

N i e d e r s c h r i f t
über die 35. bis 40. - öffentliche - Sitzung (Reise)
des Unterausschusses „Tourismus“
des Ausschusses für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung
vom 12. bis 17. April 2026
Italien

Tagesordnung:

Seite:

Parlamentarische Informationsreise nach Norditalien zur Information über verschiedene tourismuspolitisch relevante Themen und Entwicklungen

35. Sitzung am 12. April 2026

Briefing durch die deutsche Honorarkonsulin in Bozen, Dr. Nathalie Schweitzer 4

36. Sitzung am 13. April 2026

Gespräch mit dem Präsidenten des Südtiroler Landtages, Arnold Schuler, über die Entwicklung des Tourismus sowie die parlamentarische Arbeit in Südtirol 4

Gespräch mit dem Dritten Landeshauptmannstellvertreter und Landesrat (Landesminister) für Mobilität und Infrastruktur, Daniel Alfreider, sowie Dr. Michael Andergassen, politischer Beamter für Mobilitätsthemen in der Landesregierung, über die Mobilitätsplanung in Südtirol..... 9

Gespräch mit Vertreterinnen der Stadt- und Kurverwaltung Meran sowie der Leitung des Südtiroler Landesmuseums für Tourismus 15

37. Sitzung am 14. April 2026

Gespräch mit dem CEO der Marketinggesellschaft IDM Südtirol - Alto Adige, Erwin Hinteregger, und Lukas Comploi, zuständig für die Öffentlichkeitsarbeit der IDM, über die Marke Südtirol 17

Gespräch mit dem Direktor (Staatssekretär) des Ressorts Landwirtschaft, Forstwirtschaft und Tourismus, Ulrich Höllriegel, über aktuelle Entwicklungen im Tourismussektor 23

38. Sitzung am 15. April 2026

Gespräch mit der Stadt- und Fremdenverkehrsverwaltung Sirmione sowie der Tourismusfördergesellschaft Garda Unico 28

Gespräch mit dem Geschäftsführer des auf Kulturgeschichte und nachhaltigen Tourismus ausgerichteten Vereins Lago Ambiente Cultura Storia (L. A. CU. S.), Luigi Del Prete, über die Entwicklung und Aufgaben des Vereins 31

Gespräch mit Vertretern der Interregionalen Koordinierung zum Schutz des Gardasees - Coordinamento Interregionale per la Tutela del Garda - über Overtourism am Beispiel des Fahrradtourismus..... 32

39. Sitzung am 16. April 2026

Gespräch an der Universität Ca' Foscari Venezia mit Professor Dr. Silvio Nocera, Ordinarius für Verkehrsplanung, über tourismusbezogene Verkehrsforschung und -modellierung 32

Gespräch mit Venedigs Stadträtin für Heimatschutz, Universitäten und Tourismus, Paola Mar, über die Entwicklung des Tourismus in ihrer Stadt..... 34

Gespräch mit dem Direktor des Deutschen Studienzentrums Venedig, Dr. Richard Erkens, und Petra Schäfer, Assistentin der Direktion, über die Bedeutung der Kultur für den Tourismus und dessen Auswirkungen auf das Leben der ortsansässigen Bevölkerung 35

40. Sitzung am 17. April 2026

Gespräch mit leitenden Mitarbeitenden der Nordadriatischen Hafenverwaltung Porto di Venezia über die Entwicklung des Kreuzfahrttourismus in der Region Venedig 36

Anwesend:

Mitglieder des Unterausschusses:

1. Abg. Axel Miesner (CDU), amtierender Vorsitzender¹
2. Abg. Christoph Bratmann (SPD)
3. Abg. Immacolata Glosemeyer (i. V. des Abg. Oliver Ebken) (SPD)
4. Abg. Karin Emken (SPD)
5. Abg. Frank Henning (SPD)²
6. Abg. Björn Meyer (SPD)¹
7. Abg. Philipp Meyn (SPD)
8. Abg. Saskia Buschmann (CDU)
9. Abg. Christian Calderone (i. V. der Abg. Melanie Reinecke) (CDU)
10. Abg. Colette Thiemann (CDU)
11. Abg. Christian Schroeder (i. V. der Abg. Sina Maria Beckmann) (GRÜNE)¹
12. Abg. Tamina Reinecke (GRÜNE)¹

Von der Landtagsverwaltung:

Regierungsrat Martin.

Niederschrift:

Regierungsdirektor Dr. Bäse, Stenografischer Dienst.

Sitzungsdauer:

12. April 2026: 19:30 Uhr bis 21:45 Uhr,
13. April 2026: 10:15 Uhr bis 17:35 Uhr,
14. April 2026: 9:00 Uhr bis 12:10 Uhr,
15. April 2026: 10:30 Uhr bis 18:15 Uhr,
16. April 2026: 13:55 Uhr bis 18:45 Uhr,
17. April 2026: 10:00 Uhr bis 11:00 Uhr.

¹ Keine Teilnahme am Gespräch in der 40. Sitzung wegen einer streikbedingt vorgezogenen Abreise

² amtierender Vorsitzender in der 40. Sitzung

Tagesordnung:

Parlamentarische Informationsreise nach Norditalien zur Information über verschiedene tourismuspolitisch relevante Themen und Entwicklungen

35. Sitzung am 12. April 2026

Briefing durch die deutsche Honorarkonsulin in Bozen, Dr. Nathalie Schweitzer

Dr. Nathalie Schweitzer geht in ihrem Briefing auf folgende Aspekte ein:

- sozioökonomische und tourismuswirtschaftliche Eckdaten zu Südtirol: rund 540 000 Einwohner auf 7 400 km² und im Jahr 2025 rund 38 Millionen Übernachtungen, kleine und mittelständische Gewerbe- und Industriebetriebe, kleinteilige Landwirtschaft (insbesondere Obst- und Weinanbau, Milchviehwirtschaft)
- politisch-geschichtliche Entwicklung Südtirols vom Südtirol über die Phase der Italianisierung nach dem Ersten Weltkrieg und der vom Dritten Reich forcierten „Option“ bis zum heutigen Autonomiestatut
- maßgeblich durch die Sprachgruppen geprägtes Parteienspektrum (größte Partei: Südtiroler Volkspartei als Sammlungspartei), Positionen der neuen Rechten in Südtirol (zum Beispiel Süd-Tiroler Freiheit für Loslösung von Italien)
- naturräumliche und soziokulturelle Grundlagen für den Tourismus: Zusammentreffen von alpin-österreichischem und mediterranem Charakter; „Von beidem das Beste“ als Kurzform der Beschreibung dieser Melange
- Abwanderungstendenzen; denn Deutschkenntnisse eröffnen in besonderer Weise Bildungs- und Berufschancen in Deutschland und Österreich, wo das Lohnniveau höher ist
- Organisation der konsularischen Arbeit in Italien, Aufgaben der Honorarkonsulin

36. Sitzung am 13. April 2026

Gespräch mit dem Präsidenten des Südtiroler Landtages, Arnold Schuler, über die Entwicklung des Tourismus sowie die parlamentarische Arbeit in Südtirol

Präsident **Arnold Schuler** - von 2018 bis 2020 Landesrat (Minister) für Land- und Forstwirtschaft, Tourismus und Zivilschutz - berichtet im ersten Teil des Gesprächs über die Rahmenbedingungen und die Entwicklung des Tourismus in Südtirol:

- Südtirol profitiere stark von seiner Lage im Zentrum Europas am Übergang von den Alpen (prädestiniert für Winter- und Sommertourismus) zum norditalienischen Tiefland mit mildem Klima und dem Übergang vom deutschen zum italienischen Sprach- und Kulturraum. Damit könnten sich die beiden wichtigsten Gästegruppen - Deutschsprachige und Italiener - jeweils ihrer Muttersprache bedienen. Zudem entfielen die mit Ferndestinationen, die nur mit dem Flugzeug zu erreichen seien, verbundenen Unsicherheiten.

- Erster Aufschwung des Tourismus Ende des 19. Jahrhunderts - nach dem Bau der wichtigsten Eisenbahnstrecken - als Ziel der österreichisch-ungarischen Oberschicht: Begründung des Rufs als Destination, Errichtung von Grand Hotels etc.
- Einbruch nach dem Ersten Weltkrieg durch die Zuordnung Südtirols zu Italien, denn Südtirol sei zunächst kein Zielgebiet für italienische Touristen gewesen. Der Fremdenverkehr habe sich unter dem Vorzeichen, Teil Italiens zu sein, neu entwickeln müssen.
- Der Tourismus habe seit Anfang der 1960er-Jahre mit der privaten Zimmervermietung einen starken Aufschwung gerade auch im ländlichen Raum genommen, zunächst auf oft qualitativ niedrigem Niveau; damit habe sich eine außerlandwirtschaftliche Zuverdienstmöglichkeit gerade für Frauen ergeben, die bis dahin als mithelfende Familienangehörige wirtschaftlich kaum eigenständig gewesen seien. Dadurch sei der überkommene urban-hochwertige Tourismus durch Ferien auf dem Bauernhof ergänzt worden; Schenna sei ein typisches Beispiel dafür.
- Dieser Aufschwung habe sich durch den Wirtschaftsaufschwung in Deutschland und Österreich, die einsetzende Massenmotorisierung und den Bau der Brennerautobahn verstärkt. Anstieg der Zahl der Übernachtungen von 1960 bis 1970 von 3,8 Millionen auf 10,2 Millionen je Jahr.
- Verdoppelung der Übernachtungszahlen von 1970 bis 1980. Zweiter Einbruch in der Entwicklung Anfang der 1980er-Jahre durch eine Wirtschaftskrise und die sogenannte Konventionierungspflicht, der zufolge mindestens 60 % des neu geschaffenen Wohnraums der ortsansässigen Bevölkerung und maximal 40 % dem Fremdenverkehr zur Verfügung zu stellen gewesen seien.
- Stagnation der Übernachtungszahlen zwischen 1990 und 2000 bei gut 23 Millionen je Jahr. Durch Reformen in den Jahren 1997 und 2007 hätten die Beherbergungsbetriebe wieder mehr Möglichkeiten erhalten, quantitativ und qualitativ zu wachsen. Anstieg der Zahl der jährlichen Übernachtungen von 2000 bis 2010 um gut 5 Millionen.
- Bis 2019 Anstieg der Übernachtungszahlen auf 33,7 Millionen. Nach einem Corona-Einbruch weiterer Anstieg im Jahr 2025 auf 38 Millionen - bezogen auf die Einwohnerzahl sehr viel.
- Seit ca. 2020 starkes Wachstum der Vermietung über Plattformen wie Airbnb gerade in Städten, wodurch die Wohnungsknappheit verschärft werde.
- Mittlerweile gälten 68 der 116 Gemeinden Südtirols als stark durch den Tourismus geprägt.
- 2007 sei den Gemeinden die Erstellung von Tourismusentwicklungskonzepten vorgegeben worden, die sich in der Tendenz aber als austauschbar und zu wenig umfassend erwiesen hätten. 2018 seien die Gemeinden verpflichtet worden, thematisch umfassende Gemeindeentwicklungsprogramme zu erstellen, wobei auch die Bevölkerung einbezogen werden solle.
- Starker Tourismus führe zu hohem Ressourcenverbrauch und starken Verkehrsbelastungen, sodass die Akzeptanz des Fremdenverkehrs bei der ortsansässigen Bevölkerung mittlerweile

leide. Darauf habe die Landesregierung 2022 mit dem neuen „Landestourismusentwicklungskonzept 2030+“³ reagiert. Zielvorstellung:

- o Hohe Lebensqualität für die einheimische und hohe Erlebnisqualität für die besuchende Bevölkerung.
 - o Tourismuswirtschaft auch zukünftig stark von kleineren Familienbetrieben (derzeit durchschnittlich 38 Betten je gewerblichem Beherbergungsbetrieb) und lokalem Investment geprägt.
 - o Direkter Kontakt zwischen Vermietern und Gästen solle prägend bleiben.
 - o Einigermaßen ausgewogenes Verhältnis zwischen den Qualitätsstufen solle bestehen bleiben (keine zu breite Spitze); auch weniger finanzstarke Gäste sollten angesprochen werden.
 - o Erhaltung der Authentizität; auch darauf ausgerichtete Veranstaltungsplanung.
 - o Erhaltung eines verträglichen Tourismus in Südtirol, zumal er stark zum Aufstieg des Landes zu einer der reichsten Regionen Europas beigetragen habe.
 - o Gäste sollten weiterhin willkommen sein und keine Ablehnung durch die Bevölkerung spüren.
 - o Auch die Beschäftigten der Tourismusbranche müssten Unterkünfte finden.
- Einem zu starken Wachstum der Bettenzahlen und des Tourismus werde auf der Grundlage des Tourismusentwicklungskonzepts mit der Bettenobergrenze, auch „Bettenstopp“ genannt, seit 2023 begegnet, die grundsätzlich auch vom Hotel- und Gaststättenverband mitgetragen werde, aber im Einzelfall zu erheblichen Diskussionen führe. Ziele:
- o valide Erfassung der tatsächlichen Bettenzahl (2019: 229 000 gemeldete Betten, faktisch waren weitere 80 000 vorhanden) in allen Betrieben - auch in kleinen Betrieben, auch Zustellbetten -, auch als Planungsgrundlage für Infrastruktur
 - o abzusehende Entwicklung durch bereits genehmigte Planungen
 - o Zuweisung von Bettenkontingenten an jede Gemeinde; Bettenzahlen aus schließenden Betrieben blieben zu 95 % bei der jeweiligen Gemeinde und gingen zu 5 % ans Landeskontingent für landesinternen Ausgleich von Ungleichgewichten. Schaffung neuer Angebote nur innerhalb dieser Kontingente; Privatzimmervermietung und Plattformvermietungen würden so mitreguliert. Diese Regelung sei durch das Autonomiestatut gedeckt; bei einer direkten zivilrechtlichen Einschränkung der Vermietung würden die Grenzen des Statuts überschritten.
 - o Ausnahmen von der Bettenobergrenze bestünden für Betriebe innerhalb der historischen - auch ländlichen - Ortskerne, um diese wirtschaftlich zu stärken, und für den Urlaub auf dem Bauernhof, um die klein strukturierte Landwirtschaft zu unterstützen. Da Ferienhöfe von einer anderen Gästekategorie nachgefragt würden als Hotels oder Ferienwohnungen, sei in diesem Bereich trotz fortgesetzter Entwicklung nur wenig Konkurrenz zu anderen Angeboten zu erwarten. Gleichzeitig werde ein Beitrag zur Er-

³ https://www.idm-suedtirol.com/fileadmin/user_upload/content/Tourismus/TourisMUT/LTEK_2030_DE.pdf

haltung eines gepflegten Landschaftsbilds geleistet, was für Einheimische wie Touristen von hoher Bedeutung sei.

Auf Nachfragen der Abgeordneten **Christian Calderone** (CDU), **Colette Thiemann** (CDU), **Björn Meyer** (SPD), **Tamina Reinecke** (GRÜNE) und **Saskia Buschmann** (CDU) ergänzt Präsident **Arnold Schuler** seine Ausführungen zum Fremdenverkehr in Südtirol:

- Der Tourismus sei in den Gemeinden am stärksten akzeptiert, wo er am meisten ausgeprägt sei, denn dort lebten direkt oder indirekt alle davon. Eine zu kleinräumig angelegte Akzeptanzbetrachtung - und auch Planung - greife also zu kurz, zumal die Gäste einer Gemeinde die Tagestouristen in anderen Gemeinden seien.
- Der Tagestourismus führe aber an einzelnen Hotspots zu erheblichen Überlastungen, zum Beispiel am Pragser Wildsee - wo der Zugang bereits über eine Registrierungspflicht limitiert sei - oder am Ötzi-Museum, wo der Zugang auch eingeschränkt werden solle. Die Begrenzungen verhinderten eine Überlastung und stellten zugleich die erwünschte Erlebnisqualität für die Touristen sicher.
- Ein Ausbau des Tourismus in fremdenverkehrlich unterdurchschnittlich entwickelten Tälern könne grundsätzlich über das 5%-Bettenkontingent des Landes gesteuert werden, sei aber schwierig: Der Bau neuer Hotels etc. sei mittlerweile sehr kostenintensiv, sodass Investoren insbesondere an Orten mit voraussichtlich hoher Auslastung investieren wollten. Wenn aber doch die gewisse Abgeschiedenheit eines weniger entwickelten Seitentals als Investitionsziel interessant werde, dann eher für den Bau eines Resorts, das nur wenig Impulse und Wertschöpfung für die Standortgemeinde bringe. Es komme also auf Ferienwohnungen und kleinere Hotels an.
- Aber nicht überall werde eine Stärkung des Tourismus gewünscht, zum Beispiel in der vom Marmorabbau und dessen Verarbeitung geprägten Gemeinde Laas.
- Die Rekrutierung von einheimischen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sei für die Tourismusbranche - aber auch für den Obstanbau - schon vor einigen Jahrzehnten schwieriger geworden. Mit dem Fall des Eisernen Vorhangs hätten neue Mitarbeitende gewonnen und damit auch weitere Wachstumspotenziale ausgeschöpft werden können. Mittlerweile verlagerten sich die Herkunftsgebiete der Mitarbeitenden weiter nach Osten, bis nach Indien und Pakistan. Die Beschäftigten würden zunehmend ganzjährig eingestellt, um sie zu halten.
- Für die Unterbringung des Personals habe vor 2007 mit der „Schachtellösung“ eine Kontingentierung bestanden, also eine Quote von Personalunterbringungsmöglichkeiten für eine bestimmte Zahl von Gästebetten. Mit dem Wegfall dieser Quotierung seien öfters Personal in Gästezimmer umgewandelt worden, was Probleme verschärft habe. An diesem Problem werde zurzeit gearbeitet, zumal es sich parallel verschärfe, weil das Personal mittlerweile eine Unterbringung in Einzelzimmern mit Kochgelegenheit erwarte und nicht mehr Mehrbettzimmer akzeptiere.
- Auf eine Verlängerung der Wintertourismussaison in den April hinein sei in den Südtiroler Dolomiten - im Gegensatz zu Tirol - verzichtet worden, um der Tourismusbranche eine Pause vor dem Übergang in die Sommersaison zu geben. Dabei spiele auch eine Rolle, dass die Wintersaison nicht mehr dominant sei.

- Die Mobilitätsplanung liege bis auf die Autobahn- und Fernbahnplanung bei Südtirol. Hervorzuheben sei in diesem Bereich der 2012 eingeführte Südtirolpass, eine Chipkarte, die als elektronischer Fahrschein für die im Verkehrsverbund Südtirol zusammengeschlossenen Verkehrsmittel (öffentliche Bus-, Eisenbahn- und Seilbahnangebote im Nah- und Regionalverkehr) diene. Zudem müsse jeder Beherbergungsbetrieb zurzeit 0,65 Euro je Nacht und erwachsenem Gast für den Guest Pass abführen, der den Besuchern die kostenlose und niedrigschwellige Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel ermögliche. Zuletzt seien so rund 20 Millionen Euro je Jahr eingenommen worden; vor der Einführung dieses Systems hätten Gäste je Jahr Fahrscheine für rund 7 bis 8 Millionen Euro gekauft, ergänzt Herr **Alfreider** anschließend. Im Ergebnis stehe ein ÖPNV-Angebot mit flächendeckendem Halbstunden- oder Stundentakt für alle zur Verfügung, regional weiter verdichtet, betonen beide Politiker, wozu die Fremdenverkehrsbranche einen wichtigen Beitrag leiste.

Der zweite Teil des Gesprächs hat die Arbeit des Südtiroler Landtags unter den besonderen Bedingungen des Autonomiestatuts und der Zwei- bzw. Dreisprachigkeit zum Thema. Auch auf Fragen der Abgeordneten **Christian Schroeder** (GRÜNE), **Philipp Meyn** (SPD) und **Axel Miesner** (CDU) führt Präsident **Arnold Schuler** zu diesen Themen aus:

- Italienisch und Deutsch seien Amtssprachen, in denen auch alle Beschlüsse, Gesetze, Verordnungen, Landtagsreden etc. festgehalten würden.⁴ Im Landtag werde zwischen beiden Sprachen simultan gedolmetscht. Die Ladinier bedienten sich einer der beiden Sprachen. Komme es zu inhaltlichen Abweichungen zwischen deutschem und italienischem Text, so gelte der italienische.
- Die Regierung werde von einer Koalition aus Südtiroler Volkspartei (SVP), Freiheitlichen (F), Fratelli d'Italia (Fdi), Lega und La Civica getragen. Diese - politisch eigentlich gegensätzliche Positionen umfassende - Koalition ergebe sich aus der notwendigen proportionalen Repräsentanz aller Sprachgruppen und sei der Bevölkerung nicht einfach zu vermitteln.
- Zum Parteiensystem: Die frühere Dominanz der SVP schwinde, da aufgrund der erheblich ausgebauten Autonomie Südtirols das politische Feindbild „Rom“ schwächer werde, das der SVP als richtungsübergreifender Vertretung der Deutschsprachigen jahrzehntelang eine Mehrheit gesichert habe. Die Parteienlandschaft sei zersplittert, was durch das Fehlen einer Hürde zur parlamentarischen Repräsentanz - damit auch die kleine ladinischsprachige Volksgruppe vertreten sein könne - geradezu befördert werde. So gehörten die 35 Landtagsabgeordneten 14 Fraktionen an, wovon 9 Fraktionen nur aus einer Person bestünden. Die aktuelle Fünfparteienkoalition habe nur eine Stimme Mehrheit.
- Der Regierung gehörten neben dem Landeshauptmann - Arno Kompatscher - 10 Minister an. Außerdem umfasse das Parlamentspräsidium 6 Personen. Damit verblieben nur 18 Abgeordnete ohne Amt. Fast alle SVP-Abgeordneten gehörten der Regierung oder dem Präsidium an. In der Praxis bedeute das, dass parlamentarische Diskussionen insbesondere zwischen den Oppositionsfraktionen geführt würden. Zur Behebung dieser Ungleichgewichte werde diskutiert, dass die Minister zukünftig auf ihr Mandat verzichten. Der Vorschlag einer 4%-Hürde habe wohl kaum noch eine Chance auf Realisierung.

⁴ Ein Beispiel hierfür ist der Beschluss der Landesregierung 777 zur Tourismusförderung (**Anlage 3**).

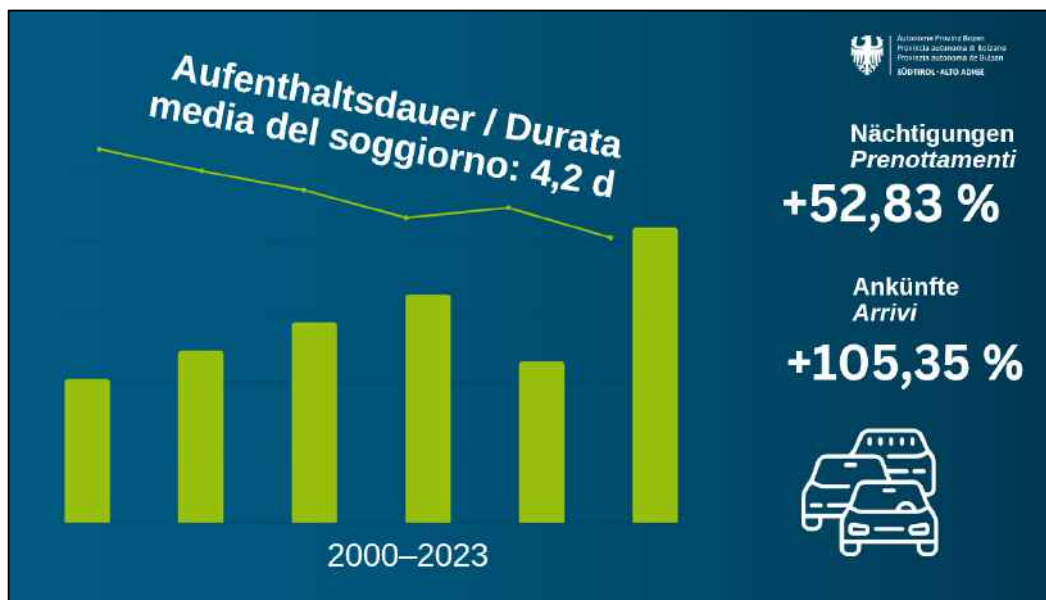
Gespräch mit dem Dritten Landeshauptmannstellvertreter⁵ und Landesrat (Landesminister) für Mobilität und Infrastruktur, Daniel Alfreider, sowie Dr. Michael Andergassen, politischer Beamter für Mobilitätsthemen in der Landesregierung, über die Mobilitätsplanung in Südtirol

Daniel Alfreider vertieft einleitend die Ausführungen von Präsident Schuler zu den politischen Implikationen des Autonomiestatuts für die Regierungsbildung und unterstreicht, dass die Vorgabe der Repräsentation der Sprachgruppen zu ungewöhnlichen Koalitionen zwingt.

