



Alternativen zum Übertourismus

Mögliche Maßnahmen
zur Begrenzung des Tourismus
in Südtirol

Thomas Benedikter



Politische Bildung und Studien in Südtirol
Centro sudtirolese di formazione e studi politici
Zenter de stude y de formazion politica dl Südtirol
South Tyrol's Center for Political Studies and Civic Education

Impressum

Alternativen zum Übertourismus

Mögliche Maßnahmen zur Begrenzung des Tourismus in Südtirol

POLITIS Expertise 29/2026

Autor: Dr. Thomas Benedikter
Korrektorat: Benedetto Masi
Layout und Covergestaltung: Hanna Battisti
Coverfoto: Kronplatz © Hanna Battisti

Herausgeber: POLITIS - Politische Bildung und Studien in Südtirol
Weinstr. 60 - I-39057 Frangart (Eppan) - Tel. +39 324 5810427
info@politis.it
www.politis.it

Eppan, Mai 2026



Die von POLITIS genutzte Lizenz CC BY-NC-ND 3.0 legt fest, dass die Vervielfältigung und Verbreitung nur dann erlaubt wird, wenn der Name der Autorin bzw. des Autors genannt wird, wenn die Verbreitung nicht für kommerzielle Zwecke erfolgt und wenn keine Bearbeitung, Abwandlung oder Veränderung erfolgt.

Die in den POLITIS-Expertisen vertretenen Positionen decken sich nicht unbedingt mit jenen des Vereins als solchem.

Der Verein POLITIS *"...verfolgt erzieherische und wissenschaftliche Zwecke aufbauend auf den Grundsätzen der Solidarität und den Grundwerten der Demokratie...Insbesondere fördert der Verein zukunftsfähige Ansätze der demokratischen Partizipation, solidarischer Wirtschaftsformen, sowie der ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Nachhaltigkeit."*

Art. 2 des Vereinsstatuts

Inhaltsverzeichnis

Vorwort.....	4
1 Die touristische Überbelastung – Ein Überblick.....	5
1.1 Ein Übermaß an touristischer Nutzung	5
1.2 Die Verkehrsbelastung.....	8
1.3 Die Folgen des Übertourismus.....	10
1.4 Dem Wachstum Grenzen setzen.....	12
2 Wie lässt sich Übertourismus eindämmen?	13
3 Maßnahmen gegen Übertourismus in anderen Regionen Europas	16
3.1 Barcelona (Katalonien).....	16
3.2 Lofoten (Norwegen).....	17
3.3 Les Arcs (Frankreich).....	18
3.4 Amsterdam.....	19
3.5 Die Balearen (Spanien).....	19
3.6 Die Normandie (Frankreich).....	20
3.7 Lissabon.....	20
3.8 Die Kanarischen Inseln (Spanien).....	21
3.9 Weitere Beispiele für Zugangsbeschränkungen.....	22
4 Mögliche Maßnahmen gegen die touristische Überbelastung in Südtirol	24
4.1 Umfassende periodische Datenerhebung und Veröffentlichung.....	24
4.2 CO ₂ -Bilanz des gesamten Tourismussektors	25
4.3 Abstimmung der Tourismusstrategie mit der Verkehrs- und Klimaschutzpolitik.....	25
4.4 Echte Deckelung des Bettenangebots im gewerblichen und nicht-gewerblichen Bereich.....	25
4.5 Verzicht auf steuerfinanzierte Tourismuswerbung.....	26
4.6 Verzicht auf den Bettenzubau in sog. strukturschwachen Gemeinden.....	26
4.7 Bestehende Tourismuszonen überdenken, ein Baumoratorium einführen.....	27
4.8 Erhöhung der Tourismusabgabe (Ortstaxe).....	27
4.9 Abschaffung des Südtirol/Alto Adige Guest Pass.....	28
4.10 Besucherlenkung in touristischen Hotspots.....	28
4.11 Verzicht auf Neubau bzw. Erweiterung von Aufstiegsanlagen und Skipisten.....	28
4.12 Verzicht auf die Subventionierung der Beherbergungsbetriebe durch das Land.....	28
4.13 Einschränkung der touristischen Kurzzeitvermietung von Wohneinheiten.....	29
4.14 Verzicht auf Großveranstaltungen mit hoher touristischer Attraktivität.....	29
4.15 Einschränkung des Flugverkehrs.....	29
4.16 Einschränkung der touristischen Zweitwohnungen.....	30
4.17 Ein möglichst gesetzlicher Mindestlohn für die Beschäftigten der Tourismuswirtschaft.....	30
4.18 Maßnahmen zum Demarketing.....	30
4.19 Seriöse Nachhaltigkeitszertifizierung.....	30
4.20 Eine Studie zur Entwicklung des Tourismus mit Befragung der Bevölkerung.....	30
5 Schlussfolgerungen und Perspektiven	32
Bibliographie und Quellen	33
Anhang: Das Tourism-Degrowth-Manifesto von Barcelona.....	35

Vorwort

Im Zeitraum von rund fünf Jahrzehnten hat sich Südtirol zu jener Region der Zentralalpen entwickelt, die zusammen mit dem Bundesland Tirol touristisch am stärksten beansprucht wird. Diese intensive Beanspruchung ist durch einige soziale und wirtschaftliche Rahmenbedingungen begünstigt, aber auch politisch kontinuierlich gefördert worden. Sie tritt jetzt in eine Phase, die die Belastbarkeit der sozialen und ökologischen Ressourcen des Landes zu überfordern droht. An zahlreichen Parametern lässt sich ablesen, dass der Tourismus in Südtirol einen im interregionalen Vergleich in Europa herausragenden Stellenwert erreicht hat, mit positiven und negativen Nebenwirkungen verschiedener Art. Heute steht Südtirol vor der Herausforderung, sich von der Eigendynamik des permanenten Wachstums im Tourismus zu befreien und die Entwicklung auf einem für Natur, Klima und Gesellschaft verträglichen Niveau zu stabilisieren.

Wie kann Südtirols Politik dieser Herausforderung gerecht werden? Welche konkreten Maßnahmen sollten die politisch Verantwortlichen in Landtag und Landesregierung ergreifen, um das Tourismuswachstum einzubremsen? Wie können sozial- und umweltschädliche Auswüchse des Übertourismus verhindert werden?

Zu den wenigen bisherigen Bemühungen der Autonomen Provinz Bozen, im Rahmen ihrer Zuständigkeiten gegen die touristische Überbelastung vorzugehen, gehörte das im September 2022 verabschiedete "Bettenstoppdekret", das trotz einer Reihe von Ausnahmen mittelfristig (bis September 2026) die Zunahme der touristischen Beherbergungskapazität deckeln sollte. Dieses Dekret hat sich nicht nur als nicht zielführend erwiesen (die Zahl der buchbaren Betten hat seit 2022 um mindestens 35.000 Betten zugelegt), sondern ist im April 2026 sogar abgeschwächt worden in Form der Verlängerung der Frist für die Genehmigung des Zubaus neuer Gästebetten. Auch die Regulierung der touristischen Kurzzeitvermietung im Rahmen der Wohnbaureform von 2025 ist fehlgeschlagen. Keine Beschränkungen sind bisher für den vor allem auf den Pässestraßen ausgefertigten touristischen Freizeitverkehr getroffen worden, obwohl die Zahl der in Südtirol zirkulierenden Kfz von Urlaubsgästen Jahr für Jahr zunimmt. Das Land scheint – unter dem Druck der Tourismuswirtschaft – weiteres Wachstum zum Schaden von Bevölkerung, Umwelt und Klima hinnehmen zu wollen.

Andere von Übertourismus betroffene Städte und Regionen Europas haben hingegen längst gegen solche Belastungen reagiert. Teils unter dem Druck massiver Bürgerproteste, teils aufgrund manifester Umweltbelastungen haben Gemeinde- und Regionalverwaltungen verschiedenartige Maßnahmen zur Regulierung der touristischen Nutzung ihres Gebiets ergriffen. Dazu zählen vor allem Städte mit hoher touristischer Attraktivität wie Barcelona, Dubrovnik und Amsterdam, aber auch ganze Insel- und Küstenregionen wie die Balearen, die Kanaren, die Lofoten und die Normandie. Obwohl diese Maßnahmen nicht immer dazu geführt haben, den Übertourismus unter Kontrolle zu bringen, bieten sie wichtige Anhaltspunkte für Südtirol. Anhand von 9 Beispielen wird hier ein Überblick über derartige Maßnahmen geboten und anschließend ein 20-Punkte-Katalog möglicher Maßnahmen im Zuständigkeitsbereich des Landes Südtirol vorgeschlagen. Auf wissenschaftlicher Ebene gibt es noch keine abschließenden Erkenntnisse, wie Übertourismus wirksam Einhalt geboten werden kann, doch in der politischen Debatte bedeutet Untätigkeit nur, der von der touristischen Marktdynamik getriebenen Entwicklung freien Lauf zu lassen, statt Chancen der Regulierung zu nutzen und Schritt für Schritt weiterzuentwickeln.

Thomas Benedikter

Eppan, Mai 2026

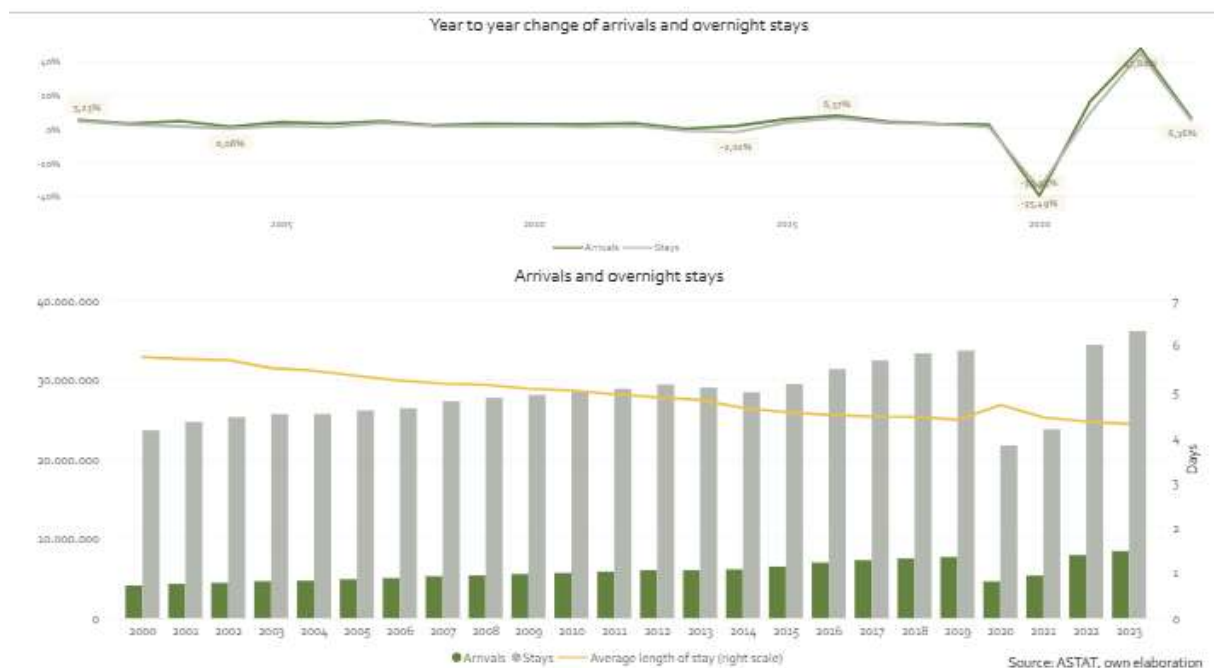
Kapitel 1

Die touristische Überbelastung – Ein Überblick

1.1 Ein Übermaß an touristischer Nutzung

Südtirol hat 2025 ein im europäischen Vergleich herausragendes Maß an touristischer Beanspruchung erreicht. Mit 9,1 Millionen Gästeankünften (+3,6% gegenüber 2024) und gut 38,2 Mio. Übernachtungen (+2,9% gegenüber 2024) ist ein historisches Allzeithoch erreicht worden. Dieses gilt auch für die Beherbergungskapazität, die im Februar 2026 auf fast 268.000 Betten in 12.377 gewerblichen (Hotels, Campingplätze) und nicht-gewerblichen Betrieben (Privatzimmer, UaB, Kurzzeitvermietung) erreicht hat. Dazu kommen unzählige Übernachtungen in den mindestens 14.000 Zweitwohnungen, das wilde Campen in Wohnmobilen außerhalb der Stellplätze und die Tagesbesucher:innen.

Grafik 1 – Die Entwicklung der Ankünfte, Nächtigungen und durchschnittl. Aufenthalt 2004-2023



Südtirol ist seit Jahren die tourismusintensivste Region der Zentralalpen ([ASTAT](#)) und liegt seit 2024 mit einer Tourismusintensität von über 70 auf Platz 3 des EU-Rankings der 270 EU-Regionen nach Tourismusintensität (touristische Übernachtungen pro Einwohnerzahl). Die Beherbergungsdichte (Betten pro km²) hat 2025 mit 36,1 ihr Allzeithoch erlebt.

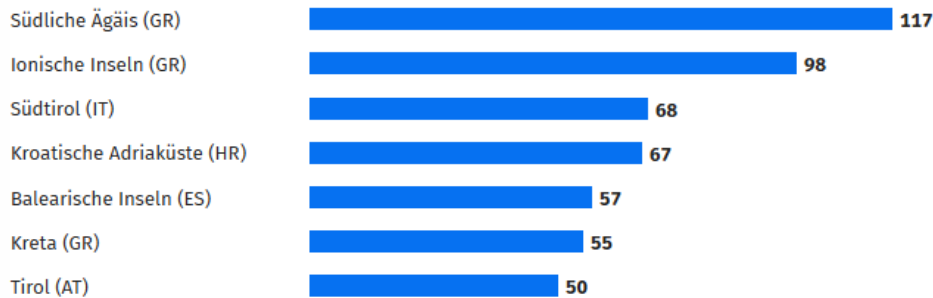
Im Vergleich mit den Nachbarregionen der Zentralalpen kann Südtirol auch eine höhere jahresdurchschnittliche Bettenauslastung von fast 40% aufweisen.¹ Landesweit ist die gesamte Beherbergungskapazität auch im Spitzenmonat August nur zu 75% ausgelastet, d.h. trotz lokaler Überfüllung und ausgebuchten Betten in bestimmten Tourismushochburgen ist Südtirol als Ganzes landesweit nie ausgebucht und weist immer mehr als genug Gästebetten auf.

¹ Vgl. ASTAT-Info Nr. 18 vom April 2025. Durchschnittliche Aufenthaltsdauer 2025: 4,2 Tage.

Grafik 2 – Die EU-Regionen mit der höchsten Tourismusintensität

Touristenandrang: Meistbesuchte EU-Regionen

Übernachtungen je Einwohner/-in 2023



Zum Vergleich Rang 17:

Mecklenburg-Vorpommern (DE) 18

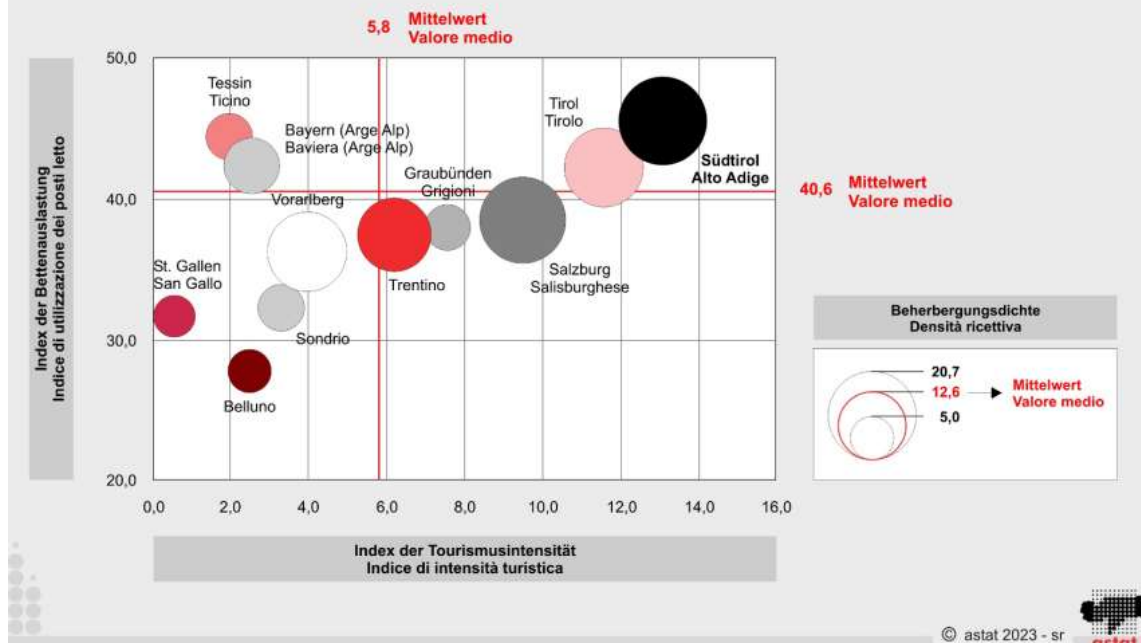
Quelle: Eurostat

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2026

Grafik 3 – Beherbergungsdichte, Tourismusintensität und Bettenauslastung in den Zentralalpen

Index der Beherbergungsdichte, der Tourismusintensität und der Bettenauslastung der gastgewerblichen Beherbergungsbetriebe nach Gebiet - 2022

Indice di densità ricettiva, di intensità turistica e di utilizzazione dei posti letto negli esercizi ricettivi alberghieri per regione - 2022



Das Wachstum der buchbaren Gästebetten stellt einen der deutlichsten Indikatoren für die Dynamik in der Südtiroler Tourismusentwicklung dar. Wie hat sich das gastgewerbliche Angebot in Südtirol über den Zeitraum 1990-2025 entwickelt? In diesen drei Jahrzehnten ist die Zahl der Betriebe von 13.083 (1990) zunächst auf 10.574 (2020) gesunken, bis zum Sommer 2025 wieder auf 12.224 gestiegen. Die Zahl der Übernachtungen ist in diesen 35 Jahren explodiert, und zwar von 23,1 Millionen (1990) auf 38,2 Millionen (2025), wobei nur die Pandemiejahre 2020 und 2021

einen Knick in der Wachstumskurve bildeten. Die Zahl der buchbaren Betten lag 1990 bei 229.443 und ist bis zum Sommer 2025 auf 263.288 gestiegen. Angesichts schon anstehender Hotelbauprojekte und Hotelweiterungen wird die Zahl der Gästebetten bis zum September 2026 voraussichtlich auf 270.000 ansteigen. Aufgrund der von der Landesregierung genehmigten Fristverlängerung um 5 Jahre wird auch dann die anvisierte Obergrenze nicht erreicht sein. Neben dem Angebot der bäuerlichen Betriebe mit Urlaub auf dem Bauernhof und der traditionellen Zimmervermieter haben vor allem die touristischen Kurzzeitvermietungen von Wohnungen über die Plattformökonomie stark zugenommen.

