

Dieser Beitrag ist in ähnlicher Form erschienen in Kirstges, T. H. (2019): Overtourismus, Hilligweg, G./ Kirspel, M./ Kirstges, T./ Kull, S./ Schmoll, E. (Hrsg): Jahresband 2019 des Fachbereichs Wirtschaft – Gesammelte Erkenntnisse aus Lehre und Forschung, S. 137-174, ISBN 978-3-643-14380-8.

Torsten H. Kirstges

Overtourismus

1 Die Schattenseiten der „weißen Industrie“ Tourismus

In vielen Zielländern des deutschen Tourismus wendet man seit den neunziger Jahren des 20. Jahrhunderts den Blick von den kurzfristigen, positiven ökonomischen zu den **langfristigen negativen ökologischen Folgen des Reisebooms**. Der „**Aufstand der Bereisten**“ nahm in Einzelfällen, so z.B. in Indonesien, Thailand oder auch Mallorca, schon vor zwei Jahrzehnten konkrete Formen an,¹ und er hat sich in den letzten Jahren noch verstärkt. Seit etwa 2010 haben sich Proteste gegen den Tourismus auch in für die deutsche Reiseveranstalterbranche wichtigen Destinationen verstärkt.² In **Venedig** tobte schon seit 2013 der „**Kampf um die Lagune**“, indem Demonstranten der Protestbewegung *No Grandi Navi* mit medienwirksamen Aktionen gegen die zahlreichen Kreuzfahrtschiffe ins Felde - oder besser: ins Wasser - zogen. „**Tourist go home!**“ wurde im April 2016 - neben einem damals noch skandierten „Refugees welcome“ - auf Häuserwände in Palma de **Mallorca** geschrieben. 2016 fanden sich in **Barcelona** Parolen auf den Straßen wie „your tourism kills my neighborhood“, „Tourist! Respect or die!“ und „Tourist go home“. Im Juli 2017 wurde in **Barcelona** ein Touristenbus attackiert: „Tourismus tötet die Stadtteile“ wurde aufgesprüht. Die Presse berichtete ausführlich über diese Ereignisse - die Branche und ihre Gäste waren erschüttert.

Diese Beispiele zeigen, dass der Tourismus keineswegs die „**weiße Industrie**“ ist, als die er gerne bezeichnet wird. Zwar qualmen neben den Verwaltungsgebäuden der Reiseveranstalter keine Schornsteine, doch wird die **Belastung der natürlichen und sozio-kulturellen Umwelt** schlicht **in die Zielgebiete** oder auf die Meere **exportiert**. Diese negativen Effekte

¹ Siehe z.B. die entsprechenden Berichte in der Süddeutschen Zeitung vom 23.1.2002 oder in der Fachzeitschrift FVW vom 23.6.2000.

² Zur Reiseveranstalterbranche siehe ausführlich Kirstges, T., 2018, sowie Kirstges, T., 2010.

sind dann besonders stark, wenn die **Touristen räumlich konzentriert „in Massen“** auftreten. Dem gegenüber steht die Idee eines **sanften bzw. nachhaltigen Tourismus**, der nicht nur bei der Bevölkerung in den betroffenen Zielländern, sondern auch bei den deutschen Touristen selbst zunehmend Anklang findet.³

2 Aspekte der Tourismuskritik

Reisen ist schön, lehrreich und eine der besten Formen der Wirtschaftsförderung, aber es ist auch gut und wichtig, sich mit den negativen Auswirkungen des Tourismus zu beschäftigen. Die **Tourismuskritik ist nicht neu**, denn schon 1817 hatte sich der französische Schriftsteller *Stendhal* (*Marie-Henri Beyle*) anlässlich seiner Grand-Tour-Reise nach Italien über das Verhalten der vielen Engländer und Russen in Florenz beklagt, und 1857 prangerte der Brite *John Ruskin* die Zerstörung der Städte und Landschaften durch enthusiastische Besucher an - *Ruskin* sah bereits damals Venedig vor dem Niedergang. *Hans-Magnus Enzensberger* erkannte in seinem Werk zur *Theorie des Tourismus* 1958 die durch diesen verursachten Probleme, kritisierte aber auch die pauschale Kritik am Tourismus. Mit dem Tourismus wuchs auch der **Überdruss** an ihm und sogar die **Selbstkritik** der Reisenden. Wenngleich die wirtschaftlichen, insbesondere arbeitsmarktpolitischen Chancen des Tourismus nicht zu negieren sind, befürchten viele Tourismuskritiker, dass letztlich die vielfach erst langfristig erkennbaren **negativen Konsequenzen** doch überwiegen.⁴

Die vermeintlichen sozialen und wirtschaftlichen Vorteile des Tourismus kommen oft nur bestimmten Personen zugute, während viele unter **prekären Arbeitsbedingungen, Ausbeutung** und Heimatlosigkeit leiden. Touristische **Monostrukturen** führen zu Fehlentwicklungen in den Destinationen. Die Begegnung zwischen Urlaubern und Einheimischen ist rein oberflächlich und verstärkt Vorurteile; die Kultur wird kommerzialisiert. **Menschenrechte** werden verletzt.

Auf Seiten der **Bereisten** in den Zielgebieten können sich somit soziale und individuell-psychologische Probleme zeigen. Diese entstehen

³ Siehe ausführlich zum Ansatz eines sog. Sanften Tourismus: Kirstges, T., 2019.

⁴ Zu den Vorteilen und Chancen des Tourismus siehe Kirstges, T., 2019, S. 73 - 106.

besonders dann, wenn sich der durch die Touristen gezeigte Lebensstandard und Lebensstil deutlich vom üblichen Lebensstandard der einheimischen Bevölkerung unterscheidet. Es kann zu einer **Überfremdung (Gentrifizierung)** kommen, wenn die Zahl der Urlauber die der Wohnbevölkerung übersteigt. Die Einwohner fühlen sich dann fremdbestimmt und unterlegen. Dies führt zu **sozialen Spannungen**, die in Aggression - auch gegenüber den Touristen - ausufern können. Oder es kommt zu einer **Akkulturation** in Form einer **invertierten Assimilation**, indem die Einheimischen die Lebensstile und Konsumgewohnheiten der Gäste übernehmen (statt umgekehrt, wie es bei einer „normalen“ Assimilation der Fall wäre), wodurch ihre eigene Kultur auf der Strecke bleibt oder nur noch inszeniert wird. Wird der **lokale öffentliche Raum** mehr und mehr eingeschränkt und **globalisiert**, verlieren Städte eine wichtige kulturelle Ressource und am Ende ihre angestammte Kultur und ihr spezifisches Lebensgefühl. Die Stadt als **Lebensraum und sozialer Korpus wird mittels einer touristischen Monokultur zerstört**. Auch die Touristen haben dabei etwas zu verlieren, denn die Orte, die sie besuchen wollen, sind in ihrer Originalität letztlich gar nicht mehr vorhanden. Touristen fotografieren sich dann eher gegenseitig als dass sie „echte“ Einwohner zu Gesicht bzw. vor die Kamera bekommen. Diese **Gefahr der Gentrifizierung besteht vor allem angesichts des sog. Overtourismus**.

3 Kennzeichen des Overtourismus

2012/2013 wurden erste private kritische Berichte auf Twitter unter dem Hashtag **#overtourism** publiziert, bis 2016 noch sehr vereinzelt. Erst **seit 2017** taucht dieser Neologismus „Overtourismus“ vermehrt im deutschen Sprachgebrauch auf, und auch seit dieser Zeit häufen sich die Proteste - sei es in Venedig, Barcelona, Palma oder Dubrovnik **gegen die Kreuzfahrtschiffe**, sei es in Rom, Amsterdam oder auf Mallorca **gegen Zweckentfremdung von Wohnraum** und **unangemessene Verhaltensweisen der Besuchermassen**, sei es generell durch die **Zunahme der weltweiten Touristenströme**, insbesondere der Individualtouristen, die die vermehrten Angebote von Billigfluggesellschaften und Privatvermietern (insbes. via *airbnb*) nutzen. Seit etwa 2017 vergeht keine Tourismustagung, ohne dass der Neologismus **„Overtourism“** (eingedeutscht „Overtourismus“ oder

„Übertourismus“) das Podium prägt.⁵ Und auch die Publikumsmedien thematisierten dieses vermeintlich neue Phänomen mehr und mehr. Um was geht es dabei, und warum wird gerade jetzt diese „Sau durch das tourismuswirtschaftliche Dorf getrieben“?

Der „Übertourismus“ meint die **zeitweise Übervölkerung einer touristischen Destination durch zu viele Touristen** - wie auch immer „Destination“ und „zu viele“ definiert sein mag - und impliziert die damit verbundenen ökologischen, sozialen, kulturellen und wirtschaftlichen Probleme des Massentourismus. Wenn zu viele Touristen eine Destination geradezu überrennen, dann fühlen sich die einheimischen Einwohner überfremdet und von den Touristenmassen aus ihrem eigenen Lebensumfeld verdrängt. Touristische Hotspots sind **überfüllt**, die **Preise steigen** durch eine hohe Kaufkraft der Gäste, **Mieten** für Wohnungen und Ladenlokale **steigen**, **Wohnraum** wird als Ferienunterkunft **zweckentfremdet** (*airbnb* und andere Vermittlungsdienstleister freuen sich), die **Sozialstruktur** in den Stadtvierteln ändert sich, angestammte **Geschäfte** für Produkte des täglichen Bedarfs weichen Souvenir- und Fastfoodläden, die Kultur wird **überfremdet**, **ökologische Probleme** durch Müll, Abgase, Wasserverbrauch etc. werden verstärkt.

Dabei ist das **Zuviel keine absolut definierbare Größe**, sondern dies ergibt sich **in Relation zu der Aufnahmekapazität einer Destination**: Fünf Kreuzfahrtschiffe, die gleichzeitig 20.000 Urlauber „ausspucken“, sind für Venedig zu viel; die gleiche Zahl ist für Miami (als weltgrößter Kreuzfahrthafen) hingegen ein Klacks.

Miami ist mit mehr als fünf Mio. Kreuzfahrttouristen pro Jahr (2018) der weltgrößte Kreuzfahrthafen, gefolgt von **Port Canaveral** und **Port Everglades** (bei Fort Lauderdale, ebenfalls Florida, ca. 4 Mio. Gäste). Diese Kreuzfahrthäfen profitieren insbes. von ihrer **Nähe zur Karibik**, in die viele Kreuzfahrten führen, sowie von der guten Erreichbarkeit über mehrere Flughäfen. Mehrere große Kreuzfahrtlinien, darunter Royal Caribbean und Carnival Cruise Line, haben ihren Sitz in Miami. In Cape Canaveral schätzt die Hafenverwaltung, dass fast 22 000 Arbeitsplätze am

⁵ So thematisiert auch der ITB-Kongress seit 2018 dieses Thema, insbesondere auf der ITB 2019. In der vorliegenden Publikation soll der eingedeutschte („denglische“ bzw. „engleutsche“) Begriff „**Overtourismus**“ genutzt werden.

Kreuzfahrt- und Frachtgeschäft hängen; in ganz Florida schafft die Kreuzfahrtindustrie nach Angaben des Branchenverbands Clia knapp 150 000 Jobs, je nach Rechenart sogar noch deutlich mehr. So nimmt allein der Hafen von Miami für sich in Anspruch, für den Erhalt von ca. 324 000 Arbeitsplätzen verantwortlich zu sein, worunter aber auch Branchen gefasst werden, die indirekt vom Hafen profitieren.

Der größte europäische Kreuzfahrthafen, **Barcelona**, verbucht dem gegenüber „nur“ ca. drei Mio. Passagiere jährlich (2018). **Venedig** verzeichnet knapp zwei Mio. Kreuzfahrtgäste.