Anschließend geht er auf der Grundlage der Präsentation in **Anlage 1** auf die Verkehrserfassung und -planung in Südtirol ein und stellt ein in jüngerer Vergangenheit aufgesetztes System zur Verkehrsmengen- und Verkehrsstromerfassung vor.

Er benennt wichtige Eckpunkte für die Verkehrsplanung:

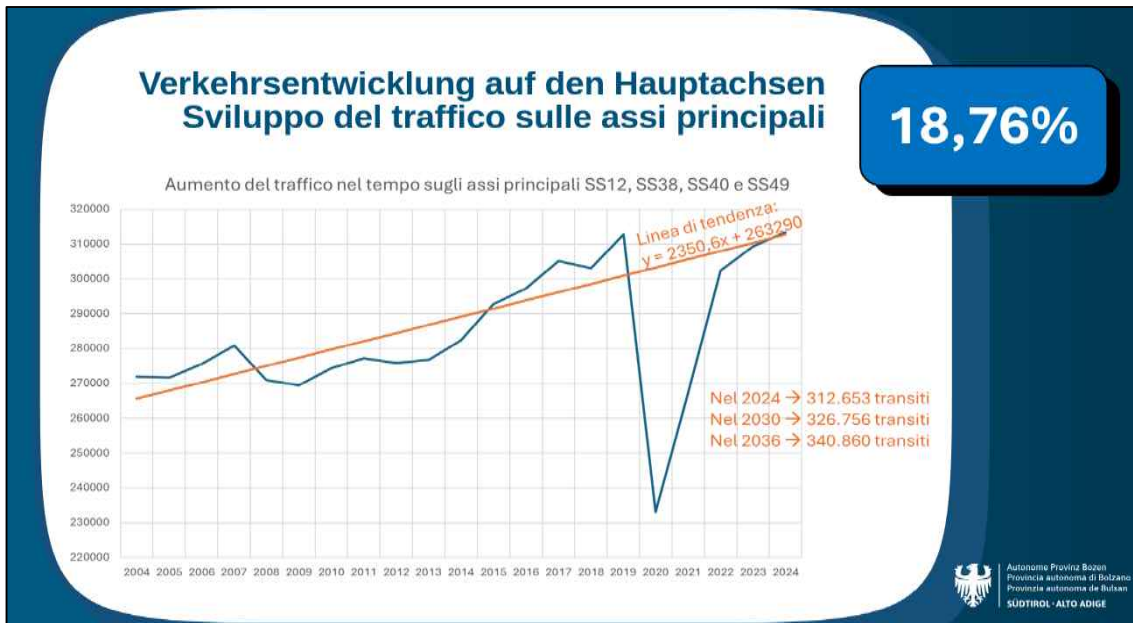
- Gebirgs- und Hochgebirgslandschaft, zu 70 % über 1 000 m Höhe gelegen
- lange Grenze zu Österreich, aber auch zur Schweiz
- ca. 540 000 Einwohner mit hohem ländlichen Bevölkerungsanteil, Bevölkerungswachstum zwischen 2000 und 2022 um 15 %
- Auch um der Abwanderung in die städtischen Zentren vorzubeugen - unter anderem im Sinne der Erhaltung der Kultur und Kulturlandschaft -, sollten gute individuelle und öffentliche Verkehrsangebote zur Verfügung gestellt werden.
- Stark zunehmender Tourismus auf rund 36 Millionen Übernachtungen bei leicht abnehmender Aufenthaltsdauer:



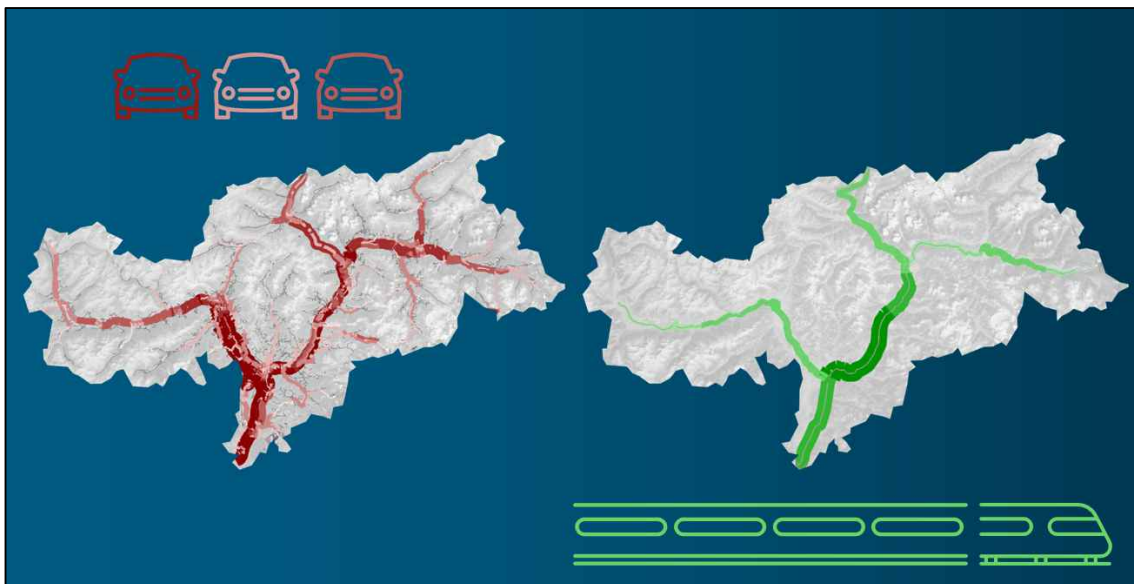
Dabei trugen die Touristen sowohl über An- und Abreise als auch durch Fahrten während des Aufenthalts zum Verkehrsaufkommen bei.

Auch Herr Alfreider betont die hohe Bedeutung des Tourismus für die Wertschöpfung im ländlichen Raum, der damit ein weiterer Baustein sei, um der dortigen Bevölkerung eine Zukunft und Heimat zu geben.

⁵ Landeshauptmannstellvertreter für die ladinische Sprachgruppe

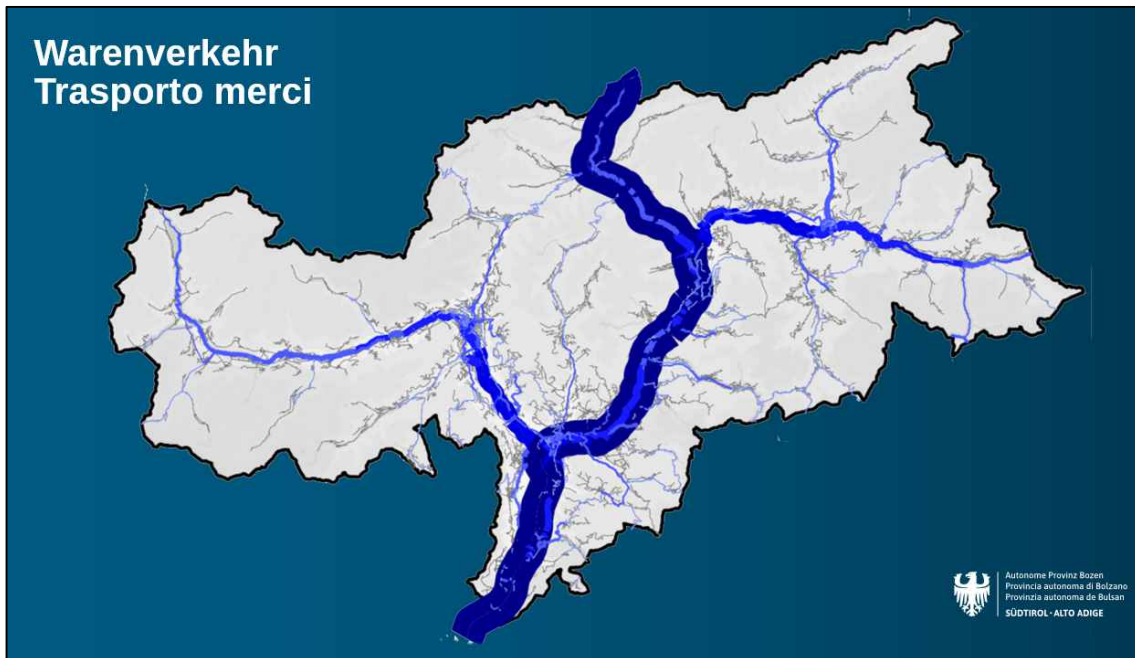


In den zurückliegenden 20 Jahren habe der Verkehr auf allen Straßen um durchschnittlich knapp 20 % zugenommen, ohne dass es zu einem wesentlichen Ausbau der Infrastruktur gekommen sei. Seit 1997 liege die Zuständigkeit für die Straßen - ohne Autobahnen - und für die Bahnstrecke westlich von Meran bei Südtirol, während die für Autobahnen und die Bahnstrecken östlich von Meran beim italienischen Staat lägen. Die Betriebsleistungen im straßen- und schienengebundenen ÖPNV - auch im städtischen Bereich und die Schülerbeförderung - würden durch Südtirol ausgeschrieben und vergeben. Ergänzende Buslinien mit touristischer Bedeutung würden durch die Kommunen organisiert und bei guter Auslastung durch das Land zu bis zu 70 % finanziell unterstützt.



Vor diesem Hintergrund werde die Stärkung des öffentlichen Verkehrs angestrebt, gerade auf den dargestellten Hauptachsen von Bozen aus nach Süden, in den Vinschgau (Meran), ins Pustertal und auf der Brennerstrecke. Derzeit werde der Bahnverkehr von den umfangreichen Bauarbeiten am Brennerbasistunnel und an den Zulaufstrecken sowie den Anbindungen nach Wes-

ten und Osten eingeschränkt. Diese und weitere Ausbaumaßnahmen seien über die Olympia-Mittel möglich geworden.



Zusätzlich trage der Lkw-Verkehr zum Verkehrsaufkommen bei - sowohl der Brennertransit als auch die gewerblichen Verkehre für die regionale Wirtschaft.



Bezüglich des Brennerbasistunnels als eines der größten europäischen Infrastrukturprojekte beklagt Herr Alfreider eine deutlich zu schwache Abstimmung und Kommunikation zwischen den drei beteiligten Staaten und den jeweiligen Straßenbetreibern.

Für die Stärkung des ÖPNV werde der Verkauf von Jahreskarten forciert, und die Touristen würden seit rund einem halben Jahr über den Guest Pass in das System einbezogen - auch um die Busfahrer von Beratungen zum Ticketsystem zu entlasten und um die Aufstellung von Fahrkar-

tenautomaten insbesondere im ländlichen Raum zu vermeiden. Der Guest Pass stehe bei der Ankunft des Gastes bereit und gelte im gesamten ÖPNV-Netz Südtirols. Mittlerweile böten 98,5 % der Hotels in Südtirol dieses Ticket an.

Auf Nachfragen der Abgeordneten **Tamina Reinecke** (GRÜNE), **Frank Henning** (SPD), **Björn Meyer** (SPD) und **Saskia Buschmann** (CDU) unterstreicht **Daniel Alfreider**, im ländlichen Raum sei man faktisch auf das Auto angewiesen, auch als Zubringer zu den Bahn- und Buslinien. Allerdings stünden derzeit noch deutlich zu wenige Park-and-Ride-Plätze zur Verfügung; ihre Zahl und Kapazität würden zurzeit ausgeweitet; zum Teil sollten sie über Schranken bewirtschaftet werden, wobei das ÖPNV-Ticket das kostenlose Parken ermöglichen werde. Auch damit werde ein Anreiz geschaffen, das eigene Fahrzeug so wenig wie möglich zu nutzen.

Fast jedes Seitental werde durch eine Buslinie im Halbstundentakt erschlossen, wobei die hinreichende Auslastung der Busse außerhalb der berufs- und schulbedingten Spitzenzeiten durch den Fremdenverkehr sichergestellt werden solle.

Die Wirkungen des neuen ÖPNV-Konzepts könnten, was die An- und Abreise von Touristen angehe, noch nicht ermessen werden, weil die Entwicklung noch zu jung sei und mit der Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels gänzlich neue Bedingungen für Verkehre von/nach Norden geschaffen würden. In Vorbereitung darauf schaffe Südtirol bereits jetzt ein Angebot für möglichst einfache öffentliche Mobilität. Außerdem komme es auf eine verbesserte Information der interessierten Gäste an.

Dr. Michael Andergassen geht anhand der Grafiken 10 und 11 näher auf die SPNV-Ausbauplanungen im unteren Pustertal - Anbindung an die Brennerstrecke - und im westlichen Vinschgau - von der Italienischen Staatsbahn auf Südtirol übergegangen - ein und verdeutlicht die Bedeutung des Ausbaus - Verlagerung auf die Schiene nach der Fertigstellung des Brennerbasistunnels - und der besseren Organisation und Dekarbonisierung der Verkehre auf dem Brennerkorridor. Dazu liefen derzeit die umfangreichsten Arbeiten am Schienennetz in Südtirol in der Nachkriegszeit.

Er stellt sodann Eckpunkte zum Brennerbasistunnel vor (siehe auch Grafik 12), der zu großen Reisezeitverkürzungen - zum Beispiel von Bozen nach München von 4 auf 2,5 Stunden - führen werde. Nach der Tunnelöffnung könnten rund 100 Millionen Menschen mehr als bisher Bozen innerhalb von vier Stunden mit der Bahn erreichen, was sicherlich auch erhebliche Auswirkungen auf den Tourismus haben werde.

Für den Regionalverkehr verfolge Südtirol das in Italien einzigartige Modell, bei dem das rollende Material dem Land gehöre (Grafik 13) und der Betrieb nach einer europaweiten Ausschreibung an Eisenbahnunternehmen vergeben werde. Für den Verkehr nach Österreich würden Zweisystemfahrzeuge beschafft.

Für neue und verbesserte Hochgeschwindigkeitsfernverkehrsangebote kooperierten Italien, Österreich und Deutschland; Südtirol bringe sich hierbei aktiv ein.

Der Großteil der Gäste sei 2023 noch mit Auto und Motorrad angereist (Grafik 15), nur jeweils rund 8 % mit der Eisenbahn bzw. anderen öffentlichen Verkehrsmitteln wie Bus oder Flugzeug. Auf eine Veränderung dieser Verkehrsmittelwahl zielten nicht nur die bereits vorgestellten verkehrlichen Maßnahmen ab.

Auch die Tourismuswerbung - erarbeitet von IDM - bewege sich in Richtung der autofreien Anreise. Mittlerweile sei Südtirol derart gut positioniert, so die Touristikexperten, dass die Destination an sich nicht mehr beworben werden müsse. Deshalb bewerbe man das Land jetzt als nachhaltigen Lebensraum, den man ohne Auto erreichen könne, mit einem Bild von einer Frau, die im Zug durch Südtirol und die Alpen fahre, und dem Text „Dein schönster Frühling braucht kein Auto“ (Grafik 16, siehe auch Seite 19).



Der Guest Pass als umlagefinanziertes System sei bereits vorgestellt worden. Da der Betrag je Gast regelmäßig an die Inflation angepasst werde und die Zahl der Übernachtungen weiter zunehme, werde im Jahr 2026 mit Einnahmen von 24 Millionen Euro gerechnet.

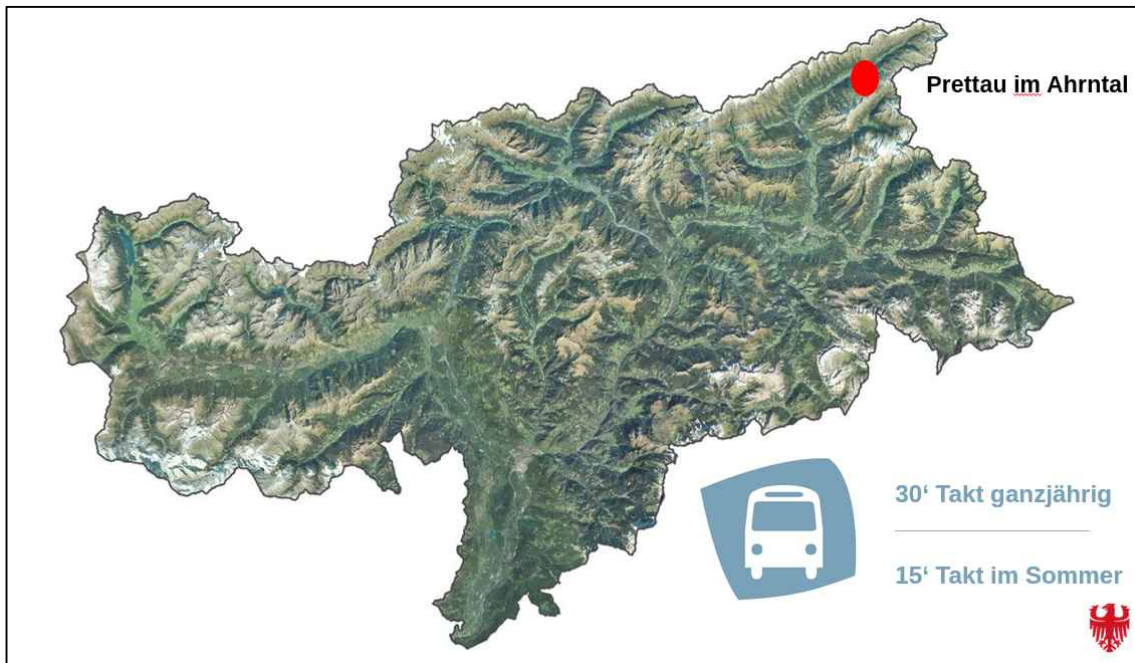
Gemeinde Prettau (1475 hm, 508 Einwohner)



Autonome Provinz Bozen
Provincia autonoma di Bolzano
Provincia autonoma de Bultsan
SÜDTIROL · ALTO ADIGE

Mit der touristischen Nutzung des ÖPNV im gesamten Land ergäben sich große Vorteile auch für die ortsansässige Bevölkerung, auch in besonders peripheren Lagen - hier das Beispiel Prettau im äußersten Nordosten Südtirols in einer sackgassenartigen Tallage. Die nächste Stadt sei das

40 km entfernte Bruneck. Viele erwarteten für ein Dorf in dieser Lage nur wenige Busverbindungen je Tag.



Die mit 15 bzw. 30 Minuten für einen solchen Raum hohe Taktdichte werde möglich, weil sich am oberen Ende des Ahrntals ein touristisch interessantes Naturschutzgebiet befinde. Dieses Beispiel zeige, wie sich Tourismus und Anwohnerinteressen gegenseitig ergänzten, was dazu beitrage, dass die ländliche Bevölkerung vor Ort bleibe.

Für den Südtiroler Guest Pass habe das Land den Europäischen Mobilitätspreis gewonnen (Grafik 21).



Der Guest Pass sei in ein umfassendes modernes Ticketsystem eingebunden: Mit dem Flex-Pass zahle man ein Entgelt in Abhängigkeit von der zurückgelegten Entfernung, wobei der Preis je Kilometer bei zunehmender Nutzung zurückgehe. Der Jahresbetrag sei bei 640 Euro gedeckelt.

Zusätzlich werde als Flatrate der Fix365-Pass angeboten: Für 250 Euro je Jahr könnten alle Busse, Bahnen und öffentlichen Seilbahnen genutzt werden. Damit sei auch auf die - die Komplexität des Umlageverfahrens außer Acht lassende - Kritik im Parlament reagiert worden, den Gästen werde Mobilität angeblich geschenkt, während die Einheimischen dafür zahlen müssten. Ferner gebe es spezielle, nochmals günstigere Angebote für Schüler, Studenten und Ältere.

Auch der Straßenbau gehöre zum Aufgabenbereich des Ministeriums (Grafiken 23 bis 26). Dabei gehe es kaum um die Schaffung zusätzlichen Straßenraums, sondern um Instandhaltung und mehr Resilienz, gerade auch vor dem Hintergrund der Auswirkungen von Extremwetterereignissen oder abstürzenden abgestorbenen Bäumen - Stichwort „Borkenkäfer“.

Die Sicherung vor Steinschlägen werde durch den Klimawandel wichtiger. Auch Lawinenschutzgalerien zählten zu wichtigen Maßnahmen, damit Täler auch im Winter über die Straße erreichbar blieben.

Unter dem Stichwort Digitalisierung gehe es auch um innovative Straßenzustandserfassung (Grafik 27). In Zusammenarbeit mit VW würden die Daten von Kfz-Sensoren zur Straßenqualität ausgewertet. Dabei zeige sich, dass der Straßenzustand im Vergleich zum Vorjahr habe verbessert werden können. Seit 2026 würden Straßenverkehrsmittel auf die Bezirke nicht nur nach der dortigen Straßenlänge, sondern auch nach dem Straßenzustand vergeben.

Auf Nachfrage von Abg. **Philipp Meyn** (SPD) zum Einsatz von E-Bussen erläutert **Dr. Michael Andergassen**, derzeit würden Wasserstoff- und E-Busse nur im urbanen und suburbanen Bereich eingesetzt; denn wegen der Steigungen seien sie für den ländlichen Raum in Südtirol noch nicht praxistauglich, insbesondere in der kalten Jahreszeit, wenn die Heizung zugeschaltet werden müsse. Auf einer steigungsarmen ländlichen Linie würden E-Busse mit Wasserstoff-Rangeextendern eingesetzt.

In einem anschließenden Arbeitsessen wird das Gespräch mit Herrn **Dr. Andergassen** vertieft.

Gespräch mit Vertreterinnen der Stadt- und Kurverwaltung Meran sowie der Leitung des Südtiroler Landesmuseums für Tourismus

Gesprächspartnerinnen:

- *Barbara Hölzl, Stadträtin für Tourismus und Wirtschaft der Stadt Meran*
- *Ingrid Walch Hofer, Präsidentin der Kurverwaltung Meran*
- *Dr. Daniela Zadra, Direktorin bei der Kurverwaltung Meran*
- *Ulrike Pertoll, Nachhaltigkeitsbeauftragte*
- *Ruth Engl, Mitarbeiterin des Touriseums - Landesmuseum für Tourismus*

Nach einer kurzen Einführung durch **Barbara Hölzl** und **Ingrid Walch Hofer** führen **Dr. Daniela Zadra** und **Ulrike Pertoll** auf der Grundlage einer Präsentation (**Anlage 2**) zu den folgenden Themen aus:

- Organisation, Entwicklung und Hauptkompetenzen der Kurverwaltung Meran als öffentlich-rechtlicher Institution (nicht, wie meist in Südtirol, als Verein)

- Umfang, Struktur und Bedeutung des Fremdenverkehrs in Meran: rund 360 000 Ankünfte im Jahr 2025 bei 3,4 Tagen durchschnittlicher Aufenthaltsdauer, zu rund 60 % aus dem deutschsprachigen Ausland, seit 2015 leichte Zunahme hochwertiger Hotelkapazitäten bei mäßigem Rückgang von Hotelkapazitäten mittlerer Wertigkeit und starke Zunahme von Angeboten privater Zimmervermieter sowie von Ferienwohnungen
- Touristisches Profil: Lebensqualität zwischen Eleganz und Leichtigkeit, „Nuovo Lusso“, also neuer Luxus, als Meraner Marke seit 2019 (Grafik 13):

Markenidentität	
HERKÖMMLICHER LUXUS	NUOVO LUSSO
MATERIELL	IMMATERIELL
KONSUM	ZEIT
SCHNELLER, HÖHER, WEITER	RUHE
BESITZEN	ERLEBEN
SELBSTDARSTELLUNG	SELBSTVERWIRKLICHUNG
EGOISMUS	SINNSTIFTUNG
STATUS	FREIHEIT
EXKLUSIV	NAHBAR
TEUER	UNBEZAHLBAR

- Anwendung und Strategie zum Einsatz der Marke „merano“, auch für Events
- Saisonausweitung zu einem Ganzjahrestourismus, auch durch Marketing und Events - auch im Interesse der Einwohner Merans, die auch von der touristischen Infrastruktur und von Events profitieren sollen (zum Beispiel das Format DienstagAbend im sommerlichen Meran), damit auch sie Tourismus als Bereicherung empfinden und ihn weiterhin mittrügen.
- Touristischer Nachhaltigkeitsprozess in Zusammenarbeit von Stadt- und Kurverwaltung mit der Südtirolmarketinggesellschaft IDM

Barbara Hölzl geht anschließend auf die Auswirkungen des Tourismus auf die ortsansässige Bevölkerung ein und erinnert an die stark zunehmende Vermietung von Wohnungen. Sie habe wesentlich zu steigenden Mieten geführt. Sie weist auf den „Bettenstopp“ und die Meran noch zustehenden Kontingente - 296 Betten für die nächsten Jahre - hin. Weiterer Wohnraum dürfe nicht zur Vermietung umgewandelt werden. Das Bettenkontingent werde in den nächsten Jahren bevorzugt nachhaltigkeitszertifizierten und ortsansässigen Betrieben zur Verfügung gestellt.

