverladung kommt. Noch vor einigen Jahren gab es den An- und Abreiseetagen zum Teil Kilometerlange Staus.

6. Fazit

Die Landestourismusstrategie in Schleswig-Holstein und der Masterplan der Nordsee Schleswig-Holstein haben die klare Zielsetzung den nachhaltigen Tourismus weiterzuentwickeln. Dazu gehört eine klare Ausrichtung auf einen qualitativen Tourismus. Eine quantitative Steigerung des Tourismus ist in beiden Strategien nicht vorgesehen. Bedingt durch die Diskussionen um nichtgenehmigte Ferienwohnungen werden die Übernachtungskapazitäten an der Nordsee zurückgehen. Aktuelle Marketingmaßnahmen der Landes-, Regional- und Ortsebenen bewerben die Vor- und Nachsaison. Damit soll eine bessere Auslastung über das ganze Jahr erreicht werden. Dies ist auch ein wichtiger Punkt beim Thema Mitarbeitenden Zufriedenheit. Die Mitarbeitenden werden das ganze Jahr beschäftigt und sie haben die Möglichkeit in der Hauptsaison Urlaub zu machen um Zeit mit Freunden und Familie zu verbringen.

Es gibt beim Thema Tourismusakzeptanz keine Allgemeingültigen Patenrezepte. Nachfolgende Punkte zeigen aber möglich Lösungswege auf.

6.1 Konsequente Berücksichtigung der Bedürfnisse und Erwartungen der lokalen Bevölkerung

An der Nordsee werden bei aktuellen Tourismuskonzepten immer auch die Einwohner mit eingebunden. Es hat sich bewährt im Vorfeld über eine Akzeptanzstudie die Erwartungen, Bedürfnisse und Kritikpunkte abzufragen. Sinnvoll können diese dann noch über Focusgruppeninterviews vertieft werden.

6.2 Darstellung der regionalwirtschaftlichen Ergebnisse des Tourismus

An der Nordsee erfolgt dies über den Masterplan und teilregionale „Mehrwertbroschüren“ in denen Zahlen, Daten und Fakten zum Tourismus einfach und übersichtlich dargestellt werden.

6.3 Investitionen in touristische Infrastruktur die sowohl Gästen als auch Einheimischen zu Gute kommt

Es hat sich an der Nordsee bewährt, spezielle Tarife für die einheimische Bevölkerung anzubieten und deutlich zu machen, dass diese Infrastruktur nur dank der vielen Gästen angeboten werden kann.

6.4 Respektvoller Umgang mit der lokalen Kultur

Einwohner sind das Gesicht der Destination und damit wichtige Botschafter. Durch die Einbindung von Einwohnern als Protagonisten erfolgt eine persönliche Wertschätzung und Auszeichnung. An der Nordsee wurde dies unter anderem durch die Kampagne „An der Nordsee zuhause“ umgesetzt. Acht Einwohnerinnen haben ihre Lieblingsorte in der Region vorgestellt und exklusive Einblicke in „ihre Nordsee“ gegeben.

In St. Peter-Ording wurden die Einwohner aufgerufen „Alltagshelden“ zu benennen. Insgesamt sechs Alltagshelden wurden ausgewählt, Kurzfilme gedreht und eine Alltagshelden Ausstellung an der Erlebnispromenade aufgebaut.

6.5 Effektiver Einsatz digitaler Instrumente zur Lenkung der touristischen Besucherströme

Durch die Möglichkeit Tickets für Naturkundliche Führungen, Thermen, Schiffsausflüge und Veranstaltungen zu buchen werden Besucherströme entzerrt. Die Gäste können ihren Urlaub perfekt planen, Enttäuschungen und unnötige Fahrten werden vermieden und die Anbieter der Leistungen können ihr Personal optimal einplanen.

Die Möglichkeiten Parkplätze online zu buchen und konsequente Sperrung der Straße für alle anderen Verkehrsteilnehmer führt zu einer deutlichen Reduzierung des Parkplatzsuchverkehrs.



