



Ausschussdrucksache 21(20)90
Ausschuss für Tourismus

40. Sitzung am 04.11.2026

Öffentliche Anhörung

Stellungnahme zum Thema

„Tourismus im ländlichen Raum“

Ellen Kartenbeck

Geschäftsführerin, Flusslandschaft Elbe GmH

Deutscher Bundestag – Ausschuss für Tourismus Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung zum Thema „Tourismus im ländlichen Raum“ am 4. November 2026

Flusslandschaft Elbe GmbH (FEG)

Flusslandschaft Elbe GmbH

Schloßstraße 10
21354 Bleckede

Tel. +49 (0)5852-95 19 88-0
Fax +49 (0)5852-95 19 88-8

info@erlebnis-elbe.de
www.erlebnis-elbe.de

Die FEG wurde 2009 von den Landkreisen Harburg und Lüneburg in Niedersachsen gegründet, um den Tourismus in der Flusslandschaft Elbe zu fördern, die Bekanntheit der Destination zu steigern und damit mittelbar und unmittelbar zum Allgemeinwohl der Bürgerinnen und Bürger beizutragen. Heute sind elf Kommunen aus beiden Landkreisen in die Gesellschaft eingebunden. Darüber hinaus arbeitet die FEG eng mit zahlreichen weiteren touristischen Akteuren und regionalen Partnern zusammen. Sie ist Mitglied der Metropolregion Hamburg (MRH), in zwei LEADER-Regionen aktiv und in die Zukunftsregion Elbtalaue-Heide-Wendland eingebunden.

Vorbemerkung

Der ländliche Raum ist für den Tourismus in Deutschland von zentraler Bedeutung. Landschaften, kulturelles Erbe, regionale Identität und Gastfreundschaft bilden die Grundlage des touristischen Angebots. Die Flusslandschaft Elbe zeigt dies beispielhaft: Rund 567.000 Übernachtungen inkl. Camping (LSN) und ein touristischer Bruttoumsatz von 206,4 Mio. Euro sind zu erfassen. Den Hauptumsatz erzielt der Tagestourismus (ca. 24,60 €). Seine Ausgaben je Gast liegen bei etwa einem Sechstel der Ausgaben von Hotelgästen (ca. 143,00 €). Die touristische Wertschöpfung beträgt 95,3 Mio. Euro, das entspricht einem Einkommensäquivalent von rund 2.525 Personen (Quelle: dwif, Wirtschaftsfaktor 2025).

Rad-, Wander- und Wassertourismus bringen Gäste in die Fläche und schaffen Wertschöpfung bei Gastgeber, Gastronomie und ländlichen Erzeugern. Damit fördern sie Regionalentwicklung, Lebensqualität und Zukunftsaussichten im ländlichen Raum. Die folgenden Ausführungen zeigen, wo politische Rahmensetzungen dieses Potenzial besser zur Entfaltung bringen können.

1. Rad- und Wandertourismus als Stärkung für den ländlichen Raum

Rad- und Wandertourismus stärken ländliche und strukturschwache Regionen besonders wirksam. Sie benötigen keine Großattraktionen, sondern leben von Natur, Kulturlandschaft, Gastronomie, Beherbergung, Hofläden und oft inhabergeführten Dienstleistern. Die Wertschöpfung bleibt dadurch zu einem hohen Anteil in der Region.

Die Vielzahl unterschiedlicher Zuständigkeiten im Rad- und Wandertourismus stellt Destinationen wie die FEG vor erhebliche Herausforderungen. Planung, Unterhaltung, Beschilderung, Besucherlenkung und digitale Aufbereitung liegen bei Kommunen, Landkreisen, Landesbehörden

und Forstverwaltungen. Ein einheitliches Qualitätsmanagement über Zuständigkeitsgrenzen hinweg ist dadurch schwer umzusetzen, obwohl Gäste eine Route als Gesamtangebot wahrnehmen. Rad- und Wanderwegenetze sowie die Besucherlenkung sollten daher als Belang in der Landes- und Regionalplanung verankert werden. So lassen sich Zuständigkeiten bündeln und Nutzungskonflikte mit Naturschutz und Landwirtschaft lösen.