Eine weitere Belastung für die Meraner Bevölkerung ergebe sich durch umliegende ländliche Gemeinden mit starkem Tourismus, zum Beispiel Schenna.

Problematisch sei auch die Verkehrslage in Meran, die sich absehbar mit der Fertigstellung der Nord-West-Umfahrung mit dem Küchelbergtunnel unmittelbar nördlich des historischen Zentrums mit einer an die Autobahn angeschlossenen Entlastungsstraße Ende 2026 entspannen werde. Damit und mit weiteren städtebaulichen Projekten seien eine umfassende Umorganisa-

tion der Verkehrsflüsse und eine Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Stadt und dem Umland verbunden.

Auch diese Maßnahmen zielten darauf ab, die Lebensqualität für die Meraner Bevölkerung und Händler bei starker fremdenverkehrlicher Beanspruchung des Raums zu steigern.

Interessant sei in diesem Zusammenhang, ergänzt **Dr. Daniela Zadra**, dass die gegenwärtigen Übernachtungszahlen bereits vor rund 20 Jahren bestanden hätten, aber erst jetzt eine Overtourism-Diskussion einsetze. Gleichwohl müssten die touristischen Organisationen darauf reagieren, damit die ortsansässige Bevölkerung Touristen auch in Zukunft freundlich empfangen. Dazu würden die Gemeinden und die Bürger stärker in die Planung und Entwicklung eingebunden, und die Einheimischen würden separat - auf andere Weise als die Touristen - angesprochen, um touristisch interessante Veranstaltungen - Sport, Kultur, Kulinarik etc. - ebenfalls für sie attraktiv zu machen.

Auf Nachfragen der Abgeordneten **Björn Meyer** (SPD), **Tamina Reinecke** (GRÜNE) und **Saskia Buschmann** (CDU) führen **Barbara Hölzl** und **Dr. Daniela Zadra** zu ergänzenden Aspekten aus:

- Auf den Klimawandel werde mit städtebaulichen und technischen Maßnahmen - zum Beispiel Klimaanlage in Hotels - und neuen Angeboten reagiert, zum Beispiel das Projekt Slow Winter als Alternative zum Wintersport.
- Als Zielgruppen würden im deutschsprachigen Raum eher Genießer und im Rest Italiens Personen angesprochen, die eine Sommerfrische suchten. Stadtbesucher suchten eher eine kurze Entspannung, während Besucher des Meraner Umlands sportliche Aktivitäten verfolgten. Ein hoher Anteil der Gäste zähle zu den Stammgästen, die oftmals sogar zweimal jährlich für einige Tage nach Meran kämen, während nur eine Minderheit - darunter zunehmend Fahrradtouristen - Meran als Durchgangsstation wähle.
- Von den Olympischen Winterspielen habe Südtirol als Ganzes profitiert, auch wenn nur Antholz ein Austragungsort gewesen sei. Insbesondere habe dem Land der Ausbau der Infrastruktur genutzt.

Ruth Engl stellt abschließend die Entwicklung des Fremdenverkehrs in Südtirol und deren Präsentation - aus der Sicht der Reisenden sowie der Bereisten - im Touriseum, dem Landesmuseum für Tourismus, dar.

37. Sitzung am 14. April 2026

Gespräch mit dem CEO der Marketinggesellschaft IDM Südtirol - Alto Adige, Erwin Hinteregger, und Lukas Comploi, zuständig für die Öffentlichkeitsarbeit der IDM, über die Marke Südtirol

Erwin Hinteregger trägt zunächst wie folgt vor: „IDM“ steht für Innovators, Developers, Marketers. Die Aufgabe der IDM ist die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und der Zukunftsfähigkeit Südtirols - eines mit einer halben Million Einwohner kleinen Landes. Dabei profitiert das Land von der Autonomie. Seit den 1990er-Jahren hat es sich - im Gegensatz zum Rest Italiens - wirtschaftlich ähnlich wie Deutschland entwickelt, mit dem Unterschied, dass sich Südtirol auch in

den letzten Jahren weiterentwickelt hat. Das korrespondiert mit einer hohen, aber allmählich abnehmenden Entwicklung der Bedeutung Deutschlands als Herkunftsland für Touristen und als Exportzielland.

Aufgaben der IDM

Die erste zentrale Aufgabe der IDM ist die Stärkung der Marke Südtirol. Eine gute Marke ist vorausschauend und programmatisch: Wohin geht die Entwicklung? Welche Herausforderungen und Chancen bestehen? Wo muss angesetzt werden?

Zweitens kümmert sich die IDM um die verschiedenen Wirtschaftssektoren. Davon ist der Tourismus der sichtbarste Sektor. Ebenso wichtig sind aber die vier großen landwirtschaftlichen Sektoren Milch, Wein, Apfel und Speck sowie weitere 15 kleinere Produkte. Hinzu kommen die Wirtschaftssektoren Bau, Holz, Food im Allgemeinen, Preventive Health und Filme. Wir fragen: Was brauchen diese Sektoren, um zukunftsfähig zu sein und Wertschöpfung zu schaffen?

Drittens kümmert sich die IDM um die Märkte für Südtirol. Neben den bekannten bestehenden Märkten werden neue Märkte wie Saudi-Arabien erschlossen.

Die IDM hat rund 200 Mitarbeitende und ein Budget von rund 80 Millionen Euro je Jahr. Ungefähr die Hälfte wird vom Land getragen, ein Viertel sind Erträge aus Dienstleistungen und ungefähr ein weiteres Viertel wird aus der Ortstaxe - lokale Tourismusabgabe - beigesteuert.

Entwicklung der Marke Südtirol

Die Marke Südtirol besteht seit 20 Jahren und wurde in den letzten rund fünf Jahren von der Tourismusmarke zu einer ganzheitlichen Regionenmarke weiterentwickelt. Marken sind wichtig, um eine klare Identität und Werteorientierung zu schaffen. Sie müssen sich aber auch ständig weiterentwickeln - und hierfür hat Südtirol zum Glück sehr viel zu bieten, eben mehr als schöne Berge und gute Gastronomie.

Für die Weiterentwicklung der Marke spielt der Aspekt „Südtirol als Lebensraum“ seit einigen Jahren eine wichtige Rolle. Neu ist die Erweiterung zu „nachhaltiger Lebensraum“, wobei „nachhaltig“ nicht nur ökologisch, sondern auch sozial und wirtschaftlich zu verstehen ist. Der soziale Aspekt ist wichtig, weil die Kulturlandschaft von Bergbauern gepflegt wird, die auch von der Entwicklung profitieren müssen.

Neben dem Tourismus bestehen für die Markenweiterentwicklung folgende weitere tragende Säulen:

- Qualität - nicht nur im Tourismus, sondern auch in anderen Wirtschaftsbereichen. Südtirol wird, wie die Marktforschung zeigt, immer wieder mit hoher Qualität verbunden.
- Innovation - dafür ist Südtirol weniger bekannt, obwohl das Land Heimat mehrerer Hidden Champions ist, zum Beispiel im Seilbahnbau und im Kunstschneebereich.
- Nachhaltigkeit - zusammen mit Innovation von zentraler Bedeutung für die Zukunftsfähigkeit.

Diese Säulen werden mit Begriffen wie „engagiert“, „echt“ und „wertvoll“ gestützt: Was in Südtirol gemacht wird, wird mit großer Leidenschaft gemacht und ist gerade nicht künstlich.

Für die weitere Markenentwicklung ist es entscheidend, dass es bei einer Marke nicht nur um Kommunikation und Marketing geht, sondern dass sie ein fundamentales Geschäftsführungsthema darstellt. Deshalb ist die Markenführung bei mir als Geschäftsführer angedockt.

Die IDM verzichtet auf Südtirol-Marketing im Sommer, denn dann sind, salopp gesagt, ohnehin bereits zu viele Touristen im Land. Mit diesem Verzicht auf Kommunikation im Sommer stellt Südtirol eine Ausnahme dar. Die Kommunikation wurde vielmehr auf die Nebensaisons verschoben und dabei auf eine autofreie Anreise konzentriert:



Wir versuchen, die Gäste in den Kernmärkten von einer nachhaltigen Anreise zu überzeugen, sie also ohne Auto nach Südtirol zu bekommen, denn eines unserer größten Probleme - nicht nur im Tourismus - sind die CO₂-Emissionen. 44 % dieser Emissionen stammen aus dem Verkehrsbereich. Selbstverständlich hat die Brenner-Achse daran einen wesentlichen Anteil. Gerade für italienische Gäste funktioniert das jedes Jahr besser: Die Zugverbindungen aus den großen italienischen Städten nach Südtirol sind gut, und der Anteil der Gäste, die mit dem Zug anreisen, steigt kontinuierlich.

Zum Marketing gehört natürlich auch das Agrarmarketing. In Südtirol gibt es fast 20 000 bäuerliche Betriebe. Sie sind von großer Bedeutung, denn sie erhalten die Kulturlandschaft. Es muss also verhindert werden, dass die Bergbauern ihre Betriebe ganz aufgeben: Darunter würde Südtirol leiden.

Die IDM hat auch vor diesem Hintergrund die gesamte Marketingkommunikation für die südtiroler Milchhöfe übernommen, womit aber auch Synergien gehoben werden.

Ich hatte vorhin den Aspekt Innovation angesprochen. Das „made in Südtirol“ soll und muss also stärker promotet werden. Das läuft unter „Innovationen fürs Leben“, verbunden mit Nachhaltigkeit. Die Innovation soll also zum Lebensraum und zum Leben der Menschen beitragen. Das Produkt soll zudem einen langen Lifecycle haben oder wiederverwendbar sein. Darüber identifizieren wir Kernexzellenzen für Südtirol: Alpine technologies, green technologies, food, hospitality und smart technology. Beispiele dafür sind das mit 19 Stockwerken höchste Holzhaus Deutschlands, das von einer Südtiroler Firma gebaut wurde, oder ein Scanner für Holz zur Sägewerkoptimierung.

Diese Kampagnen sind auch digital hinterlegt.

Herausforderungen

Overtourism ist vor allem im Dolomitengebiet und in sehr spezifischen weiteren Orten ein Thema. Die Probleme ergeben sich insbesondere durch asiatische Touristen auf ihrer Tour of Europe, die für eine Übernachtung in Bozen oder Brixen einchecken und dann die Seceda in Gröden, die Drei Zinnen oder die Geislergruppe besuchen, denn diese Bilder sind weltweit bekannt. Die Besuchermengen sind in den kleinen Orten ein Problem. Natürlich wollen wir nicht einfach zusperren, sondern die Besucherströme müssen kanalisiert werden. Damit haben wir vor ungefähr fünf Jahren am Pragser Wildsee angefangen, denn dort kamen rund 15 000 Besucher je Tag in ein Tal mit 600 Einwohnern. Dort haben wir über die Vergabe von Parkplätzen und über die Bereitstellung einer Buslinie kontingentiert und gesteuert. Dabei geht es nicht nur um die Anzahl der Besucher, sondern auch um ihre Autos, die viel blockieren, sodass die Bevölkerung vor Ort erheblich beeinträchtigt wird.

Für das Marketing bedeutet das, dass wir nicht mehr mit Fotos dieser Hotspots arbeiten - auch nicht zum Beispiel, um Wein aus Südtirol zu vermarkten. Zwar helfen solche Fotos den Winzern, führen aber in der Konsequenz zu anderen Problemen.

Eine Folge dieses Overtourisms ist eine sinkende Tourismusgesinnung. Auch um dieses Thema kümmern wir uns.

Der Arbeitskräftemangel ist eine dritte Herausforderung. Sehr viele Südtiroler Talente wandern ab, weil sie in Deutschland, Österreich, im restlichen Italien oder im sonstigen Ausland studieren, aber deutlich weniger kommen zurück. Dieser Brain Drain ist kritisch, denn ohne Arbeitskräfte sind wir nicht zukunftsfähig.

Nachhaltigkeit

Nachhaltigkeit war für uns in den letzten Jahren ein wichtiges Thema. Wir haben das Nachhaltigkeitslabel Südtirol nach den Kriterien des Global Sustainability Tourism Council (GSTC) entwickelt. Mittlerweile sind fast 20 Destinationen und über 300 Betriebe damit ausgezeichnet worden. Diesen durchaus intensiven Prozess zu durchlaufen, dauert ungefähr ein Jahr. Das Label sensibilisiert nicht nur die Betriebe für Maßnahmen zur nachhaltigen Entwicklung, sondern hilft ihnen auch nach dem Prinzip „Tue Gutes und sprich darüber!“.

Stichwort „Regionalität“: In diesem Zusammenhang ist auch TourisMUT zu erwähnen, ein Treffpunkt im Internet für „Gleichgesinnte“, um einander bei der Weiterentwicklung des eigenen Betriebs zu unterstützen. Dabei geht es ganz wesentlich um die Stärkung regionaler Kreisläufe. So bringen wir zum Beispiel Bauern mit der Gastronomie in einem regionalen Matching zusammen. Auch diese Form von Regionalität stärkt die regionale Kulinarik. Für diese regionale Zusammenarbeit beziehen wir neben Verbänden auch regionale Unternehmer und die Politik ein; sie müssen unbedingt „mitgenommen“ werden, denn wir können mit Ideen vorangehen, lernen aber auch sehr viel in den Gesprächen. Am Ende dieser Gespräche müssen konkret umsetzbare Handlungsvorschläge stehen. Die IDM liefert das Modell, die Formate, und dann entwickeln sich diese Netzwerke von allein weiter. Außerdem inspiriert dieser Prozess gerade die Menschen im ländlichen Raum zu eigenem, zusätzlichem Handeln. Die geringe Größe Südtirols begünstigt diese Prozesse.

Regionalität wird seit einigen Jahren immer bedeutsamer. Diese Entwicklung fördern wir für die verschiedensten Produkte, und zwar nicht nur für Milchprodukte, sondern auch für Äpfel, Speck, Wein und weitere kleinere Produktgruppen wie Honig, Marmeladen und Fisch.

Die Marke Südtirol betrifft nicht nur die hiesigen Produkte, sondern auch das Land als Innovationsstandort. Als Tourismusdestination wird Südtirol von uns nicht mehr mit Markenkampagnen beworben, sondern nur noch im Sinne von Nachhaltigkeit: nachhaltige Anreise, Hotspotmanagement. Aber wir versuchen auch, dem Brain Drain entgegenzuwirken und unsere Talente gerade aus dem Norden zurückzuholen und auch Fachkräfte für das Land zu gewinnen.

Mehr als Tourismus

Wie gesagt, die Marke Südtirol steht für mehr als Tourismus. Das ist wichtig, denn der Tourismus selbst macht nur 11 % des Bruttosozialprodukts aus - überraschend wenig. Seine Gesamtbedeutung ist ungleich größer, denn die Landwirtschaft beliefert die Gastronomiebetriebe, die Handwerker bauen und sanieren Hotels usw.

Die Marke soll also nicht allein vom Tourismus getragen werden. Ein weiterer Kompetenzschwerpunkt ist Holz; rund 3 000 Unternehmen aller Größen befassen sich mit diesem Werkstoff. Dazu zählt zum Beispiel Barth Innenausbau aus Brixen. Aber es geht auch um die Frage, was ein Unternehmen vorweisen muss, um sich die Marke unter den drei Säulen Qualität, Innovation und Nachhaltigkeit zu verdienen. Dazu wurden klare Kriterien definiert, damit sich eine Win-win-Situation ergibt.

Es ist vorgesehen, diese Strategie auf weitere Sektoren auszuweiten, in denen Unternehmen mit Südtiroler Kernexzellenzen beheimatet sind, die exportieren und international wettbewerbsfähig sind - wir richten uns also nicht zum Beispiel an Friseure. Derartige Sektoren und Unternehmen können die Marke in Zukunft tragen.

Die IDM befördert aber auch digitale Innovationen, auch in Form von One-to-one-Beratungen für Unternehmen, gerade auch zur Anwendung von künstlicher Intelligenz.

Zur Tätigkeit gehört aber auch der Auftritt Südtirols auf Messen mit einem eigenen Stand - immer wieder wie ein eigenes Land. Die IDM betreibt aber auch einen Südtirol-Shop im Walther-Park.

Zusammenfassend: Südtirol ist eine Regionenmarke, die immer mehr als Premiummarke positioniert wird. Im Tourismus ist das bereits der Fall, im Agrarbereich immer mehr. Mittlerweile geht es nicht um mehr Quantität, sondern um Qualität. Ein Wachstum um 2 oder 3 % ist genug, was mit Qualitätswachstum erreicht werden kann, ohne noch mehr Gäste zu beherbergen, ohne noch mehr Äpfel zu produzieren oder noch mehr Sonstiges herzustellen.

Die IDM hebt Synergieeffekte. So ist das Marketingbudget in Tirol vier- bis fünfmal höher als das von Südtirol, aber diese Mittel fließen in 30 Organisationen, die oftmals miteinander konkurrieren. In Südtirol haben die vier früheren Marketingorganisationen - Tourismus, Export, Business Location, Innovation - fusioniert, und die kleinen Fremdenverkehrsvereine investieren - im Sinne einer Konsolidierung - ihr Budget über uns, zum Beispiel Meran, Dolomiten, Weinstraße usw. Aber, wie dargestellt, auch das gewerbliche Marketing läuft über uns. So kommen wir nicht nur zu einem neuen, ganzheitlichen Mindset für das kleine Land, sondern auch zu einem Marketing aus einem Guss - was wohl einmalig ist.

Auf Nachfragen der Abgeordneten **Björn Meyer** (SPD), **Karin Emken** (SPD), **Tamina Reinecke** (GRÜNE) und **Axel Miesner** (CDU) führt **Erwin Hinteregger** zu weiteren Aspekten aus.

Zum Thema quantitatives versus qualitatives Wachstum am Beispiel der Milchwirtschaft legt er dar, auch in Südtirol gebe es - zum Glück, so Hinteregger, aber nur wenige - „Turbo-Bauern“, die die Quantität steigern wollten. Vielmehr gehe es um Produkte, die einen Unterschied machten, zum Beispiel Heumilch, die im italienischen Markt gut nachgefragt sei. Außerdem gehe es um Produktveredelung. Südtiroler Milch werde als solche kaum noch verkauft. Früher seien 90 % der Milch als solche verkauft worden, jetzt würden 90 % der Milch verarbeitet - Käse, Mozzarella, Joghurt. Diese hohe Veredelungsquote und die genossenschaftliche Organisation ermöglichten auch vergleichsweise hohe Auszahlungspreise an die Bauern.

Zu den Voraussetzungen, um bei Prozessen, wie sie zurzeit im Marketing durchlaufen würden, erfolgreich zu sein, betont er, man brauche für einen solchen Prozess beides - Unternehmergeist und politisches Einfühlungsvermögen, das Lukas Comploi in besonderem Maße einbringe, der auch in Rom aktiv gewesen sei. Wichtig sei, dass einer vorauslaufe - wozu auch gehöre, immer mal wieder zurückgeholt zu werden. Außerdem sei politischer Rückhalt wichtig. Zum Beispiel habe die Opposition vor drei Jahren gefordert, die IDM als „Wasserkopf“ zu zerschlagen, was erfolglos geblieben sei. Aber ein gewisses Maß an Reibung mache auch kreativ und produktiv. Zur Stabilität trage auch bei, dass die IDM zu 60 % dem Land und zu 40 % der Handelskammer gehöre.

Aber auch etwas Glück gehöre dazu: Die Strategie für die IDM sei einige Monate vor der Covid-19-Pandemie aufgestellt worden und habe wichtige Aspekte für die Zukunftsfähigkeit enthalten. Genau damit sei die IDM nach dem ersten Lockdown schnell herausgekommen, was Südtirol einen erfolgreichen Restart verschafft habe. Zuvor seien Tirol, Trentin und Südtirol im Tourismus immer ungefähr im gleichen Maße gewachsen. Heute habe Tirol noch nicht wieder das Niveau von 2019 erreicht, aber Südtirol sei durch eine gute Strategie jedes Jahr um rund 2 % gewachsen, zum Beispiel durch die stärkere Vermarktung von Nebensaisons und die Adressierung neuer Märkte wie Benelux, Polen und Tschechien. Das gehe Hand in Hand mit dem „Bettenstopp“ - eine falsche Terminologie für einen letztlich richtigen Prozess.

Ähnliches gelte für die Exportförderung - Erschließung neuer Märkte wie Saudi-Arabien - und ein verbessertes Agrarmarketing.

Und selbstverständlich komme es auf intensive Gespräche mit Unternehmen, Verbänden und Politik an, ohne selbst zum politischen Akteur zu werden. Die relevanten Verbände würden von der IDM in die strategische und operative Planung über quartalsweise und anlassbezogene zusätzliche Meetings eingebunden - denn selbstverständlich wollten sie mitreden - und müssten der Planung auch zustimmen. Aber die geringe Größe Südtirols erleichtere diese Prozesse auch.

Zur Unterstützung der Landwirtschaft erläutert Herr Hinteregger, die Prozesse rund um die Regionalität unterstützten die Bauern wirtschaftlich, aber die jeweiligen Einnahmen reichten selbstverständlich nicht als Grundlage für die Pflege der Kulturlandschaft aus. Die wirtschaftliche Grundlage bildeten neben den regulären Erlösen EU-Zahlungen und Zulagen, wenn bestimmte Kriterien erfüllt seien, und weitere staatliche Förderungen, zum Beispiel für die Beschaffung von Maschinen.

Gespräch mit dem Direktor (Staatssekretär) des Ressorts Landwirtschaft, Forstwirtschaft und Tourismus, Ulrich Höllriegel, über aktuelle Entwicklungen im Tourismussektor

Ulrich Höllriegel betont die hohe Bedeutung der Landwirtschaft und des Tourismus für Südtirol, die zusammen gesehen werden müssten und - auch durch die Zusammenfassung in einem Ressort - intensiv miteinander verschränkt werden sollten. Dieses Ziel verfolge auch die IDM, die zu einem ganz wesentlichen Teil durch sein Ressort finanziert werde.