Nun ist die Wahrnehmung dieser tourismusinduzierten **Problematik des Overtourismus keinesfalls neu**: Wie einleitend dargelegt, wurde der „harte Tourismus“ bereits in den 1980er Jahre von Tourismusforschern kritisiert. 1992 erschien dazu das Buch „Sanfter Tourismus“ des Verfassers in der Erstauflage, und bereits rund 20 Jahre vor dem Aufkommen des Overtourismus-Begriffs wurden Urlauber in Indonesien von der aufbrachten Bevölkerung mit Pfeil und Bogen „begrüßt“ und wehrten sich die Mallorquiner gegen den Ausverkauf ihrer Insel.

Als frühes Beispiel kann die Aufforderung von Touristen per Flugblatt durch hawaiische Bürger gelten, nicht wieder nach **Waikiki** zu kommen. „Der Tourismus bringt uns um. ... Wir werden ausgebeutet, unsere Ressourcen vergiftet und erschöpft“. Auch auf der *ITB* 1994 forderten die hawaiianischen Aktivisten Urlauber auf, ihre Reisepläne zu ändern.⁶ **Hawaii** wird jährlich von ca. sieben Millionen Touristen besucht (davon ca. 90.000 aus Deutschland).

4 Ursachen des Overtourismus

Verstärkt hat sich und akut geworden ist das **Overtourismus**-Problem in den letzten Jahren durch eine **Überlagerung mehrerer Effekte** in bestimmten Destinationen:

- Das **Touristenaufkommen wächst**, insbesondere auch aus früher wenig relevanten Quellmärkten (z.B. aus Asien).

⁶ Vgl. o.V., 1994.

- Der **Individualtourismus**, insbesondere gefördert durch **Billigflüge** und **Privatunterkunftsangebote**, die z.B. durch den Marktführer *airbnb* vermittelt werden, führt in vielen Destinationen zu Problemen (z.B. Mietpreissteigerungen, Wohnungsknappheit).
- Der **Kreuzfahrttourismus** wuchs stark an und konzentriert sich auf bestimmte Hafenstädte, die i.d.R. für nur einen Tag angelaufen werden.
- Weitere **Tagestouristen** (Ausflügler) aus umliegenden Tourismusorten wollen für einen Tag die Hotspots besuchen und konzentrieren damit die Nachfrage auf wenige Sehenswürdigkeiten und ein enges Zeitfenster.
- Der **Wunsch** der für die Destinationen Verantwortlichen **nach wirtschaftlichem Wachstum**, oft ohne demokratische Abstimmung/Einbeziehung der lokalen Bevölkerung, teilweise inkl. Spekulation und Korruption, führt zu einem **unkontrollierten Immobilienbauboom**.
- Die rasche Bekanntmachung von (vermeintlich) unbedingt sehenswerten Hotspots dank der **sozialen Medien** (*Facebook* seit 2004, *Youtube* seit 2005, *WhatsApp* seit 2009, *Instagram* seit 2010, *Snapchat* seit 2011) und Filmen (**Film-/Drehorttourismus**) führt zu einer **plötzlich steigenden Nachfrage** nach räumlich begrenzten Reisedestinationen.

Und dabei fangen Quellmärkte wie Indien oder China gerade erst an, ihre Urlauber in die weite Welt zu senden - die "**Touristifizierung**" der Welt wird also noch zunehmen!

Allerdings muss man das Overtourismus-Phänomen relativieren: Es **betrifft nur einige touristische Hotspots** auf der Welt, oft nur **zu bestimmten Zeiten** (nur wenige haben das ganze Jahr über Hochsaison). Innerhalb mancher Destinationen sind es ganz **bestimmte Stellen**, die besonders überlaufen sind, wie z.B. der **Markusplatz** in Venedig (siehe Kapitel 7.1.), die Promenadenstraße **La Rambla** in Barcelona, die **Altstadt** von Dubrovnik (siehe Kapitel 7.2.) oder der **Piazza della Signoria** mit u.a. dem Palazzo Vecchio in Florenz. Dies verwundert nicht, **werben die**

Städte doch bevorzugt mit genau diesen Sehenswürdigkeiten, so dass jeder Tourist bei seinem Stadtbesuch genau diese sehen möchte. **Reiseveranstalter** sind alleine schon zur **Sicherung** ihrer **Produktqualität** gut beraten, ihre Gästegruppen **außerhalb von Stoßzeiten** zu solchen Sehenswürdigkeiten zu führen, den Aufenthalt in den überlaufenen **Stadtzentren** zu **kürzen** und das **Umland** in das Programm **stärker einzubeziehen**.⁷

5 Komplexität des Overtourismus-Phänomens

Doch selbst an diesen vom Overtourismus bedrohten touristischen Hotspots **manifestiert meist nur eine Bevölkerungsminderheit ihren Unmut** - während viele auch in den betroffenen Destinationen direkt und indirekt vom Tourismus wirtschaftlich profitieren und diesen begrüßen. Diejenigen, die vom Tourismus profitieren, leben aber oft nicht in den betroffenen, überlaufenen Stadtvierteln, und diejenigen, die an den Hotspots die Nachteile der touristischen Attraktivität ihres Wohngebiets spüren müssen, profitieren nicht unbedingt unmittelbar vom Tourismus. So kann es dazu kommen, dass **Gewinne** aus dem Tourismus **privatisiert**, die **negativen Folgen** desselben aber **sozialisiert** werden. In der Folge können die Belastungen des Besucheransturms einen Graben durch die Bevölkerung einer Destination ziehen und Konflikte hervorrufen. Tendenziell sind es auch eher die **älteren Einwohner**, die ihre Stadt noch ohne Massentourismus erlebt hatten und in unterschiedlichen Branchen tätig waren, die sich über diesen Massentourismus beschwerten und sich gegen die Strukturveränderungen wehren; die jüngeren Einwohner begrüßen die „Weltoffenheit“ ihrer Heimat und die vermehrten Arbeitsplätze im Tourismus eher. Der Massentourismus ist aber nun mal ein Effekt der **freiheitlichen Gesellschaftsordnung** in Europa. Dazu gehört die **Reisefreiheit** (ebenso wie die Freiheit der Demonstration gegen den Tourismus) - und das ist grundsätzlich auch gut so. Jeder will dorthin, wo es vermeintlich schön ist. Die Konsequenz ist dann aber eben das massenhafte Reisen. In der Folge sind nicht nur die Einwohner, sondern auch die **Touristen selbst Opfer der Attraktivität eines Ortes**. Dies bewirkt einen ähnlichen **Effekt wie das Im-Stau-Stehen** auf der

⁷ Zur Rolle des Reiseleiters in diesem Zusammenhang siehe Kirstges, T./Schröder, C., 2012.

Autobahn: Man beschwert sich darüber und ist **unzufrieden**, ist **aber gleichzeitig** (beim Overtourismus sowohl als Gast als auch als direkt oder indirekt profitierender Einheimischer) **Teil des Problems** und Mitverursacher.

6 Ansatzpunkte zur Vermeidung bzw. Reduzierung von Overtourismus

Gleichwohl kann und sollte die Tourismusindustrie **Maßnahmen zur Verminderung der Probleme** ergreifen. Handlungsfähige Akteure sind hier auch die (deutschen) Reiseveranstalter, vielmehr aber die **regionalen und lokalen Tourismusorganisationen und politisch Verantwortlichen** in den Destinationen. Grundsätzliche Steuerungsmechanismen sind

- **marktwirtschaftliche Maßnahmen** wie Verteuerung / Erhöhung des Marktpreises,
- **ordnungspolitische Maßnahmen** wie Verbote, Auflagen und Einschränkungen, quantitative Beschränkungen, Verknappung und Kontingentierung.

Die **UNWTO** hat im September 2018 **Strategien** und konkrete Maßnahmen **gegen den Overtourismus** vorgeschlagen, so u.a.:⁸

- bessere geographische Verteilung der Gäste,
- Förderung von unbekannteren Gästerouten und Attraktionen,
- Regulierungen und Beschränkungen,
- Infrastrukturverbesserungen,
- Einbindung der lokalen Bevölkerung und deren Interessengruppen,
- Information und Sensibilisierung der Gäste.

Freiwillige **Selbstbeschränkung** sollte **hinsichtlich der Kapazitätsausweitung** in bestimmten Zielorten geübt werden, sofern sich eine Überlastung der **Destination** abzeichnet.⁹ Die Aufnahmekapazität

⁸ Siehe UNWTO, 2018.

⁹ Vgl. auch Schemel, H., 1983.

(„**Carrying Capacity**“) ist zu beachten. Dieser Ansatz ist keinesfalls neu, denn bereits die „Pioniere“ des sanften Tourismus, wie *Jost Krippendorf* und *Robert Jungk*, hatten in den **1980er Jahren** aus der Biologie den Ansatz der Festlegung einer verträglichen maximalen Anzahl an Lebewesen pro Flächeneinheit auf den Tourismus übertragen.¹⁰ Neu ist heute, dass die Tourismuszahlen enorm gestiegen sind sowie weiter steigen werden und somit der Thematik eine gewisse **Dramatik** verleihen und dass es nicht mehr primär um die ökologische Tragfähigkeit, sondern angesichts des Overtourismus vor allem um die psychische Belastbarkeit einer Destination und ihrer Bewohner geht. **Belastungsgrenzen** bestehen in den Ferienorten daher hinsichtlich der

- **ökologischen Kapazität:** Belastbarkeit des Öko-Systems.
- **sozialpsychologischen Kapazität:** Bis zu welchem Grad akzeptieren Einheimische den Zustrom von Touristen und deren Verhaltensnormen?
- **ökonomischen Kapazität:** Ab welchem Auslastungsgrad wäre mit einer sprunghaft wachsenden, überdimensionierten Infrastruktur, mit landesunüblichen Preissteigerungen etc. zu rechnen?
- **technischen Kapazität:** Restriktionen durch Flächenbedarf und physikalische Gegebenheiten.
- **Erholungskapazität:** Aufnahmefähigkeit eines Urlaubsortes, bis zu der der Erholungsnutzen eines Touristen durch die anderen Touristen nicht gemindert wird.

Für die praktische Festlegung dieser Belastungsgrenzen ergeben sich natürlich große Operationalisierungsschwierigkeiten. Um der Überlastung Herr zu werden, gehen einige Städte bereits aktiv **gegen (illegale) Privatvermietungen via airbnb** vor. Die Städte, die dies reduzieren möchten, verlangen z.B. **Lizenzen** für Ferienwohnungsvermietung und/oder fordern die Erfüllung von Auflagen. Städtische **Kontrolleure** durchforsten die *airbnb*-Angebotsseiten nach nicht genehmigten Vermietungen. Unterstützt werden die Behörden dabei von

¹⁰ Siehe z.B. Jungk, R., 1980.

Hotelbetreibern, die die private Vermieterkonkurrenz gerne reduziert sehen würden.

In **Barcelona** fand 2018 fast jeder fünfte Tourist seine Unterkunft über *airbnb*; in **Madrid**, an dem bislang der Massentourismus vorbeiging, war es auch schon jeder zehnte. In Barcelona musste *airbnb* 2016 bereits 600.000 EUR Strafgeld zahlen, weil nicht lizenzierte Wohnungen vermittelt wurden. Ähnlich erging es *airbnb* und *Tripadvisor* mit einem Bußgeld von je 300.000 EUR in **Palma de Mallorca**. Doch sind diese Bußgeldsummen für die Marktführer wenig schmerzlich.

Allerdings können die Kontrolleure gar nicht den gesamten Markt überblicken. Sie können nur Stichproben vornehmen, und die Datenschutzgesetze verbieten es ihnen, die Personalangaben der Anbieter automatisiert zu überprüfen. Eine Vernetzung von Datenbanken, die für eine effektive Kontrolle gebraucht würden, ist aus rechtlichen Gründen nicht möglich.