Ausschussdrucksache 21(20)49
Ausschuss für Tourismus

22. Sitzung am 25.03.2026
Öffentliche Anhörung

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

Norbert Kunz
Geschäftsführer, Deutscher Tourismusverband e.V. (DTV)

Stellungnahme

Ausschuss für Tourismus: Öffentliche Anhörung „Tourismus zwischen Akzeptanz und Überlastung weltweit und in Deutschland“ am 25. März 2026

Deutscher Tourismusverband

Der Deutsche Tourismusverband (DTV) ist der Dachverband der kommunalen, regionalen und landesweiten Tourismusorganisationen in Deutschland. Er positioniert den Tourismus als Leitökonomie, setzt sich für eine stabile öffentliche Finanzierung ein und engagiert sich für einen nachhaltigen Qualitätstourismus. Seit 1902 vertritt der DTV die Interessen des öffentlich finanzierten Deutschlandtourismus gegenüber Politik und Behörden, vernetzt die Branche und entwickelt Qualitätsstandards. Der DTV vertritt 124 direkte Mitglieder, darunter die Landestourismusorganisationen aller 16 Bundesländer, mehr als 60 kommunale und regionale Tourismusorganisationen, die drei kommunalen Spitzenverbände sowie Unternehmen und Verbände aus den Bereichen Mobilität, Freizeit, Camping und Caravaning sowie Messe- und Versicherungswirtschaft. Der Tourismus leistet mit 2,7 Millionen Beschäftigten und einer Bruttowertschöpfung von 144 Milliarden Euro einen bedeutenden Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung Deutschlands (DIW Econ: Wirtschaftsfaktor Tourismus 2024).

Zusammenfassung

- Bundesregierung setzt mit neuer Nationale Tourismusstrategie erstmals seit 1975 und 2008 wieder einen strategischen Rahmen für den Tourismus und für die Tourismusakzeptanz.
- Es gibt kein flächendeckendes Tourismusakzeptanzproblem in Deutschland. Die Tourismusforschung liefert Wissen zur Tourismusakzeptanz. Herausforderungen zeigen sich punktuell und zu Spitzenzeiten.
- Die Tourismusförderung des Bundes und der Länder unterstützt mit Instrumenten und Maßnahmen die Steigerung der Tourismusakzeptanz.
- Grundlagen für die Tourismusakzeptanz sind eine stabile Finanzierung der öffentlichen Tourismusstrukturen, auskömmliche kommunale Finanzen, leistungs- und wettbewerbsfähige Infrastrukturen sowie ein auf Wissen und Kenntnissen basierendes Tourismusbewusstsein.

Neue Nationale Tourismusstrategie setzt passenden Rahmen für Tourismusakzeptanz

- Die Bundesregierung hat am 28. Januar 2026 die neue Nationale Tourismusstrategie beschlossen. Damit hat die Bundesregierung erstmals seit 1975 (Tourismus in der Bundesrepublik Deutschland, Grundlagen und Ziele, Drucksache 7/3840) und 2008 (Tourismuspolitische Leitlinien der Bundesregierung, Drucksache 16/11594) einen

bundesweiten Rahmen für die strategische Ausrichtung des Tourismus gesetzt. Dies begrüßt der Deutsche Tourismusverband ausdrücklich.

- In der Nationalen Tourismusstrategie bekennt sich die Bundesregierung klar zur Relevanz der Tourismusakzeptanz und hält einen klima-, umwelt-, natur- und sozialverträglicher Tourismus für zwingend notwendig: „Denn nur, wenn Regionen lebenswert bleiben, wollen Reisende dort für eine Weile Gast sein und Arbeitskräfte sich dort niederlassen.“
- Die Nationale Tourismusstrategie formuliert zu Recht ein neues Selbstverständnis der Tourismusentwicklung in Deutschland, die nicht mehr einseitig einen wirtschaftspolitischen Tourismusansatz verfolgt: „Ein gut ausbalancierter Tourismus wird von der Bevölkerung als wichtiger Wirtschafts-, Beschäftigungs- und Infrastrukturtreiber vor Ort wahrgenommen. Um die Balance zu wahren, gilt es, natürliche Ressourcen klug zu nutzen, ihre Resilienz gegenüber Klimafolgen wie Dürren und Überschwemmungen zu stärken und örtliche Infrastrukturen in den Tourismusdestinationen effizient und möglichst barrierefrei zu gestalten.“
- Die Nationale Tourismusstrategie richtet den Deutschlandtourismus nicht nur auf die Gäste aus, sondern ebenso an den Interessen der lokalen Bevölkerung: „Wichtig ist, dass die Lebensqualität der Anwohnerinnen und Anwohner bei touristischen Vorhaben im Blick bleibt und der Nutzen touristischer Infrastrukturen auch der Bevölkerung vor Ort zu Gute kommt — beispielsweise bei regionalen Mobilitätsangeboten, der Gastronomie oder der Nahversorgung.“

Tourismusforschung liefert Wissen zur Tourismusakzeptanz

Die Einstellung der Bevölkerung zum Tourismus ist zu einem entscheidenden Faktor für den Destinationserfolg geworden. Der Tourismus agiert dabei in einem Spannungsfeld: Einerseits leistet er relevante Beiträge zur Wertschöpfung, zur Infrastruktur, zur Schaffung von Arbeitsplätzen vor Ort und zur Lebensqualität der lokalen Bevölkerung. Andererseits werden Veränderungen des Lebensraumes, die dem Tourismus zugeschrieben werden, von den Einwohnerinnen und Einwohnern nicht immer ausschließlich positiv wahrgenommen.