Wie destinationsübergreifende Angebote gemeinsame Wertschöpfung erzeugen, zeigt der Elberadweg. Er verbindet mehrere Regionen und Bundesländer zu einem Produkt, von dem Gastgeber, Gastronomie und Erzeuger entlang der gesamten Strecke profitieren. Eine Besonderheit unserer Region ist zudem das Grüne Band entlang der Elbe. Es macht Natur, Geschichte und Landschaft an der ehemaligen innerdeutschen Grenze auf einzigartige Weise erlebbar und sollte als nationales Projekt gezielt für den ländlichen Raum gestärkt werden.

Die Nationale Tourismusstrategie (NTS) sieht Investitionen in die Infrastruktur über alle Verkehrsträger hinweg vor. Diese Investitionen müssen die Regionen zugleich widerstandsfähiger gegenüber klimatischen Veränderungen machen. So schränkt etwa das Niedrigwasser der Elbe nicht nur Einheimische und Berufspendler erheblich ein. Es schadet auch dem Tourismus, weil Gäste die Elbe nicht mehr zuverlässig queren und die touristischen Leistungsträger nicht erreichen können.

2. Infrastruktur als Wettbewerbs- und Standortfaktor

Ländliche Regionen konkurrieren mit Städten, Küsten und anderen ländlichen Destinationen. Sie punkten nicht mit Großhotels, sondern mit Landschaft, Ruhe und Authentizität. Umso mehr ist die Infrastruktur der sichtbarste Qualitätsindikator. Gäste bewerten eine Region nach gut ausgeschilderten, durchgängig befahrbaren Wegen, vorhandenen, gepflegten Rastplätzen und Toiletten sowie einer guten Mobilität ohne eigenes Auto. Mängel wirken sich schnell auf Online-Bewertungen aus und treffen besonders kleine, empfehlungsabhängige Betriebe.

Der auf Gästebewertungen beruhende Performance Score (Skala 0 bis 100) zeigt, wie sich Qualität in der Wahrnehmung niederschlägt. Die Flusslandschaft Elbe erreicht 84,6 Punkte und liegt damit leicht über Niedersachsen (84,5) und Deutschland (84,2) (Quelle: dwif 2026, Daten TrustYou GmbH, Datenbasis 2025). Im Destinationsranking von dwif und TrustYou mit 149 Reiseregionen ist die Flusslandschaft Elbe nicht standardmäßig vertreten, würde mit diesem Wert aber Rang 84 belegen. Der Abstand von 5,3 Punkten zur Spitze (Oberpfälzer Wald, 89,9) zeigt, dass unsere Gäste zufrieden sind, aber das Potenzial ist nicht ausgeschöpft. Das ist wirtschaftlich relevant, denn zufriedene Gäste bleiben tendenziell länger, geben mehr aus und empfehlen die Region weiter.

Touristische Infrastruktur ist zugleich keine isolierte Gästeinfrastruktur. Rad-, Wander- und Wasserwege, Naherholungsflächen, Badestellen, Gastronomie sowie Kultur-, Freizeit- und Mobilitätsangebote erhöhen die Lebensqualität vor Ort. Sie sind weiche Standortfaktoren, die für Familien, Fachkräfte und Unternehmen bei der Wahl des Wohn- und Arbeitsorts zunehmend eine Rolle spielen. Wir verstehen Tourismusinfrastruktur daher ausdrücklich als Teil der Standortentwicklung und der Strategie zur Sicherung gleichwertiger Lebensverhältnisse (Art. 72

Abs. 2 GG). Sie muss in den Gemeinschaftsaufgaben GRW und GAK ausdrücklich und auskömmlich verankert werden. Dabei ist sie als zusammenhängende Wertschöpfungskette zu begreifen, in der Anreise, Mobilität, Wegeführung, Aufenthaltsqualität, Gastronomie, Beherbergung und Angebote ineinandergreifen.

Der demografische Wandel verändert nicht nur die Nachfrage. Viele Betriebe stehen auch vor Nachfolgefragen, Fachkräftemangel und Abwanderung. Schließen Gastronomie, Beherbergung oder Freizeiteinrichtungen, gehen wichtige Teile der Wertschöpfungskette verloren. Investitionen brauchen deshalb verlässliche Rahmenbedingungen und eine längerfristige Perspektive. Der demografische Wandel bietet aber auch Chancen: Eine wachsende Gruppe aktiver Menschen über Sechzig hat Zeit, Mobilität und Interesse, Regionen außerhalb der klassischen Saison zu bereisen. Der ländliche Raum kann hier mit Natur-, Kultur-, Rad- und Wanderangeboten profitieren.