Für **Madrid** und **Barcelona** schätzen Experten, dass bis zu 40 % der angebotenen Ferienwohnungen keineswegs von privater Hand kommen, sondern von **Immobilienfirmen und Spekulanten**, die aber oft fiktive Namen von Besitzern angeben und damit rechtliche Rahmenbedingungen - auch solche, die für gewerbliche Vermietungen gelten - umgehen. Für Barcelona hat sich herausgestellt, dass weniger als 3% der *airbnb*-Anbieter über fast ein Drittel des gesamten Angebots verfügen; mehr als 60 % vermieten mindestens zwei Wohnungen. Überdies haben sich Strukturen mit Untermietern herausgebildet, die meist formal legal sind, aber ebenfalls die Regulierungen der Kommunen unterlaufen.

Auch die **Europäische Kommission** in Brüssel schaltete sich z.B. im Juli 2018 unterstützend in die Auseinandersetzungen der Destinationen mit *airbnb* ein, nicht zuletzt, weil der Konzern **gegen Verbraucherschutzrichtlinien verstieß** und wie andere amerikanische Internetgiganten in den EU-Ländern **nur sehr wenig Steuern** zahlt. Letzteres ist möglich und auch legal, weil *airbnb* solche EU-Mitgliedsstaaten, die geringe Steuersätze bieten, als Firmensitze auswählen konnte, obwohl der Hauptumsatz in anderen Ländern mit deutlich höheren Steuersätzen verbucht wurde. Bisher hat die EU keine wirksamen Mittel dagegen gefunden. Den Versuchen einer Unterbindung

von zu weit gehender privater Wohnungsvermietung an Touristen steht jedoch das in den meisten Staaten verankerte **Grundrecht auf Eigentum** gegenüber. Außerdem kann die Vermietung von Privaträumen an Touristen gerade in Zeiten einer wirtschaftlichen Krise eine wichtige **Einnahmequelle** für Privatpersonen darstellen; überdies kann auch das lokale Handwerk davon profitieren, da die Wohnungen ggf. renoviert und modernisiert werden müssen, bevor sie auf den Markt kommen.

Die **Besucherzahlen** generell zu **begrenzen**, geht nur bei bestimmten Sehenswürdigkeiten, z.B. über **Voranmeldesysteme**. Der Zugang mit Kreuzfahrtschiffen zu einer Insel oder der Eintritt in Nationalparks lassen sich beschränken. Aber die meisten Urlaubsziele, vor allem die Städte, haben nur eine natürliche Begrenzung: die Zahl der Unterkünfte und Betten. Dort kann man den Aufenthalt zumindest **verteuern** oder **erschweren**. Touristenabgaben und Bettensteuern sind eine Möglichkeit; man kann Autos aus der Innenstadt verbannen. Das reguliert die Nachfrage ein wenig. Man kann außerdem versuchen, die **Besucherströme anders zu lenken** und die Urlauber breiter zu verteilen. Dafür muss man sie informieren, was die Region drumherum bietet. Zukunftsmusik ist 2019 noch, dass dies dank einer zunehmenden **Digitalisierung in Echtzeit** erfolgt: Der Tourist, der sich einem überfüllten Hotspot in einer Destination nähert, könnte auf sein Mobilgerät Informationen zu Besichtigungsalternativen erhalten, die sich in der Nähe befinden und aktuell weniger überlaufen sind. Für den Besuch der ursprünglich gewünschten Sehenswürdigkeit könnte er automatisiert einen alternativen Termin (z.B. spätere Uhrzeit) vorgeschlagen bekommen und sich dafür anmelden.

Es zeigt sich also, wie **schwierig** es sein kann, die vorgeschlagenen regulierenden und auch den Individualtourismus beschränkenden **Maßnahmen praktisch umzusetzen**.

Teilweise resultiert das Unbehagen der Betroffenen, der „Bereisten“, nicht nur daraus, dass sie sich von der schieren Masse der Urlauber überrannt sehen, sondern auch aus dem **unpassendem Verhalten von Touristen**, das einen **Respekt für Natur, Kultur und Soziales im Gastland vermissen** lässt. Dabei gibt es durchaus **Möglichkeiten zur Stimulierung von Verhaltensänderungen** bei Touristen. Dies reduziert zwar nicht die Massenproblematik (also den „Overtourismus“), aber einen Teil der

Konfliktursachen zwischen denjenigen Einheimischen, die vor allem die Nachteile des Tourismus sehen, einerseits und den Touristen und den vom Tourismus profitierenden und ihm wohlgesonnenen Einheimischen andererseits. Durch eine **Aufklärung der Reisenden** können Reiseveranstalter zur Schadensvermeidung bzw. Schadensbegrenzung beitragen. Idealerweise wird ein an der **Nachhaltigkeit** orientiertes Verhalten mit einem **persönlichen Gewinn** (Mehrwert, Zusatznutzen) beim Urlauber einhergehen, damit das vom Veranstalter erwünschte Urlauber(entscheidungs)verhalten erreicht wird: Eine **höhere Qualität**, ein **besseres Wohlbefinden** oder auch das subjektive Gefühl der **Fairness** und des „Gutverhaltens“ können solche **Win-Win-Situationen** für Umwelt und Urlaubserlebnis bewirken.

Die wenigsten Touristen wollen aber in einer verlassenem Gegend herumlaufen. Eine gewisse **angenehme Masse wirkt also durchaus anziehend**. Nur gibt es eben eine **kritische Schwelle, ab der es den meisten zu viel wird**. Die Besucherströme zu entzerren, funktioniert aber nur eingeschränkt. Familien in Europa sind nun einmal an die Ferienmonate im Sommer gebunden. **Saisonalität wird es immer geben**, in vielen Urlaubsregionen auch wegen des Wetters. Wer unbedingt in der Hochsaison besondere Hotspots besuchen will, muss seine Reise gut planen. Angemeldete Gruppen der Reiseveranstalter werden bei vielen Sehenswürdigkeiten zum Beispiel schneller reingelassen. Und wer sich am Massentourismus wirklich stört, der wird immer Destinationen finden, die sich erholsam und besonders nachhaltig bereisen lassen. Meist treten sich die Touristen nur an wenigen Orten wirklich auf die Füße. Zumindest hat der Verfasser in Wilhelmshaven noch nichts vom Phänomen „Overtourism“ gespürt - mögen die Urlaubermassen gerne zu uns kommen ...;-)

7 Fallbeispiele: vom Overtourismus betroffene Destinationen

Es gibt weltweit einige Destinationen, die vom Overtourismus-Problem besonders betroffen sind oder zumindest dahingehend viel von sich reden machen. Einige dieser Zielgebiete und deren tourismusinduzierte Probleme sollen im Folgenden beispielhaft präsentiert werden.

7.1 Venedig

Venedig leidet unter dem boomenden Kreuzfahrttourismus, der Wohnraumzweckentfremdung („*airbnb*-Tourismus“) und zu vielen Tagestouristen. Es gibt Menschen, die der Meinung sind, dass der Tourismus in Venedig der Stadt und seiner Bevölkerung mehr schade als nutze. Venedig, das war bereits in den 1960er Jahren eines der Traumziele der Deutschen: Einmal den Markusplatz betreten und mit einer kleinen romantischen Gondel über die Kanäle schippern ...! Daran hat sich nichts geändert. Schätzungen beziffern das **Touristenaufkommen** in Venedig auf ca. **zehn Mio. Personen** für 2018; hinzu kommen noch ca. **20 Mio. Tagesgäste** jährlich, darunter pro Tag - je nach Schiffsanläufen - bis zu 30.000 Kreuzfahrttouristen. Genaue Zahlen sind mangels einer validen statistischen Erfassung nicht bekannt; insbesondere Tagesbesucher werden nicht erfasst. Auf der berühmten Insel der historischen Altstadt, dem touristischen Kern Venedigs, leben nur noch ca. **60.000 Einwohner**; zusammen mit den umliegenden Stadtteilen zählt Venedig ca. 260.000 Bürger. 1969 umfasste die Stadt noch ca. 360.000 Einwohner; 1951 lebten im historische Zentrum noch 174.000 Menschen. Das historische Zentrum der Stadt ist zwar nach wie vor schön, aber derart **von Touristen überlaufen**, dass es für Venezianer unzumutbar sei, sich dort aufzuhalten - sagen Tourismuskritiker. 1990 setzte der damalige Bürgermeister zur Sanierung der klammen Stadtkasse auf die **Privatisierung von Immobilien**, die in der Folge (mittels „Nutzungsänderung“) touristisch genutzt wurden. Noch im Jahr 2000 gab es z.B. im Dorsoduro-Stadtviertel bei der Accademia-Brücke mehrere Metzger, Gemüsehandlungen, Bäcker und Blumengeschäfte - diese waren schon im Jahr 2009 Souvenirläden und Fastfood-Ketten gewichen.¹¹ In der Folge wandern auch Berufszweige wie Lehrer, Rechtsanwälte oder IT-Spezialisten ab. Venedig stellte im April 2018, vor dem verlängerten Mai-Wochenende, erstmals **Zugangssperren** an einzelnen Brücken und zu den beliebten Altstadtbereichen in Form von Drehkreuzen auf. Wenn der Andrang der Touristen zu groß wird, sollen nur noch Einwohner der Stadt durchgelassen werden. Auch Touristenboote dürfen dann nicht mehr am Markusplatz anlegen. In Venedig ist das **Füttern der Tauben verboten**, damit diese sich nicht noch stärker vermehren und die Gebäude und Plätze mit ihren Exkrementen

¹¹ Vgl. Klüver, H., 2009.

verschmutzen. Auch ist es an manchen Orten/Plätzen verboten, sich hinzusetzen und zu rasten.

Eine besondere Belastung vielfältiger Art stellt der **Kreuzfahrttourismus** dar. Jedes Jahr verzeichnet Venedig etwa 1.000 Kreuzfahrtschiffanläufe. Manche der Schiffe sind mehr als 300 Meter lang, 40 Meter breit und 30 Stockwerke hoch. An manchen Tagen liegen mehr als zehn Ozeanriesen mit mehr als 30.000 Passagieren in Venedig vor Anker. Pro Jahr verbucht die Stadt so bis zu zwei Mio. Kreuzfahrtgäste. Zu viele Schiffe am falschen Ort, finden viele Bewohner. Der Sänger *Adriano Celentano* hatte sogar eine ganzseitige Anzeige der Lokalzeitung geschaltet, um gegen die "schändliche Parade" der Kreuzfahrtschiffe zu protestieren. Möglicherweise aufgrund dieser Diskussion sowie aufgrund von Restriktionen (s.u.) ist die Zahl der Kreuzfahrttouristen in den Jahren 2013 bis 2017 wieder gesunken, von schätzungsweise 1,8 Mio. auf 1,4 Mio. Urlauber.

Die Schiffe setzen der ohnehin schon **bedrohten Lagune** und dem **sensiblen Ökosystem** zu. Die Lagune von Venedig war ursprünglich etwa einen Meter tief. Um sie für große Schiffe befahrbar zu machen, wurden die Kanäle auf eine Tiefe von bis zu elf Metern ausgebaggert. Das, so sagen Kritiker, sei mitverantwortlich für die regelmäßigen Wasserhochstände in Venedig.¹² Die Schiffsbewegungen und die durch sie verursachte große Wasserverdrängung **beschädigen auch die Fundamente** der Gebäude. Die Schiffe verdrängen beim Fahren das Wasser, drücken dieses gegen die Fundamente, und anschließend strömt das Wasser wieder zurück und destabilisiert so die Fundamente.

Direkter noch als das **Hochwasser** trifft die Bewohner Venedigs die **Luftverschmutzung** durch die Kreuzfahrtschiffe. Messungen ergaben an manchen Tagen bis zu 200.000 **Feinstaubpartikel** pro Kubikzentimeter Luft.¹³ Für die Hafenbehörde sind die Kreuzfahrtschiffe vor allem ein

¹² So war **Venedig** im Oktober/November 2018 von starken **Überschwemmungen** nach tagelangen Unwettern betroffen. Selbst in den Markusdom drang Wasser ein. Gründe sind starke Niederschläge, ein Anstieg des Meeresspiegels (durch den Klimawandel) und ein über Jahrhunderte kontinuierliches Absinken des Untergrunds der Stadt um einige Millimeter pro Jahr.