Grafik 4 – Bettenzahl in Südtirol (Februar 2026)

Betriebsart	Kategorie	Beherbergungsbetriebe	Betten
Gastgewerbliche Betriebe	4-5 Sterne	670	55.907
	3 Sterne	1.440	62.808
	1-2 Sterne	906	24.245
	Residence	950	26.003
	Insgesamt	3.966	168.963
Nicht-gastgewerbliche Betriebe	Campingplätze	77	17.908
	Privatquartiere	4.320	34.706
	Urlaub auf dem Bauernhof	3.183	34.681
	Andere Betriebe	831	11.365
	Insgesamt	8.411	98.660
Insgesamt		12.377	267.623

Quelle: ASTAT

Diese hohe touristische Nutzung des Landes kommt einer permanent höheren Bevölkerungszahl gleich, die allerdings hochdynamisch rotiert (mittlere Aufenthaltsdauer 4,2 Tage). Ansässige haben im Schnitt 335 Tage im Jahr übernachtet. Rechnet man die Zahl der Übernachtungen der Gäste (2025: 38,2 Mio.) in Einwohner-Äquivalenten nach diesem Schlüssel um, kommt man zum Schluss, dass in Südtirol im Jahresdurchschnitt nicht 540.000 Personen (geschätzte Einwohnerzahl 2025, vgl. ASTAT), sondern im Jahresdurchschnitt rund 644.000 Personen, d.h. 104.657 Personen mehr als die Dauerbewohner leben, was der Einwohnerzahl Bozens entspricht. In der systemischen Gesamtbelastung der Region, etwa hinsichtlich des Verkehrs, der Wasserver- und Abwasserentsorgung, der Abfallentsorgung, des Energieverbrauchs, der CO₂-Emissionen muss dieser beträchtlichen Mehrbelastung Rechnung getragen werden. So z.B. ist die Abfallwirtschaft in Südtirol auf die Entsorgung von 250.000 Tonnen Müll von 600.000 Einwohnern im Jahr ausgerichtet, nicht auf 644.000 Dauerbewohner (einschließlich der Touristen).

Grafik 5 - Kennzahlen zur touristischen Intensität in Südtirol - 2024-2025

Kennzahlen	2024	2025
Ankünfte	8.728.242	9,1 Mio.
Übernachtungen	37.077.041	38,2 Mio.
Durchschnittlicher Aufenthalt in Tagen	4,2	4,2
Anzahl der Beherbergungsbetriebe	11.918	12.224
Bettenauslastung in %	39,9	ca. 40
Index Beherbergungsdichte (Betten/km ²)	34,3	36,1
Index der Tourismusintensität (Nächtigungen pro Einwohner:in im Jahr)	68,8	70,7

Quelle: ASTAT-Info 18 – April 2025, Entwicklung im Tourismus 2024; Presseberichte, eigene Berechnung

dass der touristische Verkehr sich zeitlich und räumlich auf bestimmte Saisonen und stark frequentierte Gebiete konzentriert: „Die Überbeanspruchung der Infrastruktur erhöht unter anderem den Druck auf einen weiteren Ausbau von Straßen und Parkplätzen, was seinerseits wieder den Verkehr fördert. Auch die Kapazitäten im öffentlichen Verkehr stoßen auf bestimmten Linien und zu bestimmten Zeiten an Grenzen.“⁵

Auf diesem Hintergrund würde eine weitere Steigerung der touristischen Ankünfte (Stand 2025: 9 Mio.) automatisch zu einer Verschärfung der Verkehrsbelastung in Südtirol führen. Eine stärkere Verlagerung der touristischen Anreisen auf öffentliche Verkehrsmittel (Bahn und Bus) ist weder wahrscheinlich noch beim derzeitigen Angebot der Infrastruktur (Bahnverbindungen, Frequenzen und Kapazitäten) zu bewältigen. Die Bahn-Fernverbindungen können zwar noch ausgebaut, die Gäste-Ankünfte saisonal etwas entzerrt werden. Doch bei gleichzeitigem jährlichem Anstieg der Gesamtzahl der Ankünfte um rund 3% wird diese Verlagerung wieder wettgemacht: „Der touristisch erzeugte Verkehr lässt sich umso schwerer in verträgliche Bahnen lenken, je mehr der Tourismus als Ganzes noch wächst.“⁶

Die gute Erreichbarkeit Südtirols von den touristischen Hauptmärkten in Süddeutschland und Norditalien (Radius von 500 bis 600 Kilometer), der hohe Bekanntheitsgrad der Region und die hervorragende Ausstattung mit Infrastrukturen aller Art sowie das auf motorisierte Mobilität vor Ort ausgerichtete Freizeitverhalten der meisten Urlaubsgäste sowie die zu erwartende Senkung der Fahrtkosten durch die zunehmende E-Mobilität wird auch mittelfristig zu einer intensiven Nutzung des eigenen Kfz führen. Weil sich somit in der Autointensität des Tourismus in Südtirol nichts wesentlich ändern wird, stößt das Verkehrssystem des Landes immer mehr an die Grenzen der Belastbarkeit, ist heute vielfach schon überlastet. Wenn nun sowohl die Lebensqualität der Bewohner gewahrt als auch die Klimabelastung durch den Verkehr gemindert werden soll, muss einer Steigerung der touristischen Ankünfte dringend entgegengewirkt werden.

Der öffentliche Nahverkehr kann hier keine wesentliche Abhilfe schaffen, weil zum einen eine Konkurrenz zu einheimischen ÖPNV-Nutzer:innen erzeugt wird, zum anderen die erforderlichen Kapazitäten im Südtiroler ÖPNV gar nicht vorhanden sind. Auch die Möglichkeit, touristische An- und Abreisen in nennenswertem Ausmaß auf die Bahn bzw. auf Busse zu verlagern, ist aufgrund des Nachfrageverhaltens der Tourist:innen selbst nicht realistisch. Verschiedene Faktoren stehen einer solchen Verlagerung entgegen: zu starke Präferenz der Urlauber für das eigene Kfz, zu rasche Erreichbarkeit Südtirol aus den Ballungsgebieten in Nord und Süd per PKW, kostenlose Befahrbarkeit des gesamten internen Straßennetzes, zu geringe Treibstoffkosten, zu geringe Parkraumbewirtschaftung, nahezu keine Mautgebühren auf den Straßen abseits der A22.

Auf dem Südtiroler Arbeitsmarkt macht sich indes auch der Personalmangel immer stärker bemerkbar. Laut Arbeitsmarktbericht Südtirol 2025/2 (Amt für Arbeitsmarktbeobachtung, 2025) waren in der Sommersaison 2025 (Mai-Oktober) durchschnittlich 40.079 Personen im Sektor Beherbergung und Gastronomie beschäftigt, was 17% aller abhängig Beschäftigten entspricht. Im Vergleich zum vorhergehenden Sommer bedeutet dies eine Zunahme um +1.526 (+4,0%). Die Berufe mit der höchsten Zuwachsrate waren Servierfachkräfte, Köche, Rezeptionistinnen und Zimmermädchen. Zu den abhängig Beschäftigten gesellen sich noch rund 12.000 Selbstständige, meist Einheimische. Somit kann man von einem Gesamtumfang von rund 52.000 Erwerbstätigen im Bereich Tourismus und Gastronomie ausgehen. 2022 waren rund 65% der abhängig Beschäftigten in Südtirol italienische Staatsangehörige, 35% stammten aus dem Ausland. 2022 betrug die durchschnittliche Jahresbruttoentlohnung in diesem Sektor 26.800

⁵ Vgl. Hanspeter Niederkofler (2024), Zu viel Erreichbarkeit, S. 50

⁶ Vgl. Hanspeter Niederkofler (2024), Zu viel Erreichbarkeit, S. 50

Euro, während sie im Schnitt aller Sektoren 31.100 Euro betrug. Damit gehören die Löhne im Tourismus zu den niedrigsten Löhnen in Südtirol. Dies ist auch darauf zurückzuführen, dass das Gastgewerbe den höchsten Anteil an befristeten (saisonalen) Arbeitsverhältnissen aufweist.

Welchen Beitrag leistet die Tourismusbranche (Beherbergung und Gastronomie) zur Südtiroler Bruttowertschöpfung? Hier muss berücksichtigt werden, dass nicht die gesamte Gastronomie touristischen Zwecken dient, sondern auch die ansässige Bevölkerung versorgt. Auch ein kleinerer, aber wachsender Teil der Urlaubsgäste in den Beherbergungsbetrieben sind Südtiroler, die das eigene Land als Urlaubsregion schätzen. 2021 erbrachten Gastgewerbe und Tourismus 2.048,6 Mio. Euro⁷ an Wertschöpfung. Der Anteil des Sektors Beherbergung und Gastronomie an der gesamten Wertschöpfung betrug 2021 nur 8,8%.⁸ Der Tourismus ist neben dem öffentlichen Dienst und dem Handel zwar ein starker Teil des Sektors Dienstleistungen, doch seine Wertschöpfung pro Kopf liegt eher geringer als der Durchschnitt.

1.3 Die Folgen des Übertourismus

Die touristische Nutzung Südtirols hat in mehrfacher Hinsicht bereits die Grenzen der Belastbarkeit überschritten. Die Folgen dieser Überschreitung der „carrying capacity“ manifestieren sich nicht nur in fast schon regelmäßigen Staus auf den Hauptdurchgangsstraßen, in der Überfüllung von touristischen Hotspots und in langen Warteschlangen vor lokalen Sehenswürdigkeiten. Die Auswirkungen des Übertourismus sind tiefgreifender als allgemein angenommen und belasten Kultur, Flora und Fauna, Infrastruktur, Energieverbrauch, Wasserhaushalt und die allgemeine Lebensqualität vor Ort. Hier noch ein kurzer Überblick:

1. **Umweltbelastung:** drückt sich aus durch die Luft- und Lärmverschmutzung durch den übermäßigen Verkehr, durch die Beeinträchtigung der Landschaft durch touristische Freizeit- und Aufstiegsanlagen und Hotelbauten, durch die Flächenversiegelung durch Parkplätze, Trampelpfade, Freizeitanlagen. Die Skiindustrie und in zunehmendem Maß die Übernutzung der Wanderwege durch MTB-Fahrer führt zu Störungen im Ökosystem, die die Tier- und Pflanzenwelt belasten.
2. **Klimabelastung:** die vom Tourismus verursachten CO₂-Emissionen werden allenfalls zu einem kleineren Teil erfasst, während der Löwenanteil der CO₂-Emissionen durch die An- und Abreise der Gäste verursacht wird und in der Regel aufgrund methodischer Erhebungsprobleme außer Betracht bleibt.
3. **Beeinträchtigung der Lebensqualität** der lokalen Bevölkerung durch Lärmbelästigung, Vermüllung, Sicherheitsprobleme, überfüllte öffentliche Räume und Verkehrsstaus, auch in Form der saisonalen Überfüllung des ÖPNV.
4. **Belastung des Immobilienmarkts:** infolge der zu hohen Nachfrage nach Wohnraum für touristische Zwecke sowohl in Form von Zweitwohnungen als auch touristischer Kurzzeitvermietung wird immer mehr Wohnraum zweckentfremdet. Infolge der Verknappung des Angebots an Wohnraum steigen sowohl die Mieten als auch die Wohnungspreise beim Kauf. Einheimische werden aus urbanen Zentren verdrängt, weil die Kurzzeitvermietung an Urlauber lukrativer ist.

⁷ ASTAT, Bruttowertschöpfung nach Wirtschaftsbereich 1995-2022; VGR 2013-2022

⁸ Aussage von ASTAT-Direktor Timon Gärtner am 14.5.24 auf RAI Südtirol.

5. **Verlust alltäglicher Infrastruktur:** Souvenirshops und teure Restaurants verdrängen Lebensmittelgeschäfte und Geschäfte des alltäglichen Bedarfs aus den Ortszentren und Altstädten. Es erfolgt eine touristische „Gentrifizierung“.
6. **Wirtschaftliche Nachteile:** Zwar profitiert Südtirol wirtschaftlich stark vom Tourismus, jedoch kann Übertourismus zu einer Abhängigkeit von dieser einzigen Einkommensquelle führen, was wiederum zur Vernachlässigung anderer Sektoren führen kann. Die starke Nachfrage durch die Touristen treibt die Inflation an, sodass es nicht nur im Wohnungsmarkt, sondern auch bei Waren und Dienstleistungen des alltäglichen Bedarfs zu Preissteigerungen kommt.
7. **Kulturelle Erosion:** Die Präsenz und das Verhalten von Touristen stören das lokale kulturelle Gefüge, untergraben traditionelle Lebensweisen und stören aufgrund des Übermaßes den Alltag und das Gemeinschaftsleben der Einheimischen.
8. **Infrastrukturüberlastung:** vor allem in der Wasser- und Energieversorgung sowie in der Abfallentsorgung sind öffentliche Infrastrukturen einer hohen Belastung ausgesetzt. Bei Großveranstaltungen mit hohem Besucherandrang kommt es zur Übernutzung von sanitären Anlagen, hohem Müllaufkommen, Problemen bei der Abwasserentsorgung.
9. **Störung der Einheimischen (Dichtestress):** In verschiedenen Lebensbereichen nehmen die Einheimischen den Tourismus negativ wahr: Lebenshaltungskosten, Verkehr und Immobilienpreise. Doch auch im Alltag erfahren die Einheimischen vor allem in den Altstädten und Tourismushochburgen Dichtestress durch Überfüllung.
10. **Saisonalität und räumliche Konzentration:** Die Beschäftigung im Tourismus ist stark seasonsbestimmt und nicht gleichmäßig über das Landesgebiet gestreut. Dies führt zu hohem Pendleraufkommen seitens der Beschäftigten, die von außerhalb einpendeln.
11. **Qualität der Arbeitsbedingungen und Personalmangel.** Die Beschäftigung im Tourismus ist oft saisonal und instabil. Ein hoher Teil der Beschäftigten erhält nur den kollektivvertraglichen Mindestlohn. Übertourismus zur Hochsaison führt zu hoher Überstundenleistung und Stress am Arbeitsplatz. Die Branche selbst tut sich immer schwerer, ausreichend Personal zu finden.

Laut einer aktuellen Studie der Universität Bozen⁹ sieht sich die Mehrheit der Südtiroler Bevölkerung in zumindest drei Bereichen in ihrer Lebensqualität sehr beeinträchtigt oder beeinträchtigt: Verkehr, Immobilienpreise, Lebenshaltungskosten. Die permanente Zunahme der An- und Abreisen von Touristen mit dem eigenen Kfz, die Zunahme von besonders lärmintensiven Fahrzeugen (Motorräder auf Passstraßen), der schiere Umfang der in Südtirol zurückgelegten Kfz-Fahrleistung von 3,4 Millionen touristischen Fahrzeugen pro Jahr führt nicht nur zur Verkehrswegeüberlastung, sondern beeinträchtigt auch die Luftqualität, erhöht die Lärmbelastung, überfüllt den Parkraum und steht in Widerspruch zum Ziel der Verkehrsreduzierung auf den Straßen um 30% bis 2035¹⁰. Auch bei den Immobilienpreisen liegt Südtirol im Spitzenfeld der Provinzen Italiens, wobei Tourismushochburgen besonders stark betroffen sind. Zudem hat die touristische Kurzzeitvermietung Tausende ansässiger Mietinteressierter wegen mangelnder Konkurrenzfähigkeit aus dem Markt gedrängt.