Seit 2019 kooperieren der Deutsche Tourismusverband und das Deutsche Institut für Tourismusforschung (Fachhochschule Westküste) bei der jährlichen Messung der Tourismusakzeptanz auf Bundesebene. Das Deutsche Institut für Tourismusforschung hat mit dem Tourismusakzeptanzsaldo einen wissenschaftlich fundierten Standard entwickelt, der die Tourismusakzeptanz der Bevölkerung in ihrem Wohnort darstellt. Hierbei wird zwischen einem Wohnort bezogenen Tourismusakzeptanzsaldo und dem persönlich bezogenen Tourismusakzeptanzsaldo unterschieden – diese Unterscheidung bietet erheblichen Mehrwert, um sowohl wahrgenommene Auswirkungen auf den eigenen Wohnort als auch auf die eigenen individuellen Belange differenziert abbilden zu können. Die Studie wird seit 2019 jährlich auf Bundesebene durchgeführt. Auch auf Bundesland-, Regions- und Ortsebene wurde die Tourismusakzeptanz mittlerweile in über 120 deutschen Destinationen einmalig oder mehrfach gemessen, so dass umfangreiche Zeit- und Raumvergleiche vorliegen. Der im Rahmen der Kooperation bewährte Ansatz der Tourismusakzeptanzsalde findet mittlerweile auch in Österreich und Slowenien Anwendung und wird in diesem Jahr in zahlreichen weiteren europäischen Staaten gemessen.

[Link: Tourismusakzeptanz in der Wohnbevölkerung in Deutschland 2025](#)

Die Tourismusakzeptanzforschung belegt:

- Es gibt bislang kein flächendeckendes Tourismusakzeptanzproblem in Deutschland.
- Für das Jahr 2025 liegt die Tourismusakzeptanz am eigenen Wohnort bundesweit betrachtet (auf einer Skala von -100 bis + 100) bei +41. Damit ist sie im Vergleich zu den Vorjahren bundesweit wieder auf einem steigenden Niveau. (Frage: „Zunächst würden wir gerne von Ihnen wissen, wie Sie die Auswirkungen des Tourismus auf [Wohnort] in der heutigen Situation sehen.“)
- Der persönliche Tourismusakzeptanzsaldo liegt bundesweit betrachtet für 2025 (auf einer Skala von -100 bis + 100) auf einem Höchstwert von +28. (Frage: „Wie sehen Sie die Auswirkungen des Tourismus in [Wohnort] in der heutigen Situation für sich persönlich?“)
- Die Tourismusakzeptanzforschung belegt, dass es unterschiedliche Wahrnehmungen der touristischen Auswirkungen in der Bevölkerung nach Altersgruppen, regionaler Herkunft aber auch politischer Orientierung gibt. Vor diesem Hintergrund sind differenzierte Betrachtungen notwendig.
- Tourismusakzeptanz muss räumlich und sozial differenziert betrachtet werden. Im Deutschlandtourismus sind Belastungswahrnehmungen insbesondere dort relevant, wo touristische Nutzung räumlich konzentriert ist oder sich stark auf bestimmte Zeiten und Verkehrsräume verdichtet. Entscheidend ist daher nicht eine pauschale Debatte über „zu viel Tourismus“, sondern eine datenbasierte Betrachtung lokaler Belastungssituationen.