¹³ Zum Vergleich: In Räumen mit vielen Menschen (z.B. Messehallen mit Teppichabrieb) ergeben sich Werte von bis zu 10.000 Partikel je Kubikzentimeter Luft, an einer

Mittel, um Geld in die Stadt zu holen. Subunternehmer, Zulieferer und die venezianische Wirtschaft profitierten von den vielen Touristen, die täglich angeschifft werden. Kritiker jedoch berechnen, dass die **Kosten für Umweltschäden** bei Stadt und Bevölkerung die Einnahmen bei Weitem übersteigen. Die Touristen ließen oft mehr **Müll** als Geld in Venedig.

2014 hatte die *UNESCO* zum ersten Mal gewarnt, man werde Venedig auf die Liste der "gefährdeten" Stätten des Weltkulturerbes setzen oder sogar den Status entziehen, falls man sich dort nicht intensiver um den Erhalt der Stadt und der Lagune kümmere. So manifestierte sich im August 2016 der **Protest** gegen den Overtourismus in Venedig. Damals riefen in der Stadt verteilte Plakate und Flugblätter von Aktivisten die Touristen dazu auf, Venedig zu verlassen: „Tourists go away! You are destroying this area“. Bereits in den Jahren davor demonstrierte die Bürgerbewegung *No Grandi Navi* insbesondere gegen die Tagestouristen der Kreuzfahrtschiffe. Die Protestbewegung macht immer wieder mit spektakulären Aktionen, u.a. Sperren des Zufahrtskanals Giudecca durch Schwimmer und kleine Boote, auf sich aufmerksam.

Im November 2013 beschloss Venedig, die Kreuzfahrt-Riesen zu verbannen: Von November 2014 an sollten keine Schiffe, die mehr als 96.000 Bruttoreaumzahl¹⁴ groß sind, durch den Giudecca-Kanal zu den Kreuzfahrt-Terminals von Venedig fahren dürfen. Im März 2014 aber untersagte ein Gericht das Zufahrtsverbot. Daraufhin kam es im August 2014 zu einer neuen gesetzlichen Regelung des Zufahrtsverbots, nach der seit 1.1.2015 Schiffe ab 96.000 Tonnen nicht mehr durch den Giudecca-Kanal fahren dürfen; stattdessen soll aber ein neuer Zufahrtskanal gebaut werden. Sehr große Kreuzfahrtschiffe sollen am Festland im

vielbefahrenen Straße ca. 20.000. In Stuttgart liegen die Werte selbst am vielbefahrenen Neckartor an einem Tag mit Feinstaubalarm unter 10.000 (hinzu kommen Belastungen durch andere Schadstoffe). Auf Kreuzfahrtschiffen selbst lassen sich - je nach Position auf dem Schiff, z.B. hinter dem Schornstein - bis zu 450.000 Partikel messen. AIDA z.B. betont, dass alle für Kreuzfahrtschiffe vorgeschriebenen Standards und Grenzwerte für Emissionen eingehalten werden (wobei es für Feinstaub gar keine offiziellen Grenzwerte gibt).

¹⁴ **Bruttoreaumzahl** = BRZ = Maß für die Größe eines Schiffes, das die früher übliche Maßeinheit Bruttoregistertonnen ersetzt. Die kleineren AIDA-Schiffe (z.B. AIDAdiva, AIDAbella) haben ca. 69.000 BRZ, die AIDAnova z.B. hat ca. 184.000 BRZ.

Industriehafen *Marghera* anlegen; der dort geplante **Ersatzhafen speziell für Kreuzfahrtschiffe** soll erst ca. 2020 fertiggestellt sein.

Droht Venedig ein Freiluftmuseum, eine Art **Freizeitpark für Touristen** zu werden, der den ursprünglichen **Einwohnern keine Heimat** mehr bietet? Doch was wäre aus der Stadt geworden, wäre sie nicht so sehr vom Tourismus nachgefragt? Wie in vielen Tourismus-Hotspots ist das **Überschreiten einer kritischen Besuchermasse** das Problem.

7.2 Dubrovnik

Ähnlich wie Venedig leidet **Dubrovnik**, Kroatien, unter seiner Popularität gerade bei Kreuzfahrttouristen und anderen Tagestouristen. 1,2 Mio. Ankünfte und mehr als vier Mio. Übernachtungen zählte Dubrovnik 2017; hinzu kommen mehr als 700.000 **Kreuzfahrttouristen**, die ja auf ihrem Schiff übernachten, sowie zahlreiche **Tagesausflügler**, die mit dutzenden von Bussen oder Privat-Pkw/Mietwagen z.B. aus anderen kroatischen Küstenorten oder Montenegro kommen.¹⁵ Insgesamt rechnete die Stadt für 2018 mit ca. 740.000 Touristen aus 440 Kreuzfahrtschiffanläufen, welche erheblich zu den Einnahmen der Stadt beitragen. 80% der Einheimischen leben vom Tourismus. Nach dem jugoslawischen Bürgerkrieg konnte sich keiner vorstellen, dass die Touristen je wiederkehren würden. Allein am Nikolaustag 1991 schossen die Serben 600 Granaten auf die Altstadt. 1996 zerstörte ein schweres Erdbeben Teile der Stadt. Noch Anfang der 2000er-Jahre waren die Schäden von Krieg und Naturkatastrophe teils nur notdürftig behoben. So wird verständlich, dass man in Dubrovnik zunächst um jeden Gast froh war und dann den Aufschwung nicht bremsen wollte. Der Tourismus ballt sich nun vor allem in dem nur ca. 400 x 300 Meter großen **Altstadtbereich**, in dem nur noch ca. 1.000 Einwohner leben und der mit ca. 7.000 Menschen schon voll ausgefüllt ist (bzw. wäre, denn an manchen Tagen kommen mehr als doppelt so viele). Solche **mittelalterlichen Bezirke** wurden vor Jahrhunderten für weitaus weniger Menschen erbaut, als sie heute zu Tausenden als Besucher in diese hineinstürmen.¹⁶ Die Altstadt hat nur drei Ein-/Ausgänge, was auch

¹⁵ Vgl. Birkner, H./Krane, M., 2018, sowie Temsch, J., 2018.

¹⁶ Dies gilt analog auch für viele andere berühmte Altstädte, wie z.B. **Carcassonne** in Südfrankreich, **Sarlat** im Périgord, den **Mont Saint-Michel** zwischen Bretagne und Normandie etc.

Sicherheitsprobleme mit sich bringen kann. Besonders populär wurde Dubrovnik, als es als **Drehort für die Fernsehserie Game of Thrones** (seit 2011) und die Filme **Star Wars VIII: Die letzten Jedi** (2017) und **Robin Hood** (2017) diente. **Einwohner beklagen**, dass Geschäfte des täglichen Bedarfs den Souvenirläden weichen, dass reiche Ausländer Häuser kaufen, dass die private Vermietung von Ferienapartments die Mieten steigen lässt und dass sie als Einheimische keinen freien Zugang mehr zum Meer haben. Hinzu kommen Lärm, Dreck und Verkehrschaos.

Daher werden auch in Dubrovnik Maßnahmen zur **Kapazitätsbeschränkung** ergriffen. Die Stadt kündigte Ende 2018 an, die Zahl der Kreuzfahrtgäste auf 5.000 Personen pro Tag zu **beschränken**.¹⁷ Dies würde i.d.R. zwei bis drei Anläufe von Kreuzfahrtschiffen bedeuten, während bis 2018 bis zu sieben Schiffe zeitgleich Dubrovnik mit seinen nur ca. 44.000 Einwohnern anliefen. Die Schiffe sollen auch **zeitlich versetzt einlaufen** und nur eine **begrenzte Liegezeit** genehmigt bekommen. Vorhersagen über Ballungen sollen Gäste zum Besuch **alternativer Ausflugsziele im Umland** motivieren. Der Zugang auf die berühmte Stadtmauer kostet mittlerweile (5/2019) ca. 20 EUR - was viele Touristen von einem Rundgang darauf abhält. Aufgrund des Overtourismus im Stadtkern und der damit verbundenen Probleme liefe Dubrovnik ohne Kapazitätsbeschränkung Gefahr, den Status als *UNESCO*-Weltkulturerbe zu verlieren, was nicht nur dem Image schaden, sondern auch einen Wegfall von Subventionen bedeuten würde.

7.3 Mallorca

Mallorca und speziell die Hauptstadt **Palma de Mallorca** leiden unter dem umfangreichen Kreuzfahrttourismus, der Wohnraumzweckentfremdung („*airbnb*-Tourismus“), vielen Zweitwohneigentümern und einem Kurzreisen(partytourismus durch Billigairlines. Auf Mallorca leben ca. **900.000 Einwohner**, davon ca. 400.000 in der Hauptstadt Palma - und pro Jahr besuchen ca. **14 Mio. Urlauber** die Insel. Statistiken weisen aktuell ca. 10 Mio. Ankünfte internationaler Gäste (Incoming-Tourismus nach Mallorca) aus; hinzu kommen spanische Urlauber sowie solche, die nicht vollumfänglich erfasst werden (können). Die Deutschen machen einen Großteil der Mallorcatouristen aus. Sie kommen aus allen Kanälen und

¹⁷ Vgl. Birkner, H./Krane, M., 2018, sowie Temsch, J., 2018.

Wegen auf Mallorca zu. Urlauber in den ca. 300.000 (registrierten) **Gästebetten**, Urlauber in **Privatwohnungen** (v.a. via *airbnb*), Urlauber mit **Zweitwohnsitz** sowie **Kreuzfahrttouristen** „überschwemmen“ in den Sommermonaten die Insel. Wohnraum wird knapp und teuer, Menschenmassen und Mietwagen verstopfen die Straßen. Der Flughafen von Mallorca wird von der Regierung in Madrid kontrolliert - nicht von den Mallorquinern selbst; der Hafen in Palma wird hingegen von der Hafenbehörde der Balearen verwaltet. Circa 350 Kreuzfahrtschiffankünfte wurden 2018 für die Balearen insgesamt gemeldet; andere Quellen sprechen für 2018 sogar von knapp 600 Schiffen, die alleine im Hafen von Palma festmachen und fast 1,8 Mio. Passagiere jährlich für einen Tagesbesuch auf der Insel „ausspucken“. ¹⁸ Hinzu kommen ca. 750.000 Urlauber, die ihre Kreuzfahrt mit einem Hotelaufenthalt kombinieren, da ihre Seereise in Palma begann oder endete. An einem Tag im August 2016 sollen, Statistiken zufolge, erstmals 1,5 Mio. Menschen gleichzeitig auf Mallorca gewesen sein. Im August 2017 lagen **zeitgleich fünf große Kreuzfahrtschiffe** (*Mein Schiff 5*, *TUI Discovery*, *Aida Perla*, *Norwegian Epic*, *Saga Pearl II*) mit einer Kapazität von ca. **20.000 Passagieren** im Hafen von Palma; ebenso war es im April 2018 mit einer Gesamtkapazität von ca. 11.000 Passagieren (*Mein Schiff 1*, *Aida Aura*, *Costa Mediterránea*, *Costa Victoria*, *MSC Orchestra*). Die Menschenzahl in Palma steigt somit alleine durch die Kreuzfahrttagestouristen an einem Tag um ca. 5% an - konzentriert auf den Kernbereich der Stadt. Diese zahlreichen **Kreuzfahrtgäste schaffen eine neue Form und Dimension des Tagestourismus**. Orte wie Palma hegen die Hoffnung, dass diese Tagesbesuche dazu dienen, eine neue Destination erstmals kennenzulernen, um später für einen längeren Aufenthalt wieder zu kommen. Studien zeigen jedoch, dass dieser „**Appetizer-Effekt**“ **gering** ist.