⁹ Thomas Bausch/Verena Tauber (2023), Lebensraumqualität Südtirol: eine Studie zur subjektiven Lebensqualität durch die Südtiroler Bevölkerung, Bruneck-Bozen, Freie Universität Bozen

¹⁰ Vgl. Autonome Provinz Bozen – Südtirol, Klimaplan Südtirol 20240, Aktionsfeld Verkehr; und Autonome Provinz Bozen, Ressort Mobilität (2023), Landesplan für nachhaltige Mobilität 2035

1.4 Dem Wachstum Grenzen setzen

Im Zeitraum von rund 50 Jahren hat sich Südtirol zu jener Region der Zentralalpen entwickelt, die zusammen mit dem Bundesland Tirol am stärksten touristisch beansprucht wird. An zahlreichen weiteren Parametern – neben jenen oben kurz skizzierten - lässt sich ablesen, dass der Tourismus in Südtirol einen im interregionalen Vergleich in Europa außergewöhnlichen Stellenwert erreicht hat, mit positiven und negativen Nebenwirkungen verschiedener Art. Heute steht Südtirol vor der Herausforderung, dieser von Nachfragedruck und Angebotserweiterungen gleichermaßen getriebenen Wachstumsdynamik Einhalt zu gebieten und die touristische Entwicklung auf für Natur, Klima und Gesellschaft verträglichem Niveau zu stabilisieren. Dies war eigentlich bereits ein zentrales Anliegen des Reformkonzepts „LTEK 2030+“.¹¹

Tourismuswirtschaft und IDM behaupten immer wieder, Übertourismus sei nicht definiert und das Phänomen eher nur von den Medien herbeigeredet. Es geht beim Übertourismus zum einen um messbare Phänomene der Überbelastung, zum anderen um den subjektiv verspürten Eindruck von Überfüllung, Dichte, Beeinträchtigung des normalen Alltags und der Freizeit der Einheimischen. Tatsächlich meiden diese immer mehr Gegenden des Landes aufgrund des notorisch hohen Verkehrsaufkommens. Das reicht von der Gastronomie über Freizeiteinrichtungen über Busse, Bahnen, Seilbahnen, Museen usw. Ein subjektiver Eindruck ja, aber von Mehrheit der Bevölkerung so empfunden, wie aus repräsentativen Studien hervorgeht¹².

Auch unter dem Aspekt des Arbeitsmarktes ist der hohe Anteil des Tourismus skeptisch zu sehen. Aufgrund des demografischen Wandels wird die Zahl der Erwerbstätigen in Südtirol bis 2030 um 30.000 Menschen sinken. Heute schon wird ein wachsender Fachkräftemangel in gesellschaftlich wichtigen Bereichen wie Pflege, Krankenpflege, Bildungssystem bis hin zur öffentlichen Verwaltung und zum Handwerk immer deutlicher. Die hohe Beschäftigung im Tourismus steht in Konkurrenz zu anderen Segmenten des Arbeitsmarktes und kann sich wohlstandmindernd auswirken. Auch Zuwanderer und die zweite Generation der Zuwandererinnen wird dringend in diesen Mangelberufen gebraucht.

Klimapolitisch ist der Übertourismus bedenklich. Das STOST schätzt den Anteil der CO₂-Emissionen der Bereich Beherbergung an den Gesamtemissionen für 2023 einschließlich der Mobilität vor Ort auf 8%. In keinem der beiden Ansätze sind die CO₂-Emissionen der An- und Rückreise der Touristen enthalten. Insgesamt ergibt sich beim Tourismus in Südtirol kein stimmiges Bild der Nachhaltigkeit, wie es die IDM durch ihre Nachhaltigkeitszertifizierung ganzer Destinationen in Südtirol vermitteln will. Hier geht es um ein zu eng gefasstes und unvollständiges Konzept von Nachhaltigkeit.¹³ Mit hohem Aufwand an fossiler Energie und z.T. fossil erzeugtem Strom, mit hohem Flächenverbrauch und hohen Stoffströmen bei Baumaterial, Lebensmitteln, Ausrüstungsgegenständen aller Art werden bald 9 Millionen von Menschen zur Erholung nach Südtirol gelenkt. Dies hat Südtirol zur tourismusintensivsten Region der Zentralalpen gemacht, die gleichzeitig noch von Millionen von Urlaubern jedes Jahr auf dem Weg zur Destination in Italien durchquert wird. Es steht mittlerweile klar vor Augen: Massentourismus im Umfang von über 9 Mio. Ankünften im Jahr kann nicht klimaneutral, sozial verträglich und nachhaltig organisiert werden.

¹¹ Vgl. EURAC Research (2021), Ambition Lebensraum Südtirol – Auf dem Weg zu einer neuen Tourismuskultur. Landestourismusentwicklungskonzept 2030+, Bozen

¹² Thomas Bausch/Verena Tauber (2023), Lebensraumqualität Südtirol: eine Studie zur subjektiven Lebensqualität durch die Südtiroler Bevölkerung, Bruneck-Bozen, Freie Universität Bozen

¹³ Vgl. Thomas Benedikter (2024), Echte Nachhaltigkeitszertifizierung oder greenwashing?, in: Heimat oder Destination Südtirol?, S. 173-178

Kap. 2

Wie lässt sich Übertourismus eindämmen?

Die Diskussion zum Übertourismus ist in den Tourismuswissenschaften nichts grundsätzlich Neues. Schon seit Jahrzehnten wird im Tourismus über die Tragfähigkeitsgrenzen der bereisten Gebiete diskutiert.¹⁴ Seit Jahren wird zudem in Zusammenhang mit dem Klimawandel über den CO₂-Fußandruck vor allem bei Fernreisen diskutiert und die vorwiegend fossil betriebene touristische Mobilität als Ganze in Frage gestellt.

Während die Notwendigkeit der Dekarbonisierung des Tourismus auch auf internationaler Ebene anerkannt worden ist¹⁵, haben sich trotz kurzer Unterbrechung während der Covid-Pandemie 2020-2021 die Triebkräfte des Nachfragewachstums als stärker herausgestellt. Bis 2035 wird eine Zunahme der individuellen internationalen Flugreisen auf zwei Milliarden prognostiziert, mehrheitlich mit touristischem Zweck. Durch freiwillige Verhaltensänderung der Tourist:innen scheint eine Minderung nicht erreichbar. Zudem ist die Dekarbonisierung des Flugverkehrs, etwa durch den Einsatz von Wasserstoff und *e-fuels*, technisch-ökonomisch schwierig. Somit erscheint klar, dass Übertourismus nicht durch Einsicht oder Selbstbeschränkung der Tourist:innen erfolgen wird, sondern durch die Setzung von zielführenden Rahmenbedingungen und kurzfristigen wirksamen Maßnahmen zur touristischen Nutzung eines Gebiets.¹⁶

Der bisher umfassendste Managementansatz in diesem Sinn ist von institutioneller Seite 2018 von der UN Tourism (früher UNWTO) vorgelegt worden.¹⁷ Am häufigsten werden dabei Verordnungen zur Steuerung des Zugangs zu den betroffenen Gebieten, zur Kapazitätserweiterung und zu besseren zeitlichen und räumlichen Verteilung der Besucherströme empfohlen. In ihrem Handlungsleitfaden für städtische Destinationen empfiehlt UN Tourism darin folgende 11 Strategien, um den Besucherandrang zu reduzieren:

1. Räumliche Entzerrung
2. Zeitliche Entzerrung
3. Ergänzende Angebote
4. Anpassung der Regulierung
5. Zielgruppensegmentierung
6. Nutzenstiftung für lokale Gemeinschaften
7. Erlebnisoptionen auch für die Bewohner:innen schaffen
8. Verbesserung der Infrastruktur
9. Einbindung von lokalen Stakeholdern
10. Einbindung von Besucher:innen
11. Monitoring

¹⁴ Vgl. Andreas Kagermeier/Eva Erdmenger (2025), *Overtourismus*, utb, S. 173. Und: Pechlaner Harald/Elisa Innerhofer/Greta Erschbamer (ed) 2022). *Overtourism. Tourism Management and Solutions*, Preview Books 2

¹⁵ Vgl. die Glasgow Declaration on Climate Action in Tourism: [The Glasgow Declaration on Climate Action in Tourism](#)

¹⁶ Vgl. hierzu auch die TRAN-Studie des Europ. Parlament zum Tourismus in Europa: [Studie für den TRAN-Ausschuss – Europäischer Tourismus: Aktuelle Entwicklungen und künftige Herausforderungen | Think Tank | Europäisches Parlament](#)

¹⁷ UN Tourism (2018), „Overtourism“? Understanding and Managing Urban Tourism Growth beyond Perceptions. Madrid. Sowie: UN Tourism (2019), „Overtourism“? Understanding and Managing Urban Tourism Growth beyond Perceptions, volume II, case studies. Madrid

Sind diese Konzepte und Maßnahmen tragfähig? Erdmenger und Kagermeier beurteilen die wichtigsten dieser Maßnahmen kurz gefasst wie folgt.¹⁸

1. **Die räumliche Entzerrung:** Dieser als universal formulierte Ansatz sei differenziert zu bewerten. Gerade durch die räumliche Verlagerung von Tourist:innen verschwinden Rückzugsmöglichkeiten für die Einheimischen. Die Reduzierung der Ausweich- und Vermeidungsmöglichkeiten trage zur weiteren Steigerung der Exposition und damit auch der Sensitivität bei.¹⁹
2. **Die zeitliche Entzerrung** der Besucherströme wird als Allheilmittel propagiert, doch viele Urlaubsdestinationen sind eng an die Jahreszeit geknüpft wie z.B. die Mittelmeerregion im Sommer und der Alpenraum im Winter. Auch beim Städtetourismus reisen die Besucher vorzugsweise von April bis Oktober. „Der Versuch, die Saison deutlich zu verkürzen bzw. auszuweiten, dürfte nur begrenzt von Erfolg gekrönt sein,“ urteilen Erdmenger und Kagermeier.²⁰ Aus der Perspektive der Einheimischen und Arbeitnehmer:innen sei es wichtig, auch über „Ruhephasen“ im Jahresablauf zu verfügen.
3. **Die Anpassung der tourismusbezogenen Regulierungen:** Sofern die physische Tragfähigkeit einer Region oder Stadt überschritten wird, kommt die quantitative Limitierung des Zustroms ins Spiel (z.B. die Zahl der erlaubten Kreuzfahrtschiffe pro Tag). Bustouristen lassen sich z.B. dadurch limitieren, dass Reisebusse nur mehr in bestimmten Zeitslots Abstellmöglichkeiten erhalten. Bei privaten PKWs lassen sich Begrenzungen auch mit Parkplatzbewirtschaftung kaum durchsetzen. Somit müssen Limitierungsansätze vor allem bei der Übernachtungskapazität ansetzen. Eine Anpassung und Regulierung zwecks Limitierung der Tourismusankünfte könne prinzipiell durch eine höhere Bepreisung erfolgen, so Kagermeier und Erdmenger²¹, doch würden damit kaufkraftstarke Zielgruppen privilegiert. Mit einer Tourismusabgabe pro Übernachtung könnten kommunale Ausgaben für Infrastrukturen, die auch von Tourist:innen genutzt werden, gegenfinanziert werden.
Der Boom im Städtetourismus sei in den letzten Jahrzehnten vor allem von den preisgünstigen Angeboten bei den Unterkünften (airbnb, Hostels) und den Billigtransportmitteln (*Low Cost Carriers*) getrieben worden.²²
4. **Die Nutzenstiftung für die lokale Gemeinschaft:** Hier liegt der Fokus auf den Einwohner:innen, weil Tourismus in vielen Regionen wie eben auch in Südtirol eine hohe Bedeutung für die regionale Wirtschaft hat. Obwohl er nur rund 9-11% zum BIP beiträgt, wird er von der Südtiroler Bevölkerung als wichtiger Wirtschaftsfaktor wahrgenommen.²³ Dennoch gibt es immer mehr Befunde dafür, dass die durch den Tourismus generierten Vorteile nur bedingt seine umwelt- und soziokulturellen Nachteile wettmachen.²⁴ Deshalb bearbeitet dieses Instrument zwar die Akzeptanz des Tourismus bei den Bereisten, nicht aber das Problem des Übertourismus als solchem.
5. **Der achte Strategieansatz, durch eine Verbesserung der Infrastruktur** und durch Schaffung zusätzlicher Kapazitäten die Überlastungsprobleme insbesondere für Einheimische abzumildern, kann prinzipiell als im Overtourismus-Kontext tragfähig und relevant eingestuft werden, so

¹⁸ Ausführlich in Kagermeier/Erdmenger (2025), Overtourism, S. 182-220

¹⁹ Vgl. Erdmenger/Kagermeier (2025), S. 187

²⁰ Vgl. Erdmenger/Kagermeier (2025), S. 190

²¹ Vgl. Erdmenger/Kagermeier (2025), S. 194. Die bekanntesten aktuellen Beispiele dafür sind die Eintrittsgebühren für Tagesbesucher:innen in Dubrovnik und Venedig. Ähnlich wirkt eine starke Anhebung der Tourismusabgabe (kommunale Ortstaxe).

²² Vgl. Erdmenger/Kagermeier (2025), S. 196. Im Fall Südtirols kann der Faktor „Preis“ des touristischen Angebots durchaus zu einer Dämpfung der Nachfrage beitragen, wie das Beispiel Schweiz zeigt.

²³ Vgl. Bausch Thomas/Tauber Verena (2023): *Lebensraumqualität Südtirol: Studie zur subjektiven Wahrnehmung der Lebensqualität durch die Südtiroler Bevölkerung*, Bruneck/Bozen

²⁴ Vgl. Erdmenger/Kagermeier (2025), S. 200

Erdmenger und Kagermeier.²⁵ Als kurzfristig wirksame Methode falle der Kapazitätsausbau der Infrastruktur aus, weil dieser Ausbau viel Zeit, Planung und Finanzen beanspruche. Beim ÖPNV und im Straßenverkehr beeinträchtigt der Übertourismus vor allem den Alltagsverkehr der einheimischen Bevölkerung. Hohes Besucheraufkommen in der Hochsaison führt in den verschiedensten Situationen zu Dichtestress und in der Folge zur negativen Wahrnehmung des Tourismus. Werden die Infrastrukturen ausgebaut, droht auch wiederum eine Zunahme der Nutzung für touristische Anreisen, wie z.B. bei der Straßeninfrastruktur.²⁶

Für eine Eindämmung der Nachfrage (Besucherandrang) und als Hilfe gegen die touristische Überlastung insgesamt scheinen diese Strategien zu kurz zu greifen. Vielmehr – so Kagermeier und Erdmenger²⁷ - müssten Maßnahmen zuerst auf die Reduzierung und Limitierung der Besucherzahlen abstellen, und dann auf die räumliche und zeitliche Verteilung der Besucher:innen, um die Überlastungsspitzen zu kappen. Schließlich sollten jene Besuchergruppen abgeschreckt werden, von welchen die größten Belastungsspitzen ausgehen.

Auf die Notwendigkeit der Nachfragereduzierung geht der Postwachstumsansatz ein, der auch auf den Tourismus anzuwenden sei. Grundidee dieses Ansatzes ist es, den stetig wachsenden Konsum der Gesellschaft (einschließlich Mobilität und Tourismus) zu reduzieren, um den Ressourcen- und Energieverbrauch, das heißt den gesamten Stoffdurchsatz einer Gesellschaft auf ein nachhaltiges Niveau zu senken.²⁸ Dabei geht es nicht darum, eine wirtschaftliche Stagnation oder Schrumpfung herbeizuführen, sondern insgesamt das Produktions- und Konsumniveau zu senken. Dieser Ansatz ist auch auf Sektoren wie eben den Tourismus anzuwenden, der keine materiellen Produkte herstellt, sondern Erlebnisse und Erfahrungen anbietet und Urlaub- und Reisedestinationen vermarktet, dabei aber enorme Ressourcen verbraucht und CO₂-Emissionen generiert. Daran ändern die Bemühungen der Tourismusindustrie nichts, sich vor allem beim Destinationsmanagement mit punktuellen Verbesserungen als nachhaltig darzustellen. Es ist erwiesen, dass der Ferntourismus im heutigen globalen Ausmaß mit den Klimaschutzziele der Pariser Konvention von 2015 völlig unvereinbar ist.

Bislang zeichnet sich keine Veränderung des Reisekonsumverhalten der Nachfragenden im Sinne des Postwachstumsansatzes ab. Reisen wird meist mit starken positiven Emotionen, Fantasien und mit dem starken Verlangen nach Mobilität verknüpft. Breite soziale Schichten sind bereit, dafür Zeit und Geld aufzuwenden und verzichten sehr ungerne darauf. Deshalb geht das Barcelona-Manifest der Basisbewegung gegen den Übertourismus in Barcelona einen Schritt weiter und schlägt 13 Maßnahmen für eine Transformation des Tourismusmodells vor (vgl. Anhang).