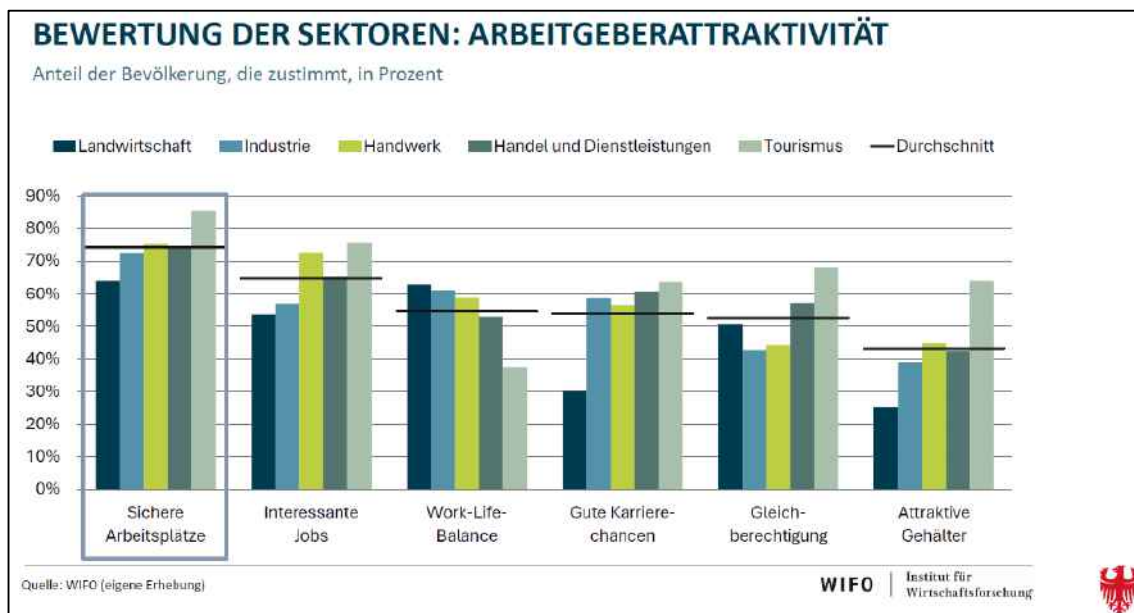
Er geht auf die Entwicklung der Zahl der Übernachtungen ein, die bereits vor der Covid-19-Pandemie bei rund 33 Millionen je Jahr gelegen habe und in Relation zur Einwohnerzahl von rund 540 000 gesehen werden müsse.

Jahr	Nächtigungen
2021	23.778.302
2022	34.409.397
2023	36.134.880
2024	37.076.465
2025	38.241.898

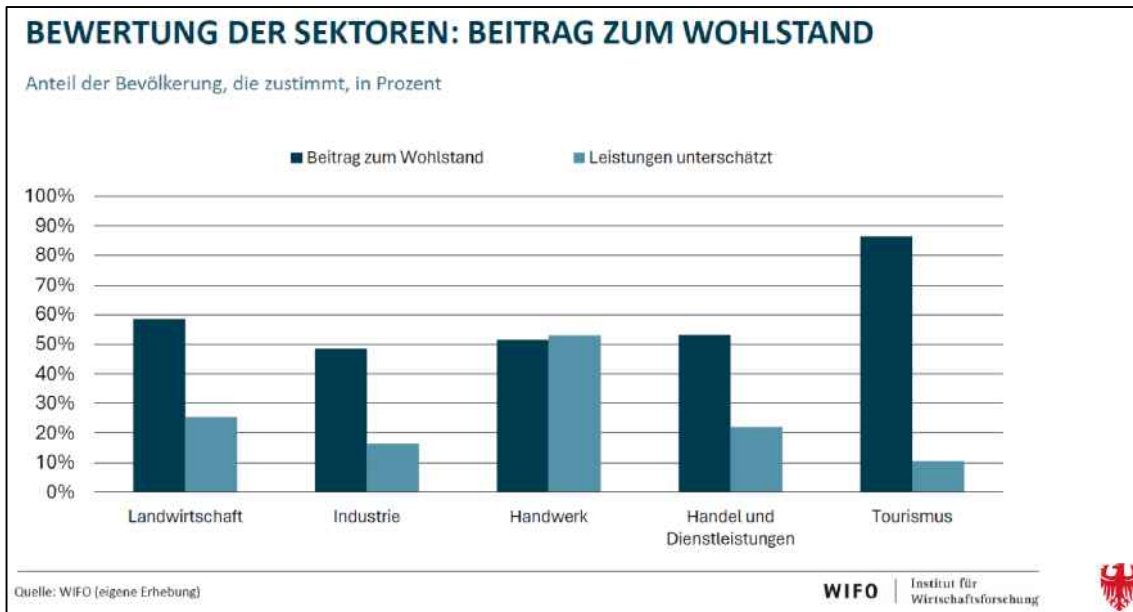
Er unterstreicht, dass diese Daten alle Angebote umfassten, auch Campingplätze (2,2 Millionen) und Urlaub auf dem Bauernhof (gut 2 Millionen) sowie Kleinanbieter. - Damit bestehe ein Unterschied zu Niedersachsen, sagen **mehrere Ausschussmitglieder**, wo erst Betriebe ab zehn Betten erfasst würden.

Tourismusgesinnung

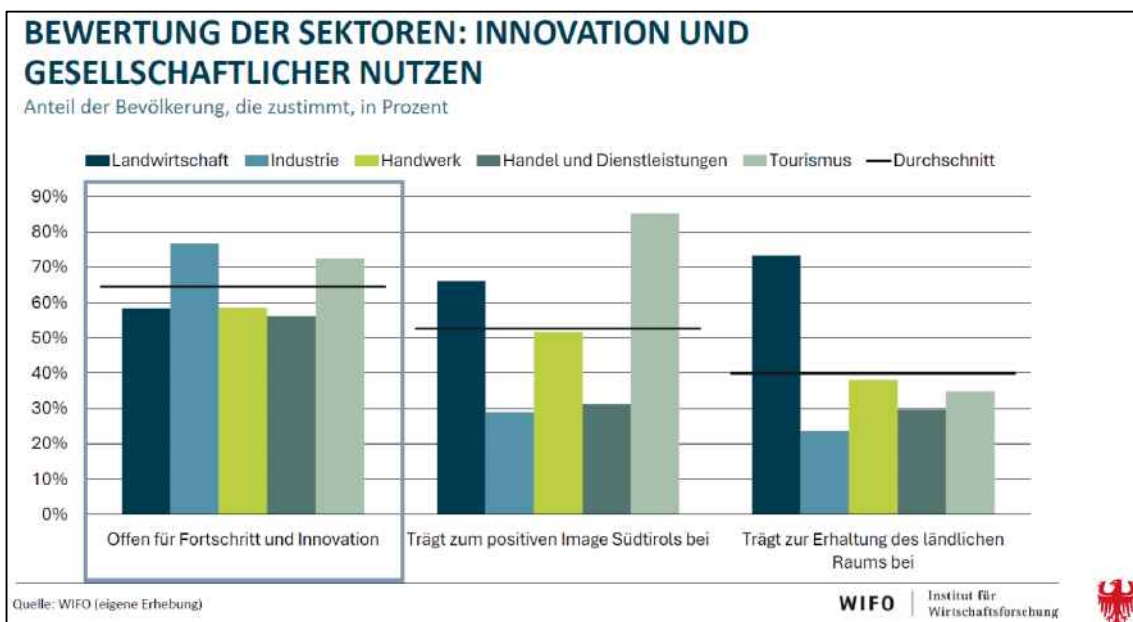
Zur Tourismusgesinnung, fährt **Ulrich Höllriegel** fort, sei eine aktuelle repräsentative Erhebung und Auswertung des Wirtschaftsforschungsinstituts Südtirol aufschlussreich:



Dabei werde deutlich, dass der Tourismus von der Bevölkerung in vielerlei Hinsicht als attraktiver Arbeitsbereich gesehen werde - mit Ausnahme der Work-Life-Balance.

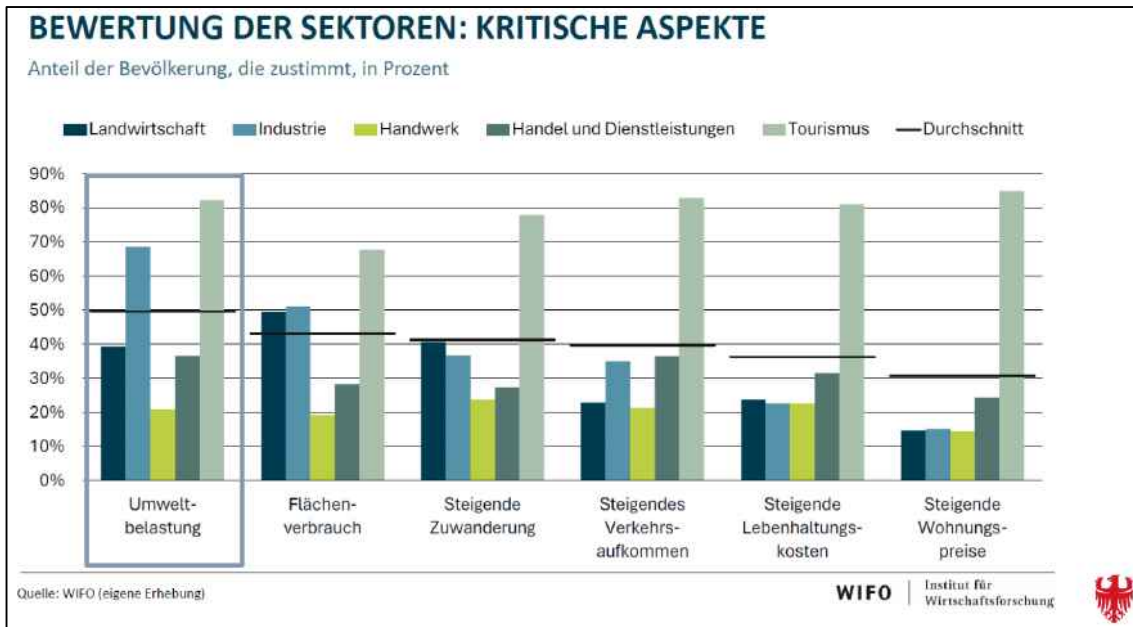


Auch der Beitrag des Tourismus zum Wohlstand werde hoch eingeschätzt, aber auch als unterschätzt angesehen.



Die Bevölkerung sehe auch eine sehr hohe Bedeutung des Tourismus für Innovation und Image. Hingegen werde nur eine unterdurchschnittliche Bedeutung für die Erhaltung des ländlichen Raums gesehen.

Die Bevölkerung sei sich weitgehend einig, dass mit dem Tourismus auch etliche negative Entwicklungen verbunden seien. Zur Umweltbelastung trügen insbesondere das hohe Verkehrsaufkommen und der hohe Wasserverbrauch - gerade im Luxusbereich - und auch der Flächenverbrauch bei. Auch wenn klar sei, dass der Arbeitskräftebedarf im Fremdenverkehr - auch gerade im Luxusbereich - nur durch Zuwanderung gedeckt werden könne, werde in der Zuwanderung zusätzliche Konkurrenz auf dem Wohnungsmarkt gesehen.



Insofern erkenne die Bevölkerung im Tourismus einen Hauptverantwortlichen für steigende Wohnungspreise - durch Mitarbeitende und Touristen - und Lebenshaltungskosten. Große Hotels reagierten darauf bereits, indem sie ältere Hotels oder Pensionen aufkauften und sie in Team-Häuser für die Mitarbeitenden umwandelten.

Auf diese Entwicklungen und Bewertungen sei mit der Bettenobergrenze, oft auch als „Bettenstopp“ bezeichnet, reagiert worden. Sie basiere auf dem Landesraumordnungsgesetz und auf einem Dekret - Durchführungsverordnung - des Landeshauptmanns.

Herr Höllriegel erläutert die Erhebung der Bettenzahl, das Erfordernis für die Betriebe, für neue Betten eine Genehmigung zu erhalten und Mitarbeiterunterkünfte zu unterhalten, im Sinne der Ausführungen von Herrn Schuler. Er ergänzt, den Gemeinden stehe derzeit ein Kontingent für die nächsten Jahre zu, das 7 000 neue Betten zulasse; derzeit werde darauf hingewirkt, Bettenrechte nach einigen Jahren ans Land zurückzugeben, wenn Betreiber Betten abbauten.

Intensiv werde derzeit über die Entwicklung in raumordnerisch gewidmeten Tourismusregionen diskutiert, in denen die eingeräumten touristischen Entwicklungsmöglichkeiten noch nicht (vollständig) durch Projekte ausgeschöpft seien; denn eigentlich müssten dort Rechte, neue Betten anzubieten, zurückgegeben werden. Nun sei vorgesehen, auf diese Rückgabe in denjenigen Tourismusregionen zu verzichten, die in strukturschwachen Gemeinden bzw. in Gemeinden mit Abwanderungsrisiko lägen; dort würden also erworbene, aber noch ungenutzte Rechte für weitere Jahre zur Verfügung gestellt.

Reaktionen auf Probleme mit Tourismus

Auch auf die stark zunehmende Kurzzeitvermietung - Airbnb etc. - in den Städten und an den weiteren touristischen Hotspots werde reagiert. Klar sei, dass diese Vermietung in einem Gebiet mit Ganzjahrestourismus für Vermieter sehr attraktiv sei.

Seit Kurzem würden Kurzzeitvermieter verpflichtet, eine 80-stündige Ausbildung als Qualifikation für diese Vermietung vorzuweisen. Wer bereits vor 2022 Privatzimmer etc. vermietet habe, sei davon freigestellt. Außerdem falle auch die Kurzzeitvermietung unter die Kontingentierung:

Wer bereits zwei Wohnungen vermietet, erhalte keine Genehmigung für eine dritte. Neuvermieter könnten hingegen noch eine Genehmigung erhalten.

Für die Kontrollen, ob diese Regelungen eingehalten würden, seien die Kommunen zuständig, was aber gerade in kleineren Gemeinden problematisch sei. Derzeit werde angestrebt, dass die Finanzpolizei diese Aufgabe übernehme.



Das Erfordernis, den Zugang zu touristischen Hotspots - die zu einem guten Teil erst durch die sozialen Medien dazu geworden seien - zu beschränken und zu managen, nehme zu. So hätten im Juli 2025 Besucher mehrere Stunden für Fotos von der Seceda angestanden. Dort sei der Andrang zuletzt so groß gewesen, dass davon betroffene Landwirte das Gelände eingezäunt, ein Drehkreuz errichtet und Eintritt verlangt hätten. Eine Kontingentierungsregelung, wie sie bereits im Pragser Tal seit einigen Jahren - mit mehreren Nachbesserungen - funktioniere, werde vorbereitet.

Förderung des Tourismus

Die Tourismusorganisationen erhielten vom Ressort Schlüsselbeiträge in Höhe von 2,5 Millionen Euro; weitere fast 2 Millionen Euro erhalte die IDM für die Unterstützung der Tourismusorganisationen. Außerdem würden sie über Investitionsbeiträge in Höhe von 1,5 bis 2 Millionen Euro jährlich gefördert.

Neben touristisch gut entwickelten Regionen gebe es aber auch einige Regionen und Täler in Südtirol mit stagnierender bis leicht negativer Bevölkerungsentwicklung, in denen auch die Bevölkerung eine Stärkung des Tourismus wünsche. Daraus resultiere eine nach Entwicklungsstand differenzierte Förderung der Regionen und ihrer Tourismusorganisationen; insofern seien im Jahr 2025 Fördermittel umverteilt worden⁶. Hierzu zählten Marketingpakete, die zurzeit von der IDM entwickelt würden, mit denen auch die Fusion kleiner Tourismusorganisationen angeregt - aber nicht von oben vorgegeben - werde, damit sie gemeinsam die heute erforderliche

⁶ Nähere Informationen können dem Beschluss 777 der Landesregierung vom 30. September 2025 (**Anlage 3**) entnommen werden.

kritische Größe für gutes Marketing erreichen. Diesem Ziel diene auch eine Sockelförderung von fusionswilligen Organisationen in Höhe von 10 000 Euro für einige Jahre.

Ein weiterer Schwerpunkt liege in der Unterstützung von Dorfgasthäusern in touristisch schwächeren Gebieten. Sofern die Bedingungen erfüllt seien, erhalte ein Betreiber 12 000 Euro je Jahr. Dieser Betrag wirke wie ein fixes Einkommen, was derzeit 25 Unternehmer zur Weiterführung des Gasthausbetriebs veranlasst habe. Die Kriterien sollten nun ausgeweitet werden, weil mit vergleichsweise geringen Fördermitteln ein großer Nutzen erzielt werde. Dieses Steuergeld sei gut eingesetzt. Begleitet werde dieses Programm durch eine einmalige Neueröffnungsförderung in Höhe von 30 000 Euro in touristisch schwächeren Regionen, wenn kein anderer Gasthof in der Nähe bestehe.

Zur Förderung gehöre auch die Entwicklung eines nachhaltigen Tourismus. Dabei werde Nachhaltigkeit ökologisch, sozial und wirtschaftlich begriffen. Die wirtschaftliche Stärke sei gegeben. Fortschritte im ökologischen Bereich beträfen zum Beispiel die Wasser- und Energieversorgung, aber auch die Mobilität. Daher werde die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel gestärkt. - Herr Höllriegel führt hierzu im Sinne von Herrn Schuler, Herrn Dr. Andergassen und Herrn Hinteregger aus.

Mit dem Klimawandel ergäben sich gerade für die nicht sehr hoch gelegenen Wintersportgebiete zunehmende Probleme, hochwertige Pisten bereitzustellen. Andererseits würden die Aufstiegsanlagen zunehmend im Sommer genutzt. Hier komme es auf die Ansprache einer neuen Zielgruppe an, um eine neue Saison zu erschließen und damit die Anlagen hinreichend auszulasten.

Zum Thema Nachhaltigkeitslabel trägt er im Sinne der Ausführungen der Vertreterinnen der Stadt- und Kurverwaltung Meran sowie von Herrn Hinteregger vor und ergänzt, von einer umfassenden Nachhaltigkeit gerade auch der Landwirtschaft verspreche sich die Landesregierung eine positive Beeinflussung der Tourismusgesinnung. Aus dem Tourismus werde der Prozess zur Vergabe des Nachhaltigkeitslabels allerdings immer wieder als kompliziert, bürokratisch und nachweisintensiv - hinsichtlich der Verwendung regionaler Produkte - kritisiert, obwohl die Mehrkosten für die Verwendung regionaler Lebensmittel im hochwertigen Gastgewerbe nicht stark ins Gewicht fielen. In Reaktion darauf werde zurzeit geprüft, Betriebe zu fördern, die den Prozess zur Vergabe des Nachhaltigkeitslabels durchlaufen wollen - auch um den Druck auf das Hotel- und Gastgewerbe zu erhöhen, sich zu beteiligen.

Auf Nachfrage von Abg. **Saskia Buschmann** (CDU) ergänzt **Ulrich Höllriegel**, auf der Erzeugerseite - insbesondere in der Milch- und Apfelwirtschaft, aber auch bei Wein - bestünden hierfür gute Voraussetzungen, weil die Landwirtschaft zu einem sehr hohen Anteil genossenschaftlich organisiert sei - im Übrigen mit Anlieferungspflicht; die Fleisch- und Eiproduktion sei in Südtirol hingegen eher schwach entwickelt. Dieses Netzwerk werde durch einige Hundert Direktvermarkter von landwirtschaftlichen Produkten ergänzt. Für das Hotel- und Gaststättengewerbe stünden also leistungsfähige Lieferanten zur Verfügung.

Auf Nachfragen der Abgeordneten **Axel Miesner** (CDU), **Tamina Reinecke** (GRÜNE), **Christian Schroeder** (GRÜNE), **Björn Meyer** (SPD), **Karin Emken** (SPD), **Saskia Buschmann** (CDU) und **Collette Thiemann** (CDU) ergänzt **Ulrich Höllriegel** seine Ausführungen:

Die rund 20 000 landwirtschaftlichen Betriebe erzielten selbstverständlich Einnahmen aus dem Verkauf ihrer Produkte - 3 000 von ihnen auch aus der Beherbergung von Touristen -, würden aber auch EU-seitig über den ländlichen Entwicklungsplan gefördert. Hinzu kämen oftmals die Ausgleichszulage für erschwerte Produktionsbedingungen und die Umweltpremie, aber auch landesseitige Förderungen zum Beispiel für Maschinenbeschaffungen. Dabei werde auch das Ziel verfolgt, Betriebe - durchschnittlich 5 ha in der Grünlandwirtschaft, 3 ha im Obstbau und 1,5 ha im Weinbau groß - zu erhalten. Gestützt werde diese kleinteilige Landwirtschaft durch Genossenschaften, Beratungssysteme, Forschung, Maschinenringe etc.

Kommunen profitierten von der Vermietung privater Ferienwohnungen - Kurzzeitvermietung - über die Ortstaxe, Immobiliensteuern auf Zweitwohnungen und die Besteuerung der Mieteinnahmen. Derzeit würden Kontrollen verschärft, um nicht gemeldete Kurzzeitvermietungen zu unterbinden.

Der Südtiroler Speck sei ein atypisches Produkt, weil das Schweinefleisch fast vollständig bei Betrieben außerhalb der Region - Deutschland, Dänemark, Niederlande, restliches Italien - eingekauft und dann in Südtirol veredelt werde. Da der Südtiroler Speck mit dem Südtirol-Logo vermarktet werde, flössen also aus dem Speckverkauf wiederum Mittel an die IDM. Der Speck werde im Übrigen nicht in gleicher Weise wie Wein, Äpfel und Milchprodukte beworben, weil es sich bei ihm im Kern nicht um ein Südtiroler Produkt handele.

Blicke man zurück auf die Einführung der Bettenobergrenze, so falle auf, dass das Beherbergungsgewerbe diese mit relativ wenig Widerstand akzeptiert habe. Ein Grund dafür liege sicherlich in der besonderen Lage der Branche unmittelbar nach dem Corona-Lockdown. - Abg. **Christian Schroeder** (GRÜNE) berichtet von einem Gespräch mit einem Bozener Hotelier, der den „Bettenstopp“ auch als Maßnahme zur Stabilisierung seiner wirtschaftlich schwierigen Lage nach dem Lockdown durch die Verhinderung neuer Konkurrenz gesehen habe. - Die Folgen des Lockdowns, schließt **Ulrich Höllriegel**, seien durch staatliche Förderungen und auch sehr erfolgreiches Restart-Marketing der IDM ausgeglichen worden.

38. Sitzung am 15. April 2026

Gespräch mit der Stadt- und Fremdenverkehrsverwaltung Sirmione sowie der Tourismusfördergesellschaft Garda Unico

Gesprächspartnerinnen und -partner:

- *Luisa Lavelli, Bürgermeisterin von Sirmione*
- *Riccardo Genovesi, Tourismusrat der Stadt Sirmione*
- *Stefania Lorenzoni, Präsidentin der Garda Unico S. C. R. L. - Agenzia per la Promozione e la Commercializzazione del Lago di Garda*
- *Gianluca Ginepro, Direktor von Garda Unico*

Die **Präsidentin und der Direktor von Garda Unico** gehen insbesondere auf die folgenden Themen ein:

- Der Gardasee als Grenzraum zwischen Lombardei (Westufer), Venetien (Ostufer) und Trentino (Nordufer) werde als Einheit wahrgenommen und müsse deshalb auch im Tourismusmarketing so auftreten; so bilde er eine starke Marke. Die lokalen Tourismusorganisationen

arbeiteten bereits seit rund 20 Jahren zusammen. Garda Unico schließe alle Stakeholder ein und sehe das Wohl des Touristen genauso wie das des Einwohners.