Auch der **Zweitwohnungstourismus** belastet die Insel. Zahlreiche Ausländer, auch Deutsche, haben eine Wohnung oder ein Haus für Ferienzwecke erworben. Zweitwohnungseigentümer sind aber meist nur wenige Wochen im Jahr vor Ort und oft nicht in die lokale Gesellschaft integriert, so dass sie nur wenig zu deren Entwicklung beitragen. Es kann zu einer **Gentrifizierung** durch die Zugezogenen kommen (siehe Kapitel

¹⁸ Vgl. o.V., 2018 b.

2.). Die ursprüngliche dörfliche Struktur und das soziale Miteinander gehen verloren. Dies führt auch zu einer **Verödung und Vereinsamung der Region in den Nicht-Saisonmonaten** (i.d.R. im Winter), wenn die Immobilien der Zweitwohnungseigentümer ungenutzt leer stehen. Dadurch sowie durch touristische (teilweise auch illegale) Vermietung von Privatwohnungen kommt es zu einer **prekären Wohnsituation**.

Seit Juli 2018 gibt es auf Mallorca eine neue Regelung, die die **Zweckentfremdung von Wohnraum** insbes. in der Hauptstadt Palma limitieren soll, da Wohnraum dort knapp wurde und die Mieten in den letzten Jahren stark gestiegen sind. Schätzungen gehen für Palma de Mallorca von ca. 20.000 **privat vermieteten Ferienunterkünften** aus, bei insgesamt ca. 180.000 Wohneinheiten. Für die Vermieter sind die durch die **touristischen Vermietungen erzielbaren Einnahmen wesentlich höher** als bei einer Dauervermietung. Viele alteingesessene Einwohner können sich die gestiegenen Mieten nicht mehr leisten, kleine Lebensmittelgeschäfte mussten Bars und Boutiquen weichen. In Palma - so wie auch in Barcelona oder Dubrovnik - hat sich die **Sozialstruktur ganzer Stadtteile geändert**; durch weniger Einwohner entgehen der Stadt auch Steuereinnahmen. Bereits vor 2018 gab es den Versuch, mittel der Auflage einer Lizenzierung die Zahl der privaten Ferienwohnungsanbieter zu begrenzen - ohne Erfolg. Offiziell als Ferienwohnung lizenziert sind nämlich nur wenige Hundert Unterkünfte. Wegen illegaler Vermietung sowie der Vermittlung solcher Unterkünfte mussten **airbnb** und **Tripadvisor** im Februar 2018 schon **Bußgelder** über jeweils 300.000 EUR entrichten.

Die öffentliche Diskussion um **airbnb** & Co. steigert aber auch deren Bekanntheit. Alles, was per Gesetz geschützt wird, bekommt dadurch noch **mehr Aufmerksamkeit** und wird interessant für Touristen. So gehört beispielsweise die **Serra de Tramuntana** im Nordwesten Mallorcas seit 2011 zum **UNESCO-Weltnaturerbe**.¹⁹ Seitdem wollen noch mehr Menschen diese Region besuchen.

¹⁹ Das **UNESCO-Welterbekomitee** repräsentiert ca. 190 Staaten, die seit 1972 ein Übereinkommen zum Schutz des Kultur- und Naturerbes der Welt unterzeichnet haben. Einmal jährlich tagt das Gremium, um u.a. zu beschließen, welche Kultur- oder Naturstätten in die Liste des Welterbes aufgenommen werden. Um als **Weltnaturerbe**

Seit 2019 will Mallorca das **Mietwagenproblem** in Angriff nehmen: In der Hochsaison sind auf den Straßen der Insel bis zu 100.000 Mietwagen unterwegs; sie überlasten die Infrastruktur und belasten die Umwelt. Geplant ist eine Steuer pro Mietwagen, in der Höhe abhängig vom CO₂-Ausstoß des Autos. Auch der Mangel an Parkplätzen z.B. in Palma ärgert die Einwohner (ebenso wie die Touristen); die Bußgelder für Falschparker sollen erhöht werden.

Die Lieblingsinsel der Deutschen litt viele Jahre unter dem Ansturm speziell der **Partytouristen**. Bereits 2014 wurde das „Eimersaufen“ auf der Playa de Palma verboten; ein neuer Bußgeldkatalog sollte als Abschreckung dienen. Dazu hatte **Mallorca** im Mai 2014 „**Benimmregeln**“ in Form einer „Verordnung über zivilisiertes Zusammenleben“ mit 113 Vorschriften erlassen. Die Verordnung verbot unter anderem Saufgelage auf offener Straße und das Mitnehmen von Glasflaschen und Gläsern an den Strand.

aufgenommen zu werden, müssen Bewerber (z.B. Naturgebiete, Orte, Gebäude) bestimmte Kriterien erfüllen. Die Liste umfasst 2018 ca. 1.100 Einträge, darunter ca. 200 Naturgüter wie die **Galapagos-Inseln**, das australische **Great Barrier Reef** oder Teile des **Wattenmeers**. Besonders bedrohte Stätten werden gekennzeichnet.



Abb. 1: Ver- bzw. Gebotsschilder auf Mallorca (Playa de Palma/“Ballermann“ und Magaluf, April 2019)

Wer nur mit Badehose oder Bikini bekleidet auf der Straße herumläuft oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln fährt, verstieß ebenfalls gegen die neuen Regeln und sollte mit einem **Bußgeld** zwischen 50 und 600 EUR zur Kasse gebeten werden. Urinieren auf der Straße, Wegwerfen von Zigarettenkippen, Glücksspiel oder Massagen am Strand standen ebenfalls unter Strafe. Ab Juni 2014 wurden Vergehen gegen die Verordnung zunächst an der Playa de Palma geahndet. Die deutschsprachige *Mallorca*

Zeitung hatte die wichtigsten der neuen Regeln in einer Übersicht zusammengefasst. Allerdings wurden diese Benimmregeln im Februar 2016 vom balearischen Verwaltungsgericht (aufgrund einer Klage einer Einwohnervereinigung!) zunächst für ungültig erklärt, bevor sie dann 2018 in einer neuen Fassung verabschiedet wurden. Diese neue Fassung verbietet unter Androhung von Geldbußen auch das sog. **Balconing**, also das Klettern von Hotelbalkon zu Hotelbalkon, bei dem bereits einige Touristen zu Tode kamen - die Strafen gelten auch für die Hoteliers, die keine Gegenmaßnahmen gegen das Balconing ergreifen.

Seit etwa dem Jahr 2000 erheben manche Destinationen Entgelte in unterschiedlicher Form, mit unterschiedlicher Begründung und für verschiedenste Zwecke (oft zumindest vordergründig für Umweltschutzmaßnahmen) von den Touristen. So wurde seit 2000 diskutiert, auf den **Balearen** eine spezielle „**Ökosteuer**“, die jeder Tourist in Höhe von durchschnittlich ca. einem EUR pro Tag vor Ort entrichten sollte, einzuführen. Im April 2001 hatte das rot-grüne Regionalparlament ein entsprechendes Gesetz verabschiedet. Seit Mai **2002** wurde die Steuer („**ecotasa**“) erhoben. Das Geld sollte dem Umweltschutz zugutekommen, insbesondere Naturschutzprojekte fördern und die wachsenden Müllberge bekämpfen helfen. Kritiker, zu denen auch einige deutsche Reiseveranstalter, vor allem aber die mallorquinischen Hoteliers gehörten, lehnten diese Ökosteuer ab, u. a. deshalb, weil sie (besonders die Hoteliers) **Wettbewerbsnachteile** im Vergleich zu anderen Destinationen **befürchteten** und weil der **Verwendungszweck nicht ausreichend konkretisiert** war.

Zum 25.10.**2003** wurde die Ökosteuer von der neuen konservativen Balearenregierung wieder **abgeschafft**. Bis dahin hatte sie ca. 48 Mio. EUR erbracht. Begründet wurde die Abschaffung auch mit einer (vermeintlichen) Verschlechterung des Urlaubsimages der Balearen und einem (angeblich) deutlichen Rückgang der Buchungen.

Am 1.7.**2016** trat ein neuer Umweltsteueransatz („**impuesto del turismo sostenible**“ - Steuer für nachhaltigen Tourismus) auf den **Balearen** in Kraft: Touristen mussten nun je nach Unterkunftsform zwischen 0,25 EUR und 2 EUR pro Person und Tag zahlen. 2017 flossen ca. 65 Mio. EUR dank dieser Steuer in die Kassen der Landesregierung. 2018 wurden die Beträge auf 1 EUR bis 4 EUR erhöht, wobei es für längere Aufenthalte, für Kinder,

für Nebensaisonzeiten etc. günstigere Sonderregelungen gibt. Erhoben wird das Entgelt ähnlich einer Kurtaxe bei der Ankunft in der Unterkunft. Seit dem 1.1.2018 betrifft diese Touristensteuer auch Kreuzfahrtgäste. Für eine vierköpfige Urlauberfamilie können so, je nach Unterkunft, zwischen 30 und 100 EUR für eine Urlaubswoche anfallen, was gemessen am Gesamtreisepreis jedoch nur zwischen einem und 3 % ausmachen dürfte. Wie bereits 2002 sollen mit den Steuereinnahmen u.a. **Umweltprojekte finanziert** werden. So wurden ein Besucherzentrum für das Naturschutzgebiet Es Trenc, Aufforstungs- und Ökolandwirtschaftsprojekte oder Maßnahmen im Nationalpark Cabrera finanziert. Insgesamt kamen 2018 ca. 111 Mio. EUR zusammen, aufgrund der Erhöhung des Satzes 46 Mio. EUR mehr als 2017. Circa 2,5 Mio. EUR aus der Touristensteuer flossen 2018 in ein Projekt zur Erneuerung der Beleuchtung in Palma de Mallorca, weitere 955.000 EUR wurden zur Erneuerung des Parc de la Mar vor der Kathedrale eingesetzt.²⁰ Circa 42 Mio. EUR sind für mehrjährige Projekte reserviert, und ein Teil fließt auch in den sozialen Wohnungsbau, der neben Umwelt- und Denkmalschutz, Infrastruktur und Innovation als weiterer Verwendungszweck 2018 neu hinzukommt, da Einheimische aufgrund von *airbnb* & Co. vermehrt Probleme haben, bezahlbare Wohnungen zu finden. Vertreter von Umweltschutzverbänden kritisieren jedoch, dass Wohnungsbauprojekte aus dem normalen Haushalt und nicht aus der Touristenabgabe finanziert werden müssten.

Wie eingangs zu diesem Overtourismus-Kapitel berichtet, manifestieren sich seit etwa 2010 Proteste gegen den Tourismus auf Mallorca. Im Mai 2017 berichteten zahlreiche Medien, auch in Deutschland, über eine **Anti-Tourismus-Demonstration von Einheimischen** in Palma de Mallorca. Dem Aufruf der Bürgerinitiative *Ciutat per a qui l'habita, no per a qui la visita*, ("Stadt für die Bewohner, nicht für die Besucher") folgen zwar nur etwa 200 Einwohner, doch wies die Aktion auf die Probleme der Stadt mit dem Tourismus hin. Weitere Demonstrationen, z.B. im September 2017, folgten und versammelten mehrere Tausend Teilnehmer.

Demonstranten der linken **Aktivistengruppe Arran** stürmten im Sommer 2017 den Hafen von Palma und skandierten „Touristen töten Mallorca“.

²⁰ Vgl. Feldmeier, F., 2018.

Weitere Aktionen folgten. Diejenigen Mallorquiner, die vom Tourismus profitieren, sahen dies als einen naiven und schädlichen Protest, der die Arbeitsplätze gefährdet. Auch die Organisation *Amics de la Terra* protestierte wiederholt gegen Massentourismus und Kreuzfahrtschiffe auf Mallorca.

Es zeigt sich der **Zwiespalt einer überlaufenen touristischen Destination: Man will zwar das Geld der Touristen, aber nicht die Touristen selbst.** Müssen die Urlauber denn unbedingt ihr Geld persönlich in die Destination bringen ...?