Unklar ist, ob die Umsetzung solcher Forderungen nicht zu einer verstärkten Elitisierung des Reisens führen würde, in der sich die wohlhabenden Schichten ihre Reisewünsche erfüllen können, während die Reisenachfrage der Geringverdiener:innen über den Preismechanismus zurückgedrängt würde. Diese Sichtweise verstellt jedoch den Blick darauf, dass es zum einen um eine echte Nachhaltigkeit und Klimaverträglichkeit der Tourismusindustrie geht und der Übertourismus die Lebensqualität der betroffenen Stadtviertel, Städte, Gebiete und Regionen mindert, wovon die gesamte ansässige Bevölkerung betroffen ist.

²⁵ Vgl. Erdmenger/Kagermeier (2025), S. 202

²⁶ In Südtirol wird mit Fertigstellung des BBT 2032 mit einer starken Steigerung des Kurzzeittourismus aus dem Norden gerechnet.

²⁷ Vgl. Erdmenger/Kagermeier (2025), S. 182

²⁸ Vgl. Fletcher, Robert/Mas, Ivan Murray/Blanco Romero A./Macià Blasquez-Salom (2019), *Tourism and degrowth: an emerging agenda for research and praxis*. In: *Journal of Sustainable Tourism* 27 (12), S. 1745-1763.

Kapitel 3

Beispiele für Regulierungsmaßnahmen im Tourismus

In zahlreichen Städten und Regionen Europas, die von Massen- und Übertourismus betroffen sind, sind Maßnahmen und Programme eingeleitet worden, um die verschiedenen Formen touristischer Überbelastung zu bremsen und negative Auswüchse zu bekämpfen. Oft ist man in solchen Städten und Regionen zur Einsicht gelangt, dass der Touristenzustrom sowohl die ansässige Bevölkerung als auch die Gäste selbst stört und ihre Lebensqualität beeinträchtigt. In verschiedenen Regionen haben militante Bürgerbewegungen aktiv gegen diese Entwicklungen protestiert. Die politische Vertretung war dadurch aufgerufen, das Gleichgewicht zwischen der Lebensqualität im Alltag der Einheimischen und der touristischen Nutzung derselben Räume wieder ins Lot zu bringen und das ausufernde Wachstum des Tourismus zu dämpfen. Einige maßgebliche Beispiele für Maßnahmen und Initiativen der betroffenen Gemeinde- und Regionalverwaltungen werden in der Folge kurz vorgestellt.

3.1 Barcelona (Katalonien)

Der für das Tourismusmanagement zuständige Stadtrat (Stadtparlament von Barcelona) hat schon seit 2018 seine institutionelle Verantwortung wahrgenommen, den Übertourismus im zentralen Stadtbereich zu begrenzen. Zwischen der touristischen Präsenz und dem Alltagsleben der ansässigen Bevölkerung sollte ein neues Gleichgewicht und Miteinander hergestellt werden. Zu diesem Zweck ist nicht nur die Tourismuswirtschaft, sondern auch die Bevölkerung der Stadtviertel direkt einbezogen worden.²⁹ Als Ziele wurden folgende formuliert: die Entlastung der Innenstadt von touristischen Unterkünften, die bessere Verteilung der Touristen aufs ganze Stadtgebiet, die Anziehung von Touristen mit hoher Kaufkraft statt Billigtouristen, die Stärkung der eigenen Identität und Abschwächung der Bewerbung als Touristenattraktion. Der Tourismus müsse die Lebensqualität der Einheimischen stärken und nicht auf Dauer belasten. Stark störende Entwicklungen auf dem Tourismusmarkt wie z.B. zu viele Kreuzfahrtschiffe, die touristische Kurzzeitvermietung, die Überfüllung von Parks und Plätzen, mussten mit Dringlichkeit reguliert werden. Über die bloße Zahl der Ankünfte und Nächtigungen hinaus mussten weitere Schlüsselindikatoren für den Übertourismus festgelegt werden: die Entwicklung der Immobilienpreise, die Zahl der Touristenunterkünfte mit und ohne Lizenz, die Entwicklung des tourismuszentrierten Einzelhandels, die Dynamik des Verkehrs- und Abfallaufkommens und die Erfassung von punktueller Überfüllung in bestimmten Hotspots der Stadt.³⁰ Hier einige der tourismuspolitischen Maßnahmen der Stadtverwaltung von Barcelona seit 2018:³¹

- a) Solide Datenbeschaffung: nur auf der Grundlage belastbarer Daten zur Tourismusentwicklung können evidenzbasierte Entscheidungen getroffen werden. Diese Daten müssen periodisch erhoben und veröffentlicht werden.
- b) Regelmäßige Umfragen: die Bevölkerung Barcelonas soll regelmäßig über repräsentative Umfragen besser in die Gestaltung der Tourismuspolitik einbezogen werden.
- c) Vorwarnungen bei besonders starkem Besucherandrang: 2018 sind vier Tage registriert worden, an welchen Barcelona mehr als 200.000 Besucher von außen aufgenommen hat.

²⁹ Vgl. Socialbnb: [Massentourismus in Barcelona: Herausforderungen und nachhaltige Lösungen](#)

³⁰ Vgl. Beobachtungsstelle zum Tourismus in Barcelona: [Key figures - Observatori del Turisme a Barcelona: ciutat i regió](#)

³¹ Vgl. die Tourismusstrategie von Barcelona: [Optimierung des Tourismus in Barcelona: Management und Logistik](#)

Bei Großereignissen wird eine Art „Überfüllungsalarm“ ausgegeben, damit die Einheimischen stark besuchte Zonen meiden können.

- d) Die Tourismusabgabe ist im April 2026 auf bis zu 15 Euro pro Nächtigung erhöht worden, auch um der Stadtverwaltung zu erlauben, die durch den Tourismus verursachten Zusatzlasten abzudecken.³²
- e) Für einige zentrale Parks sind für Touristen (Nicht-Ansässige) Gebühren als Zugangsbeschränkung eingeführt worden.
- f) Die Regulierung der Kurzzeitvermietung: wie anderswo hat die plattformgestützte Zweckentfremdung von Wohnraum in Barcelonas Innenstadt stark zugenommen. In der Folge ist die Zahl der für Einheimische verfügbaren Mietwohnungen stark gesunken, die Mieten sind gestiegen, es kam zu einer „Gentrifizierung“ von Stadtvierteln. Seit 2020 werden keine neuen Lizenzen für touristische Kurzzeitvermietung mehr ausgegeben. Bestehende Lizenzen sollen bis 2028 auslaufen.³³
- g) Begrenzung der Beherbergungskapazität: schon seit Juli 2015 sind in Barcelona keine neuen Baugenehmigungen für Hotels und Jugendherbergen mehr ausgestellt worden. Die touristischen Unterkünfte in der Innenstadt sind streng gedeckelt worden. Ein spezieller Entwicklungsplan für touristische Unterkünfte wird in Kraft gesetzt. Die Hotellerie und Para-Hotellerie werden gleichmäßiger über das Stadtgebiet verteilt.
- h) Neues Transportleitsystem: Barcelona hat ein neues System der Parkplatzbewirtschaftung für nicht-Ansässige eingeführt. Fußgängerzonen sind erweitert und neue Park+Ride-Plätze geschaffen worden.
- i) Die täglich erlaubte Höchstzahl an Anlegungen von Kreuzfahrtschiffen soll weiter reduziert werden. Zudem werden Kreuzfahrterminals im Stadtzentrum geschlossen.³⁴
- j) Verzicht auf Tourismuswerbung: Barcelona verzichtet seit 2023 auf die aktive Bewerbung der Stadt als Tourismusdestination und beschränkt sich auf die Besucherinformation.

Nach der Großkundgebung gegen den Übertourismus vom 6. Juli 2024 in Barcelona haben die Betreiber *Assemblea de Barris per Decreixement Turístic* ein „Tourism Degrowth Manifesto“ veröffentlicht, das im Anhang wiedergegeben wird.

3.2 Lofoten (Norwegen)

Die Lofoten sind ein Archipel im Norden Norwegens mit insgesamt 25.000 Einwohner:innen. Die spektakuläre Landschaft hat die Lofoten zu einem internationalen Tourismusmagneten werden lassen. 2023 sind 618.902 Übernachtungen gezählt worden, wobei diese Zahl aufgrund des weit verbreiteten Wildcampens zu kurz greift. Kreuzfahrtschiffe bringen täglich tausende Tagestouristen zu den nur zwei nutzbaren Häfen auf den Lofoten. 19% aller Beschäftigten des Archipels arbeiten im Tourismus. In einzelnen Ortschaften kommen pro Jahr 30.000 Besucher auf einen Einheimischen. Die Unzufriedenheit mit dem Übermaß an Tourismus wächst.³⁵

2020 ist nach 25 öffentlichen Treffen der Bürgerbeteiligung eine neue Tourismusstrategie verabschiedet worden mit dem Titel „Roadmap for Lofoten Green Islands 2030“.³⁶ Als Oberziele sind in dieser Strategie festgehalten:

³² Vgl. ADAC: [Katalonien erhöht die Tourismusabgabe: 15 Euro pro Nacht in Barcelona](#)

³³ Vgl. ARD-Tagesschau: [Maßnahme gegen Wohnungsnot: Barcelona will Ferienwohnungen abschaffen | tagesschau.de](#)

³⁴ Vgl. Der Spiegel: [Barcelona will Zahl der Kreuzfahrtschiffe bis 2030 deutlich senken - DER SPIEGEL](#)

³⁵ Vgl. ARD-Tagesschau: [Tourismus in Norwegen: Auf den Lofoten wächst der Ärger | tagesschau.de](#)

³⁶ Vgl. Lofoten Roadmap: [20211209_Road Map for Lofoten The Green Islands 2030_ENGELSK.pdf](#)

- Die Entwicklung eines ganzheitlichen Ansatzes für den Tourismus mit Priorität für den Mehrwert für die Bevölkerung, statt des bloßen Umfangs der Ankünfte, Übernachtungen und Umsätze.
- Die Lofoten sollen ein Beispiel für nachhaltigen Tourismus werden mit mehr erneuerbarer Energie und Kreislaufwirtschaft.
- Die Bevölkerung soll in die Tourismuspolitik direkt und demokratisch eingebunden werden.
- Der Klimaschutz wird stark betont: seit 1.1.2024 wird eine eigene Klimabilanz der Lofoten erstellt. Bis 2030 sollen die CO₂-Emissionen um -60% gesenkt werden.

Die Bevölkerung der Lofoten hat somit gemeinsam beschlossen, das Wachstum im Tourismus zu begrenzen, um sowohl den eigenen Lebensraum als auch die Landschaft und das Ökosystem zu schützen. Es wird das recht definiert, auf den Lofoten zu leben, ohne notgedrungen für den Tourismus arbeiten zu müssen. Neue Flughäfen werden ausgeschlossen. Der Bau neuer Hotels ist blockiert. In der Umsetzung dieser Strategie sind jedoch noch zahlreiche praktische und rechtliche Hindernisse zu bewältigen.

3.3 Les Arcs (Frankreich)

Les Arcs ist mit 40.000 Gästebetten das zweitgrößte Wintersportzentrum Frankreichs und das fünftgrößte weltweit.³⁷ Les Arcs hat 2020 als erster Wintersportort den Bau neuer Beherbergungskapazität gestoppt unter dem Motto: „Man kann gut leben mit dem, was an Gästebetten vorhanden ist.“ Auch im neuen Raumordnungsplan von 2025³⁸ ist vorgesehen, dass keine zusätzlichen Bauten mehr für den Tourismus errichtet werden dürfen. Dennoch ist die Zahl der Touristenankünfte seit 2020 um weitere 2% jährlich angestiegen.

Die Rahmenbedingungen für die Entwicklung von Les Arcs als Wintersportort sind gut: Les Arcs liegt auf 1600-2000 Meereshöhe und kann bis Ende März Schneesicherheit aufweisen. Es mit dem Bahnhof in St. Maurice-Le Bourg an die Hochgeschwindigkeitsbahnlinie TGV angebunden. Die Fahrtzeit von Paris bis Les Arcs beträgt 4:40 Stunden. In der Hochsaison kommen mit 16 Zügen pro Tag rund 25% der Gäste mit der Bahn an. Probleme hat Les Arcs vor allem mit der zunehmenden Zahl an Zweitwohnungen und kurzzeitvermieteten Wohnungen.

Aus diesem Grund verzichtet Les Arcs darauf, sich außerhalb Europas zu bewerben. Es sei ein Frevel in Zeiten des Klimawandels, so der Bürgermeister, Gäste zum Skifahren so weit herzuholen. In seinem Entwicklungsplan wird die dominante Rolle des Tourismus in der lokalen Wirtschaftsstruktur nicht in Frage gestellt, sondern seine Gestaltung zum Nutzen der Lebensqualität der dauerhaft ansässigen Bevölkerung sowie der Erholungsqualität der Urlauber postuliert. Auf weitere Aufstiegsanlagen verzichtet Les Arcs und setzt im Sommer vor allem auf die MTB-Fahrer auf ausgewiesenen Strecken. Der Anteil der mit der Bahn anreisenden Gäste soll weiter gesteigert werden. Die physischen Grenzen der touristischen Belastbarkeit (Wasserverbrauch, Verkehrsaufkommen, Bodenverbrauch, Abfall) sollen strenger beachtet werden. Die von Les Arcs eingeschlagene Tourismusstrategie hat auch schon auf die Nachbargemeinden Tignes und Val d'Isère ausgestrahlt, die jetzt auch das Wachstum im Tourismus dämpfen wollen.

³⁷ Vgl. Les Arcs: [Les Arcs \(Savoie\) – Wikipedia](#)

³⁸ Vgl. [Destination responsable - Station de ski Les Arcs, vos vacances à la montagne](#)

3.4 Amsterdam

Seit vielen Jahren schon leidet Amsterdam an touristischer Überbeanspruchung, die in verschiedenen Formen zu Tage tritt. 2021 hat der Stadtrat per Verordnung beschlossen, die Zahl der Touristenübernachtungen in der Stadt auf 20 Millionen pro Jahr zu begrenzen. Trotzdem wurden 2024 Millionen Übernachtungen gezählt, und für 2025 wird die Zahl wahrscheinlich noch höher liegen. Eine Gruppe von Amsterdamer Bürgern hat gegen den Stadt Klage erhoben.³⁹

Deshalb hat die Stadtverwaltung seit 2018 umfassende Maßnahmen ergriffen, um den Auswüchsen des Übertourismus entgegenzuwirken und die Lebensqualität der ansässigen Bewohner:innen zu erhalten. Hier einige Beispiel der getroffenen Maßnahmen:

- Amsterdam verzichtet auf jegliche aktive Bewerbung der Stadt als Tourismusdestination.
- Im Stadtentwicklungsplan ist unter dem Stichwort „Shop diversity“ vorgesehen, dass im Stadtzentrum keine zusätzlichen Geschäfte für bloßen Touristenbedarf (Souvenirgeschäfte) mehr zugelassen werden. Klagen gegen diese Vorschrift sind im April 2020 definitiv abgewiesen worden.
- Beschränkung von Unterkünften: strenge Regeln für die touristische Kurzzeitvermietung und Verbot des Neubaus von Hotels.
- Stay-away-Kampagnen, die sich an ausländische Touristen richten, um die Belästigung zu reduzieren (Demarketing).
- Cannabis-Konsum in der Öffentlichkeit ist untersagt worden.
- Räumliche Entzerrung: Förderung von Attraktionen außerhalb des Stadtzentrums und in der Region, um die Besucherströme besser zu verteilen.
- Kreuzfahrtschiffe: die Zahl der Flusskreuzfahrtschiffe, die täglich anlegen dürfen, wird reduziert und die Terminals für die Seekreuzfahrtschiffe aus dem Zentrum ausgesiedelt.
- Die Kurtaxe wird erhöht und weist eine der höchsten Beträge in Europa auf. Mit den Einnahmen werden die Kosten für die städtische Infrastruktur gedeckt.
- Festlegung einer Obergrenze von 20 Millionen Gästen pro Jahr.

3.5 Balearen (Spanien)

Die 1,2 Millionen Einwohner der Balearen werden jedes Jahr von rund 18 Millionen Touristen überrannt. An einem einzigen Juli-Wochenende dieses Jahres wurden auf den drei Insel-Flughäfen 4786 Flüge abgefertigt, 2023 brachten 759 Kreuzfahrtschiffe über 2,5 Millionen Passagiere an Land. Die Ausländer kaufen die schönsten Fincas und Stadtwohnungen, bezahlen, ohne zu murren, überhöhte Restaurantrechnungen und produzieren Staus, Lärm und Dreck.