3. Finanzierung und Förderlogik

Tourismus ist für Kommunen eine freiwillige Aufgabe und konkurriert bei angespannten Haushalten mit den Pflichtaufgaben. Gerade in strukturschwachen Regionen fehlt oft die Finanzkraft, um Eigenanteile bei Förderungen oder die Folgekosten zu tragen. Touristische Infrastruktur, die zugleich der Daseinsvorsorge und der Lebensqualität der Bevölkerung dient, sollte daher als förderwürdige Gemeinwohlaufgabe anerkannt werden. Für den ländlichen Tourismus spielt vor allem LEADER eine wesentliche Rolle. Durch vorgesehene Mittelkürzungen entsteht eine erhöhte Konkurrenz. Andere Landesprogramme haben oftmals hohe Anforderungen, die von kleinen Projekten im ländlichen Raum nicht erreicht werden und daher keine Förderung erhalten.

Strukturell kommt hinzu: Kleinen Kommunen und regionalen Akteuren fehlen häufig die personellen und fachlichen Kapazitäten, um Projekte von der Antragstellung über Planung und Vergabe bis zu Bau, Betrieb und Unterhaltung zu begleiten. Förderprogramme sind vielfach komplex, uneinheitlich, wenig digital und an enge Fristen gebunden. So sind Fördermittel gerade dort schwer abzurufen, wo der Handlungsbedarf am größten ist.

Der größte Bedarf liegt zudem häufig nicht im Ausbau, sondern im Erhalt vorhandener Infrastruktur. Wege, Beschilderungen und Rastplätze brauchen kontinuierliche Pflege und Ersatzinvestitionen, die Förderlandschaft setzt jedoch überwiegend auf Neuinvestitionen. Die Folge sind Qualitätsverluste und der schleichende Verfall bereits geförderter Infrastruktur. Qualität ist kein einmaliger Zustand, sondern ein laufender Prozess, der finanziell und organisatorisch hinterlegt sein muss.

4. Digitale Infrastruktur als Grundvoraussetzung

Digitale Infrastruktur ermöglicht Orientierung und Navigation, trägt zur Sicherheit der Gäste bei, erlaubt moderne Besucherlenkung und ist Basis für Buchung, Information und Angebotsqualität. Digitale Wegeinformationen, Auslastungsanzeigen und Mobilitätsangebote setzen eine verlässliche Netzabdeckung voraus.

Im ländlichen Raum ist diese Voraussetzung vielfach nicht erfüllt. Funklöcher auf Wander- und Radrouten, unzureichende Breitbandanbindung und lückenhafter Mobilfunkempfang gefährden die

Angebotsqualität und im Ernstfall die Sicherheit der Gäste. Betriebe ohne Glasfaseranschluss können moderne Buchungs- und Marketinginstrumente nicht nutzen und bleiben nicht wettbewerbsfähig. Der konsequente Glasfaserausbau im ländlichen Raum ist daher besonders wichtig. Dass die eingeschränkte digitale Infrastruktur teils als „Digital Detox“ oder „Entschleunigung“ vermarktet wird, darf strukturelle Defizite nicht rechtfertigen. Im Sinne der NTS sind touristisch relevante Räume und Routen bei den Ausbaenzielen der Bundesregierung ausdrücklich zu berücksichtigen und mit bestehenden Förder- und Ausbauprogrammen zu verzahnen.

5. Nachhaltige Mobilität: Alltags- und Tourismusmobilität verzahnen

Wer im Urlaub erlebt, wie gut sich eine Region mit dem Rad oder zu Fuß erkunden lässt, nutzt diese Möglichkeiten zunehmend auch im Alltag. Gute Wegebeschaffenheit, Abstellanlagen, Lademöglichkeiten für E-Bikes und die Anbindung an Bus und Bahn nutzen Gästen und Einheimischen gleichermaßen. Gleichzeitig bleibt das Auto das Hauptverkehrsmittel für die Anreise (60 % der Gäste laut Gästebefragung des vergangenen Jahres). Mobilitätskonzepte müssen daher auch Straßeninfrastruktur, Parkmöglichkeiten und bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur mitdenken.