Overtourismus belastet Mallorca, so wie bei vielen anderen Destinationen, jedoch **nur in der Sommersaison**. Im Dezember 2017 reisten lediglich knapp 50.000 deutsche Touristen nach Mallorca, während es im Juli 2018 mit ca. 650.000 Deutschen mehr als zehnmals so viele waren.²¹ Von Mai bis Oktober 2018 besuchten fast vier Mio. deutsche Urlauber die Insel, von November 2017 bis April 2018 waren es lediglich 900.000. Bezogen auf Pauschalreisende liegt der Anteil der Winterurlauber sogar noch unter 10 %. Im **April 2019**, vor der Karwoche, einige Bundesländer hatten bereits Osterferien, konnte der Verfasser anlässlich einer Hochschultagung in Palma selbst feststellen, dass **von Overtourismus zu dieser Zeit keine Spur** zu sehen ist: Keine Touristenschlangen vor der Kathedrale oder in den Straßen, leere Strände, keine lärmenden Partygruppen, nur ein einziges Kreuzfahrtschiff im Hafen. Nur ca. 10 % der mallorquinischen Hotels haben im Winter durchgängig geöffnet, die meisten davon in der Hauptstadt Palma sowie Golfhotels. Aus den Veranstaltersortimenten sind nur maximal 50 % der Mallorca-Unterkünfte auch im Winter buchbar. **Mallorca möchte daher durchaus noch mehr Tourismus - nur eben bezogen auf die Wintermonate.** Angestrebt wird so eine bessere **saisonale Entzerrung**.

7.4 Amsterdam

Amsterdam leidet insbesondere durch viele „**Party- und Rotlichttouristen**“ unter den jährlich ca. 18 Mio. Urlaubern. **Amsterdam** hat daher als Maßnahmen gegen den Overtourismus 2018 die Führungen im **Rotlichtviertel begrenzt** und sog. Bier-Bikes verboten; neue

²¹ Vgl. Wilkens, B., 2018.

Souvenir-Shops und Hotels werden in bestimmten Stadtvierteln **nicht mehr genehmigt**. Bereits seit 2016 versucht die Stadt, dem Overtourismusproblem zu begegnen. Sogar Gerichtsprozesse wurden bereits geführt, um „Touristen-Käse-Läden“ der Amsterdam *Cheese Company*, die nur auf den Geschmack und die Anforderungen von Touristen zugeschnittene Produkte in englischer Sprache anbieten, zu verhindern.²² Mit *airbnb* und *Booking* hat die Stadt sich auf ein **60-Tage-Limit für Privatvermietungen** pro Jahr geeinigt. Die **Touristenabgabe** wurde 2018 erhöht; seit 2019 gibt es eine Art Transitsteuer in Höhe von 8 EUR für Tagesgäste - was insbesondere Kreuzfahrten reduzieren soll. *MSC* und *Cruise and Maritime Voyages* haben daraufhin angekündigt, die Stadt nicht mehr anzulaufen. Trotz mehr als 6 Mrd. EUR Einnahmen aus dem Tourismus pro Jahr und mehr als 65.000 im Tourismus Beschäftigten (= ca. 8% der Bevölkerung von 860.000 Einwohnern) will Amsterdam nicht zum „Themenpark“ verkommen. Gleichwohl strömen auch 2019 noch jede Menge betrunkenere und bekiffte Touristen lärmend durch die Straßen, so dass manche Bewohner sich kaum noch aus ihren Häusern trauen. Die Unzufriedenheit der Bürger über zu viel und zu schlechten Tourismus ist noch vorhanden; der soziale Zusammenhalt in der Stadt bleibt gefährdet.

7.5 Lissabon

In **Lissabon** ist vor allem der Stadtteil **Mouraria** vom Overtourismus betroffen. Galt dieses ehemalige Maurenviertel Ende des 20. Jahrhunderts noch als Problemgebiet, so hat es sich zu einem beliebten Ausgehviertel verwandelt. Die touristisch bekannte Straßenbahnlinie 28E führt durch Mouraria. Viele ehemals günstige Wohnungen werden von Investoren oder Privatpersonen aufgekauft, renoviert und als Ferienwohnsitz genutzt. Dies führt zum Problem der sog. **Gentrifizierung**, also der Verdrängung der ursprünglich dort ansässigen Bevölkerung (siehe Kapitel 2.). Bei diesem Prozess der Gentrifizierung wurde unattraktiver, oft leerstehender Wohnraum von Mouraria zunächst von Aussteigern und „Kreativen“ (Künstler und Lebenskünstler) entdeckt und genutzt, wodurch das Stadtgebiet zum „Szeneviertel“ wurde, was in der Folge wohlhabende Interessenten (auch Finanzinvestoren) anzog und zu steigenden Kauf- und Mietpreisen führte. Dadurch wurden nach und nach die noch ursprünglich

²² Vgl. Kirchner, T., 2018.

verbliebenen Bewohner und deren angestammte Geschäfte des alltäglichen Bedarfs verdrängt.

7.6 Norwegen

In Norwegen sind einige berühmte **Fjorde** und dort angesiedelte kleine Orte insbesondere durch den Kreuzfahrttourismus überlastet. Das Land mit seinen zahlreichen Fjorden ist für Kreuzfahrttouristen eine besondere Attraktion. Aufgrund der hohen Berge, die die Fjorde umgeben, können die Schiffsabgase jedoch nur schwer abziehen. So belasten hier zwar keine Fabriken die Luft, dafür aber die Kreuzfahrtschiffe und (Touristen-)Fähren. Staatliche Forschungsinstitute wie das *Institut Teknologi Sepuluh Nopember* und das *Western Norway Research Institute* in Sogndal haben die Luftsituation und die Auswirkungen in den norwegischen Fjorden untersucht und für kritisch befunden. Zudem strömen Menschenmassen aus den Schiffen in die kleinen Dörfer mit nur wenigen Hundert Einwohnern wie z.B. **Flåm** am Aurlandsfjords. Diese leben fast alle vom Kreuzfahrttourismus. Untersuchungen der *Universität Bergen*, Norwegen, zeigen jedoch, dass Kreuzfahrttouristen pro Person deutlich weniger Geld in den angelaufenen Orten ausgeben als z.B. Wohnmobiltouristen oder Backpacker.²³

Ein Kreuzfahrtanbieter beschreibt den **Flam-Ausflug** wie folgt: „**Märchenhafte Aussichten** - Um nach **Flåm** zu gelangen, steuert ihr MSC Kreuzfahrtschiff direkt in den **Sognefjord**, den längsten der vielen hundert norwegischen Fjorde. Mit einer Länge von über 204 km und 1308 m Tiefe, ist er ein rekordbrechender Fjord, in dem Ihr Schiff Richtung Süden fahren wird, um das südliche Ende des **Aurlandsfjords** zu erreichen. An diesem Punkt Ihrer MSC-Nordeuropa-Kreuzfahrt werden Sie Flåm sehen, gebettet zwischen den dichten Wäldern der Berge, die bis zum Himmel reichen.“²⁴ Dass während der Liegezeit im Fjord die Motoren

²³ Siehe die Studien von Svein Larsen, Universität Bergen, 2013, die ca. **66 EUR** pro Kreuzfahrttagsgast und Landbesuch an Ausgaben ermittelten. Die Studien zeigen auch, dass Kreuzfahrttouristen kaum daran interessiert sind, für einen längeren Landaufenthalt nach Norwegen zurück zu kehren. Der „**Appetizer-Effekt**“ ist also **eher gering**.

²⁴ MSC Kreuzfahrten GmbH, 2019.

des Kreuzfahrtschiffes ununterbrochen laufen müssen, bleibt jedoch unerwähnt.

Seit September 2018 ist **Kristiansand** in Norwegen das zweite europäische Terminal, das Schiffe während ihres Aufenthalts im Hafen mit Landstrom versorgen kann. Für die *Color Line*-Fähren gibt es in **Oslo** einen Landstromanschluss. Pläne für solche Stromanschlüsse existieren auch in Kiel, Rostock/Warnemünde oder Livorno. In den USA und Kanada gibt es weitere Häfen mit Landstromversorgung der Schiffe. Da die **Investitionen sehr hoch** sind, scheuen viele Häfen davor zurück. Zudem machen Landstromanschlüsse letztlich nur dann Sinn, wenn der **Strom aus erneuerbaren Energiequellen** bezogen wird; würde er von Hamburg & Co. hingegen aus deutschen Braunkohlekraftwerken bezogen, würde das ökologische Problem nur verlagert werden.

Norwegen kündigte im Dezember 2018 die Einführung einer Touristensteuer zur Bekämpfung des Overtourismus an. 2017 entschied Norwegen zwar, auf Landesebene keine Touristensteuer einzuführen. In besonders gefragten Destinationen, wie Lofoten (ca. 25.000 Einwohner und jährlich mehr als eine Mio. Touristen) oder Nordkap (ca. 3.300 Einwohner und jährlich ca. 400.000 Touristen), sollen nun aber Touristen eine Besucherabgabe entrichten, die zur Linderung von Infrastrukturproblemen genutzt werden soll. Konkret sollen so lange Wartezeiten oder fehlende Einrichtungen (z.B. zu wenige Toiletten) behoben werden, wodurch Gäste dann weniger den Eindruck haben, den Problemen des Overtourismus ausgesetzt zu sein. Die norwegische Region Spitzbergen erhebt bereits seit Jahren eine Abgabe von insbes. den zahlreichen Kreuzfahrttouristen, die meist zur Beobachtung von Eisbären dort anlanden.²⁵ Das Geld fließt dort in die Finanzierung von Umweltschutzprojekten, inkl. Müllbeseitigung.

²⁵ Im Juli 2018 wurde ein Eisbär erschossen, der ein Crewmitglied des Kreuzfahrtschiffs MS Bremen der Reederei Hapag-Lloyd (*TUI*) angegriffen und verletzt hatte, als dieses den Landgang der Gäste vorbereiten wollte. Im Anschluss kam es vor allem in den sog. sozialen Medien zu umfangreichen Diskussionen darüber, ob Touristen derart in den Lebensraum der Tiere eindringen sollten/dürfen.

7.7 Deutsche Städte

Auch einige **Städte in Deutschland** sehen sich Problemen aufgrund von Privatvermietungen für Urlaubsgäste via *airbnb* & Co. gegenüber. Das Verwaltungsgericht in **München** entschied z.B. im Dezember 2018, dass *airbnb* Daten von Gastgebern, die ihre Wohnung mehr als acht Wochen pro Jahr als Ferienwohnung anbieten, offenlegen muss, denn wer diesen Zeitraum überschreitet, verstößt gegen das in München gültige **Zweckentfremdungsverbot**. Ein solches Zweckentfremdungsverbot kann von Bundesland zu Bundesland unterschiedlich geregelt sein, doch wird die Rechtsprechung vermutlich auch andere Städte betreffen. **Berlin** hatte bereits 2016 versucht, solche tourismusorientierten Privatvermietungen ganz zu unterbinden bzw. nur noch mit behördlicher Genehmigung zu gestatten, doch verstieß ein derart absolutes Verbot **gegen das Eigentumsrecht** der Wohnungseigentümer. In der Stadt gibt es schätzungsweise 25.000 über *airbnb* angebotene Unterkünfte. 2018 lockerte Berlin das 2014 etablierte Zweckentfremdungsverbot insofern, als dass Privatleute ihre Hauptwohnung ohne zeitliche Einschränkung weitervermieten dürfen, solange der Charakter als Hauptwohnung nicht angetastet wird. Eine Zweitwohnung dürfen sie an bis zu 90 Tagen im Jahr vermieten, wenn sie keine Hauptwohnung oder weitere Nebenwohnungen in Berlin haben. Eine vorherige (je nach Angebotsart kostenpflichtige) Registrierung beim Bezirksamt ist erforderlich. Zum 1.1.2019 stieg der **Steuersatz für Zweitwohnungsvermietungen** von 5% auf 15% der Nettokaltmiete; fällig ist die Steuer, wenn man lediglich seinen Zweitwohnsitz in Berlin hat oder zwei Wohnungen dort unterhält (mit Ausnahmen).