Die hohe Tourismusintensität und die starke Abhängigkeit der Inseln vom Tourismus hat die Autonome Gemeinschaft dazu geführt, eine Strategie der Begrenzung des weiteren Wachstums einzuschlagen. Anlass dazu war auch jahrlanger teils heftiger Bürgerprotest gegen die Überlastung insgesamt sowie gegen die Auswüchse des auf Mallorca und Ibiza verbreiteten „Ballermann-Tourismus“ (Party- und Sauf Tourismus).⁴⁰

Die Regierung der Balearen sowie die Stadtverwaltung von Palma de Mallorca setzen an mehreren Punkten an, um den Touristenzustrom zu dämpfen. Seit 2022 gilt ein Stopp für den Bau neuer

³⁹ Zur Klage von Bürgern gegen die Stadt Amsterdam: [Genervt vom Massentourismus: Die Bewohner von Amsterdam verklagen die Stadt | Euronews](#)

⁴⁰ Vgl. diesen Bericht: [Mallorca: So kämpft die Insel gegen Massentourismus](#)

Hotels. Bestehende Beherbergungsbetriebe können ihre Kubatur um maximal 15% erweitern, sofern die Bettenzahl dabei um 5% reduziert wird.⁴¹

Die touristische Kurzzeitvermietung von Wohneinheiten wird eingeschränkt. In Palma de Mallorca ist die Lizenzvergabe für plattformgestützte Wohnraumvermietung seit 2018 ausgesetzt.

Die Zufahrt von Kfz von Nicht-Ansässigen vom Festland wird erschwert. In der Hochsaison von Mitte Juni bis Mitte September müssen Ortsfremde auf den Balearen um eine Genehmigung für die Überfahrt mit dem eigenen Kfz anfragen. Palma de Mallorca hat das Anlegen großer Kreuzfahrtschiffe auf maximal 3 pro Tag beschränkt. Seit 2023 versucht die Regionalregierung der Balearen, den touristischen Aufenthalt auf den Inseln systematisch zu verteuern. Wichtigster Punkt der strategischen Neuausrichtung der Balearen ist die Saisonentzerrung.

3.6 Die Normandie (Frankreich)

Die nordfranzösische Region Normandie versucht in den letzten Jahren, sich als „Grüne Destination“ zu präsentieren.⁴² Dabei geht sie von ihrer Treibhausgasbilanz aus und hat sich ehrgeizige regionale Klimaschutzziele gesetzt. Ein beträchtlicher Teil der CO₂-Emissionen, die der Normandie zuzurechnen sind (3,3 Mio. t CO₂) stammt aus dem Tourismus. Dabei werden 43% durch den Transport, 23% durch die Gastronomie und 18% durch die Unterkunft und 16% durch übrige Tätigkeiten verursacht. Die touristische Mobilität hat somit einen erheblichen Anteil an den gesamten CO₂-Emissionen der Region. Wenn diese Emissionen nachhaltig gesenkt werden sollen, muss der Rahmen dafür geschaffen werden, den Tourismus zu begrenzen. Es soll ein Optimum touristischer Entwicklung festgelegt werden, um nachfolgend die regionale Wirtschaft zu diversifizieren und andere weniger emissionsintensive Schwerpunktesektoren auszubauen.

In diesem Sinn wird die Beherbergungskapazität der Normandie begrenzt, auch um den CO₂-Fußabdruck durch zu viele touristische Anreisen zu senken. Die Aufenthaltsdauer der Gäste und die Tourismussaison insgesamt soll verlängert werden, um die Auslastung der Betriebe zu sichern. Die einzelnen Tourismusdestinationen der Normandie streben kein weiteres Wachstum der Ankünfte an und verzichten deshalb auf aktive Bewerbung. Es wird ein Programm umweltfreundlicher Mobilität erstellt unter dem Motto „[La Normandie sans voiture](#)“. Der ÖPNV bedient regelmäßig im Sommer auch die Strände.

3.7 Lissabon

Schon seit 2016 erhebt die Stadtverwaltung eine eigene Touristenabgabe von 1 Euro pro Übernachtung, die 2019 auf 2 Euro angehoben worden ist. Die Abgabe wird von Hotels und Ferienwohnungsvermietern (Kurzzeitvermietung) eingehoben und hat bereits 2017 zu einem jährlichen Aufkommen von 5,7 Mio. Euro geführt. Diese Einnahmen gehen an den Tourismusentwicklungsfonds, der vom Stadtrat in Zusammenarbeit mit der Tourismusorganisation Lissabon und der Portugal Hospitality Vereinigung AHP und dem Hotellerie- und Gastgewerbeverband Portugals verwaltet wird. Zunächst sind die Mittel in die städtischen Reinigungsdienste und in den ÖPNV von Lissabon geflossen. Der Umfang des Abgabenaufkommens erlaubt bald auch Investitionen in die Restaurierung von Bauwerken und

⁴¹ Ein Überblick über diese Maßnahmen hier: [Mallorca und Co: Neue Maßnahmen gegen den Massentourismus beschlossen](#)

⁴² Vgl. [Normandie Tourisme - Week-end et Vacances en Normandie](#)

historischen Gebäuden. Zwischen 2016 und 2019 sind 33,7 Mio. Euro in derartige Entwicklungsprojekte geflossen.

Nicht aktive lokale Beherbergungslizenzen sollen in Lissabon storniert werden, um die tatsächliche Größe des Sektors und seine Auswirkungen auf den Wohnungsmarkt besser einschätzen zu können. Außerdem soll ein integriertes Ticketingsystem für Museen und Denkmäler eingeführt werden, um die Besucherströme besser zu steuern. Es soll ein kommunaler Tourismusrat eingesetzt werden, um die verschiedenen Akteure des Sektors (Öffentliche Einrichtungen, private Betreiber, Sicherheitskräfte, Transportunternehmen, Gemeinderäte) zusammenzuführen und einen integrierten Ansatz in der Tourismuspolitik zu ermöglichen.

3.8 Kanarische Inseln

Die Kanaren haben 2024 mehr als 18 Millionen touristische Ankünfte verzeichnet. Mehr als 40% der abhängig Beschäftigten sind im Tourismussektor tätig (rund 170.000 Personen). Dennoch weisen die Kanaren einen hohen Anteil relativer Armut (36%) und einen der geringsten durchschnittlichen Löhne in ganz Spanien auf. Auf den Kanarischen Inseln gibt es zudem starke Probleme mit der Wasserversorgung und die unzureichende Abwasserklärung führt immer wieder zu Strafzahlungen an die EU.

Auf Massenkundgebungen am 20. April 2024 mit mehr als 200.000 Teilnehmenden auf allen 7 Inseln,⁴³ organisiert vom Dachverband „Canarias tiene un limite“, sind drei Sofortmaßnahmen gefordert worden: eine Umweltsteuer, ein Tourismusmoratorium, die Regulierung des Wohnungskaufs durch Nicht-Ansässige.⁴⁴

Die aktuellen Maßnahmen der Regionalregierung zur Dämpfung des Wachstums im Tourismus konzentrieren sich auf folgende Schwerpunkte:

- Die Regulierung von Ferienwohnungen: mit dem „Gesetz zur nachhaltigen Bewirtschaftung von Touristenunterkünften“ (6/2025) sollen die Kurzzeitvermietungen von Wohneinheiten reguliert werden. Dadurch soll der Anstieg der Mieten gebremst und für mehr kostengünstige Mietwohnungen für die Einheimischen gesorgt werden.⁴⁵
- Stopp des Hotelbaus und der Zersiedlung: es wird ein Moratorium für den Bau neuer Hotels in besonders belasteten Gebieten der Kanaren erwogen, um die Zersiedlung der Landschaft und steigende Infrastrukturkosten zu vermeiden.
- Die Einführung einer Tourismussteuer (Ökosteuern) soll nicht nur Mittel für den Umweltschutz, sondern auch Mittel zur Instandhaltung der überlasteten Infrastruktur generieren.
- Besucherlenkung und Schutzgebiete: an touristischen Hotspots und in sensiblen Naturräumen werden zunehmend Zugangsbeschränkungen und tägliche Besucher-Höchstgrenzen eingeführt.

Das im Dezember 2025 in Kraft getretene „Gesetz zur nachhaltigen Bewirtschaftung von Touristenunterkünften (Ley de Ordenación Sostenible del Uso Turístico de Viviendas) hat den rechtlichen Rahmen für Vermieter auf den Kanaren präzisiert: Die Regionalregierung geht jetzt

⁴³ Vgl. [Anti-Tourismus-Proteste in Spanien 2024–2025 – Wikipedia](#)

⁴⁴ Vgl. WIKIPEDIA: [Canarias tiene un límite - Wikipedia, la enciclopedia libre](#)

⁴⁵ Ley 6/2025, de 10 de diciembre, de Ordenación Sostenible del Uso Turístico de Viviendas: [BOE-A-2025-26358 Ley 6/2025, de 10 de diciembre, de Ordenación Sostenible del Uso Turístico de Viviendas.](#)

rigoroser gegen Unterkünfte ohne gültige Lizenz vor. Verstöße werden je nach Schweregrad eingestuft:

- Leichte Verstöße: Bußgelder bis zu 1.500 Euro (z.B. fehlende Informationsschilder).
- Schwere Verstöße: Busgelder bis zu 30.000 Euro (z.B. Vermietung ohne ordnungsgemäße Registrierung oder Überschreitung der Kapazitäten).
- Sehr schwere Verstöße: Bußgelder zwischen 30.000 und 300.000 Euro (Anbieten von Wohnraum in Gebieten, in denen die touristische Nutzung ausdrücklich untersagt ist).
- Plattformkontrolle: die Vermietungsportale sind angewiesen worden, tausende illegale Anzeigen (allein über 8.000 im September 2025) zu löschen, da diese die neuen Registrierungspflichten nicht erfüllten.

Die legalen Vermieter müssen weiterhin die kanarische Mehrwertsteuer von derzeit 7% auf den Mietpreis draufschlagen und abführen. Es gibt jedoch keine allgemeine Touristensteuer für das gesamte Gebiet der Inseln. Neue Lizenzen für Ferienwohnungen sind seit Ende 2025 für 5 Jahre befristet (10 Jahre auf La Palma und El Hierro). Nach Ablauf dieser Frist muss die Genehmigung unter den dann geltenden Bedingungen neu beantragt werden.

3.9 Weitere Beispiele für Zugangsbeschränkungen

Aus rechtlichen, geomorphologischen und verkehrstechnischen Gründen fällt es Städten, die von Übertourismus betroffen sind, schwer, den Zugang der Besucher:innen zur Stadt wirksam zu erschweren. Venedig erhebt zwar seit 2024 eine Tagesgebühr von 10 Euro von Besucher:innen ein, die nicht in Venedig untergebracht sind, doch der Zustrom hat deshalb nicht abgenommen. Barcelona ist als Wirtschaftsmetropole und bestens erschlossene Millionenstadt für alle frei und ständig erreichbar.⁴⁶ Nur das Anlegen von Kreuzfahrtschiffen kann limitiert werden, was auch im tourismusgeplagten Dubrovnik in Kroatien geschehen ist. Per Schiff sind in Dubrovnik nur mehr maximal 5.000 Besucherinnen pro Tag zugelassen. In verschiedenen Gebieten (Insel Skye, Schottland), Swale Borough (Wales, UK), Lofoten (Norwegen) und Wolkenstein (Südtirol) wird versucht, das wilde Campen in Wohnmobilen und auf dem freien Gelände zu bekämpfen. Hier einige Beispiele für Maßnahmen gegen die touristische Überlastung in verschiedenen Regionen Europas:⁴⁷

Italien

- Venedig: die Stadt hat 2024 eine Eintrittsgebühr für Tagesgäste eingeführt, die 2026 auf bis zu 10 Euro an Tagen mit besonders hohem Aufkommen erhöht wurde.⁴⁸ Zudem sind Reisegruppen auf 25 Personen begrenzt, und der Einsatz von Lautsprechern durch Guides ist untersagt.⁴⁹
- Rom: Für den Besuch des Trevi-Brunnens wird ein Eintrittsgeld erhoben.
- Cinque Terre: Hier wurden Besucherpfade mit Einbahnstraßenregelungen und Zugangskontrollen versehen, um Engpässe zu vermeiden.

Kroatien

- Dubrovnik: die Stadt begrenzt die Anzahl der täglich anlegenden Kreuzfahrtschiffe streng. Ein Buchungssystem für Besucher der Altstadt soll bis 2026 die Zahl auf maximal

⁴⁶ Vgl. Backroad Planet: [10 European Cities Tightening Rules on Overtourism | Backroad Planet](#)

⁴⁷ Vgl. Statista: [Infografik: Wo Tourismus stark wächst | Statista](#)

⁴⁸ Vgl. ADAC: [Venedig verlangt wieder Eintritt – wie hoch er ist und wer ihn zahlen muss](#)

⁴⁹ Vgl. [Massentourismus: Venedig nimmt Millionen an Eintrittsgeld ein | tagesschau.de](#)

10.000 Personen gleichzeitig begrenzen. Zudem wurde ein Rollkofferverbot in der historischen Altstadt eingeführt, um Lärmbelästigungen für Anwohner zu reduzieren.⁵⁰

Irland

Die Airbnb-Vermietung von Privatwohnungen ist in Dublin, Cork, Galway und Limerick strenger reguliert worden. In der eigenen Erstwohnung dürfen 1 oder mehrere Räume an Touristen vermietet werden. Ohne Lizenz darf eine ganze Wohnung oder ein ganzes Haus für max. 90 Tage im Jahr vermietet werden. Weitere Wohnungen im Besitz eines Eigentümers (physische oder rechtliche Person) dürfen nicht für kurze Zeiten an Nicht-Ansässige vermietet werden.

Frankreich

An Hotspots wie dem Mont-Saint-Michel oder in Marseille (Calanques-Nationalpark) werden Reservierungssysteme eingesetzt, um die Besucherzahlen pro Tag zu limitieren.⁵¹

Griechenland

- Griechenland will den Massentourismus auf vielen Inseln und in beliebten Ferienorten stärker begrenzen und gleichzeitig Natur und Landschaft besser schützen. Die Regierung stellte dazu am 11.5.2026 neue Regeln für den Tourismus und den Hotelbau vor. Hintergrund sind die steigenden Besucherzahlen. Nach Angaben der griechischen Zentralbank kamen im Jahr 2025 fast 38 Millionen Touristen nach Griechenland – so viele wie noch nie. Besonders Inseln wie Santorini und Mykonos gelten in der Hochsaison vielerorts als überfüllt. Bewohner:innen klagen seit Jahren über Verkehrschaos, Wassermangel, steigende Mieten und eine überlastete Infrastruktur.⁵²
- Tourismusministerin Olga Kefalogianni erklärte, Ziel sei ein nachhaltigeres Tourismusmodell mit weniger Belastung für Umwelt, Strände und Infrastruktur. Kern der neuen Regeln ist eine Einteilung der Regionen nach ihrer touristischen Belastung.
- Bekannte Ferieninseln wie Rhodos, Kos, Santorini und Mykonos sollen strengere Bauauflagen erhalten. In besonders belasteten Inselregionen dürfen neue Hotels künftig höchstens 100 Betten haben.
- Auch die Vorgaben für Neubauten werden verschärft. Hotels außerhalb offizieller Baugebiete dürfen nur noch auf großen Grundstücken entstehen. Damit will die Regierung verhindern, dass zunehmend Gebäude ungeordnet in die Landschaft gesetzt werden.
- Zudem sollen die Küsten besser geschützt werden. In einem Bereich von bis zu 25 Metern am Meer dürfen grundsätzlich keine neuen Gebäude mehr entstehen. Ausnahmen gelten nur für notwendige Zugänge oder Rettungswege. Umweltminister Stavros Papastavrou sprach von einer „historischen Reform“. Der entsprechende Ministerialerlass mit den neuen Regeln soll Ende Juni 2026 in Kraft treten.

Immer mehr unter einem Übermaß touristischer Beanspruchung leidende Gebiete ergreifen Maßnahmen, diese Entwicklung zum Schutz der Lebensqualität der Einheimischen, der Natur, Umwelt, Landschaft und des Klimas unter Kontrolle zu bekommen, touristische Auswüchse zu bekämpfen und weiteres Wachstum zu verhindern. Es ist zu früh, um eine erste Erfolgsbilanz im regionalen europaweiten Vergleich zu ziehen, doch können schon jetzt aus den gewonnenen Erfahrungen wertvolle Erkenntnisse abgeleitet werden. Die politischen Handlungsmöglichkeiten hängen allerdings stark von den Zuständigkeiten der jeweiligen Gebietskörperschaften ab.