- 28 Millionen Übernachtungen im Jahr 2025, davon mehr als die Hälfte aus Deutschland - bei knapp 200 000 Einwohnern in den Ufergemeinden. 15 bis 20 % der Wirtschaftsleistung ergäben sich unmittelbar aus dem Fremdenverkehr.
- Wenn der Tourismus die Lebensgrundlage darstelle, sei es fragwürdig, dauerhaft über Overtourism zu klagen; vielmehr komme es darauf an, die Gäste nachhaltig aufzunehmen, wofür zum Beispiel Sirmione gute Strategien erarbeite.
- Neben der räumlichen und kurzzeitigen Besuchersteuerung gehe es um die Ausweitung der Hauptsaison - Sommer - und die Stärkung der Nebensaisons, wofür neben dem bekannten Marketing - auch zugunsten der kulturellen Stätten am See - auch Events und Sportveranstaltungen angeboten würden. Aber auch die Wirtschaft müsse für das Konzept gewonnen werden, dass mehr als Sommertourismus möglich sei. Ein Ansatzpunkt dafür sei Werbung mit dem milden mediterranen Klima.
- Das Verkehrsnetz müsse - gerade im Norden des Gardasees - ausgebaut werden, wobei dem Schiffsverkehr eine besondere Rolle zukomme. Garda Unico unterstütze die Forderung nach einer besseren Anbindung an den Schienenpersonenfernverkehr. An einer Stärkung des Fahrradverkehrs werde sowohl lokal als auch regional - der Gardasee-Ringweg - gearbeitet.
- Zum Aspekt der Nachhaltigkeit zähle aber auch, erstens die hohe Qualität des Gardaseewassers und zweitens den Wasserspiegel des Sees - da gehe es um Badestrände - als Grundlage für den Tourismus sicherzustellen. Dabei sei zu berücksichtigen, dass das Seewasser auch für die Landwirtschaft wichtig sei.

Die **Bürgermeisterin und der Tourismusrat der Stadt Sirmione** geben einen Überblick über die natur- und kulturellen Gunstfaktoren, die die Stadt zum wohl am stärksten frequentierten Ausflugsziel am Gardasee gemacht hätten. Dazu zähle die kleine Altstadt mit der Burg, die nur über eine 4 m breite Brücke erreicht werden könne. Vor diesem Hintergrund gehen sie auf folgende Themen ein:

- Der Plan sei, Sirmione als Ziel für Tourismus attraktiv zu erhalten - denn Tourismus sei die Lebensgrundlage der Stadt - und die Lebensqualität und Arbeitsfähigkeit in der Altstadt und im Norden der Halbinsel zu erhalten. Nachhaltigkeit werde dabei als Gleichgewicht zwischen Erlebnisqualität für Besucher, Lebensqualität für Einwohner und Umweltqualität verstanden.
- Einen Wandel in der Fremdenverkehrsplanung habe ein besonderes Ereignis ausgelöst: Am Wochenende des 1. Mai 2025 sei der Zugang zur Altstadt durch sich gegenseitig behindernde Fußgängerströme in die und aus der Altstadt sowie durch Autos stundenweise zusammengebrochen. - *Das nachfolgende Foto aus giornaledibrescia.it vom 5. Mai 2025 verdeutlicht die problematische Lage.*



- Seitdem würden die Initiativen zur Steuerung des Tourismus und zum Managen seiner Begleiterscheinungen verstärkt, unter anderem mit Unterstützung durch externe Experten: Projekt „Sirmione 2030 - Ospitare meglio, vivere meglio“ („besser beherbergen, besser leben“). Teil dieses Projekts sei die Beteiligung der ortsansässigen Bevölkerung und Wirtschaft - in ungefähr einmal monatlich tagenden Projektgruppen -, aber auch der politischen Opposition. Erster Baustein sei der am 6. März 2026 verabschiedete Operative Plan 2026.
- Wegen der hohen Bedeutung des Themas Mobilität würden auch die südlich von Sirmione gelegenen betroffenen Gemeinden beteiligt. Für 2026 sei die nachmittägliche Sperrung der Altstadt für Kraftfahrzeuge an 31 Tagen beschlossen. Der Fußgängerverkehr werde genau erfasst.
- In der Zone unmittelbar südlich von Brücke und Stadttor werde der Fußgängerverkehr seit Ostern 2026 verlangsamt und kanalisiert, aber nicht blockiert. Auf der Brücke seien richtungsgetreunte Laufwege markiert. Dieses System werde gut angenommen. Hotels nutzten Fahrzeuge, die verlängerten Golfcarts ähnelten, für Shuttlefahrten. Ergänzt werde dieses Konzept um eine Abstimmung mit der Reederei unter anderem über zusätzliche Fahrten in Spitzenzeiten.
- Für Gäste, die mit dem Pkw anreisten, bestehe ein kostenloser Shuttlebus zwischen Altstadt und Großparkplatz. Außerdem werde dafür gesorgt, dass die Stadtteile südlich der Altstadt nicht zu stark unter dem Individualverkehr litten.
- Busparkplätze müssten nun vorab gebucht werden.

Auf Nachfragen der Abgeordneten **Tamina Reinecke** (GRÜNE), **Frank Henning** (SPD), **Philipp Meyn** (SPD), **Colette Thiemann** (CDU) und **Saskia Buschmann** (CDU) ergänzen die **Vertreterinnen und Vertreter der Stadt Sirmione und von Garda Unico** ihre Ausführungen:

- Mit den ergriffenen Maßnahmen zur Besucher- und Mobilitätssteuerung würden von allen Seiten gewisse Einschränkungen abverlangt. Ihre genaue Ausgestaltung müsse sich noch einspielen, wobei die erforderliche Rückkopplung auch in Form einer Betrachtung der Kosten und der Erträge des Tourismus erfolge. Das bedeute aber auch, dass bis jetzt nicht vorgese-

hen sei, die Altstadt komplett autofrei zu halten; hierzu habe man auch andere weitgehend autofreie Gemeinden wie San Gimignano im Blick, wobei Uber-Fahrzeuge und Shuttlebusse in die Konzeption einzubeziehen seien.

- Nach dem derzeitigen Stand der Arbeiten sei nicht vorgesehen, die Besucherströme über Tickets zu steuern, aber die Nutzung dieses Instruments werde zukünftig geprüft. Zunächst müsse man verstehen, wie viele Touristen sich gleichzeitig in der Altstadt aufhalten könnten, ohne die genannten Ziele zu gefährden.
- Dabei sei es essenziell, zwischen Tages- und Übernachtungstouristen zu unterscheiden.
- Ein allgemeines Problem sei die Gewinnung von Personal für Betriebe mit direktem und indirektem Bezug zum Tourismus und ihre Unterbringung. In Sirmione werde darauf mittlerweile mit Instrumenten der Flächennutzungsplanung reagiert, ohne dass dies das Problem hoher Bodenpreise etc. löse. In besonderer Weise stelle sich dieses Problem für Auszubildende an Hotelfachschulen.

Abschließend stellen die Gesprächsteilnehmer fest, dass sich viele Probleme im Fremdenverkehr am Gardasee und in Niedersachsen trotz der unterschiedlichen naturräumlichen Gegebenheiten ähnelten. - Vors. Abg. **Axel Miesner** (CDU) lädt die Vertreterinnen und Vertreter der Stadt Sirmione und von Garda Unico zu einem Gegenbesuch ein.

Gespräch mit dem Geschäftsführer des auf Kulturgeschichte und nachhaltigen Tourismus ausgerichteten Vereins Lago Ambiente Cultura Storia (L. A. CU. S.), Luigi Del Prete, über die Entwicklung und Aufgaben des Vereins

Luigi Del Prete stellt die Entwicklung und die Arbeit des Vereins L. A. CU. S. (die Abkürzung steht für See, Umwelt, Kultur, Geschichte und bildet das lateinische Wort für See) seit der Gründung im Jahr 2001 vor. Zu den wesentlichen Zielsetzungen gehörten der Schutz, die Erforschung, die Verwaltung und die kulturelle wie touristische Nutzung und Aufwertung der

- historischen,
- künstlerischen,
- umwelt- und biodiversitätsbezogenen,
- archäologischen,
- geologischen,
- botanischen,
- folkloristischen und
- gastronomischen

Ressourcen der Gardasee-Region. In Verfolgung dieser Ziele, auch des Klimaschutzes, sei 2015 eine Agenda 2030 aufgestellt worden, man arbeite an territorialen Umsetzungsplänen sowie im 2018 gegründeten Verband für nachhaltigen Tourismus mit und trage zum Aufbau einer Corporate Social Responsibility in der Region bei.

Eine wichtige Grundlage für die weitere Arbeit sei eine SWOT-Analyse:

- Stärken: Reichtum an kulturellen und natürlichen Ressourcen mit weltweiter Strahlkraft, ausgeprägte Tourismusmentalität, neue Tourismusformen und -projekte, Synergien mit Mobilitätsanbietern
- Schwächen: zu geringe Abstimmung zwischen den Teilregionen um den Gardasee, fehlende Koordinierung der Anforderungen an den Tourismus und der Erfordernisse zur Sicherstellung der Lebensqualität der Einwohner, Verlust von Ressourcen im Hinterland

Im weiteren Verlauf des Vortrags geht Herr Del Prete unter anderem auf Festivalplanungen - auch im Rahmen des Europäischen Jahrs der Jugend 2022 -, Forschungen zum Mittelalter am Gardasee, Gewässerschutz nach EU-Vorgaben, Mobilitätsplanung, Bildungs- und Kulturveranstaltungen und ein Event mit Papst Franziskus ein und schließt mit Erläuterungen zur Intensivierung der Zusammenarbeit zwischen den drei den See berührenden Provinzen sowie den Küstengemeinden. - Auf Nachfrage von Abg. **Tamina Reinecke** (GRÜNE) führt **Luigi Del Prete** näher zur Einbindung von L. A. CU. S. in die Erarbeitung der Strategie Sirmione 2030 aus.

Gespräch mit Vertretern der Interregionalen Koordinierung zum Schutz des Gardasees - Coordinamento Interregionale per la Tutela del Garda - über Overtourism am Beispiel des Fahrradtourismus

Die **Vertreterinnen und Vertreter der Coordinamento Interregionale per la Tutela del Garda** stellen ihren Verein als eine aus der Bürgerschaft entstandene Organisation vor. Sie berichten über die Planungen zum Bau des 165 km langen Ciclovía del Garda, eines straßenparallelen Radwegs rund um den Gardasee, die seit 2013 vorangetrieben würden. Gerade am Westufer führe der Bau dieses Radwegs zur Zerstörung der ufernahen Natur durch die Störung von Biotopen, das Fällen von teils hundertjährigen Bäumen und die Beeinträchtigung des Landschaftsbilds - womit sich der Tourismus letztendlich selbst einer seiner wesentlichen Grundlagen beraube.

Das Ziel dieses Radwegs sei weniger, bestehende Verkehre aufs Fahrrad zu verlagern, unterstreichen sie, sondern vielmehr, neuen Fahrradtourismus anzuziehen. Gegen diese Zerstörung einmaliger Landschaft unter dem Vorzeichen der nachhaltigen Mobilität wende sich die Coordinamento Interregionale mit Aktionen vor Ort, aber auch mit Vorschlägen, die sich unter anderem an Lösungen orientierten, die für den Donauradweg zwischen Weltenburg und Kelheim - für das dortige Donaudurchbruchstal werde eine Schiffspassage empfohlen - gefunden worden seien.

Dieses Engagement habe im Weiteren dazu geführt, sich auch mit den Ursachen und Folgen des Overtourism auseinanderzusetzen.

39. Sitzung am 16. April 2026

Gespräch an der Universität Ca' Foscari Venezia mit Professor Dr. Silvio Nocera, Ordinarius für Verkehrsplanung, über tourismusbezogene Verkehrsforschung und -modellierung

Prof. **Dr. Silvio Nocera** trägt auf der Grundlage seiner Präsentation (**Anlage 4**) zu folgenden Aspekten vor:

- Vorstellung der Universität Ca' Foscari Venezia und ihres Lehrstuhls
- Gemeinsame wissenschaftliche Perspektiven von Mobilität und Tourismus vom Fernverkehr bis zur Steuerung von Fußgängerströmen
- Projekt Mobilitas - MOBility for nearLy zero CO₂ in medITerranean tourism destinAtionS (2016 bis 2019) (Grafiken 7 bis 9) und Erarbeitung des Sustainable Mobility Handbook in Med Area⁷
- Projekt CICLO - Calcolo degli Impatti positivi Causati dalla mobilità dOlce (Berechnung der positiven Auswirkungen sanfter Mobilität) (2024 bis 2025) (Grafik 10)
- Projekt SMILE - FirSt and last Mile Intermodal mobility in congested urban areas of the Adriatic-Ionian Region (2018 bis 2020) (Grafiken 11 bis 13)
- Forschung: Policy Strategies for the Mitigation of Greenhouse Gas Emissions caused by the Mass-Tourism Mobility in Coastal Areas (seit 2017) - auch in diesem Zuge Definition einer prototypischen Stadt des Mittelmeerraums als Grundlage für mobilitäts- und tourismusbezogene Varianten- und Modellrechnungen (Grafik 15)
- Forschung: A tool to support transport decision making in tourist coastal areas - Case Studies on Transport Policy (Grafik 16) - Wirksamkeitsanalysen zu verkehrssteuernden Maßnahmen als Entscheidungsgrundlage für Kommunal- und Regionalverwaltungen
- Forschung: The impacts of climate change on tourist mobility in mountain areas (Grafik 17)
- Forschung: Climate change impacts and tourism mobility: a destination-based approach for coastal areas (Grafik 18)

Auf Nachfragen der Abgeordneten **Tamina Reinecke** (GRÜNE), **Frank Henning** (SPD), **Björn Meyer** (SPD), **Saskia Buschmann** (CDU) und **Christoph Bratmann** (SPD) vertieft Prof. **Dr. Silvio Nocera** seine Ausführungen zur Forschung zu nachhaltigen Lösungen für touristische Verkehre und zur Ermittlung externer Kosten dieser Verkehre auf der Grundlage von Mehrfaktorenanalysen, die sich in Anbetracht der sehr spezifischen Gegebenheiten der einzelnen Tourismusdestinationen aber generalistischen wissenschaftlichen Analysen verschlössen. So könnten auch Berechnungen auf der Grundlage des Modells der prototypischen Stadt - als ideale Stadt weise sie zum Beispiel keine Externalitäten auf, und interne Verkehre erzeugten keine Staus; für Analysen würden einzelne dieser idealen Randbedingungen nach den Gegebenheiten einer realen Stadt eliminiert - nur Hinweise geben; denn jede Stadt sei anders. Vielmehr komme es auf die Erfassung der lokalen Spezifika (unter anderem Größe und Topografie) und den engen Austausch mit den lokalen und regionalen Stakeholdern an. Aus wissenschaftlicher Sicht biete sich die Reduzierung der externen Kosten als Optimierungskriterium an, wobei selbstverständlich die Kosten einer Nahverkehrslösung zu beachten seien (zum Beispiel dichte Bustaktung in der Großstadt versus nachfragegesteuerte Busse mit flexiblem Linienverlauf im ländlichen Raum; Stichwort „many-to-many-ÖPNV-Routing“).

⁷ Download: https://medcities.org/wp-content/uploads/2023/04/D.4.1_Mobility-Handbook_Complete-version_ENG_compressed-1.pdf

Zur Frage, ob in Reaktion auf die Folgen des Tourismus bzw. Overtourism eher auf eine Reduktion oder auf eine Steigerung der Verträglichkeit gesetzt werden sollte, meint Herr Prof. Dr. Nocera mit Hinweis auf die „Bettenstopp“-Diskussion in Südtirol, es komme auf das Gleichgewicht zwischen den Folgen und dem Nutzen des Tourismus an. Die Antwort auf diese Frage sei letztlich von jeder Region unter Berücksichtigung des Grads der Abhängigkeit vom Fremdenverkehr zu finden.

Gespräch mit Venedigs Stadträtin für Heimatschutz, Universitäten und Tourismus, Paola Mar, über die Entwicklung des Tourismus in ihrer Stadt

Paola Mar verzichtet auf einen einleitenden Vortrag und bietet an, auf Fragen aus dem Ausschuss zu aktuellen Themen des Tourismus einzugehen.

Auf Nachfragen der Abgeordneten **Tamina Reinecke** (GRÜNE), **Saskia Buschmann** (CDU), **Björn Meyer** (SPD), **Axel Miesner** (CDU) und **Christoph Bratmann** (SPD) betont **Paola Mar** zunächst den besonderen Charakter Venedigs als bewohnte Altstadt, die eben nicht wie andere historische Stätten oder gar Disneyland letztlich eine künstliche Einheit ohne Einheimische sei. Sie verweist auf die von der UNESCO 2021 und 2023 ausgesprochenen Warnungen, die Stadt bei weiterem ungezügelter Tourismuswachstum auf die Liste des gefährdeten Welterbes zu setzen. Die Stadt, berichtet sie, habe diese Warnung und die sie auslösenden Probleme als Chance begriffen, um zu Verbesserungen zu kommen. Wichtige Informationen habe eine SWOT-Analyse geliefert. Mehrere Kommissionen unter Beteiligung von Bürgern, Wirtschaft und weiteren Verbänden hätten im Laufe eines Jahres Maßnahmenvorschläge erarbeitet:

- Touristen sollten sich nach dem Motto „Enjoy Respect Venezia“⁸ nachhaltig verhalten und sich nicht nur wenige Hotspots anschauen, sondern sich innerhalb mehrerer Tage auch die versteckten Schönheiten erschließen und sich, wie Frau Mar sagt, in der Stadt verlieren.
- Kommunikation über Piktogramme
- Steuerung der Touristenströme:
 - o Mehr als 50 % der Touristen erreichten die Stadt mit der Bahn. Weitere kämen per Boot aus der Lagune, mit der Stadtbahn und dem Auto - Piazzale Roma - und vor August 2021 mit Kreuzfahrtschiffen; diese großen Schiffe würden seitdem in die Nachbarhäfen Marghera, Fusina und Chioggia umgeleitet, sodass die besonderen Probleme, die sich aus der Vorbeifahrt riesiger Schiffe an der empfindlichen Altstadt ergeben hätten, beseitigt seien, ohne den Kreuzfahrttourismus aus der Region zu verdrängen.
 - o Da das Betreten der Stadt nicht verboten werden könne, müssten Tagestouristen in diesem Jahr an 60 aufkommensstarken Tagen eine Tourismusabgabe von 5 bzw. 10 Euro zahlen - damit sei Venedig Vorreiter gewesen -; diese sei politisch umstritten gewesen, habe aber mit Hinweis auf die besonderen Belastungen der Stadt durch den Tourismus bei gleichzeitig überdurchschnittlichem Aufwand für alle Arbeiten - zum Beispiel Versor-

⁸ <https://www.veneziaunica.it/en/sustainable-venice/enjoy-respect-venezia>

gung, Entsorgung, Bauarbeiten - durchgesetzt werden können. Außerdem profitiere davon auch die ortsansässige Bevölkerung.

- Überwachung der aufkommensstarken Orte mit Videokameras für Sicherheits- und Steuerungszwecke
- Nach einer Beschränkung des Hotelwachstums im Jahr 2016 werde auch an der Beschränkung der privaten Vermietung über Airbnb etc. gearbeitet, auch mit einer politischen Initiative der von Tourismus besonders belasteten italienischen Großstädte mit dem Ziel, dass Wohnungen an Touristen nicht teurer vermietet werden dürften als an Einheimische.
- Zum Schutz der Lagune und des Welterbes zähle aber auch seit 2020 das Sturmflutsperrwerk MO. S. E.

Venedig weise sicherlich einen hochwertigen Tourismus auf; allerdings sollte ihrer, Mars, Meinung nach keine zu starke Konzentration auf besonders zahlungskräftige Touristen erfolgen, weshalb alle Unterkunfts-kategorien ihre Berechtigung hätten.

In der Altstadt von Venedig lebten derzeit rund 50 000 Menschen, weitere 10 000 nicht Ortsansässige wie Studenten hätten hier ihren Lebensmittelpunkt. Sie würden zum Beispiel bei den öffentlichen Schifflinien bevorzugt und könnten kleine Fähren über den Canal Grande nutzen. Zur Infrastruktur gehöre auch eine tägliche bootsbasierte Müllabfuhr, die in den Spitzenzeiten zu einer viermal-täglichen Abfuhr verdichtet werde. Auch hierfür würden die Ortstaxe und die Tagesabgabe eingesetzt.

Ansatzpunkte für die weitere Diversifizierung der wirtschaftlichen Grundlage Venedigs bildeten die Industrie rund um die Hafenanlagen in der Lagune, wozu auch der Wasserstoffbereich zähle, aber auch die weiter wachsende Kulturbranche und die Filmindustrie mit nachgelagerter Beschäftigung.

Gespräch mit dem Direktor des Deutschen Studienzentrums Venedig, Dr. Richard Erkens, und Petra Schäfer, Assistentin der Direktion, über die Bedeutung der Kultur für den Tourismus und dessen Auswirkungen auf das Leben der ortsansässigen Bevölkerung

Dr. Richard Erkens und **Petra Schäfer** stellen einleitend die Geschichte und Arbeit des Studien-zentrums vor.

Anschließend geben sie einen Überblick über die Entwicklung des Fremdenverkehrs in Venedig, der seinen Ursprung im 17. und 18. Jahrhundert in den Reisen der Adligen habe. Damals habe der besondere Reiz der Handelsstadt - bei gewisser Papstferne - in der Verschmelzung insbesondere von Italien und Byzanz, aber auch Arabien bestanden. Auf diesem Mythos habe Venedig nach erheblichem Bedeutungsverlust im frühen 19. Jahrhundert - unter anderem Napoleon, Vorherrschaft Österreichs, gesteigerte Bedeutung Mailands - aufgebaut und sich mit Hotelbauten für einen allmählich breiter werdenden Tourismus neu aufgestellt.

In den anschließenden Gesprächen thematisieren Herr Dr. Erkens, Frau Schäfer und die Abgeordneten die Bedeutung des Tourismus für und seine Auswirkungen auf Venedig. In der Altstadt in der Lagune lebten heute rund 50 000 bis 60 000 Einwohner, deren Leben sich aber aus vieler-

lei Gründen erheblich von dem in „normalen“ Städten unterscheide: Fußgänger- und Boots- statt Autoverkehr, die Lage in der Lagune mit der historischen und ebenso wassernahen wie durch Wasser gefährdeten Architektur, überdurchschnittlicher Anteil an Zweitwohnsitzen, weit überdurchschnittliche Dichte kultureller Institutionen und Häufigkeit kultureller Veranstaltungen. Das und mehr bilde die Grundlage für einen florierenden Tourismus, auf den die Stadt angewiesen sei, um sich baulich zu erhalten, der aber auch drohe, die städtische Gesellschaft zu erdrücken. Vor diesem Hintergrund würden Tagestouristen, zu denen letztlich auch Kreuzfahrttouristen zählten, wegen ihrer Konzentration auf touristische Hotspots und eines relativ geringen Beitrags zur Wertschöpfung kritisch gesehen; denn ihr Beitrag zur Wertschöpfung korrespondiere nicht mit der von ihrer Zahl ausgehenden Belastung.

40. Sitzung am 17. April 2026

Gespräch mit leitenden Mitarbeitenden der Nordadriatischen Hafenverwaltung Porto di Venezia über die Entwicklung des Kreuzfahrttourismus in der Region Venedig

Gesprächspartnerinnen und -partner:

- *Dr. Maria Sol Scanferla, Managerin für institutionelle Beziehungen und Förderungen*
- *James Orlandi, Manager für Forschung und Projektentwicklung*
- *Silvia Baldassin, Projektmanagerin*

Dr. Maria Sol Scanferla gibt zunächst einen Überblick über das Hafensystem in der Lagune von Venedig, zu dem neben den Hafenanlagen im historischen Zentrum - Marittima - auch die industriell ausgerichteten Hafenanlagen von Marghera und Fusina sowie der Hafen von Chioggia gehörten. In diesen Bereichen arbeiteten 30 000 Menschen in 1 500 Unternehmen. Die Aufgabe der Hafenbehörde bestehe selbstverständlich nicht nur darin, Verkehre abzuwickeln, sondern auch qualifiziert auf neue Entwicklungen zu reagieren. Dazu zähle, Touristen nicht als Invasoren, sondern als Ergebnis neuer Entwicklungen zu sehen; denn viel mehr Menschen als früher hätten die Möglichkeit und das Interesse, zu reisen.

Anschließend geht sie auf der Grundlage der Präsentation in **Anlage 5** auf die Entwicklung des Kreuzfahrtwesens in Venedig ein. Dabei habe der Covid-19-Lockdown zusammen mit der Unterschutzstellung der Schifffahrtswege um die Altstadt von Venedig wie ein Reset gewirkt (Grafik 2). Seit August 2021 könne die Altstadt von Venedig nur noch von vergleichsweise kleinen Schiffen bis 25 000 BRT - Luxusyachten und kleine Kreuzfahrtschiffe - angefahren werden.