Ein zentrales Hemmnis ist die fehlende Verzahnung von Alltags- und Tourismusmobilität. Was montags bis freitags für Schüler und Berufspendler funktioniert, wird am Wochenende und in den Ferien für Gäste zum Flickenteppich. Die Busse fahren seltener, Anschlüsse passen nicht und alternative Angebote sind nur punktuell vorhanden. Die Reisekette endet aber nicht am Bahnhof, die Weiterfahrt vor Ort, Fahrradmitnahme, Gepäcktransport und Rückreise müssen ebenso funktionieren. Heute gleicht der ÖPNV vielerorts einem Puzzle aus Zuständigkeiten, Tarifen, Fahrplänen und Buchungssystemen.

Mobilitätsangebote, die sich allein über Tourismus oder allein über Alltagsverkehr nicht tragen, lassen sich gemeinsam wirtschaftlich betreiben. Dafür braucht es abgestimmte Tarife, verlässliche Taktungen und gebündelte Informations- und Buchungsangebote. Ein Beispiel ist das geplante Projekt der Metropolregion Hamburg zur nachhaltigen touristischen Mobilität. Es setzt auf Kommunikationsmaßnahmen, zusätzliche Bike- und Carsharing-Angebote und „Willkommensorte“ an Mobilitätsknotenpunkten, die Gäste und Einheimische gleichermaßen erreichen. Bei den Kommunen stößt es auf gute Resonanz, weil bislang an fehlenden Eigenmitteln gescheiterte Maßnahmen nun in die Förderkulisse einbezogen werden können. Regionale Mobilitätskonzepte, die Alltags- und Gästeverkehr gemeinsam planen, sollten verlässlich gefördert werden.

6. Querschnittsbranche, Lebensraumstrategie und Qualitätstourismus

Tourismus ist eine Querschnittsbranche, die im ländlichen Raum eng mit Daseinsvorsorge und Regionalentwicklung verflochten ist. Er berührt Verkehr, Digitalisierung, Raumordnung, Natur- und Umweltschutz, Landwirtschaft, Kultur, Gesundheit und Wirtschaftsförderung und erfordert ressortübergreifende Abstimmung auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene. Zukunftsfähig ist ein Ansatz, der Tourismus als Teil einer Lebensraumstrategie begreift, denn die Faktoren, die eine Region für Gäste attraktiv macht, macht sie auch für Einheimische lebenswert. Das stärkt die Akzeptanz vor Ort und vermeidet Nutzungskonflikte. Zugleich ist der Tourismus Innovationstreiber,

etwa bei digitalen Besucherinformationen, neuen Mobilitätsformen und regionalen Kooperationen, deren Lösungen auch anderen Branchen und der Daseinsvorsorge zugutekommen.

Wettbewerbsfähigkeit entsteht nicht aus der Menge an Gästen, sondern aus Qualitätstourismus. Dazu zählen insbesondere die Güte von Infrastruktur und Angebot, Service, Authentizität, ökologische und soziale Verträglichkeit, Gastgeberkultur sowie qualifizierte Fachkräfte und attraktive Arbeitsbedingungen.

Der Erfolg des Tourismus wird überwiegend an Beherbergungsdaten gemessen. Diese Zahlen sind notwendig, um den Bedarf an Unterstützung gegenüber der Politik zu belegen, ihre Aussagekraft ist im ländlichen Raum jedoch eingeschränkt. So erfasst die Beherbergungsstatistik Niedersachsens erst Betriebe ab zehn Schlafgelegenheiten, wodurch ein erheblicher Teil der Angebote in der Flusslandschaft Elbe außerhalb der amtlichen Statistik bleibt. Hinzu kommt die statistische Geheimhaltung. Gerade im Naturtourismus, der stark von Tagesgästen geprägt ist, sagen Übernachtungszahlen zudem wenig über Wertschöpfung, Gästezufriedenheit und Akzeptanz vor Ort aus. Neben Übernachtungszahlen sollten deshalb auch qualitative Kennzahlen insbes. Service- und Klassifizierungsqualität und Innovationskraft betrachtet werden.

Fazit

Tourismus im ländlichen Raum darf kein freiwilliges Zusatzthema sein, sondern ist wichtiger Bestandteil regionaler Wertschöpfung, Lebensqualität und gleichwertiger Lebensverhältnisse. Dafür braucht es verlässliche politische Rahmenbedingungen sowie Finanzierungs- und Förderstrukturen, die nicht nur den Neubau, sondern auch Erhalt und Weiterentwicklung bestehender Infrastruktur ermöglichen.