⁵⁰ Vgl. Wanderlust: [All the ways European cities are battling overtourism - Wanderlust](#)

⁵¹ Zum Übertourismus in Frankreich: [Surtourisme : défis, conséquences et alternatives d'un Tourisme poussé à l'excès - Académie du Tourisme - Formations Tourisme](#)

⁵² Dpa vom 11.5.2026: [Griechenland will Massentourismus bremsen](#)

Kapitel 4

Mögliche Maßnahmen gegen die touristische Überbelastung in Südtirol

Wenn wir davon ausgehen, dass das bis 2025 erreichte Übermaß an touristischer Beanspruchung Südtirols weder mit der Nachhaltigkeitsstrategie des Landes von 2019 noch mit den im „Klimaplan Südtirol 2040“⁵³ verankerten Klimaschutzzielen vereinbar ist, wenn wir weiters annehmen, dass die Mehrheit der Südtiroler Bevölkerung kein weiteres Wachstum im Tourismus wünscht⁵⁴ und das Landestourismusentwicklungskonzept LTEK 2030+ selbst eine Begrenzung des Wachstums im Tourismus postuliert hatte, müssen neue Strategien und Maßnahmen entwickelt werden, das Wachstum nicht nur zu begrenzen, sondern den Gesamtumfang der touristischen Belastung des Landes auf ein sozial- und umweltverträgliches Maß zu senken. Bisher ist in diesem Sinn noch keine wirklich wirksame Maßnahme seitens des Landes Südtirol erfolgt, zumal der Tourismus gemäß allen zentralen Indikatoren (Ankünfte, Nächtigungen, Bettenangebot, touristischer Verkehr, Energie- und Wasserverbrauch) seit 2022 stetig gewachsen ist. Auch das wichtigste aus dem LTEK 2030+ abgeleitete Regulierungspaket mit der Bezeichnung „Bettenstopp“ ist auf ganzer Linie gescheitert. Es hat geradezu das Gegenteil, nämlich die Beschleunigung des weiteren Bettenbaus, bewirkt und damit dem Wachstum der Gästeankünfte neue Dynamik verliehen. Fast die Hälfte der Gemeinden des Landes kann gemäß dieses Beschlusses der Landesregierung 1.4.2026 die Kapazitätserweiterung bestehender Betriebe oder den Bau neuer Hotelbetriebe für weitere fünf Jahre über den bisher geltenden Termin vom September 2026 hinaus nutzen.⁵⁵

Obwohl derzeit nicht der politische Wille erkennbar ist, das Tourismuswachstum in den Griff zu bekommen, werden hier – ausgehend von den in Kap. 3 kurz dargelegten Erfahrungen aus anderen Ländern und Regionen Europas – 20 Vorschläge für Maßnahmen zur Begrenzung des Übertourismus formuliert, die das Land aufgrund seiner Zuständigkeit in den jeweils betroffenen Sachgebieten umsetzen kann. Nur ein geringer Teil der folgenden Politikempfehlungen betrifft auch die Zuständigkeiten der Gemeinden.

4.1 Umfassende periodische Datenerhebung und Veröffentlichung

Die touristische Überbelastung ist empirisch noch nicht ausreichend erfasst. Über die klassischen Indikatoren der Tourismuswirtschaft hinaus (Ankünfte, Nächtigungen, durchschnittliche Aufenthaltsdauer, Bettenzahl, Tourismusintensität) müssen weitere wichtige Indikatoren festgelegt werden, die der validen Messung der touristischen Nutzung dienen: so z.B. der durch den Tourismus generierte Verkehr, die Entwicklung der Immobilienpreise differenziert nach Gemeinden und Immobilientypen, der Energie- und Wasserverbrauch der Beherbergungsbetriebe, das Abfallaufkommen und die touristische Bautätigkeit. Die durch den Tourismus erzeugten CO₂-Emissionen müssen angesichts der Bedeutung dieses Bereichs mit den Messbereichen *scope 1* und *scope 2* erfasst werden. Die Wertschöpfung des Sektors Gastronomie und Hotellerie und die Beschäftigung sollen präziser erfasst werden, um den Beitrag dieses Sektors zur Gesamtwirtschaft eindeutiger als bisher darzustellen. Anhand dieser Indikatoren können regelmäßig jährlich Daten erhoben und die Entwicklung zeitnah monitoriert werden. Erst eine regelmäßige datenbasierte Evaluierung des Phänomens erlaubt eine zielgerechte Steuerung mit verschiedenen Maßnahmen im Zuständigkeitsbereich des Landes.

⁵³ Autonome Provinz Bozen (2023), Klimaplan Südtirol 2040: [Klimaplan Energie - Südtirol 2040](#)

⁵⁴ Vgl. Thomas Bausch/Verena Tauber (2023), Lebensraumqualität Südtirol: eine Studie zur subjektiven Lebensqualität durch die Südtiroler Bevölkerung, Bruneck-Bozen, Freie Universität Bozen

⁵⁵ Vgl. RAI-News: [Bettenstopp: Landesregierung beschließt Verlängerung der Frist](#)

4.2 Eine CO₂-Bilanz des gesamten Tourismussektors

Im Rahmen des „Klimaplan Südtirol 2040“ werden zwar die Emissionsdaten einzelner Wirtschaftssektoren (z.B. Landwirtschaft und Industrie) angegeben⁵⁶, nicht jedoch Daten zu den CO₂-Emissionen des Tourismus im umfassenden Sinn. Der CO₂-Fußabdruck des Tourismus werde in erster Linie durch die Anreisemodalitäten der Gäste und ihre Modalität vor Ort bestimmt, doch eine Erfassung der vom Tourismus direkt und indirekt verursachten Treibhausgasemissionen unterbleibt.⁵⁷ Damit kann weder die vom Tourismus ausgehende Klimabelastung bezogen auf Südtirol eindeutig gemessen werden, noch kann der Erfolg von Klimaschutzmaßnahmen auf Grundlage des Klimaplan Südtirol 2040 monitoriert und evaluiert werden. Der Wirtschaftssektor „Tourismus“ (gastgewerbliche und nicht-gastgewerbliche Betriebe) fällt zwar nicht in die EU-Systematik zur Erfassung der Treibhausgasemissionen,⁵⁸ muss aber angesichts seiner Relevanz für Südtirols Klimapolitik getrennt erfasst werden. Da die Emissionen aus dem An- und Abreiseverkehr der Südtirol-Urlauber einen wesentlichen Teil der Gesamtemissionen des Tourismus bilden, müssen sie – in Abweichung vom strikt territorialen Ansatz der restlichen CO₂-Emissionserfassung – mithilfe von Schätzungen in die Datenerhebung eingehen.

Auch eine echte Klimazertifizierung muss anders vorgehen. Nicht nur Einzelbetriebe, sondern auch die Einzeldestinationen (Tourismusbezirke) und das Landesgebiet als solches müssten eine umfassende Ökobilanz erstellen, die den tatsächlichen Beitrag dieser Branche zur Belastung des Ökosystems und des Klimas wiedergibt. Diese muss alle dem Tourismus zurechenbaren Treibhausgasemissionen erfassen. Nur anhand einer vollständigen Klimabilanz kann man sowohl den interessierten Besucher:innen als auch der Öffentlichkeit und der einheimischen Bevölkerung einen ehrlichen, vollständigen Befund in Sachen Nachhaltigkeit bieten. Eine solche erweiterte Ökobilanz (CO₂-Fußabdruck) liegt weder fürs ganze Land noch für Einzelgebiete vor.

4.3 Abstimmung der Tourismusstrategie mit der Verkehrs- und Klimaschutzpolitik

Eine ernsthafte Entwicklungsplanung auf Landesebene verlangt konsistente, wissenschaftlich fundierte und verbindliche Planungswerke. Sowohl der Landesplan für nachhaltige Mobilität 2035⁵⁹ als auch der Klimaplan Südtirol 2040⁶⁰ legen eindeutige Ziele bei der Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und bei der CO₂-Emissionsminderung beim Verkehr vor, die auch für den Tourismus wie für alle übrigen Wirtschaftssektoren gelten. Allerdings enthalten diese Planungswerke keine zielführenden und auf ihre CO₂-Minderungswirkung durchgerechneten Maßnahmen für den durch den Tourismus erzeugten Verkehr. Wenn zum einen bereits heute eine touristische Überbelastung besteht, zum anderen der touristische Verkehr aus Klimaschutzgründen reduziert werden soll, müssen diese Pläne präzisiert und angepasst werden und über ein Landesklimagesetz⁶¹ verbindlichen Charakter erhalten. Andernfalls wären diese Pläne als bloße unverbindliche Leitbilder ohne Relevanz für die reale Politik zu betrachten.

4.4 Echte Deckelung des Bettenangebots im gewerblichen und nicht-gewerblichen Bereich

Die Zahl der buchbaren Gästebetten hat im Jänner 2026 rund 268.000 erreicht und wird aufgrund der Verlängerung der Möglichkeit, weitere Betten in bestehenden Tourismuszonen in 56 Gemeinden zu genehmigen, in den Jahren 2026-2031 weit über die Marke 270.000 hinaus steigen.

⁵⁶ Vgl. Klimaplan Südtirol 2040, S. 52 und S. 57

⁵⁷ Vgl. Klimaplan Südtirol 2040, S. 58

⁵⁸ Die 7 auf EU-Ebene und in allen Mitgliedsländern erfassten Sektoren sind: Energie, Industrie, Gebäude, Transporte, Landwirtschaft, LULUCF (Bodennutzung), Abfallwirtschaft und Abwasserentsorgung.

⁵⁹ Autonome Provinz Bozen, Ass. für Mobilität, Landesplan für nachhaltige Mobilität 2035, Bozen 2023

⁶⁰ Vgl. Klimaplan Südtirol 2040, Aktionsfeld 5.2 und 5.3, S. 36-38

⁶¹ Vgl. den Vorschlag der Plattform für ein Landesklimagesetz: www.hpv.bz.it

Seit Inkrafttreten der sog. „Bettenstopppdekrets“ vom September 2022⁶² ist die Zahl der Gästebetten entgegen der erklärten Intention der Maßnahme bereits bis Anfang 2026 um 35.000 angewachsen. Die Dämpfung des Übertourismus in Südtirol verlangt nicht nur die sofortige Einstellung des Bettenbaus (Abschaffung der Verlängerung bis 2031 der Möglichkeit, in 56 Gemeinden weitere „erworbene Bettenbaurechte“ umzusetzen), sondern auch die Korrektur fataler Fehlentscheidungen der Landesregierung, wie z.B. die Einrichtung eines „Betten-Vorschusskontingents“, aufgeteilt auf ein Landes- und ein Gemeindenkontingent zwecks Vorabkompensation der Auflassung von nicht mehr genutzter Gästebetten. Um das Wachstum zu reduzieren, muss die Beherbergungskapazität sofort, effizient und wirksam gedeckelt werden. Dies führt noch nicht automatisch zu einem Rückgang der Zahl der Ankünfte und Nächtigungen, weil Südtirols Gästebetten im Jahresdurchschnitt nur zu knapp 40% ausgelastet sind. Sie bildet aber eine der zentralen Voraussetzungen für die schrittweise Verteuerung und Verknappung des Angebots an touristischen Unterkünften.

4.5 Verzicht auf steuerfinanzierte Tourismuswerbung

Südtirol wird als Tourismusdestination nicht nur von den gastgewerblichen Betrieben selbst, sondern auch von den Tourismusorganisationen (Tourismusvereine und Tourismusgenossenschaften⁶³) und auf Landesebene durch die landesfinanzierte IDM beworben. So verfügt allein die IDM im Bereich Tourismuswerbung über ein Budget von mindestens 20 Mio. Euro im Jahr (2025), die vor allem für breit angelegte Kampagnen im Ausland eingesetzt werden. Mit der feststellbaren touristischen Überbelastung ist eine steuerfinanzierte Bewerbung des Tourismusstandorts Südtirol nicht vereinbar. Zudem werden gemäß den Marketingstrategien der IDM und der Tourismusorganisationen ständig neue „Wachstumsmärkte“ bearbeitet, um zusätzliche neue, entfernter gelegene Quellmärkte aufzubauen und neuen Gästezustrom zu generieren. Auf die touristische Bewerbung soll zukünftig sowohl für Südtirol als auch für Einzeldestinationen verzichtet werden. Steuerfinanziertes Tourismusmarketing in geografisch entfernten Quellmärkten (z.B. Osteuropa, Übersee) muss auch aus Klimaschutzgründen unterbleiben. Südtirol ist bekannt genug und die Tourismuswerbung ist Aufgabe der interessierten Betriebe.

4.6 Verzicht auf den Ausbau des Tourismus sog. „strukturschwachen“ Gemeinden

Mit Beschluss der Landesregierung vom 1.4.2026⁶⁴ wird die Frist für den Bau neuer Hotelbetriebe und die Erweiterung der Bettenanzahl bestehender Betriebe für weitere 5 Jahre ab September 2026 in 56 sog. strukturschwachen Gemeinden verlängert. Die Definition von „Strukturschwäche“ ist dabei höchst fragwürdig, zumal damit fast die Hälfte der einkommensstärksten Provinz Italiens für „strukturschwach“ erklärt wird. Der Tourismus bildet aufgrund der hohen Mobilität der Touristen ein Gesamtsystem auf Landesebene, weshalb „Strukturschwäche“ in einem insgesamt bereits überlasteten Raum nicht durch Kapazitätserweiterung bei den Betten bekämpft werden kann. Wenn Südtirol insgesamt als touristisch überlastet eingestuft werden kann⁶⁵, führt jeder nachholende Ausbau der Beherbergungskapazität in etwas weniger tourismusintensiven Gemeinden zu einem weiteren Wachstum auf Landesebene, weil Tourismushochburgen nicht etwa an Betten verlieren oder

⁶² Als „Bettenstopppdekret“ gilt die Durchführungsverordnung zum LTEK aufgrund des L.G. Raum und Landschaft vom 13.9.2022

⁶³ Vgl. das Verzeichnis der Tourismusorganisationen in Südtirol:

<https://tourismus.provinz.bz.it/de/verzeichnis-tourismusorganisationen>

⁶⁴ Vgl. Landespresseamt: <https://tourismus.provinz.bz.it/de/news/fur-bestimmte-gemeinden-ist-frist-fur-bettenrechte-verlangerbar>

⁶⁵ Im Ranking der 270 EU-NUTS-II-Regionen gemäß Tourismusintensität steht Südtirol 2024 an 3. Stelle.

Gästeankünfte einbüßen. Angesichts der hohen Mobilitätsbereitschaft der typischen Südtirol-Urlauber⁶⁶ ist das gesamte Landesgebiet touristisch ausreichend erschlossen und genutzt. Im Gesamtsystem steigert der punktuelle Bettenzubau das Angebot und trägt damit die Übertourismusprobleme (Verkehrsüberlastung, Verbauung, Immobilienpreisanstieg, Wasserverbrauch, Personalmangel) auch in etwas ruhigere Gebiete hinein. Im Sinne der Ausweisung „touristischer Ruhezonen“ (Hans Heiss) muss Übertourismus in einigen Seitentälern vermieden werden, um die touristische Gesamtattraktivität des Landes zu erhalten. Der Beschluss der Landesregierung vom 1.4.2026 zur Aufweichung des Bettenstopps ist in diesem Sinn ersatzlos zu streichen. Der Neubau von Betten darf höchstens bis September 2026 erlaubt sein, weil ohnehin auch das Bettenstopppdekret vom 13. September 2022 den Bettenzubau in einigen Ausnahmen zulässt.

4.7 Bestehende Tourismuszonen überdenken und ein Baumoratorium einführen

Bis einschließlich 2022 sind in Südtirols Gemeinden zahlreiche neue Tourismuszonen ausgewiesen worden, in welcher seitens interessierter Projektträger Hotelbetriebe errichtet oder bestehende Betriebe erweitert werden dürfen („erworbene Rechte“). Angesichts des erreichten Übertourismus erscheinen diese Gemeindeentscheidungen zur Flächenwidmung als völlig überdimensioniert und in Widerspruch zum Gesetz für Raum und Landschaft. Im Zuge der noch laufenden Ausarbeitung der Gemeindentwicklungsprogramme sollen nicht notwendige Tourismuszonen überdacht und im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten rückgängig gemacht werden.⁶⁷ Die überdimensionierte Ausweisung von Tourismuszonen steht überdies in Widerspruch zu dem im Klimaplan Südtirol 2040 formulierten Ziel der Erreichung der Netto-Null-Neuversiegelung bis 2040.

4.8 Erhöhung der Tourismusabgaben (Ortstaxe)

Die per Landesgesetz⁶⁸ geregelten Tourismusabgaben bewegen sich zurzeit zwischen 1,50 und 2,50 Euro pro Person pro Nacht je nach Kategorie des gastgewerblichen Betriebs. Diese Beträge liegen beträchtlich unter dem Niveau der Tourismusabgaben in tourismusintensiven Städten und Gebieten Italiens.⁶⁹ In Venedig wird zudem eine eigene Eintrittsgebühr für jene Besucher erhoben, die nicht im Stadtgebiet von Venedig untergebracht sind. Die Einnahmen aus der Tourismusabgabe fließen primär an die lokalen Tourismusorganisationen und zum Teil an die IDM und werden vor allem für die Informations- und Werbetätigkeit eingesetzt. Noch ungeklärt ist das Recht der Gemeinden, einen Teil der von ihnen erzielten Einnahmen aus der Tourismusabgabe (Ortstaxe) für die Deckung der kommunalen Infrastrukturkosten und anderer Gemeindedienste einzusetzen, die auch dem Tourismus zugutekommen. Die Tourismusabgabe muss in Südtirol auf das Niveau tourismusintensiver Zonen gehoben und das erzielte Aufkommen zum Teil den jeweiligen Gemeinden zwecks Gegenfinanzierung von kommunalen Leistungen dienen, die allen einschließlich der Besucher:innen von außen zugutekommen.

⁶⁶ Je nach Herkunftsregion reisen 78-84% der Touristen im eigenen Kfz an und unternehmen pro Tag im Durchschnitt 3,5 Fahrten. Der interne touristische Freizeitverkehr (ohne Transit) macht über 26% des gesamten internen Verkehrsaufkommens in Südtirol aus (vgl. Hanspeter Niederkofler, Zu viel Erreichbarkeit, 2024, S. 43-50).