Für eine dauerhaft hohe Akzeptanz im Deutschlandtourismus ist es wichtig, die Wohnbevölkerung bei touristischen Entwicklungsprozessen frühzeitig und nachvollziehbar einzubeziehen. Dies gilt insbesondere für Vorhaben mit Auswirkungen auf Mobilität, öffentliche Räume, Natur- und Erholungsflächen sowie auf die lokale Infrastruktur. Auf Basis der jährlichen Tourismusakzeptanzforschung und vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie wurde deshalb das Forschungsprojekt „Tourismus im Einklang mit der Bevölkerung möglich machen“, das von der DTV-Facharbeit initiiert und 2022 im Rahmen der Fördermaßnahme LIFT Wissen des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz unter wissenschaftlicher Leitung des Deutschen Instituts für Tourismusforschung (Fachhochschule Westküste), umgesetzt. Durch Fokusgruppendifkussionen, eine Onlinebefragung und Sekundärdatenrecherche wurden Maßnahmen identifiziert, die aus Sicht der Destinationsmanagementorganisationen erfolversprechend sind, um die Tourismusakzeptanz vor Ort zu steigern und negative Auswirkungen des Tourismus auf die Destination und die lokale Bevölkerung zu minimieren. Ergebnis des Projekts ist eine Broschüre mit 35 Maßnahmen und Anwendungsbeispielen aus der Praxis.

[Link: Tourismus im Einklang mit den Einheimischen vor Ort möglich machen](#)

Die Zusammenstellung soll Destinationen dabei unterstützen, geeignete Maßnahmen für die eigene Destination zu identifizieren, um so die Zukunftsfähigkeit der Tourismusentwicklung im Einklang mit der Bevölkerung sicherzustellen.

Grundlagen für Tourismusakzeptanz sichern

Die Tourismusakzeptanzforschung zeigt, dass viele Einwohnerinnen und Einwohner den Tourismus als wichtigen Wirtschaftsfaktor wahrnehmen und erkennen, dass er sich positiv auf ihre Lebensqualität auswirkt (u.a. durch Steigerung der Angebote bei Gastronomie, Nahversorgung und Freizeit, vgl. Seite 12: Positive und negative Auswirkungen des Tourismus). [Link: Tourismusakzeptanz in der Wohnbevölkerung Deutschland 2025](#)

Durch die lokale Bevölkerung werden aber auch negative Effekte wahrgenommen, die sie der touristischen Entwicklung in ihrem Wohnort zuschreiben. Diese könnten aus Sicht der Einwohnerinnen und Einwohner insbesondere durch die Verbesserung des ÖPNVs und die Entlastung von Verkehrsströmen reduziert werden (vgl. Seite 17, Maßnahmen zur Reduzierung negativer Effekte des Tourismus).

[Link: Tourismusakzeptanzstudie Deutschland 2024](#)

Gerade im Deutschlandtourismus entscheidet sich die Akzeptanz vor Ort häufig an den verkehrlichen Folgen touristischer Nachfrage. Stau, Parkdruck, überlastete Ausflugsziele, Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum sowie Belastungen in sensiblen Natur- und Erholungsräumen werden von der Bevölkerung unmittelbar wahrgenommen. Erforderlich ist eine bessere Verknüpfung von touristischen Angeboten mit Bus und Bahn, regionale Mobilitätslösungen, digitale Besucherinformation sowie ein wirksames Besuchermanagement in stark frequentierten Räumen.

Für eine Tourismusentwicklung, die eine hohe Tourismusakzeptanz sichert, lokale Belastungssituationen frühzeitig erkennt und wirksam steuert, braucht es ausreichend finanzielle Mittel, um u.a. eine adäquate (Verkehrs-)Infrastruktur und weitere Angebote gewährleisten zu können. Der Tourismus ist eine freiwillige Aufgabe der Kommunen. Der rechtliche Rahmen ergibt sich aus dem Grundgesetz, insbesondere aus Artikel 28 Absatz 2 GG, der die kommunale Selbstverwaltung garantiert. Städte, Gemeinden und Landkreise regeln Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft eigenverantwortlich – dazu zählt neben Infrastruktur, Daseinsvorsorge, Wirtschaftsförderung auch der Tourismus. Die finanzielle Lage der Kommunen steht aktuell unter massivem finanziellem Druck. Im Jahr 2025 verzeichneten die Kommunen mit rund 30 Milliarden Euro das größte Haushaltsdefizit der bundesdeutschen Geschichte – mit weiter steigender Tendenz. Diese Entwicklung gefährdet die kommunale Handlungsfähigkeit, damit auch die Zukunftsfähigkeit der Tourismusfinanzierung und der aus öffentlichen Mitteln finanzierten Tourismusstrukturen. Auskömmliche und aufgabenadäquate kommunale Finanzen sind die Grundlage auch für die Aufgaben und die Koordinierung des Tourismus und damit für die Sicherung der Tourismusakzeptanz. Dies gilt im Deutschlandtourismus in besonderem Maße auch für nachhaltigkeitsbezogene Steuerungsaufgaben. Kommunen und Destinationen benötigen ausreichende Mittel, um in klimaverträgliche Mobilität, Besucherlenkung, Aufenthaltsqualität, digitale Informationssysteme, barrierefreie Infrastruktur sowie den Schutz und die Pflege touristisch stark genutzter Natur- und Freiräume zu investieren. Nachhaltige Tourismusentwicklung vor Ort ist ohne kommunale Handlungsfähigkeit nicht umsetzbar.