Darauf sei mit der Restrukturierung des Kreuzfahrttourismus in der Region Venedig reagiert worden (Grafik 4), indem neue Schifffahrtsrouten - nicht mehr an der Altstadt Venedigs vorbei, sondern in der Mitte und im Süden der Lagune - und Schiffs Liegeplätze und Kreuzfahrtterminals in Marghera, Fusina und Chioggia geschaffen worden seien. Das sei mit einer Kapazitätsverminderung gegenüber dem Stand vor 2020 um ungefähr ein Drittel einhergegangen. Damit würden nun etwas kleinere Schiffe gehobener Klasse adressiert, aber auch Besucher außerhalb der Hauptsaison. Außerdem ergebe sich damit für die neuen Hafenstandorte zusätzliche Wertschöpfung.

Über diese räumliche Besuchersteuerung hinaus bestehe auch das Ziel, über eine App - seit Kurzem auch mit Audioguide - Besucherströme zu lenken, bislang touristisch eher schwach frequentierte Räume - dazu zählten durchaus auch die Hafenanlagen selbst - interessant zu machen und

die Besucher durch Informationen zu qualifizieren (Museo Virtuale dei Porti di Venezia e Chioggia, Grafiken 6 bis 9). Aber diese App richte sich nicht nur an Touristen, sondern lade auch die Einheimischen ein, den Hafen als interessanten und wichtigen Ort kennenzulernen und wertzuschätzen. - Auf der Grundlage dieses App-basierten Ansatzes werde zurzeit ein Angebot für eine kulturelle Kreuzfahrtroute - Via Querinissima - entwickelt (Grafik 10).

James Orlandi stellt anschließend aktuelle Entwicklungen zur möglichst weitgehend integrierten touristischen Mobilität zwischen Flughäfen und Kreuzfahrtterminals vor - Projekt Crossconnect (Grafiken 12 bis 15) -, um den Übergang zwischen Flugzeug und Kreuzfahrtschiff unter dem Schlagwort „Fly & Cruise“ so einfach wie möglich zu gestalten, nämlich mit einer Bündelung des Check-outs nach dem Flug mit dem Check-in für das Schiff am Flughafen bzw. des Check-outs nach der Kreuzfahrt mit dem Check-in für den Flug am Hafen (Grafik 13). Davon verspreche man sich nicht nur mehr Bequemlichkeit für die Gäste, sondern auch mehr Effizienz.

Im Anschluss daran geht er auf Herausforderungen durch das Erfordernis, die Häfen nachhaltig weiterzuentwickeln, ein. Dabei gehe es nicht nur um den Umweltschutz und um den in Chioggia stark ausgeprägten Fischfang, sondern auch um den Schutz des Weltkulturerbes Venedig. Ein Ansatz dazu bestehe in einer Hafenstromversorgung der Schiffe, damit Schiffsdiesel am Kai abgeschaltet werden könnten. Diese Investitionen seien über NextGenerationEU umfangreich gefördert worden.

Derzeit werde in Zusammenarbeit mit Kroatien und ebenfalls mit Unterstützung durch die EU die Nutzung von Wasserstoff als Energieträger für die Schifffahrt untersucht. Dabei solle auf die in Marghera bereits vorhandenen Infrastrukturen und Kompetenzen zurückgegriffen werden - Stichwort „Venice Hydrogen Valley“. Dieser Standort biete die Chance, sich zu einem Wasserstoff-Hub für das südliche und östliche Mitteleuropa zu entwickeln. Dabei denke man auch an die Nutzung für Fähren; Fährlinien zwischen Fusina und Kroatien sowie der Türkei bestünden bereits.

Erwähnenswert sei auch eine Übereinkunft mit der Kreuzfahrtbranche zum Einsatz von Schiffsdiesel mit besonders niedrigem Schwefelgehalt - Stichwort „Blue Flag“.

Auf Nachfragen der Abgeordneten **Christoph Bratmann** (SPD), **Karin Emken** (SPD) und **Saskia Buschmann** (CDU) führen **Dr. Maria Sol Scanferla** und **James Orlandi** ergänzend zu organisatorischen Fragen aus, die Hafenbehörde sei selbstverständlich staatlich, während die Terminalstrukturen für die Kreuzfahrtschiffe von einer sowohl öffentlich als auch privat getragenen Gesellschaft gemanagt würden. Anspruchsvoll sei die Zusammenarbeit mit Umweltorganisationen, was die Lagune angehe; denn Venedig stehe wie wohl kaum ein anderer Ort im Fokus der Aufmerksamkeit. Von daher würden Planungen den relevanten Umweltverbänden bereits zu einem frühen Zeitpunkt vorgestellt; aber die großen Projekte würden auch einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen, was auch den Dialog mit den Umweltverbänden unterstützt habe.

Mobilität 2025 mobilità 2025 mobilità 2030 mubiltà 2030

Gemeinsam planen wir die Mobilität von Morgen
Insieme costruiamo la mobilità di domani
I planificun deboriada la mobilità dl dagní



Autonome Provinz Bozen
Provincia autonoma di Bolzano
Provincia autonoma de Buisan
SÜDTIROL · ALTO ADIGE

sta





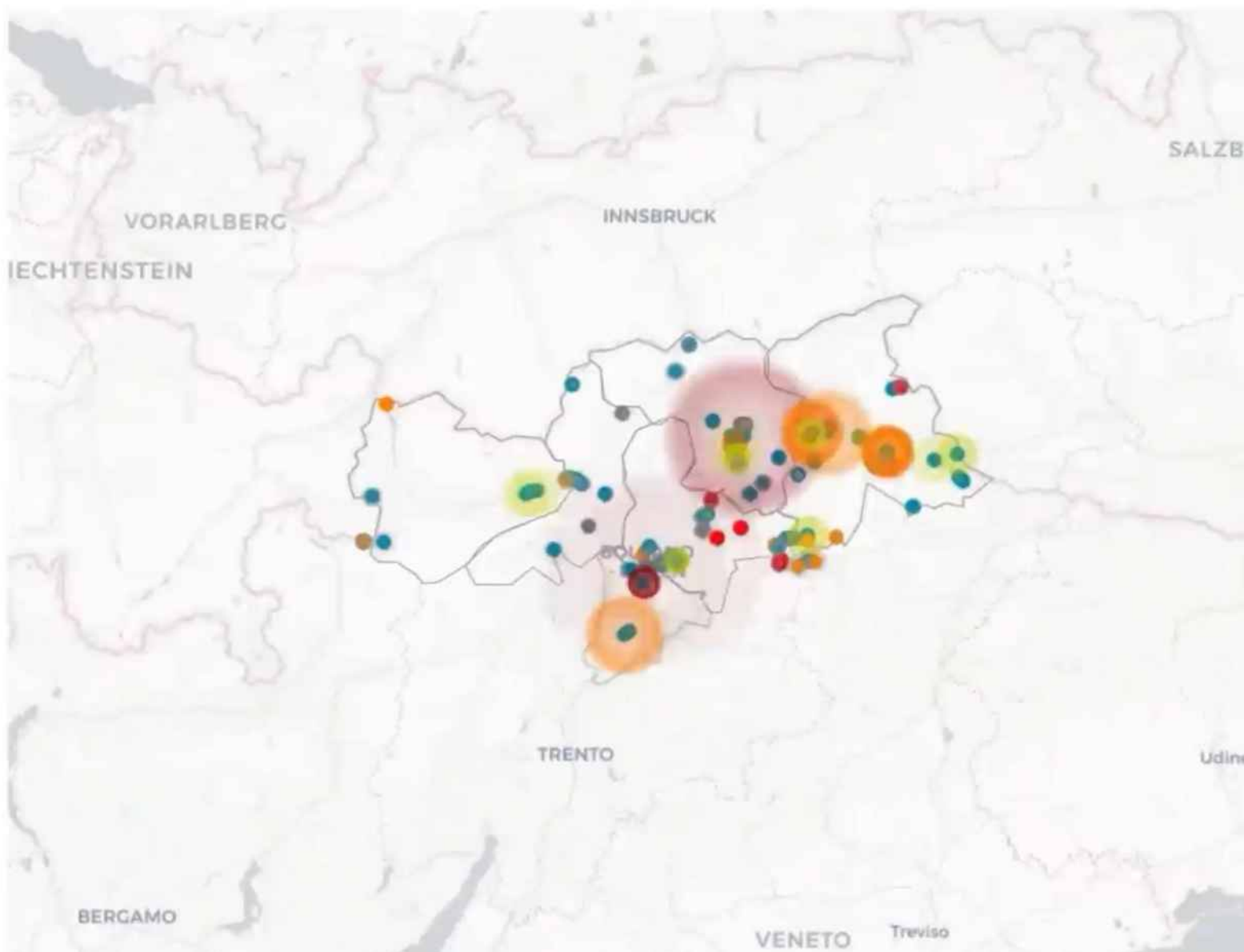
Autonome Provinz Bozen
Provincia autonoma di Bolzano
Provincia autonoma de Bulsan
SÜDTIROL · ALTO ADIGE

Daniel Alfreider

Landeshauptmann-Stellvertreter

Landesrat für Infrastruktur und Mobilität

current-map



**So bewegt
sich Südtirol**

**Così si muove
l'Alto Adige**



Autonome Provinz Bozen
Provincia autonoma di Bolzano
Provincia autonoma de Bulsan
SÜDTIROL · ALTO ADIGE



Bevölkerungswachstum Crescita della popolazione

2000–2022

+ 15%



Autonome Provinz Bozen
Provincia autonoma di Bolzano
Provincia autonoma de Bulsan
SÜDTIROL · ALTO ADIGE



Autonome Provinz Bozen
Provincia autonoma di Bolzano
Provincia autonoma de Bulsan
SÜDTIROL · ALTO ADIGE

Aufenthaltsdauer / Durata
media del soggiorno: 4,2 d



2000–2023

Nächtigungen
Prenottamenti

+52,83 %

Ankünfte
Arrivi

+105,35 %



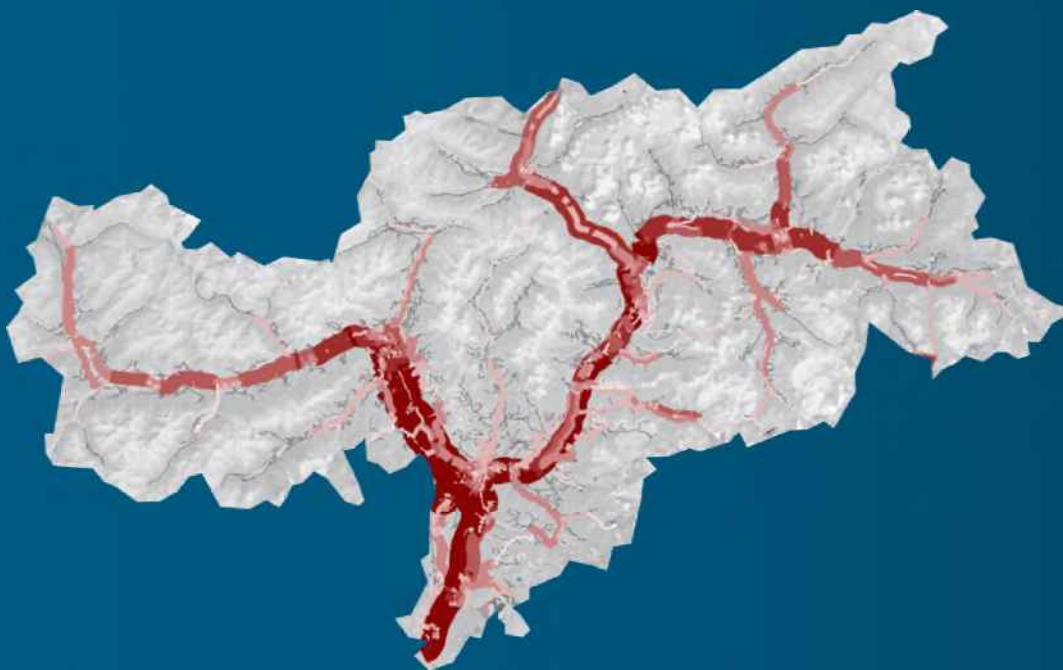
Verkehrsentwicklung auf den Hauptachsen Sviluppo del traffico sulle assi principali

18,76%

Aumento del traffico nel tempo sugli assi principali SS12, SS38, SS40 e SS49



Autonome Provinz Bozen
Provincia autonoma di Bolzano
Provincia autonoma de Bulsan
SÜDTIROL · ALTO ADIGE



Warenverkehr Trasporto merci



Autonome Provinz Bozen
Provincia autonoma di Bolzano
Provincia autonoma de Bulsan
SÜDTIROL · ALTO ADIGE

Brenner Digital Green Corridor



Autonome Provinz Bozen
Provincia autonoma di Bolzano
Provincia autonoma de Bulsan
SÜDTIROL · ALTO ADIGE



1

Verlagerung von Personen
und Waren auf die Schiene
*Trasferimento sulla ferrovia di
persone e merci*

2

Dekarbonisierung des
Straßenverkehrs
*Decarbonizzazione del traffico
stradale*

3

Digitalisierung des
Straßenverkehrs
*Digitalizzazione del traffic
stradale*



Umstieg notwendig
Interruzione linea



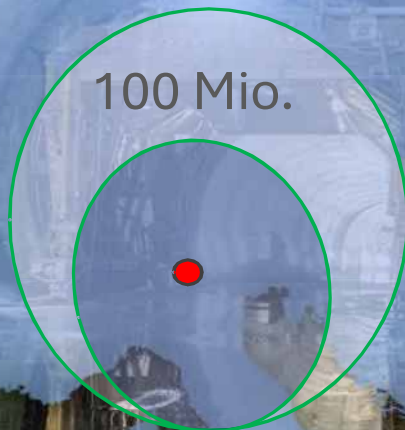
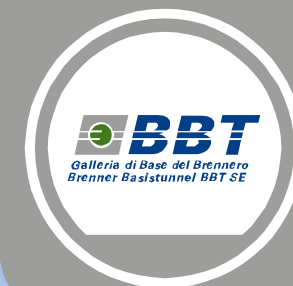
Rund 40
Bahnübergänge
ca 40 passaggi a livello



Autonome Provinz Bozen
Provincia autonoma di Bolzano
Provincia autonoma de Bulsan
SÜDTIROL · ALTO ADIGE



Grün: laufende Arbeiten in Verantwortung Südtirols
Gelb: Planungen in Verantwortung Südtirols
Grau: Brennerbasistunnel und zugehörige Projekte



München 4h => 2,5h
Wien 6h => 5h
Berlin 13h => 6h
Paris 14h => 7h

2026: Alstom Corradia Stream (15+6)



Kooperationen / Cooperazioni





Ankunft der Gäste Arrivi degli ospiti

83,5 %

Auto & Motorrad
Autovetture & motociclette

8 %

Eisenbahn
Ferrovia

8,5 %

Andere: Reisebusse,
Flugzeug
*Altri: Autobus turistici,
Aerei*



DEIN SCHÖNSTER FRÜHLING BRAUCHT KEIN AUTO.

suedtirol.info/fruehling





SÜDTIROL
ALTO ADIGE
GUEST PASS

Vorteile / Vantaggi

1

Weniger Individualverkehr
Mehr Busanbindungen

2

3.500 Bushaltestellen;
das Ticket ist immer dabei

3

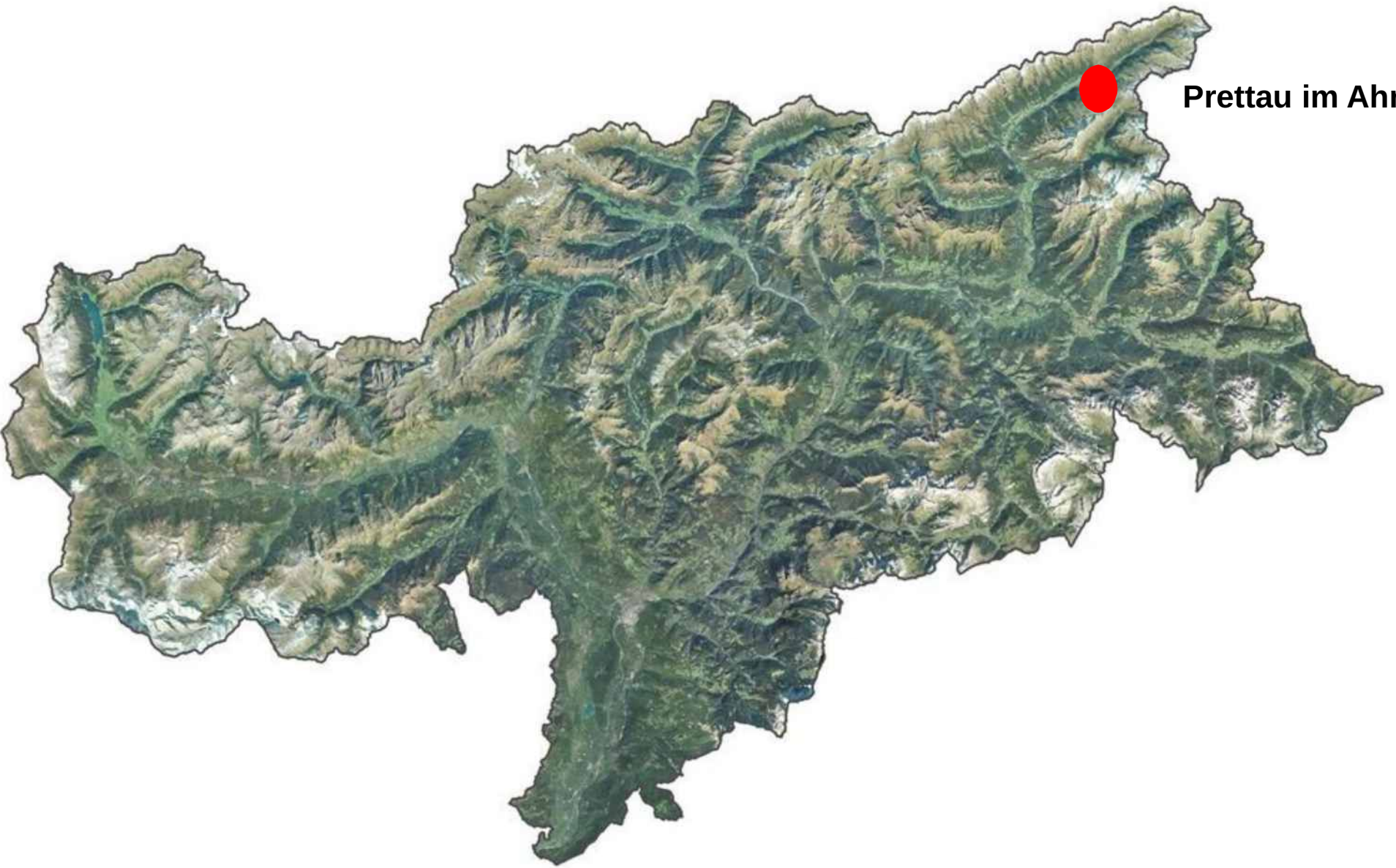
Fast boarding

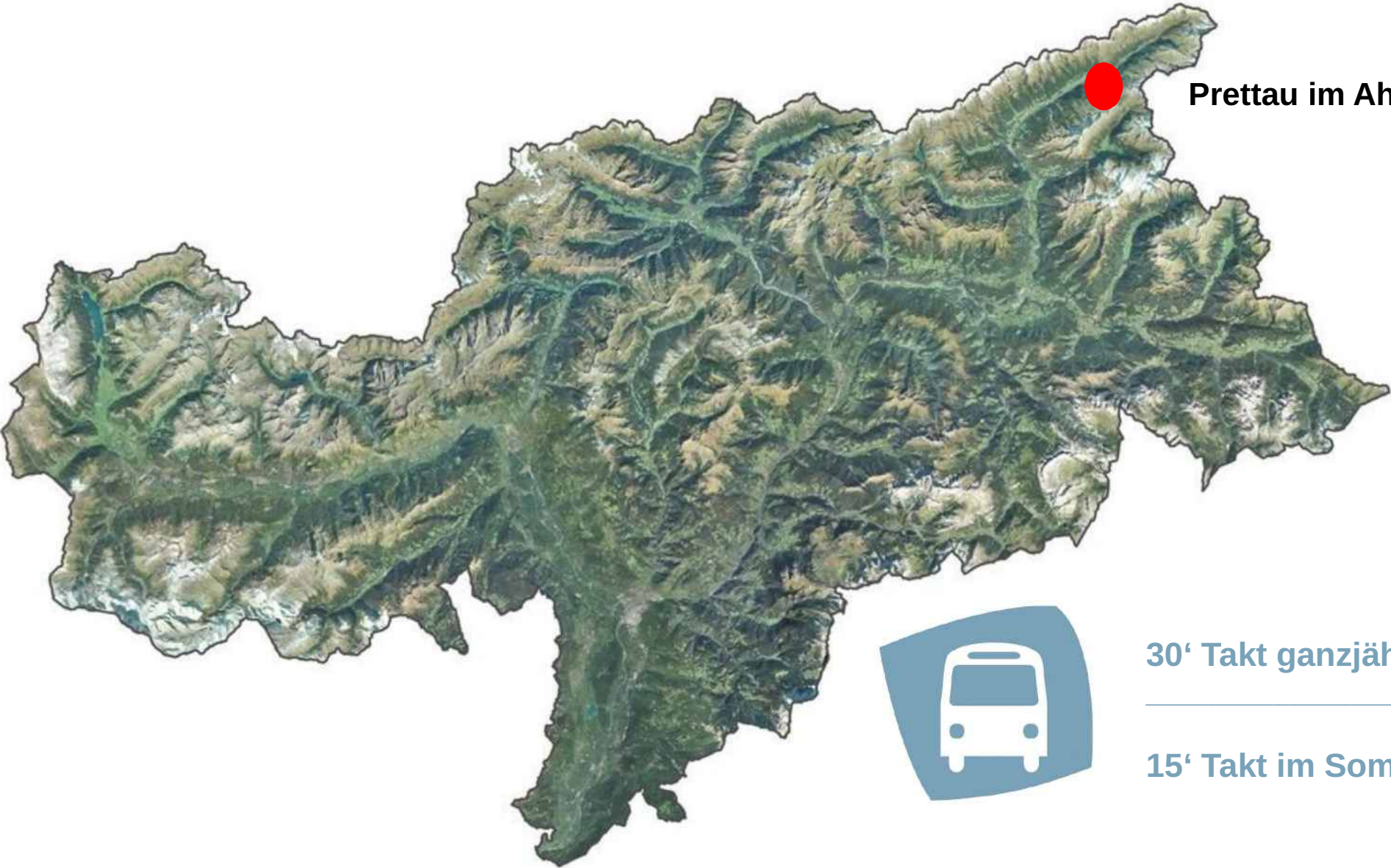
Gemeinde Prettau (1475 hm, 508 Einwohner)



Autonome Provinz Bozen
Provincia autonoma di Bolzano
Provincia autonoma de Bulsan
SÜDTIROL · ALTO ADIGE

Prettau im Ahrntal





Prettau im Ahrntal



30' Takt ganzjährig

15' Takt im Sommer



European Mobility Action Award

SÜDTIROL
ALTO ADIGE
GUEST PASS



Apostolos Tzitzikostas

Commissioner for Sustainable Transport and Tourism
European Commission



Winner of the MOBILITYACTION Award 2025
South Tyrol Guest Pass

EUROPEAN
MOBILITY
WEEK



Autonome Provinz Bozen
Provincia autonoma di Bolzano
Provincia autonoma de Bulsan
SÜDTIROL · ALTO ADIGE