⁶⁷ Der Bettenstopp ist mit einer Änderung am L.G. „Raum und Landschaft“ am 21.7.2022 gesetzlich verankert worden. Das Gesetz „Raum und Landschaft“ von 2018 setzt das Oberziel des Flächensparens. Im Aktionsfeld 5.14 „Resilienz und Anpassung“ des Klimaplan 2040 wird als Ziel die Halbierung der Netto-Neuversiegelung bis 2030 und das Ende der Netto-Neuversiegelung bis 2040 gesetzt (S.69).

⁶⁸ Landesgesetz vom 16.5.2012, Nr. 91

⁶⁹ Z.B. in Rom, Mailand, Florenz, Venedig. In Rom beträgt die Abgabe in der Regel zwischen 3 und 7 Euro pro Übernachtung.

4.9 Abschaffung des Südtirol/Alto Adige Guest Pass

Der Südtirol Guest Pass ermöglicht Gästen teilnehmender Unterkünfte die kostenlose Nutzung fast aller öffentlichen Verkehrsmittel in Südtirol sowie zusätzliche Vorteile je nach Urlaubsort. Er wird aus einem sehr geringen Zuschlag zur Tourismusabgabe (Ortstaxe), die auf jede Übernachtung berechnet wird, gegenfinanziert. Dies stellt eine Diskriminierung der Einheimischen dar, die mit ihren Steuern und Gebühren den defizitären Betrieb des ÖPNV mitfinanzieren und selbst die Ticket- bzw. Abonnementpreise des ÖPNV in Südtirol zu tragen haben. Der Südtirol Guest Pass hat auch die Attraktivität Südtirols für Urlaubsgäste weiter erhöht und zur lokalen und saisonalen Überfüllung von Bahnen, Bussen und Seilbahnen geführt. In anderen Gebieten mit Übertourismus in Europa wird bei den ÖPNV-Tarifen eher zugunsten der Ansässigen diskriminiert, d.h. es Urlaubern keine kostenlose Nutzung des ÖPNV erlaubt und in der Regel eine höhere Tourismusabgabe eingehoben. Touristen können allenfalls Kurzzeitabos für den ÖPNV in Form von Tageskarten oder Wochenpässen lösen. Zudem ist die Zuteilung des Südtirol Guest Pass nicht an eine Anreise ohne eigenes Kfz gebunden und somit klimapolitisch kontraproduktiv. Der heutige Südtirol Guest Pass bildet eine versteckte und unerwünschte Förderung des Gästezustroms und soll ersatzlos gestrichen werden. Wie in fast allen Regionen Europas sollen Tourist:innen beim ÖPNV nicht gegenüber den Einheimischen bevorteilt werden.

4.10 Besucherlenkung in touristischen Hotspots

In einigen wenigen überlasteten Anziehungspunkten sind in vergangenen Jahren Regelungen zur Abwicklung des Besucherandrangs und Touristenverkehrs eingeführt worden, wie z.B. auf der Seiser Alm und am Pragser Wildsee. Dort wird die zeitweilige Straßensperre mit einer Parkplatzbewirtschaftung und der Pflicht zur online-Vormerkung für die Zufahrtskontingente mit dem eigenen Fahrzeug vorgesehen. Als Alternative stehen Busse und Seilbahnen im ÖPNV oder privater Betreiber bereit. Neue Formen des Hotspotmanagement sind in Gröden bei der Zufahrt zur Seceda durch die Pflicht der online-Vorausbuchung eingeführt worden und ab September 2026 ist die Einführung einer ZTL (verkehrsberuhigten Zone) auf einigen Dolomitenpässen mit Pflicht zur Buchung der Durchfahrt und täglichen Höchstkontingenten geplant. Diese Form der Besucherlenkung muss in Südtirol auf weitere bereits überlastete Gebiete ausgedehnt werden. Die freie Befahrbarkeit des ganzen Landesgebiets ohne Vormerkungspflicht muss abgebaut werden, vor allem auf den in den Sommermonaten überlasteten Pässen (Stilfser Joch, Timmelsjoch, Jaufenpass, Penser Joch, Würzjoch, Stallersattel, Kreuzbergpass). Damit könnte zumindest ein Teil des touristischen Motorsportverkehrs auf den Pässen und Hochgebirgsstraßen Südtirols abgehalten und die durch Tagestouristen erzeugte Belastung gesenkt werden.

4.11 Verzicht auf Neubau bzw. Erweiterung von Aufstiegsanlagen und Skipisten

Der vom Land bisher großzügig subventionierte Ausbau und Betrieb von Aufstiegsanlagen⁷⁰ aller Art soll abgebaut werden, weil die heute erreichte Transportkapazität ausreicht und neue Kapazitäten den Übertourismus fördern. Die 354 funktionierenden Seilbahnen des Landes können theoretisch die gesamte Bevölkerung Südtirol in einer Stunde zu den Bergstationen befördern. Die allermeisten Aufstiegsanlagen gehören nicht zum ÖPNV, sondern dienen Freizeitwecken. Es geht um gewerbliche Betriebe, die bei mangelnder Rentabilität nicht als öffentlicher Nahverkehr einzustufen sind. Angesichts der ausreichenden Versorgung Südtirols mit Skipisten und der infolge des Klimawandels fehlenden Schneesicherheit soll auch die Neuanlage und Erweiterung von Skipisten nicht mehr genehmigt werden. In einem touristisch überlasteten

⁷⁰ Beiträge zur Entwicklung der Skigebiete sind mit Beschluss der Landesregierung vom 2.2.2024, Nr. 18, (abgeändert mit Beschluss der Landesregierung vom 15.7.2025, Nr. 518) geregelt.

Raum hat die öffentliche Subventionierung der Skisportindustrie im Sinne des Klimaschutzes keine Berechtigung mehr.

4.12 Verzicht auf Subventionierung der gewerblichen und nicht-gewerblichen Beherbergungsbetriebe

Das Land Südtirol fördert jährlich immer noch mit zweistelligen Millionenbeträgen die Qualitätssteigerung bei der Ausstattung der Tourismusbetriebe sowie mit gesonderten Förderschienen den Urlaub auf dem Bauernhof.⁷¹ Diese Investitionen müssen künftig aus dem Eigenkapital der Gewerbebetriebe selbst getragen werden. Es ist davon auszugehen, dass hier ein hoher Mitnahmeeffekt erzeugt wird. Der Subventionsabbau im Bereich Tourismus führt zur Einpreisung der privaten Investitionskosten in das touristische Produkt und damit zu einer verursachergerechten Allokation der Kosten. Angesichts eines boomenden Wirtschaftszweigs erscheint die Förderung mit Steuergeldern nicht mehr als nötig.

4.13 Einschränkung der touristischen Kurzzeitvermietung von Wohneinheiten

Es muss davon ausgegangen werden, dass nahezu 10.000 Wohneinheiten (meist Wohnungen) an Touristen über online-Buchungsplattformen kurzzeitvermietet werden. Wie in vielen Gebieten Italiens, Europas und weltweit hat diese Form der Vermietung zur Zweckentfremdung von Wohnraum zu Lasten ansässiger Mietinteressierter bzw. Mieterinnen geführt. Wie schon in anderen von Übertourismus betroffenen Städten und Regionen (Balearn, Kanaren, Barcelona, Florenz, Amsterdam, Dublin, Bologna, Lissabon) muss die touristische Kurzzeitvermietung wesentlich eingeschränkt werden. Italien ist es noch nicht gelungen, diesen Bereich strenger zu regulieren. Die rechtliche Zuständigkeit dafür liegt nur zum Teil bei den Kommunen und beim Land bzw. bei den Regionen. Das Land Südtirol kann seinen Spielraum in der Raumordnung, im Baurecht sowie vor allem bei den Gemeindesteuern (GIS) und bei der Lizenzvergabe nutzen, um diese Form des Entzugs von Wohnraum zugunsten von Touristen abzubauen. Die traditionelle Zimmervermietung durch im selben Gebäude ansässige Lizenzinhaber kann erhalten bleiben.

Die Landesregierung soll mit Gesetz eine Neuregelung der touristischen Kurzzeitvermietung von Wohnungen in allen als „Gemeinden mit angespanntem Wohnungsmarkt“ ausgewiesenen Gemeinden herbeiführen. Dabei soll es sich an das Vorbild der Gemeinde Bologna halten, die die touristische Kurzzeitvermietung über bauliche und urbanistische Zulassungsbeschränkungen erschwert hat, die in der Substanz vor dem Verwaltungsgericht (TAR) Bestand hatten. Derzeit erfolgt eine Neufassung des PUG der Gemeinde Bologna.⁷² Nach dem Modell Spaniens kann Südtirol für die touristische Kurzzeitvermietung einer Wohneinheit auch das Vorhandensein eines getrennten Eingangs zur betroffenen Wohneinheit einführen.

4.14 Verzicht auf Großveranstaltungen mit hoher touristischer Attraktivität

Großveranstaltungen vor allem im sportlichen und im Handelsbereich wie z.B. Weltmeisterschaften, Christkindlmärkte usw. generieren sehr viele Kurzeintaufenthalte, erzeugen sehr viel motorisierten Individualverkehr und überlasten ganze Städte. Dazu gehören auch die inzwischen in Südtirol zur Tradition gewordenen Weihnachtsmärkte, die zu einem klimapolitisch unverantwortlich hohen CO₂-Ausstoß führen. In einer Region mit Übertourismus, die den

⁷¹ Für den Neubau und/oder die Modernisierung von Ferienwohnungen, Zimmern und ausschließlich von Gästen genutzten Gemeinschaftsräumen im Rahmen des Urlaubs auf dem Bauernhof ist ein Kapitalbeitrag seitens der Landesregierung vorgesehen. Dafür werden max. 90.000 Euro alle 10 Jahren als zulässige Höchstaussgaben pro Betrieb gewährt.

⁷² Vgl. Kurzerläuterung der Regelung in Bologna: [Bologna. La strategia del Comune per limitare gli affitti brevi - Gruppo Romano Regolamentazione Affitti Brevi](#)

Individualverkehr dringend senken will und muss, haben solche Veranstaltungen keine Berechtigung mehr. Sie sollten zum Schutz der ansässigen Bevölkerung unterbleiben und nicht mehr öffentlich gefördert werden.

4.15 Einschränkung des Flugverkehrs

Die Touristenankünfte per Flug am Flughafen Bozen spielen zwar insgesamt für den Tourismus in Südtirol eine untergeordnete Rolle, weisen aber jährlich starke Wachstumsraten auf. Weil das Fliegen der klimaschädlichste Transportmodus ist, soll alles was in der Zuständigkeit des Landes liegt – auch dank der neuen Zuständigkeiten im Bereich Umweltschutz – zur Einschränkung des Flugbetriebs am Flughafen Bozen getan werden. Die Erhöhung der Kerosinsteuern auf gesamtitalienischer Ebene sollte die Flugpreise verteuern und dadurch die Nachfrage senken. Auch der Südtirol-interne Flugbetrieb, vor allem per Helikopter, soll erschwert und eingeschränkt werden.

4.16 Einschränkung touristischer Zweitwohnungen

Der rechtliche Zugriff auf den Immobilienmarkt bei Zweitwohnungen ist zwar grundsätzlich im Rahmen des freien Grundverkehrs innerhalb der EU schwierig, doch kann das Land zumindest mit steuerrechtlichen Maßnahmen (GIS auf Gemeindeebene) diese Art von Wohnraumnutzung mit hohem temporärem Leerstand und schwerwiegenden Auswirkungen auf die Verbauung der Landschaft erschweren.

4.17 Ein gesetzlicher Mindestlohn für die Beschäftigten in der Tourismuswirtschaft

Ein beträchtlicher Teil der mindestens 35.000 abhängig Beschäftigten im Tourismus in Südtirol bezieht nur den durch die gesamtstaatlichen Kollektivverträge garantierten Mindesttariflohn. Dieser reicht in der Regel für die Deckung der in Südtirol anfallen höheren Lebenshaltungskosten und Wohnkosten nicht wirklich aus. Südtirol soll die rechtliche Möglichkeit erhalten, verpflichtende territoriale Zusatzverträge im Tourismusbereich einzuführen (auch in anderen Bereichen) oder einen gesetzlichen Mindestlohn für den Bereich Gastgewerbe festzulegen. Dadurch würde nicht nur die Einkommenslage der Beschäftigten etwas verbessert, sondern auch das touristische Angebot leicht verteuert. Die Einführung der 5-Tage-Woche im Gastgewerbe kann dazu dienen, die Arbeitsbelastungen der Arbeitnehmenden zu senken. Darüberhinaus soll dafür gesorgt werden, dass es in diesem Sektor mehr Festanstellungen gibt und die Saisonalität der Arbeitsplätze im Interesse der sozialen Absicherung der Beschäftigten abgebaut wird.

4.18 Maßnahmen zum Demarketing

Hier geht es vor allem um den Abbau der steuerbasierten (Tourismusabgabe) Finanzierung der Tourismusorganisationen, aber auch um den Verzicht auf steuerfinanzierte touristische Werbekampagnen außerhalb Südtirols. Auf den großen Quellmärkten vor allem im deutschsprachigen Nachbarländern und im übrigen Italien soll verstärkt medial kommuniziert werden, dass Südtirol unter touristischer Überlastung leidet und keinen weiteren Zuwachs bei den Besucherzahlen wünscht.

4.19. Seriöse Nachhaltigkeitszertifizierung

Die derzeit über die IDM organisierte Nachhaltigkeitszertifizierung (Südtirol Nachhaltigkeitslabel) ist nicht ausreichend unabhängig und wissenschaftlich fundiert. Was sich berechnen lässt, sind die CO₂-Emissionen pro Gast. Diese liegen bei einem typischen 4-Sterne-Hotel bei 140 kg CO₂ pro Gast und Nacht. Ein durchschnittlicher Dauerbewohner des Landes kommt im Schnitt

auf 20 kg CO₂-Emission am Tag.⁷³ Nun geht es im Tourismus auch durchaus sparsamer: ein aufgeschlossener Hotelier in Südtirol hat mit radikalen Einsparungen und eigener Energieproduktion die CO₂-Emissionen pro Gast von 140 kg/Kopf auf 10,8 kg/Kopf und Übernachtung gedrückt. Dies zeigt das erhebliche Potenzial an Einsparungen von Treibhausgasemissionen in der Hotellerie auf einzelbetrieblicher Ebene. Im Nachhaltigkeitszertifikat Südtirol der IDM ist die „Eindämmung des Klimawandels“ zwar ein Pflichtkriterium und die CO₂-Bilanzierung wird gefördert, doch bilden die CO₂-Emissionen pro Gast in den Hotels bisher kein quantitatives Bewertungskriterium. So bleibt das von IDM vergebene Siegel letztlich wenig verbindlich.

4.20 Eine Studie zur Entwicklung des Tourismus mit Befragung der Bevölkerung

Die Landesregierung soll eine Studie zu „Tourismusentwicklung und Klimaschutz“ in Auftrag geben. Aufbauend auf einer umfassenden CO₂-Bilanz des gesamten Sektors soll darin geprüft werden, ob die vom Land festgelegten Klimaziele mit der wachsenden Tourismusintensität Südtirols vereinbar sind. Dabei soll auf die Scope 3-Erfassung der CO₂-Emissionen abgestellt werden, somit unter Einschluss der touristisch bedingten Vorleistungen längs der Wertschöpfungskette und des Gesamtaufwands an Energie, fossilen Brennstoffen und Material für tourismusbedingte Bauinvestitionen. Außerdem sollen alle mit der An- und Abreise von rund 9 Millionen Touristen pro Jahr zusammenhängenden CO₂-Emissionen erfasst werden. Die Ergebnisse dieser Studie sollen eine der Entscheidungsgrundlagen für die Neufassung des Klimaplan 2040 (Aktionsfeld Tourismus und Aktionsfeld Bauen) bilden.

Erst derartige und weitere Maßnahmen können die schrittweise Rückführung der touristischen Überbeanspruchung Südtirols auf ein klima- und umweltverträgliches Maß einleiten. Insgesamt müssen also die Rahmenbedingungen für die touristische Entwicklung so verändert werden, dass keine weitere Expansion der Ankünfte, der Nächtigungen und der touristischen Inwertsetzung insgesamt mehr stattfindet. Vielmehr soll auf dem touristischen Markt für eine dauerhafte Entspannung gesorgt werden, was auch eine gewisse Schrumpfung bzw. Rückbau touristischer Kapazitäten mit sich bringt. Dies bedeutet keinen Einkommensverlust, weil auf diese Weise Arbeitnehmer:innen frei werden für andere Branchen, wo dringend Personal und Fachkräfte gesucht werden. Im Rahmen des demografischen Wandels und seinen Rückwirkungen auf den Arbeitsmarkt muss die Rolle des Tourismus als ein Sektor mit unterdurchschnittlicher Produktivität und Lohnniveau, aber überdurchschnittlicher CO₂-Emissionsintensität neu definiert und bewertet werden.