Hamburg profitiert nach eigenen Angaben sehr vom Kreuzfahrttourismus. Pro Kreuzfahrttourist sollen mehr als 500 EUR an Umsatz für die Hansestadt generiert werden, insgesamt ca. 270 Mio. EUR pro Jahr. Die zugrundeliegenden Studien der *Hamburger Handelskammer* berücksichtigen jedoch vielfältige positive Effekte, Einnahmen durch Festveranstaltungen etc. Mit diesen Zahlen rechtfertigt die Politik der Stadt, dass die Kosten für Terminals inkl. **Landstromanschlüssen** zum Teil vom Steuerzahler mitfinanziert werden. Allerdings gibt es in Hamburg bislang (5/2019) nur ein Kreuzfahrtterminal mit Landstromanschluss.

Passau profitiert zwar vom Flusskreuzfahrttourismus, leidet aber auch unter jährlich ca. 300.000 Kreuzfahrturlaubern, die zu einer Veränderung der Sozial- und Geschäftsstruktur in der Stadt führen.

7.8 Weitere vom Overtourismus belastete Destinationen

Es gibt weltweit eine ganze Reihe an weiteren Destinationen, die durch Touristenmassen bedroht sind und daher Maßnahmen zur Reduzierung des Tourismus eingeleitet haben. Einige sollen abschließend nur kurz erwähnt werden:²⁶

- **Barcelona** erfährt Overtourismus durch Kreuzfahrttourismus, Wohnraumzweckentfremdung („*airbnb*-Tourismus“), Tagestouristen und Kurzreisetourismus durch Billigairlines),
- Einige weitere spanische Städte wie **Bilbao**, **San Sebastian** oder **Madrid** leiden unter Wohnraumzweckentfremdung („*airbnb*-Tourismus“),
- Der kleine österreichische Ort **Hallstatt** im Salzkammergut mit knapp 800 Einwohnern wurde 2012 in **China** (Guangdong) in Teilen nachgebaut. Durch die anschließende Berichterstattung in den Medien erfuhr auch der Tourismus im Originalort einen starken Aufschwung, so dass Hallstatt vor allem von asiatischen Touristen „überflutet“ wird.
- **Island** erfährt seit 2016 vor allem durch die hohe Nachfrage durch asiatische Touristen einen enormen Aufschwung. Der kleine Inselstaat hat nur ca. 350.000 Einwohner und verbuchte 2018 **mehr als zwei Mio. Touristen**, davon ca. 2/3 im Winter. Je nach Saison kommen so fünf bis sieben Urlauber auf einen Einwohner. Im Jahr 2000 kamen ca. 300.000 Touristen, 2008 waren es noch lediglich 500.000 Urlauber. Die Finanzkrise von Ende 2008 bis 2011 mit dem Zusammenbruch der großen Geschäftsbanken hat Island heute überwunden.²⁷
- In **Frankreich** kommt es sehr temporär und lokal beschränkt zu einem Overtourismus, weil viele Franzosen zeitgleich von Ende Juli bis Mitte August Urlaub machen. Der Badeort **Lacanau** beispielsweise, an der Atlantikküste, sieht elf Monate im Jahr eher verlassen aus. Die knapp

²⁶ Weitere Fallbeispiele finden sich auch bei Kirstges, T./Lück, M., 2001.

²⁷ Zu Krisen im Tourismus siehe ausführlich Kirstges, T., 2017.

5.000 Einwohner leben dort friedlich vor sich hin, bis im August fast 200.000 Urlauber anreisen. Nur wenige Kilometer davon im Hinterland herrscht jedoch auch im Sommer beschauliche Stille, so z.B. im Weinbaugebiet des **Médoc**. In den Touristenzentren hingegen unterstützen mobile Einheiten der Polizei die lokalen Beamten, um der Urlaubermassen Herr zu werden.

- **Ecuador** hat 2007 per Dekret die **Galapagosinseln** zum Risikogebiet erklärt und den Schutz und Erhalt der ökologisch wertvollen Inseln zum nationalen Ziel ausgerufen. **Bedroht** sind die Inseln nicht nur durch zu viele **Touristen** (die gleichzeitig die wichtigste Einnahmequelle darstellen), sondern auch durch die sog. **Bioinvasion**, die neue Tierarten auf die Inseln bringt und die dortige ursprüngliche (teilweise weltweit einzigartige) Tierwelt bedroht. Zum Besuch der Inseln muss vorab eine Art Visum („Migrationskarte“) beantragt/gekauft werden (2018: 20 US-Dollar) und bei Ankunft eine Nationalparkgebühr (2018: 100 US-Dollar) bar bezahlt werden. Diese **Einreisekosten sollen weiter erhöht werden**, dies letztlich auch mit dem Ziel, partyinteressierte Backpacker-Touristen abzuschrecken. Zudem sind auf den Inseln Plastiktüten, Plastikverpackungen, Einwegplastikflaschen und Kunststofftrinkhalme verboten. Gleichwohl sind die Galapagosinseln durch illegale Müllentsorgungen (vermutlich der Einheimischen) und durch Busabgase belastet.
- **Peru** hat 2011 den Zugang zur Inka-Ruinenstadt **Machu Picchu** auf 2.500 Besucher pro Tag beschränkt. Die Tickets werden vorab elektronisch ausgestellt. Für den Aufstieg zum benachbarten Wayna Picchu wird zusätzlich eine Gebühr erhoben; auch hier ist die Besucherkapazität pro Tag auf 400 Touristen beschränkt. Offensichtlich wurden die Grenzen aber nicht konsequent eingehalten, denn im Mai 2016 empfahl die *UNESCO* erneut, den Besucherstrom auf 2.500 Menschen pro Tag zu beschränken.
- **Thailand** hat 2018 einige berühmte **Strände und Inseln** des Landes (Maya-Bucht von Phi Phi Leh; Inseln Ko Mook, Ko Kradan, Ko Waen, Koh Khai Nok, Koh Khai Nui und andere) aufgrund einer massiven touristischen Übernutzung für einige Monate **gesperrt**. Durch die Sperrung sollen sich die Ökosysteme, insbesondere auch die Korallen

in den beliebten Schnorchelrevieren, erholen. In manchen Gebieten (z.B. Similan-Inseln in der Andamanensee oder ab Oktober 2018 Nationalpark Tarutao in der Straße von Malakka) blieb auch nach der Wiedereröffnung die Zahl der Besucher und insbes. der Taucher pro Tag beschränkt; Nachttauchgänge wurden an einigen Orten verboten.

- Die philippinische Insel **Boracay** schloss für Touristen ab April 2018 für einige Monate. Die Einwohner wollten dadurch Zeit gewinnen, um die brüchige Infrastruktur der Insel zu erneuern und auszubauen. Unter anderem wurden Hotels an eine neu angelegte Kanalisation zur Abwasserklärung angeschlossen. Seit Ende Oktober 2018 wurden in einigen Hotels, die bis dahin schon an die Kanalisation angeschlossen waren, wieder Touristen empfangen, die sich gemäß strengeren Regeln zum Umweltschutz verpflichten müssen (z.B. keine Strandpartys mehr, keine Plastikeinwegprodukte, kein schädigender Wassersport).²⁸
- **Myanmar** hat 2018 die Besuchsdauer für die historische **Tempelstadt Bagan** auf drei Tage beschränkt.²⁹ Zuvor wurde der Eintrittspreis von ca. 15 EUR für fünf Besichtigungstage verlangt. Die Gewerbetreibenden vor Ort protestierten jedoch gegen diese Beschränkung, da ihnen dadurch Umsatz entgehe.
- **Indien** hat die Besuchszeiten des berühmten Grabmals **Taj Mahal** pro Besucher 2018 auf maximal drei Stunden beschränkt. Wer länger bleibt, muss erneut Eintritt zahlen. Außerdem wurden die besonders günstigen Eintrittskarten für inländische Besucher limitiert.
- **Rom** beschränkt 2019 durch Einführung von drei Zonen den Reisebusverkehr in die Innenstadt hinsichtlich Uhrzeit und Anzahl der Besucher. Die Busreisenanbieter befürchten Einbußen und argumentieren dagegen, dass mit ihnen gebündelte Touristengruppen in die Stadt kämen, während vornehmlich die Individualtouristen mit eigenen Pkw Rom belasteten.

²⁸ Vgl. o.V., 2018 a.

²⁹ 2015 kam hier ein besonderes Missverhalten von Touristen in die Schlagzeilen, als zwei junge US-Amerikanerinnen sich nackt auf den Tempelanlagen ablichteten. Sie wurden anschließend verhaftet.

- **Uganda** beschränkt die Zahl der bei Touristen beliebten **Berggorilla-Trekkings** im Bwindi-Nationalpark auf 17 Gruppen je maximal acht Personen pro Tag, dies für jeweils eine „Besuchsstunde“ bei den Gorillas. Der Besuch kostet 600 US-Dollar pro Person; das Geld wird für den Schutz der bedrohten Tiere verwendet.³⁰
- In den **USA** sind die Besucherzahlen für manche **Nationalparks** beschränkt. So dürfen z.B. in das fragile Sandsteingebirge **Coyote Buttes** in Arizona und Utah täglich nur 20 Gäste einreisen. Auch die beliebten Routen im **Yosemite-Nationalpark** oder **Grand Canyon** werden reglementiert. Einige Parks steuern über hohe **Eintrittspreise**,³¹ andern nutzen zusätzlich eine **Onlineverlosung** der Parkeintrittsrechte.
- Die Verwaltung der kroatischen Insel **Hvar** hat im August 2017 „Benimmregeln“ publiziert, die ebenfalls falsches Benehmen unter Strafe in Form von Bußgeldern bis 700 EUR stellen. Benimmregeln gibt es seit 2017 ebenso in Crikvenica, Kroatien.
- **Florenz** hat im September 2018 eine Regelung erlassen, nach der es untersagt ist, zu bestimmten Tageszeiten in manchen Innenstadtbereichen auf dem Gehweg oder vor Geschäften Snacks zu sich zu nehmen. Bis zu 500 EUR kann ein Fehlverhalten kosten. Hintergrund ist, dass sich die Anwohner vermehrt über **zugemüllte Straßen nach Touristen-Picknicks** beschwert hatten.
- Ähnlich wie auf Mallorca gab es auch in **Montenegro** von Juni 2008 bis Dez. 2011 eine **Ökosteuer** („Eko Naknada“), die für die Benutzung des Straßennetzes erhoben wurde. Eine Jahresvignette kostete für Pkw 10 EUR und für Wohnmobile 30 EUR. Der Erlös sollte auch hier Umweltprojekten zugutekommen. Zum 1.1.2012 wurde diese Steuer abgeschafft.

³⁰ Vgl. o.V., 2018 c. Es besteht übrigens die Gefahr, dass Touristen die Gorillas mit Krankheitserregern wie Influenza-Viren anstecken, was z.B. 2005 zum Tod von 24 Tieren führte.

³¹ Z.B. Yosemite, Grand Canyon oder Yellowstone: 35 US-Dollar für einen Sieben-Tage-Pass (2019), Badlands National Park: 25 US-Dollar bzw. 30 US-Dollar ab 2020. Zur grundsätzlichen Frage, ob es Eintrittsgebühren für Nationalparks geben sollte, siehe z.B. Fischer, A., 2014, Kapitel 4.2.