GuestPass

Südtirolmobil Pass FLEX 0 – 640 Euro

Südtirolmobil Pass Fix365 € 250

NEW



€ 20



€ 150



€ 150

€ 75



€ 20



6 – 100+



Neubau und Instandhaltung
Costruzione e manutenzione

Resilienz
Resilienza



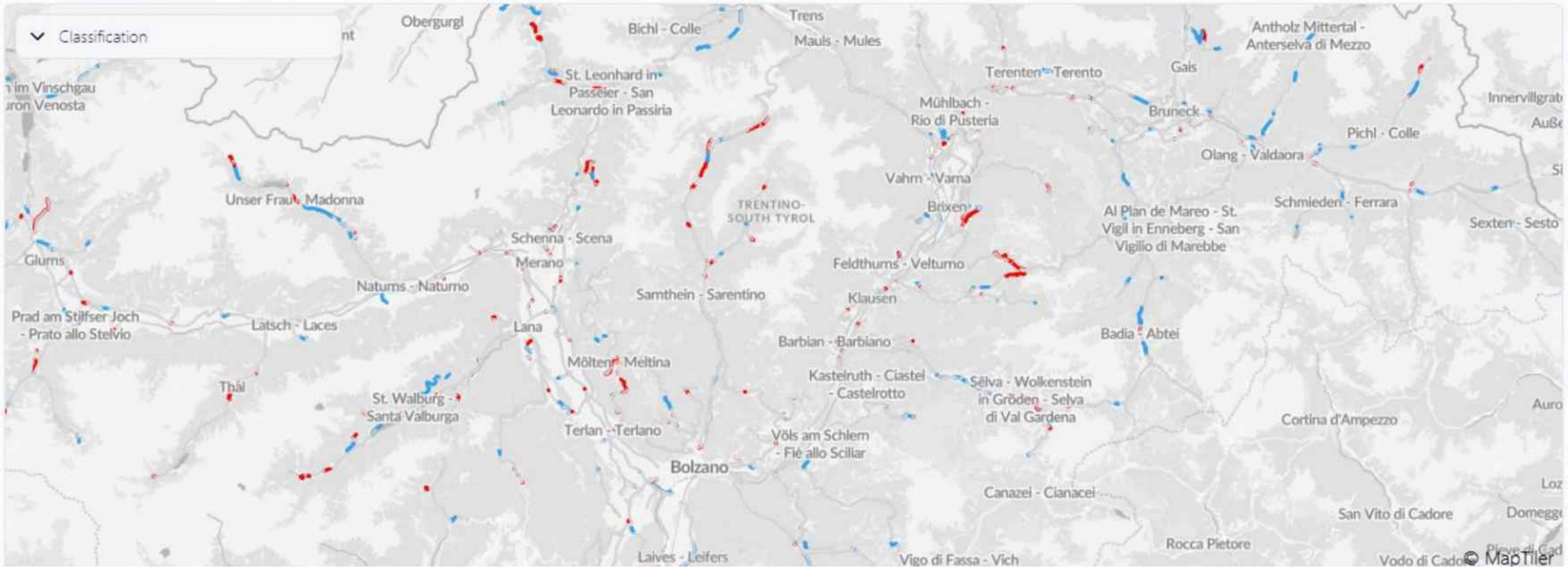
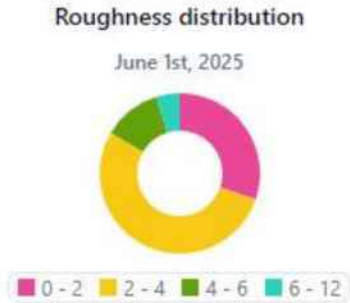
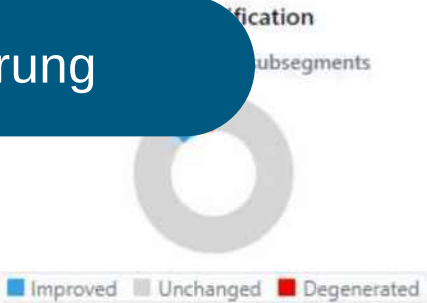
Sicherheit
Sicurezza



Erreichbarkeit
Viabilità



Digitalisierung



Mobilität 2025 mobilità 2025 mobilitè 2030 mubiltà 2030

Gemeinsam planen wir die Mobilität von Morgen
Insieme costruiamo la mobilità di domani
I planificun deboriada la mobilitè dl dagnì



Kurverwaltung Meran

DATUM 13.4.2026

Ingrid Walch Hofer – Präsidentin

Dr. Daniela Zadra – Direktorin

Ulrike Pertoll - Nachhaltigkeitsbeauftragte

Wer wir sind

Die Kurverwaltung Meran ist eine juristische Person des öffentlichen Rechts mit Selbstverwaltung und ihrer eigenen Satzung, die es ihr ermöglicht flexibel zu arbeiten.

Wer wir sind



FRÜHER

1855 gegründet, nach Karlsbad (CZ) die zweitälteste Kurverwaltung Europas.

HEUTE



merano

Hauptkompetenzen

Produkt-
entwicklung

Kommunikation

Betreuung der
Gäste

Organisation
von Events

Ankünfte und Übernachtungen 2025



358.582

Ankünfte

+1,31%



3,4 Tage

Durchschnittliche
Aufenthaltsdauer

Im Vergleich zu 2024
unverändert (3,4 Tage)



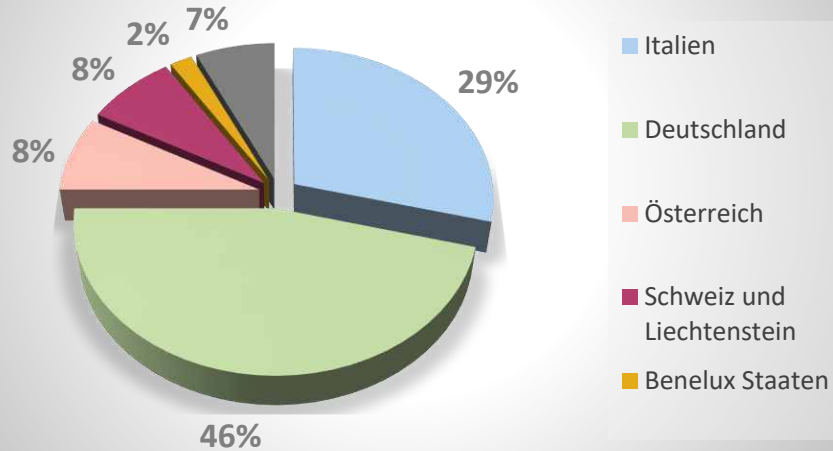
1.231.028

Übernachtungen

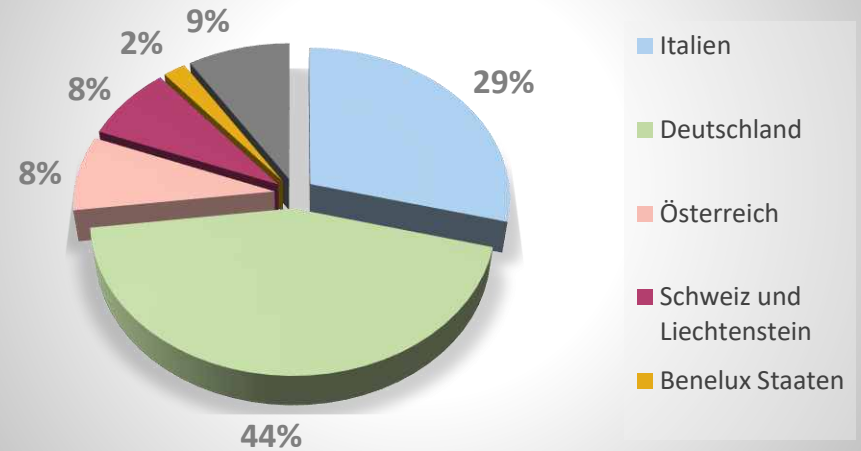
+1,16%

Ankünfte nach Nationen 2024 - 2025

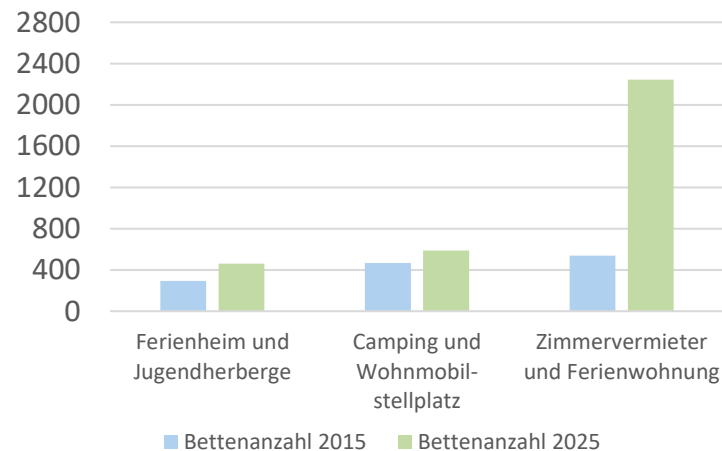
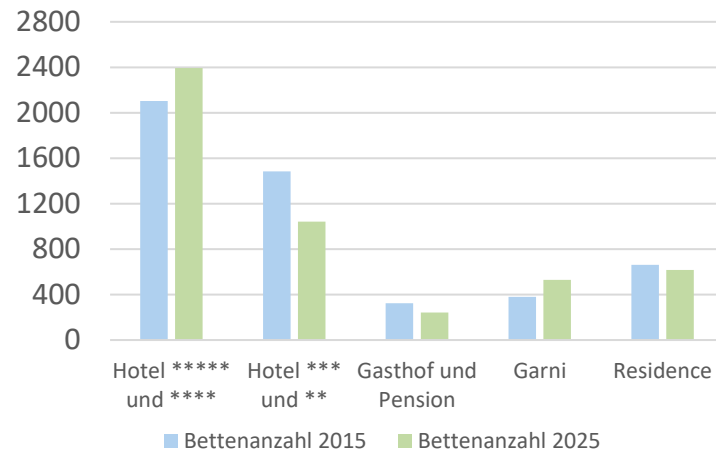
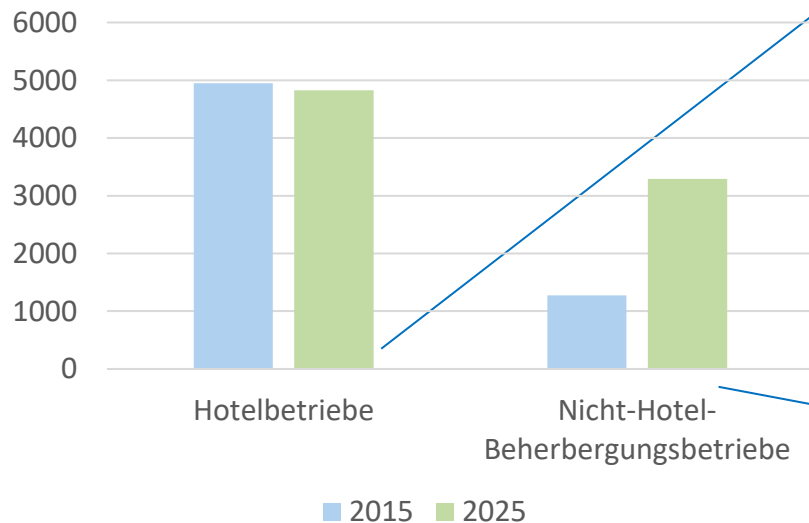
Quellmarkt 2024



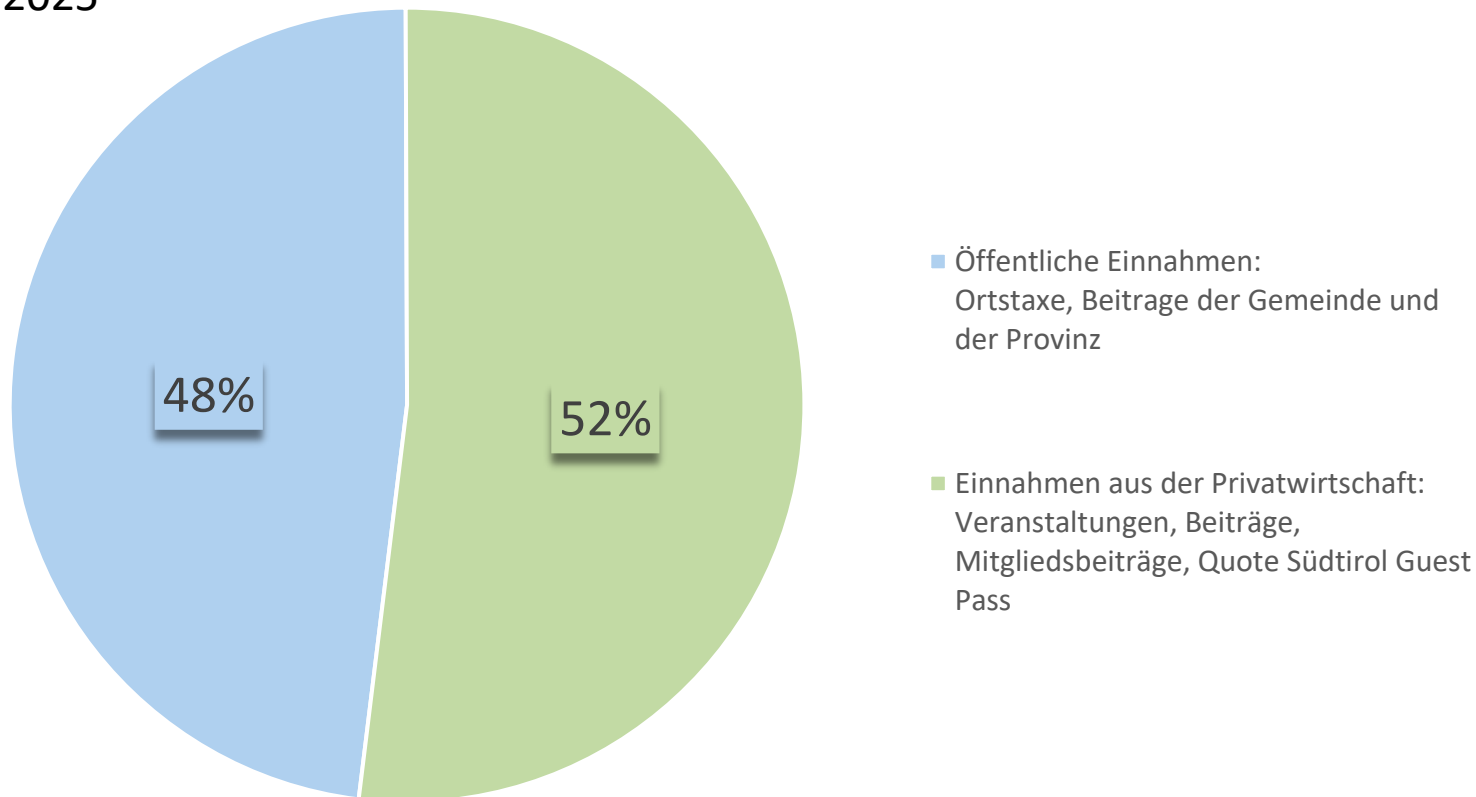
Quellmarkt 2025



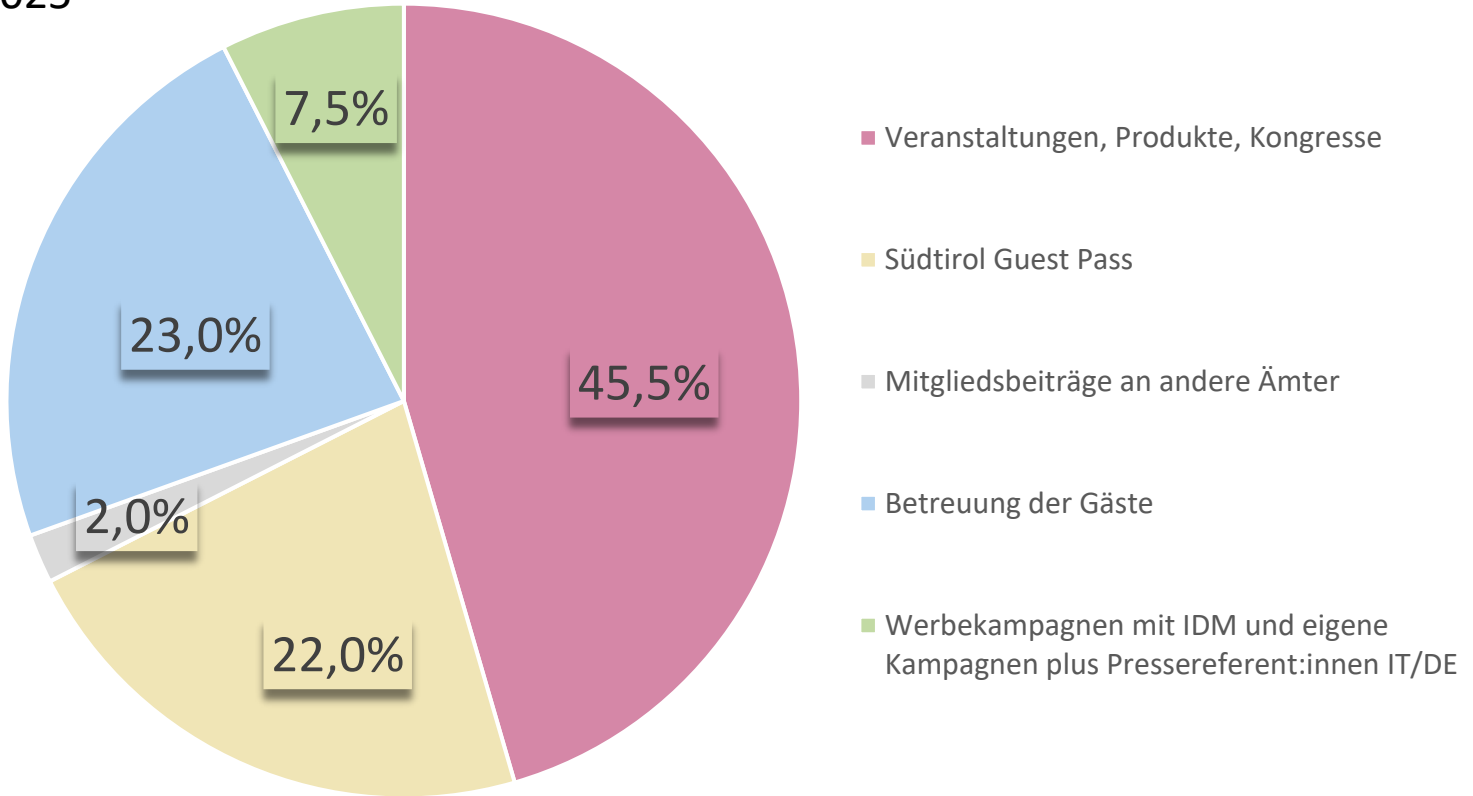
Bettenanzahl 2015 – 2025



Einnahmen 2025



Ausgaben 2025

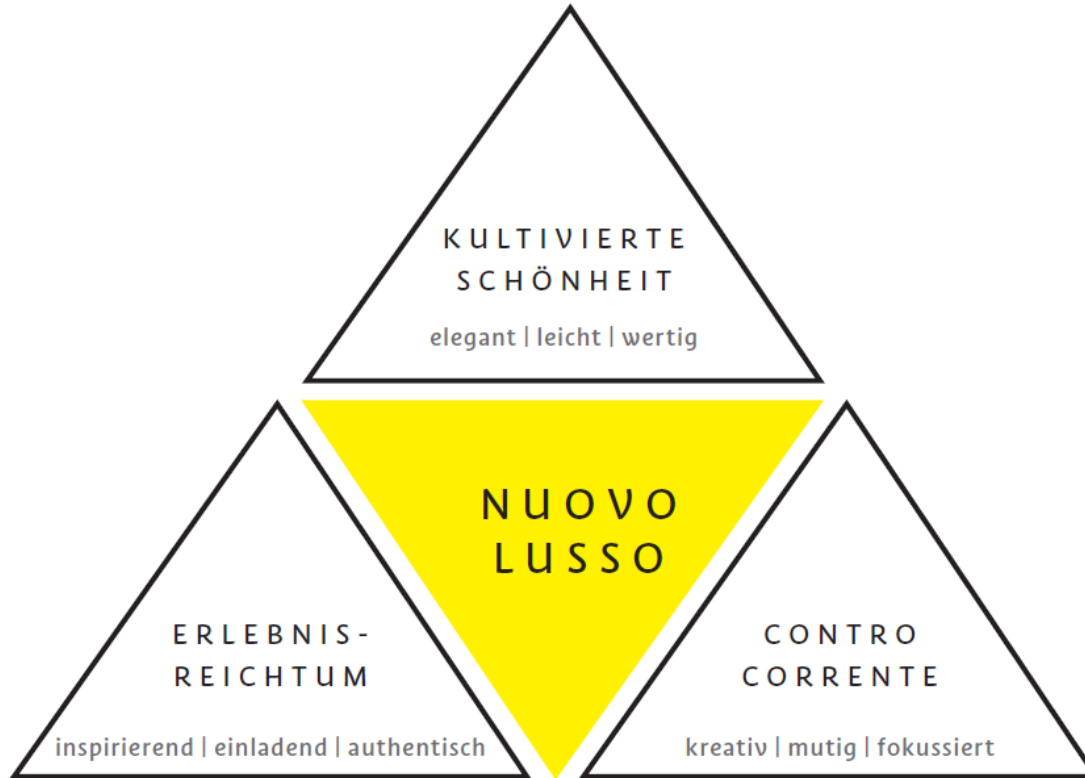


Profil



Lebensqualität zwischen
Eleganz und Leichtigkeit

Die neue Marke Meran



Markenidentität

Meran ist die “kontrastreiche Symbiose aus alpin und mediterran, Spontaneität und Verlässlichkeit, Natur und Kultur”* - auf kleinstem Raum und in einer außergewöhnlichen Qualität und Intensität. Meran steht für ein neues Verhältnis von Luxus: post-materiell, authentisch und nachhaltig.

Das nennen wir ...

NUOVO LUSO

*entlehnt aus Strategie Darchmarke “Südtirol – Alto Adige”

Markenidentität

- HERKÖMMLICHER LUXUS
- MATERIELL
- KONSUM
- SCHNELLER, HÖHER, WEITER
- BESITZEN
- SELBSTDARSTELLUNG
- EGOISMUS
- STATUS
- EXKLUSIV
- TEUER
- NUOVO LUSSO
- IMMATERIELL
- ZEIT
- RUHE
- ERLEBEN
- SELBSTVERWIRKLICHUNG
- SINNSTIFTUNG
- FREIHEIT
- NAHBAR
- UNBEZAHLBAR

Marken Anwendung





merano

merano

FLOWER  FESTIVAL

merano

DIENTAG ABEND  MARTEDÌ SERA

merano

TRAUBENFEST  FESTA DELL'UVA

merano

MERANER WEIHNACHT  MERCATINI DI NATALE

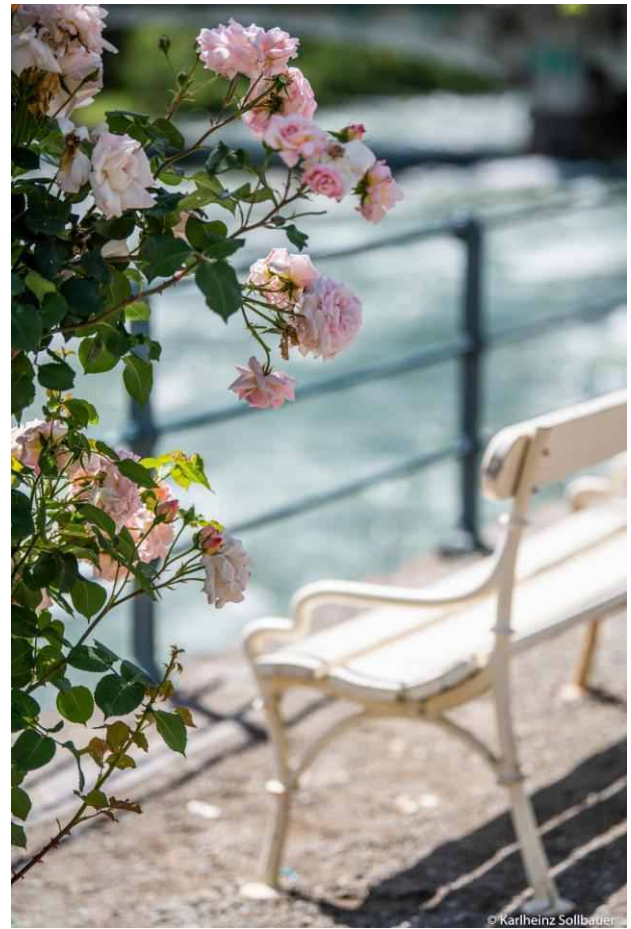


merano

Frühling in Meran



Key visual



© Karlheinz Sollbauer

Key visual



Anwendungsmöglichkeiten

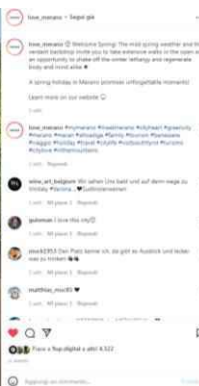


Veranstaltungshighlights: Merano Flower Festival



23 – 26 April 2026

21



merang

Veranstaltungshighlights: DienstagAbend in Meran



Juli – August 2026



Meran, das sind wir alle!