⁷³ Vgl. Beschlussantrag der GRÜNEN im Landtag (Klimakur für Südtirols Tourismus, 19.4.2022)

Schlussfolgerungen und Perspektiven

Fassen wir zusammen: die touristische Beanspruchung Südtirols als Lebensraum von 540.000 dauerhaft ansässigen Personen hat eine Reihe von systemische Grenzen erreicht oder schon überschritten. In mindestens drei wichtigen Bereichen nimmt die Bevölkerung den Tourismus als negativ wahr und eine sehr deutliche Mehrheit lehnt jedes weitere Wachstum in diesem Bereich ab. Um die Überbelastung und die negativen Effekte auf die ansässige Bevölkerung zu senken, müssten die touristischen Ankünfte und Übernachtungen und damit der touristische Freizeitverkehr auf den Straßen insgesamt zurückgeschraubt werden. Dies könnte in der Folge zu einem Einbremsen in der anhaltenden Bautätigkeit und Erweiterung der Beherbergungskapazität führen, die ihrerseits das Wachstum befördern.

Eine weitere Systemgrenze ist in Südtirol beim Wohnraum überschritten. Eigentlich hätte Südtirol mit gut 290.000 Wohnungen schon genug Wohnraum und mit bald 270.000 Gästebetten genug Beherbergungskapazität. Doch die Immobilien sind infolge der hohen touristischen Nachfrage völlig überteuert. Dem Mietwohnungsmarkt werden laufend Wohnungen entzogen, nicht so sehr durch Zweitwohnungen im auswärtigen Besitz, sondern vor allem durch die steigende Zahl an kurzzeitvermieteten Wohneinheiten auch im urbanen Raum. Die durch den Tourismus aufgeblähte Nachfrage lässt die Preise sowohl bei Kauf wie bei Miete für viele ins Unerreichbare steigen. Dazu kommen weitere systemische Grenzen wie z.B. der Wasserverbrauch. Während die gesamte ansässige Bevölkerung mit insgesamt 40 Mio. Kubikmetern Wasser im Jahr auskommt, braucht es für 36 Mio. Touristische Nächtigungen (2023) 16 Mio. Kubikmeter.⁷⁴ Eine weitere Systemgrenze ist längst überschritten, nämlich der Bodenverbrauch für neue Hotelbauten, für die "qualitative Erweiterung" der Gastbetriebe, für touristische Infrastrukturen und für neue Aufstiegsanlagen.

Derzeit arbeitet die Tourismusindustrie und ihre Lobbyorganisationen beharrlich und uneinsichtig in die Gegenrichtung, d.h. sie stellt sich gegen jede Art von Beschränkungen. Dabei wird sie von einem beträchtlichen Teil der Gemeinden und dem Gemeindeverband unterstützt. Im Interesse einer relativ kleinen Zahl interessierter Bauträger ist die geltende, wenn auch relativ zahnlose Bettenstoppregelung aufgeweicht und die Bettenzubaumöglichkeit für weitere 5 Jahre über den September 2026 hinaus ermöglicht worden. Die vom Land und den Gemeinden finanzierten Tourismusorganisationen setzen ihre Vermarktungsstrategien unbeirrt von wachsendem Widerstand in der Bevölkerung durch. Die Landesregierung hat bisher keinerlei Maßnahmen gesetzt, die geeignet wären, die touristische Überlastung zu dämpfen. Im Interesse der Tourismuswirtschaft werden weitere Belastungen in Kauf genommen, obwohl dies den in offiziellen Planungswerken des Landes festgelegten Zielen klar widerspricht (z.B. die Senkung des motorisierten Individualverkehrs um 30% bis 2035, die Senkung der tourismusbedingten CO₂-Emissionen, die Senkung der Netto-Neuversiegelung auf null bis 2040, die Senkung des Verbrauchs von fossiler Energie auf netto null bis 2040).

Während zahlreiche Städte und Regionen Europas, die unter einem Übermaß an Tourismus leiden, eine Reihe von Maßnahmen zur Eindämmung des Phänomens getroffen und damit erste Erfolge erzielt haben, darf in Südtirol im Unterschied zum Tourismus das Problembewusstsein und die politische Handlungsbereitschaft unter den politisch Verantwortlichen auf Landes- und Gemeindeebene durchaus noch wachsen.

⁷⁴ Vgl. Hanspeter Staffler (2024), *Zwischen Bettenstopp und Systemgrenzen*. In: Thomas Benedikter (Hg. 2024), *Heimat oder destination Südtirol?*, arcaedizioni, S. 184

Bibliografie und Quellen

ASTAT-Info 38 – August 2023, Tourismus in einigen Alpengebieten 2022

ASTAT-Info 51 – November 2023, Intensität des Wohnungsbedarfs in den Gemeinden

ASTAT-Info 47 – Oktober 2023, Kurzzeitvermietungen über AirBnB, 2018-2022

ASTAT-Info 68 – November 2021, Bautätigkeit und Immobilienmarkt in Südtirol

ASTAT-Info 55 – November 2023, Entwicklung im Tourismus-Sommer 2023

ASTAT-Info 32 – Juni 2023, Zweitwohnungen für touristische Zwecke 2021

ASTAT-Info 45 – August 2022, Tourismus in einigen Alpengebieten 2021

ASTAT-Info 06 – März 2022, Urlaub auf dem Bauernhof 2010-2020

ASTAT-Info 56 – Oktober 2015, Gästebefragung in Südtirol

ASTAT tab, Nr. 04, August 2020, Zeitreihe zum Tourismus 1950-2019

ASTAT-Info 22 – Mai 2023, Entwicklung im Tourismus 2021/22

ASTAT-Info 19 - Mai 2024, Entwicklung im Tourismus 2022/23

ASTAT data 07 – April 2024, Analyse der Wohnungssituation anhand der GIS 2020-2022

ASTAT data 07/2023, Übernachtungen nach wichtigsten Herkunftsländern 1960-2022

Bausch Thomas/Tauber Verena (2023): *Lebensraumqualität Südtirol: Studie zur subjektiven Wahrnehmung der Lebensqualität durch die Südtiroler Bevölkerung*, Bruneck/Bozen, FUB

Bausch Thomas (2023), *Erhöhung der Bahnreise auf 25% - Die Chancen des Brenner-Basis-Tunnels für Südtirols Tourismus nutzen. Ist-Situation, Potenziale und Handlungs-empfehlungen. Abschlussbericht*. Kompetenzzentrum Tourismus, FU Bozen

Bausch Thomas, R. Ludwigs, S. Meier (2016), *Wintertourismus im Klimawandel. Auswirkungen und Anpassungsstrategien*, Hochschule für angewandte Wissenschaft, Fakultät für Tourismus, München

Benedikter, Thomas (Hg. 2024), *Heimat oder Destination Südtirol? Tourismus in Maßen statt in Massen*, arcaedizioni Lavis

Costa, Michil (2022), *Raus aus dem Rummel! Ein Plädoyer gegen die touristische Monokultur*, RAETIA.

EURAC Research (2021), *Ambition Lebensraum Südtirol – Auf dem Weg zu einer neuen Tourismuskultur*. Landestourismusentwicklungskonzept 2030+, Bozen:
www.eurac.edu/projects/ltek20230plus

EURAC Research (2024), *The Sustainable Tourism Observatory of South Tyrol STOST*, Annual Progress Report, 2024 edition.

EURAC Research (2024), Infos und Daten zum Klimawandel in Südtirol.
<https://www.eurac.edu/de/data-in-action/klimaplan-monitoring-suedtirol>

EURONEWS, New Tourist Rules: [Europe's new tourist rules: Taxes, bans and limits explained | EU Tourism Platform](#)

Fletcher, Robert/Mas, Ivan Murray/Blanco Romero A./Macià Blasquez-Salom (2019), *Tourism and degrowth: an emerging agenda for research and praxis*. In: Journal of Sustainable Tourism 27 (12), S. 1745-1763.

Grüne Fraktion im Südtiroler Landtag (2018), *Overtourism. Am Limit*, Bozen

Heiss, Hans (2022), *Wo liegen die Grenzen des Wachstums im Tourismus? Alternativen zur touristischen Überbeanspruchung*, in: Thomas Benedikter (Hg.), *Klimaland Südtirol? Regionale Wege zu konsequentem Klimaschutz*, ARCA edizioni Lavis 2022

Heiss, Hans (2023), *Mehr als ein Lobby-Verband: Der Hoteliers- und Gastwirteverband Südtirols*. In: POLITIKA 2023

Innovators, Developers, Marketers – IDM Südtirol: www.idm-suedtirol.com

Kagermeier Andreas/Erdmenger, Eva (2025), *Overtourism*, UVK

Kirstges, Torsten (2020), *Tourismus in der Kritik: klimaschädigender Overtourism statt sauberer Industrie?* UVK

Kössler, Wally (2022), *Eppan kennt man. Daten und Fakten zur Tourismusgeschichte*, Hrsg.: Tourismusverein Eppan anlässlich der 150-Jahr-Feier zum Tourismus in Eppan

Luger Kurt (2022), *Tourismus - Über das Reisen und Urlauben in unserer Zeit*, Springer

Mahlknecht, Selma (2021), *Berg and Breakfast. Ein Panorama der touristischen Sehnsüchte und Ernüchterungen*, RAETIA

Nardelli Michele/Maurizio Dematteis (2023), *Inverno liquido. La crisi climatica, le terre alte e la fine della stagione dello sci di massa*. Derive&Approdi.

OECD (2023), *A Territorial Approach to the Sustainable Development Goals in Bozen, Italy*

Pechlaner Harald/Elisa Innerhofer (2016, Hrsg.), *Sinnsuche im Urlaub. Chancen und Perspektiven für den Tourismus*. Athesia

Pechlaner Harald/Elisa Innerhofer/Greta Erschbamer (ed) 2022). *Overtourism. Tourism Management and Solutions*, Preview Books 2

Pechlaner Harald/Michael Volgger (Hg.), *Die Gesellschaft auf Reisen – Eine Reise in die Gesellschaft*, Springer Verlag 2017

Pechlaner, Harald (Hrsg. 2018), *Destination und Lebensraum. Perspektiven touristischer Entwicklung*. Springer Gabler

Pechlaner, Harald/Madlen Schwing (Hrsg. 2025), *Ist der Tourismus noch zukunftsfähig?*, Kohlhammer Verlag

Rohrer, Josef (2003), *Zimmer frei. Das Buch zum Touriseum*, Bozen, 2003

Rohrer, Josef (2003), *Das Produkt Südtirol*, in Gottfried Solderer (Hrsg.), *Das 20. Jahrhundert in Südtirol. Zwischen Europa und Provinz. Band 5*, S. 204-217

Universität Innsbruck und MCI (2020), *Wie beeinflusst der Tourismus die Lebensqualität in Tirol? Die Entwicklung eines Messindex*, Innsbruck

UN Tourism (2018), „Overtourism“? *Understanding and Managing Urban Tourism Growth beyond Perceptions*. Madrid. Und UN Tourism (2019), „Overtourism“? *Understanding and Managing Urban Tourism Growth beyond Perceptions*, volume II, case studies. Madrid

Wallnöfer, V., Windegger, F., Walder, M., Corradini, P. (2024). The Sustainable Tourism Observatory of South Tyrol (STOST). Annual Progress Report – 2024 edition. Bolzano: Eurac Research.

Anhang

Das “Tourism Degrowth Manifesto” von Barcelona

Eine der bisher konkretesten Referenzrahmen für das “Gesund schrumpfen” des Tourismus bzw. zur Bekämpfung von Übertourismus ist das Manifest, bestehend aus 13 Maßnahmen, das die treibende Kraft der Massenproteste von Barcelona (Assemblea de Barris pel Decreixement Turístic) im Anschluss an die Großkundgebung vom 6.7.2024 veröffentlicht hat. Hier der Text:

1. Reduzierung der Flughafenaktivitäten und Infrastruktur

Unbedingter Rückzug aller Pläne zur Erweiterung von Flughäfen und Flughafeninfrastruktur, sofortige Festlegung von Plänen zur Reduzierung nationaler und internationaler Fluglinien sowie Verbot privater Jets.

2. Schließung von Kreuzfahrtterminals

Reduzierung der Anzahl der Kreuzfahrtterminals im Hafen von Barcelona, beginnend mit der vorzeitigen Kündigung (vor 2027) der Konzessionen der Terminals A, B und C.

3. Keine weiteren touristischen Unterkünfte in der Stadt

Verbot der Erteilung von Lizenzen für touristische Unterkünfte in der gesamten Stadt, einschließlich Hotels, Studentenwohnheime und Co-Living-Spaces. Entwicklung eines restriktiven städtischen Unterbringungsplans für Tourist:innen.

4. Abschaffung der kurzfristigen touristischen Vermietung und Regulierung von saisonalen Appartement- und Zimmervermietungen.

Sofortige Rückführung von Wohnungen, die dem Tourismus und kurzfristigen Vermietungen dienen, in den Markt für langfristige Wohnnutzung durch Widerruf von Lizenzen zur Kurzzeitvermietung. Regulierung saisonaler Mietverträge und Zimmervermietung gemäß den LAU-Bedingungen (Mindestvertragsdauer und regulierte Preise).

5. Beseitigung illegaler touristischer Kurzzeitvermietung

Verstärkung der Inspektionen und Strafen, um illegale touristische Kurzzeitvermietungen zu verfolgen und zu schließen. Implementierung eines effizienteren Maßnahmenprotokolls, um die derzeit geringe Effizienz zu überwinden.

6. Beschränkung von Großveranstaltungen

Einführung von zwei Bedingungen für die Durchführung von Großveranstaltungen: a) Erstellung von Berichten über soziale (Arbeit, Wohnen, öffentlicher Raum, Mobilität, Gesundheit...) und ökologische Auswirkungen. b) Eine verbindliche öffentliche Konsultation.

7. Ende der Privilegien des Tourismussektors bei der Wasserversorgung

Vergleich des Wasserverbrauchs des Tourismussektors (einschließlich aller Arten von touristischen Kurzzeitvermietungen) mit anderen Industriezweigen, so dass er denselben Einschränkungen bei den Vorsorgemaßnahmen bei Wassermangel unterliegt.

Kontrolle und Prüfung des Wasserverbrauchs im Tourismussektor und Einführung von maximalen Verbrauchsgrenzen, wo notwendig. Behandlung des Tourismus als nicht-essenzielle wirtschaftliche Aktivität in der Wasserwirtschaft.

8. Ende der Kommerzialisierung des öffentlichen Raums

Stopp und Umkehr des Prozesses der Musealisierung und Kommerzialisierung öffentlicher Räume, wie Montjuic, die Anti-Luftschutzbatterien oder Port Ciutat. Für den Park Guell: als dringende Übergangsmaßnahme Reduzierung der täglich zum Verkauf stehenden Eintrittskarten auf 50%, bis der touristische Druck sinkt und das gewünschte Gleichgewicht erreicht ist.

9. Angemessene und faire Arbeitsbedingungen im tertiären Tourismussektor

Überprüfung und Einführung eines Mindestregulierungsrahmens für Tarifverträge in Hotellerie, Gastronomie und Handel. Verbot von Outsourcing und Unterauftragsvergabe sowie Einführung einer speziellen und verschärften Arbeitsinspektion zur Bekämpfung von Missbrauch und arbeitsrechtlichen Unregelmäßigkeiten. Allgemeine Schulung und Professionalisierung der Arbeitnehmer:innen des Sektors. Abschaffung von Sonntags- und Feiertagsarbeit.

10. Rückgewinnung des Handels für die lokale Bevölkerung

Schutz des lokalen Handels mit lebensnotwendigen Produkten für die Bewohner:innen und Regulierung der Preise für Gewerbeflächen. Regulierung oder Verbot, sofern angemessen, von Lizenzen für gastronomische und touristische Einrichtungen sowie für die Außenterrassen von Bars und Restaurants.

Verbot von lokalen Verkostungsständen auf kommunalen Märkten.

11. Abschaffung der öffentlichen Förderung des Tourismus

Beendigung der öffentlichen Finanzierung von Tourismusförderung sowie der Steuerbefreiungen und Subventionen für den Sektor. Umwandlung des Turisme de Barcelona-Konsortiums in eine öffentliche Agentur zur Reduzierung und Umstrukturierung des Sektors. Förderung alternativer Wirtschaftsmodelle sowie Entwicklung von Umschulungs- und Wiedereingliederungsplänen für ehemalige Beschäftigte im Tourismus.

12. Rechenschaftspflicht des Tourismus für öffentliche Ausgaben

Durchführung einer umfassenden Untersuchung der durch den Tourismussektor täglich genutzten öffentlichen Dienstleistungen, um die entsprechenden Ausgaben in Bereichen wie Transport, Reinigung, Abfallmanagement, Sicherheit und Gesundheit zuzuordnen.

13. Entwicklung lokaler öffentlicher Richtlinien für Freizeit.

Transformation des Tourismussektors durch die Entwicklung öffentlicher Maßnahmen, die den Freizeit-, Erholungs- und Kulturbedürfnissen der lokalen Bevölkerung gerecht werden. Einbeziehung territorialer, sozialer und solidarischer Wirtschaftsmodelle in den politischen Rahmen.

Quelle: <https://assembleabarris.wordpress.com>, 2024