Das Prinzip: „Wer bestellt, bezahlt“, muss deshalb dringend befolgt werden. Wie stark Tourismusorganisationen von öffentlicher Finanzierung abhängen, zeigt eine aktuelle bundesweite Umfrage unter 640 Tourismusorganisationen auf Initiative des Ostdeutschen Sparkassenverbandes in Kooperation mit dem DTV und durchgeführt von der dwif-Consulting GmbH.

[Link: OSV-Sonderveröffentlichung „Tourismusarbeit in Orten, Destinationen und Ländern“](#)

Der Deutsche Tourismusverband hat ein Positionspapier für eine verlässliche kommunale Tourismusfinanzierung erarbeitet und fordert eine verlässliche, transparente und faire Tourismusfinanzierung. Das gelingt am besten, wenn alle Akteure – die Kommunen, die Gäste und die regionale Wirtschaft – bei der Finanzierung einbezogen werden. Eine solide Finanzausstattung der Kommunen ist Grundlage für einen hochwertigen Tourismus. Hochwertiger Deutschlandtourismus bemisst sich dabei nicht allein an wachsenden Gästezahlen, sondern an seiner regionalen Wertschöpfung, seiner Verträglichkeit für Bevölkerung und Umwelt sowie an seinem Beitrag zu gleichwertigen Lebensverhältnissen.

Ziel muss ein qualitätsorientierter Tourismus sein, der wirtschaftlich tragfähig, sozial akzeptiert und ökologisch verantwortbar gestaltet wird.

Bund und Länder sind aufgefordert, die kommunale Finanzausstattung durch eine auskömmliche und aufgabengerechte Steuerverteilung zu sichern und zu verbessern, flankiert durch zeitgemäße Regelungen in den Finanzausgleichs- und Kommunalabgabengesetzen.

[Link: DTV-Positionspapier: Kommunale Tourismusfinanzierung](#)

Der Deutsche Bundestag hat mit dem Beschluss über den Haushalt 2025 (Einzelplan 09, Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, Investive Maßnahmen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit der Tourismuswirtschaft) eine Studie zur Sicherung der Tourismusfinanzierung beschlossen, um zukunfts feste Lösungsansätze zur Sicherung der Finanzierungsinstrumente im Deutschlandtourismus zu entwickeln, die zur Stärkung der touristischen Wettbewerbsfähigkeit und zur Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse beitragen. Bisher ist dem Deutschen Tourismusverband der Umsetzungsstand des Beschlusses des Bundestages nicht bekannt.

Aus Sicht des Deutschen Tourismusverbandes ist es sehr relevant, das auf Wissen und Kenntnissen basierende Tourismusbewusstsein als notwendige Voraussetzung für die subjektive Tourismusakzeptanz zu stärken. Es ist es wichtig, neben den wirtschaftlichen Wirkungs- und Hebeleffekten des Tourismus auch die gesellschaftliche und regionalpolitische Bedeutung stärker und zeitgemäßer zu vermitteln und seine hohe Relevanz für Infrastrukturen, Lebensqualität, gleichwertige Lebensverhältnisse sowie Gesundheit und Wohlbefinden sichtbar zu machen. Am Beispiel des Gesundheitstourismus in anerkannten Kur- und Heilbäderorten wird dies gut deutlich. Diese Orte halten eine leistungsfähige Gesundheitsinfrastruktur vor (Natürliche Heilmittel, Ärzte, Gesundheitseinrichtungen, Therapeuten, Gesundheitsangebote, Kurparke, usw.), die gerade in ländlichen oder strukturschwachen Räumen ein wichtiger Pfeiler in der Gesundheitsversorgung der Bevölkerung darstellen und für eine hohe Akzeptanz der Wohnbevölkerung sorgen. Diese wird fortlaufend gemessen, geprüft und somit deren Qualität über die Prädikate gesichert.

Deutscher Tourismusverband e.V.
Schillstraße 9
10785 Berlin
www.deutschertourismusverband.de