-
- Auf den **Malediven** gibt es seit 1.11.2015 eine **Ökosteuer**. Urlauber zahlen 6 US-DOLLAR pro Tag. Erhoben wird die Steuer von den Betreibern von Hotels, Resorts und Kreuzfahrtschiffen, nicht aber von kleinen Gästehäusern. Das vereinnahmte Entgelt wird an die *Maldives Inland Revenue Authority (MIRA)*; Steuerbehörde) abgeführt und zum Schutz des Ökosystems der Inselgruppe (inkl. Müllentsorgung) genutzt.
 - **Malta** erhebt seit 1.6.2016 eine **Ökosteuer** in Höhe von ca. 0,50 EUR pro Urlauber (ab 18 Jahren) pro Nacht, maximal 5 EUR je Aufenthalt. Erhoben wird die Steuer von den Betreibern von Hotels, Resorts etc. und auch von Gastfamilien. Die Einnahmen sollen der Verbesserung der touristischen Infrastruktur dienen.
 - Zeitweise werden **einzelne Orte und Sehenswürdigkeiten** - z.B. aufgrund einer plötzlichen erhöhten Aufmerksamkeit in den sog. **sozialen Medien** - zum Touristenmagnet, so z.B. der **Lago di Braies** (Prager Wildsee) in Südtirol, Italien, nachdem 2018 zehntausende Fotos auf Instagram publiziert wurden und aufgrund der „**Instagramability**“ immer mehr Touristen dorthin wollten, so dass im Sommer 2018 sogar die Zufahrtsstraße gesperrt werden musste. Auch der Felsvorsprung **Trolltunga** in Norwegen ist so ein Ort, in dem die Besucherzahl von wenigen Hundert auf ca. 40.000 in 2014 stieg. Ähnlich erging es 2017 dem Schweizer **Verzascatal** oder - seit 2015 nach einigen „must have seen“-Medienmeldungen - dem Schweizer **Berggasthof Aescher**. Solche kurzfristigen Hypes flauen jedoch meist nach einigen Monaten (oder Jahren) wieder ab.

Weitere „**Touristensteuern**“, „**Einreisesteuern**“, „**Ausreisesteuern**“ oder „**Visumentgelte**“ gibt es z.B. in Ägypten, in der Dominikanischen Republik, in Kenia, Sansibar, einigen arabischen Ländern, aber auch in den USA (ESTA-Antrag, ca. 14 US-DOLLAR für zwei Jahre) und Kanada (ETA, ca. 7 CAD für fünf Jahre) - wobei diese nicht immer zweckgebunden für Umwelt- und/oder touristische Maßnahmen sind. Auch Venedig kündigte Anfang 2019 an, eine Art Eintrittsgeld in Höhe von - je nach Saison - 2,50 EUR bis 10 EUR von Tagestouristen zu kassieren; Übernachtungsgäste, die bislang schon eine Ortstaxe zahlen, sind davon nicht betroffen. Wie beim Besuch eines Museums werden also Eintrittsgelder verlangt. Diese Verteuerung des Besuchs einer Destination

mag einerseits manche Urlauber abschrecken und so den **Overtourismus reduzieren** helfen; andererseits können die Einnahmen dazu dienen, **Umweltbelastungen** (z.B. Müll, Abwässer, ...) durch den Tourismus zu **beseitigen** und die **touristische Infrastruktur** instand zu halten und zu pflegen. Und selbstverständlich gibt es auch in Deutschland vielerorts die gute alte „**Kurtaxe**“ ...

8 Fazit: Nachhaltige Tourismusedwicklung versus Overtourismus

Der Overtourismus, das Zuviel an Tourismus, belastet nicht nur die Destinationen, sondern letztlich auch die deutsche Veranstalterbranche sowie die Urlauber selbst. **Ziel** muss daher eine **nachhaltige(re) Entwicklung des Tourismus** sein. **Nachhaltigkeit beginnt mit der Einsicht in ihre Notwendigkeit.** Ein Kernproblem ist das geringe Bewusstsein bei vielen Unternehmen, Destinationen, in der Politik und in der Gesellschaft für die Notwendigkeit der Nachhaltigkeit und der mit der Umsetzung verbundenen Einschränkungen. Ein **nachhaltiger Tourismus** ist gekennzeichnet durch **ethische und soziale Gerechtigkeit, kulturelle Anpasstheit, ökologische Tragfähigkeit sowie wirtschaftliche Bedeutung und Effizienz.** Voraussetzung für einen nachhaltigen Tourismus ist die Integration der Ziele

- **ökologisch verträglich,**
- **wirtschaftlich profitabel** und
- **ethisch** und **sozial** förderlich und **kulturell** angepasst.

Dabei kann es im konkreten Entscheidungsfall durchaus vorkommen, dass diese **Ziele konfliktär** zueinanderstehen. Im Sinne eines „magischen Dreiecks“ muss daher die **Balance zwischen diesen Zielen** gesucht werden.

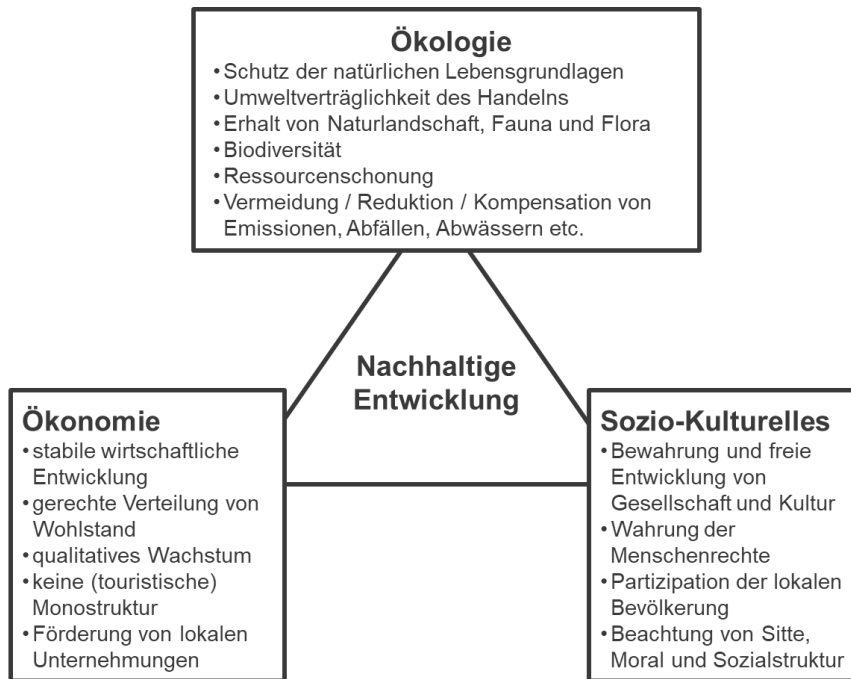


Abb. 2: Das „magische Dreieck“ von nachhaltiger Entwicklung und Sanftem Tourismus

Die Bewahrung lebenserhaltender ökologischer Prozesse und Naturkreisläufe, die Erhaltung der Artenvielfalt, die schonende Nutzung natürlicher Ressourcen sowie die Vermeidung von Müll und Emissionen sind ebenso Ziele des nachhaltigen Tourismus wie die Partizipation der „Bereisten“ am Tourismus, die Gewährleistung menschenwürdiger Arbeitsbedingungen, der Schutz von Kindern vor Ausbeutung oder die Achtung und Bewahrung traditioneller Lebensweisen und kultureller Identitäten der Bevölkerung. Dadurch soll die einheimische Bevölkerung ihr subjektives Wohlbefinden nicht durch den Tourismus beeinträchtigt sehen, während die Touristen ihrerseits eine optimale Befriedigung ihrer Bedürfnisse als Urlaubsgast erfahren sollen. Dies bedeutet, dass es zu einem verantwortungsbewussten Reisen kommt, dass negative Umweltauswirkungen und soziokulturelle Veränderungen vermieden oder zumindest so gering wie möglich gehalten werden, dass der Tourismus

einen Beitrag zur Finanzierung von Landschaftsschutzgebieten leistet und dass Einkommensmöglichkeiten für die einheimische Bevölkerung geschaffen werden.³² So impliziert dieser Ansatz die Vorsorge für nachfolgende Generationen.

³² Siehe ausführlich zum Konzept eines nachhaltigen Tourismus und zu konkreten Ansatzpunkten: Kirstges, T., 2019.

Quellenverzeichnis

- Birkner, Helena / Krane, Michael, (2018):** Dubrovnik stiftet Verwirrung, in: FVW Nr. 22 vom 26.10.2018, S. 56.
- Feldmeier, Frank, (2018):** Licht für Urlauber, Balearen: Die Einnahmen aus der Touristensteuer sprudeln kräftig. Verwendungszwecke gibt es viele; in: Touristik Aktuell Nr. 44 vom 12.11.2018, S. 22.
- Fischer, Anton, (2014):** Sustainable Tourism: from mass tourism toward eco-tourism, Bern 2014.
- Haedrich, Günther/Kaspar, Claude/Kleinert, Horst/Klemm, K.: (1983),** Tourismus-Management, Tourismus-Marketing und Fremdenverkehrsplanung, Berlin/New York 1983.
- Jungk, Robert, (1980):** Wieviel Touristen pro Hektar Strand? Plädoyer für „sanftes Reisen“, in: Geo, Heft 10/1980, S. 154-156.
- Kirchner, Thomas, (2018):** Amsterdam - so ein Käse, in: Süddeutsche Zeitung vom 30.1.2018.
- Kirstges, Torsten / Schröder, Christian, (2012):** Destination Reiseleitung – Ein Leitfaden für Reiseleiter – aus der Praxis für die Praxis, 3. Auflage, Wilhelmshaven 2012.
- Kirstges, Torsten, (2010):** Expansionsstrategien im Tourismus: Marktanalyse und Strategiebausteine, unter besonderer Berücksichtigung mittelständischer Reiseveranstalter, 4. Auflage, Wilhelmshaven 2010.
- Kirstges, Torsten, (2017):** Krisen von 1995 bis 2017 und ihre Auswirkungen auf den Tourismus, Wilhelmshaven 2017.
- Kirstges, Torsten, (2018):** Strukturanalyse des deutschen Reiseveranstaltermarktes 2018, Wilhelmshaven 2018.
- Kirstges, Torsten, (2019):** Sanfter Tourismus –Von der Tourismuskritik über den Overtourismus zur Nachhaltigkeit, Chancen und Probleme der Realisierung eines ökologieorientierten und sozialverträglichen Tourismus durch deutsche Reiseveranstalter. 4. Auflage, Wilhelmshaven 2019.

- Kirstges, Torsten/Lück, Michael (Hrsg.), (2001):** Umweltverträglicher Tourismus – Fallstudien zur Entwicklung und Umsetzung Sanfter Tourismuskonzepte, Meßkirch 2001.
- Klüver, Henning, (2009):** Venedig sehen und wegziehen, in: Süddeutsche Zeitung Nr. 274 vom 27.11.2009, S. 10.
- Krippendorf, Jost/Kramer, B./Müller, H., (1986):** Freizeit und Tourismus – Eine Einführung in Theorie und Politik, Bern 1986.
- MSC Kreuzfahrten GmbH (Hrsg.), (2019),** Webseite www.msc-kreuzfahrten.de/de-de/Kreuzfahrt-Reiseziele/Nordeuropa/Norwegen/Flam.aspx, Stand 6/2019
- o.V., (1994):** Hawaii: Aufrufe zum Tourismusboykott, in: SZ Nr. 101 vom 03.05.1994, S. II.
- o.V., (2018a):** Philippinen führen strenge Maßnahmen gegen Safttouristen auf Boracay ein, in: Travelbook, 9.11.2018.
- o.V., (2018b):** 2018 mehr Kreuzfahrttouristen auf Mallorca als je zuvor, in: Mallorca Magazin, 3.3.2018.
- o.V., (2018c):** Uganda: Zwei neue Berggorilla-Gruppen, in: Touristik Aktuell Nr. 42 vom 29.10.2018, S. 25.
- Schemel, Hans Joachim, (1983):** Belastungsanalysen - Methodische Ansätze und ausgewählte Verfahren, in: Haedrich et al, 1983, S. 317-329.
- Temsch, Jochen, (2018):** Freiheit für Dubrovnik, in: Süddeutsche Zeitung vom 15.11.2018.
- UNWTO (Hrsg.), (2018):** Overtourism? Understanding and Managing Urban Tourism Growth beyond Perceptions, Madrid 2018.
- Wilkens, Bianca, (2018):** Mallorca setzt im Winter auf Ruhesuchende, in: fvw. Nr. 25/2018 vom 7.12.2018, S. 49-50.