Gemeinsam mit den relevanten Akteur:innen
der Stadt Meran erarbeiten wir Maßnahmen
zur Verbesserung der Lebensqualität aller.

merano

Veranstaltungshighlights: Südtirol Festival Meran



August – September 2026

merano

Veranstaltungshighlights: Großer Preis Meran Südtirol



27 September 2026

Veranstaltungshighlights: Traubenfest



17 – 18 Oktober 2026

Veranstaltungshighlights: Merano WineFestival



6 – 10 November 2026

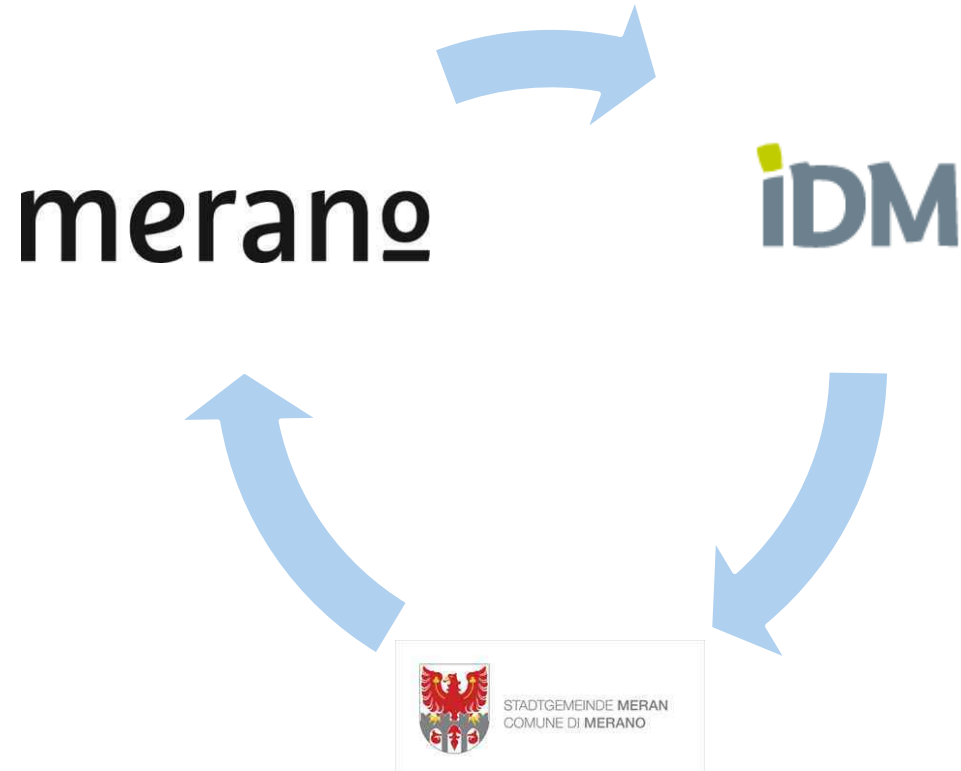
merano

Veranstaltungshighlights: Meraner Weihnacht



November 2026 – Januar 2027

Gemeinsame Synergien schaffen



STEP 1

OKTOBER 2022 – MÄRZ 2023

Erste Arbeiten hinsichtlich des Zertifizierungsprozesses zur Nachhaltigkeit (GSTC) werden aufgenommen. Innerhalb der Kurverwaltung wird die Bewusstseinsbildung zu nachhaltigem Handeln und Arbeiten gefördert. So werden beispielsweise Workshops zu den Themenbereichen der Zertifizierung mit IDM Südtirol und der Gemeinde Meran durchgeführt sowie ein Workshop mit dem Terra Institut. Neu eingeführt wird der Jour Fixe mit IDM Südtirol, um die ersten Bereiche zu vertiefen.

OTTOBRE 2022 - MARZO 2023

Inizia il lavoro sul processo di certificazione di sostenibilità (GSTC). All'interno dell'Azienda di Soggiorno viene promossa la consapevolezza di atteggiamenti sostenibili in ambito lavorativo. Vengono organizzati workshop sui temi che riguardano la certificazione con IDM Alto Adige e con il Comune di Merano, oltre a un incontro con il Terra Institute. Si introduce il jour fixe con IDM Alto Adige per i primi approfondimenti.

STEP 2

FEBRUAR – JULI 2023

Ein 1. Green-Team-Treffen findet statt, die strategische Zusammenarbeit mit Greti Ladurner beginnt. Die Thematik Nachhaltigkeit wird innerbetrieblich gemeinsam mit dem Terra Institut erarbeitet; Beispiele der Themengruppen sind z.B. Nachhaltigkeitskultur und Ressourcenmanagement. Eine Online-Befragung der Partnerbetriebe beginnt (220 kontaktiert, ca. 65 Rückantworten).

FEBBRAIO - LUGLIO 2023

Si svolge la prima riunione del Green Team e inizia la collaborazione strategica con Greti Ladurner. Il tema della sostenibilità viene sviluppato internamente insieme al Terra Institute. Alcuni esempi di gruppi tematici: la cultura della sostenibilità e la gestione delle risorse. Inizia un sondaggio online tra le aziende partner (220 contattate, circa 65 risposte).

STEP 3

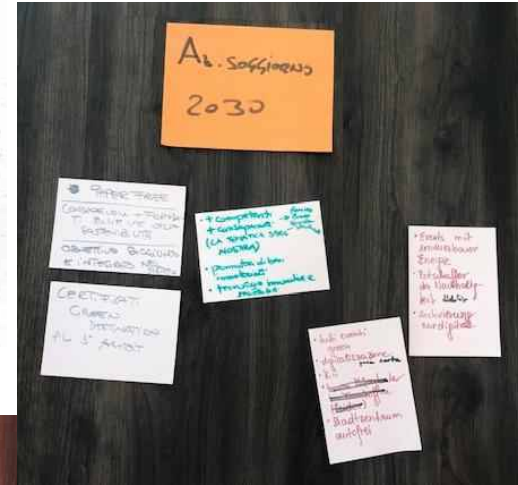
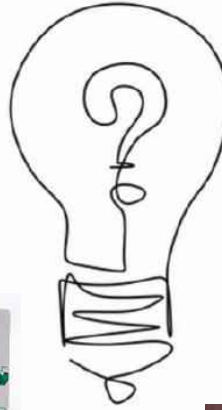
AUGUST – DEZEMBER 2023

Die beiden Online-Umfragen an Bevölkerung (1.Sept.-30. Nov. 2023, ab 18 Jahren, Wohnsitz in Meran) und Gäste (1. Aug.-21. Okt. 2023) werden versendet. Während bei der Bevölkerungsumfrage nur 233 von 281 notwendigen Rückantworten eintreffen, erreichen die 442 Rückantworten der Gästenumfrage das erforderliche Soll. Die Umfrage wird in drei Jahren wiederholt. Beschaffungsrichtlinien und ein Ethikkodex werden erstellt. Eine Wertschöpfungsanalyse für das Jahr 2022 wird durchgeführt. Die Bruttowertschöpfung für den Tourismus der Stadt Meran im Jahr 2022 ist 183,06 Millionen Euro. 1.733 Vollzeitäquivalente erreicht der Tourismussektor in der Stadt Meran.

AGOSTO - DICEMBRE 2023

Vengono inviati due sondaggi online: uno ai residenti (1 settembre - 30 novembre 2023, maggiorenni, residenti a Merano) e l'altro agli ospiti (1 agosto - 21 ottobre 2023). Mentre per il sondaggio sulla popolazione sono state ricevute solo 233 delle 281 risposte richieste, le 442 risposte al sondaggio rivolto agli ospiti hanno raggiunto l'obiettivo richiesto. L'indagine sarà ripetuta fra tre anni. Vengono redatte linee guida per gli acquisti e un codice etico. È stata condotta un'analisi della creazione di valore per il 2022. Il valore aggiunto lordo del turismo nella città di Merano nel 2022 è di 183,06 milioni di euro. Si specchiano in 1.733 posti di lavoro a tempo pieno nel settore turistico della città di Merano.

Maßnahmen für die Unternehmenskultur



merano

Maßnahmen für die Unternehmenskultur

Die Nachhaltigkeitsstrategie muss im Kontext der Markenstrategie formuliert werden



- Die GSTC-Kriterien sehen als Grundlage vor, dass die Destination einen **Strategie- und Aktionsplan für ein mehrjähriges Destinationsmanagement** aufgestellt hat und diesen konsequent umsetzt.
- Besagte Strategie muss Verweise auf die **Nachhaltigkeitsprinzipien** sowie die **Bewertung von Angebot, Problemen und Risiken** beinhalten und auf **Maßnahmen** für eine nachhaltige Entwicklung in der Destination hinweisen (Quelle: Nachhaltigkeitsindex Südtirol).

STEP 4

OKTOBER – DEZEMBER 2023

Das: 2. Green-Team-Treffen findet statt, VertreterInnen aus Politik, Tourismus, Wirtschaft und Kultur arbeiten an gemeinsamen Lösungsvorschlägen der dringendsten Anliegen, wie beispielsweise das Ressourcenmanagement. Ein Klimawandelanpassungsplan mit Maßnahmenkatalog für den Tourismus wird erarbeitet. Erste Teilbereiche des Zertifizierungsprozesses werden abgeschlossen.

OTTOBRE - DICEMBRE 2023

Ha luogo il 2° incontro del Green Team che coinvolge i rappresentanti della politica, del turismo, dell'economia e della cultura. Lavorano su proposte comuni di soluzioni ai problemi più urgenti, come la gestione delle risorse. Viene elaborato un piano di adattamento ai cambiamenti climatici con catalogo delle misure per il turismo. Si avviano alla conclusione le prime fasi del processo di certificazione.

STEP 5

NOVEMBER 2023 – JANUAR 2024

Fortbildungen für Partnerbetriebe werden organisiert und eine erste periodische Überprüfung interner Nachhaltigkeitsbestrebungen (wie z.B. Drucksortenreduktion) findet statt, IDM überprüft und gibt weitere Inputs. Abschluss des Zertifizierungsprozesses im Vorfeld des Audits.

NOVEMBRE 2023 – GENNAIO 2024

Vengono organizzati ulteriori corsi di formazione per le aziende partner e viene effettuata una prima revisione periodica degli sforzi interni per la sostenibilità (ad esempio, la riduzione dei materiali stampati), che IDM esamina e fornendo ulteriori input. Si porta a compimento il processo di certificazione in vista dell'audit.

STEP 6

MÄRZ – JUNI 2024

Das Audit des Zertifizierungsprozesses vor Ort findet Mitte März 2024 statt. Das Audit-Resultat für Meran als Green Destination trifft Mai oder Juni 2024 ein. Ein 3. Green-Team-Treffen mit wiederum rund 40 VertreterInnen aus den bereits genannten Bereichen findet statt.

MARZO - GIUGNO 2024

L'audit del processo di certificazione si terrà in loco a metà marzo 2024. Il risultato dell'audit per Merano come "green destination" è previsto fra maggio e giugno 2024. È prevista una terza riunione del Green Team, circa 40 rappresentanti dei settori sopra citati.

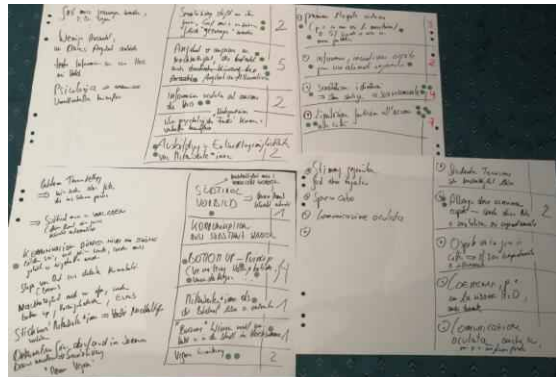
Partnerschaften – GREEN TEAM



Zusammenarbeit mit Partnern in verschiedenen Branchen:

- Tourismus
- Kultur
- Gastronomie
- Handel
- Sport
- Stadtviertel ...

GREEN TEAM



Zertifizierungsprozess

A. Management

Beschaffungsrichtlinien

Green Team

Klimawandelanpassungsplan

Strategie und Maßnahmenkatalog

Bevölkerung- und Gästebefragung

Meran / Merano
Pubblicato da Alessio Zaccaria · 6 g · 🌐

🌱 Merano si sta impegnando ad ottenere il "Marchio di sostenibilità Alto Adige". Si tratta di un'iniziativa che serve a responsabilizzare le destinazioni turistiche in merito ad un ulteriore sviluppo sostenibile.

Aiutaci ad individuare quali sono le opportunità e i rischi per il turismo di Merano donando al futuro della città dieci minuti del tuo tempo.

Clicca qui 👉 <https://bit.ly/sustainability-programme-tourism-south-tyrol>



**LA TUA OPINIONE
È IMPORTANTE PER NOI!**

**DEINE MEINUNG
IST UNS WICHTIG!**

Zertifizierungsprozess

B. Sozioökonomie

TIPP DER WOCHE

ONLINE-WEBINARE

Die Kurverwaltung bietet ihren Partnerbetrieben im Januar 2024 zwei Fortbildungen an. Und zwar zum auditfamilieundberuf, sowie zum Nachhaltigkeitsprogramm des hgv. Dauer jeweils rund eine Stunde. Bitte bekunden Sie ihr Interesse an einem oder beiden Webinaren durch eine verbindliche Zusage. **Die Teilnahme ist kostenlos.** Die Online-Webinare finden in deutscher Sprache statt; die Fragerunde im Anschluss wird zweisprachig sein.

auditfamilieundberuf: Donnerstag, 18. Januar, 10:00 - 11:00 Uhr

hgv-Nachhaltigkeitsprogramm: Dienstag, 23. Januar, 10:00 - 11:00 Uhr

[Hier](#) gehts zur Anmeldung!

Sicherheit und Schutz

Weiterbildung

Lebensmittelkette

Chancengleichheit

Barrierefreiheit



STADTKOMMUNE MERAN
COMUNE DI MERANO



Akkionsplan für die
Gleichstellung
Piani d'azione
per l'Eguaglianza



Akkionsplan zur
Gleichstellung von Frauen und Männern
2020 - 2024
der Stadt Meran

Zertifizierungsprozess

C. Kultur



Kulturerbe

Zugang für alle

Tradition

Verhaltenskodex

Information



Zertifizierungsprozess

D. Ökologie



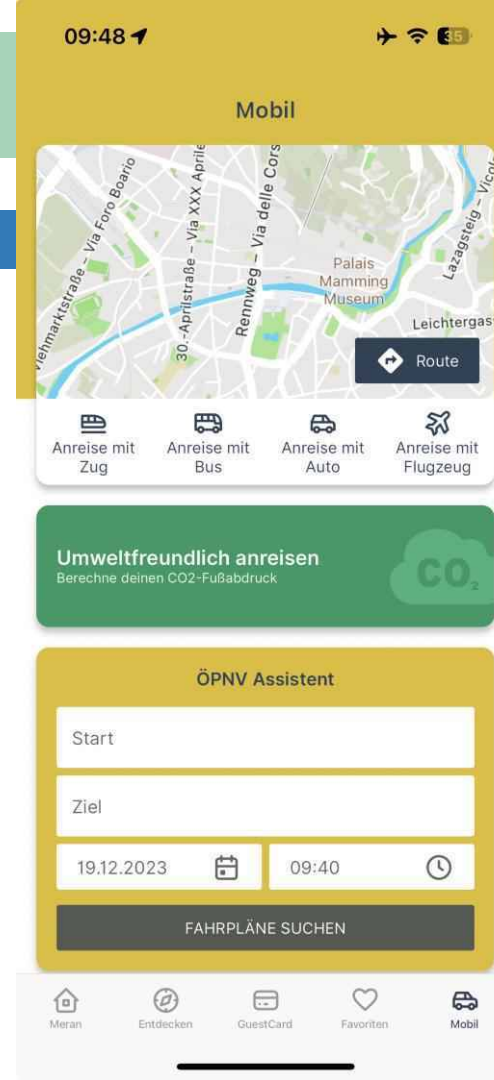
Schutz von Natur und Landschaft

Ressourcenmanagement

Abfall

Mobilität

Licht- und Lärmschutz



Südtirol Label 3



Kurverwaltung Meran

Azienda di Cura, Soggiorno e Turismo

Merano Tourist Office

Corso Libertà 45 | Freiheitsstraße 45
I – 39012 MERAN | O (BZ)

www.meran.eu | www.merano.eu

+39 0473 272 000
info@meran.eu | info@merano.eu
administrationmerano@pec.it

merano

**Beschluss
der Landesregierung****Deliberazione
della Giunta Provinciale**

Nr. 777
Sitzung vom 30/09/2025
Seduta del

ANWESEND SIND

Landeshauptmann
Landeshauptmannstellvertr.
Landeshauptmannstellvertr.
Landesräte

Generalsekretär

Arno Kompatscher
Marco Galateo
Daniel Alfreider
Magdalena Amhof
Christian Bianchi
Peter Brunner
Ulli Mair
Hubert Messner
Luis Walcher

Eros Magnago

SONO PRESENTI

Presidente
Vicepresidente
Vicepresidente
Assessori

Segretario Generale

Betreff:

Richtlinien für die Gewährung von
Zuschüssen zugunsten der
Tourismusorganisationen

Oggetto:

Criteri per la concessione di contributi a
favore delle organizzazioni turistiche

Vorschlag vorbereitet von
Abteilung / Amt Nr.

R7.1

Proposta elaborata dalla
Ripartizione / Ufficio n.

Mit Landesgesetz vom 19. September 2017, Nr. 15, wurde die „Ordnung der Tourismusorganisationen“ genehmigt.

Artikel 12 des oben genannten Landesgesetzes, abgeändert durch Landesgesetz vom 14. Juli 2025, Nr. 8, sieht vor, dass die Landesregierung die Kriterien und Modalitäten für die Zuweisung der Mittel zugunsten den Tourismusorganisationen und der IDM sowie den Eigenfinanzierungsanteil der Tourismusorganisationen bestimmt.

Artikel 13 des oben genannten Landesgesetzes sieht außerdem die Gewährung von Zuschüssen für Investitionsvorhaben, die für den Tourismus von Belang sind und von den Tourismusorganisationen und von dem repräsentativsten Verband der Tourismusorganisationen umgesetzt werden, vor.

Artikel 14 Absatz 1, abgeändert durch Landesgesetz vom 14. Juli 2025, Nr. 8, sieht schließlich vor, dass die Landesregierung die Kriterien und Modalitäten für die Zuweisung von Zuschüssen für die Ausgaben für den Abschluss von bestimmten Versicherungsverträgen, die vom repräsentativsten Verband der Tourismusorganisationen abgeschlossen wurden, bestimmt.

Artikel 12 Absatz 4 des oben genannten Landesgesetzes sieht außerdem vor, dass die Landesregierung sowohl das Ausmaß der Anteile laut Absatz 3 betreffend die bereitzustellenden Mittel zugunsten der Tourismusorganisationen als auch den der IDM zustehenden Anteil jährlich festlegt.

Nach Einsichtnahme in den Beschluss der Landesregierung vom 10. Oktober 2023, Nr. 887, welcher in Anhang B die touristische Entwicklung der Gemeinden des Landes bereits bestimmt.

Mit Beschluss der Landesregierung vom 24. Oktober 2011, Nr. 1605, wurden die Kriterien für die Gewährung von Zuschüssen für Investitionen zugunsten der Tourismusorganisationen genehmigt.

Es ist nun angebracht, neue Richtlinien zu genehmigen, welche vor allem die abgeänderten Artikel 12 und Artikel 14 Absatz 1 des oben genannten Landesgesetzes berücksichtigen: Artikel 12 sieht vor, dass für die Zuweisung der Mittel zugunsten den

Con legge provinciale 19 settembre 2017, n. 15 è stato approvato l'“Ordinamento delle organizzazioni turistiche”.

L'articolo 12 della sopra citata legge provinciale, così come modificato con la legge provinciale 14 luglio 2025, n. 8, prevede che la Giunta provinciale definisca i criteri e le modalità per l'assegnazione dei fondi a favore delle organizzazioni turistiche e di IDM nonché la quota di autofinanziamento a carico delle organizzazioni turistiche.

L'articolo 13 della sopra citata legge provinciale prevede inoltre che la Giunta provinciale definisca i criteri e le modalità per la concessione di contributi per progetti di investimento di interesse turistico promossi dalle organizzazioni turistiche e dall'associazione più rappresentativa delle organizzazioni turistiche.

L'articolo 14, comma 1, così come modificato con la legge provinciale 14 luglio 2025, n. 8, prevede infine che la Giunta provinciale definisca i criteri e le modalità per la concessione di contributi per le spese sostenute dall'associazione più rappresentativa delle organizzazioni turistiche per la stipula di determinate polizze assicurative.

L'articolo 12, comma 4, della sopra citata legge provinciale prevede inoltre che la Giunta provinciale determini annualmente sia la misura delle aliquote di cui al comma 3 relative ai fondi da stanziare a favore delle organizzazioni turistiche sia la quota spettante all'IDM.

Vista la deliberazione della giunta provinciale 10 ottobre 2023, n. 887, che già definisce nell'Allegato B lo sviluppo turistico dei comuni della Provincia.

Con deliberazione della giunta provinciale 24 ottobre 2011, n. 1605, sono stati approvati i criteri di concessione di contributi per investimenti a favore delle organizzazioni turistiche.

È ora opportuno approvare nuovi criteri che tengano conto innanzitutto delle modifiche apportate all'articolo 12 e all'articolo 14, comma 1, della sopra citata legge provinciale: l'articolo 12 prevede che per l'assegnazione dei fondi a favore delle organizzazioni

Tourismusorganisationen und der IDM, unter anderem, auch der zusätzliche Anteil „touristischer Entwicklungsstand des Einzugsgebietes der Tourismusorganisationen“ zu berücksichtigen ist; dieser Artikel 12 sieht außerdem die Möglichkeit vor, Mittel im Fall eines Zusammenschlusses von zwei oder mehreren Tourismusorganisationen zuzuweisen. Artikel 14 Absatz 1 sieht hingegen die Gewährung von Zuschüssen für die Ausgaben des repräsentativsten Verbandes der Tourismusorganisationen für den Abschluss von Versicherungsverträgen vor, um nicht nur die Eigentümer oder die Betreiber von öffentlich zugänglichen Langlaufloipen, Wanderwegen, Fahrradwegen oder ausgeschilderten Mountainbikepisten sondern auch die Tourismusorganisationen, sowohl für die gleichen oben erwähnten Zwecke als auch für Veranstaltungen und Anlagen und Dienste von vorwiegend touristischem Interesse, bei etwaigen Klagen zur Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen schadlos zu halten.

Es ist nun angebracht, auch neue Richtlinien für die Gewährung von Zuschüssen für Investitionen zugunsten der Tourismusorganisationen vorzusehen, um neuen Umständen Rechnung zu tragen; für eine bessere Transparenz und Funktionalität werden diese Richtlinien in einer einzigen Bestimmung festgelegt.

Mit den neuen Richtlinien werden der Eigenfinanzierungsanteil der Tourismusorganisationen und die Mittel, die den Tourismusorganisationen auch im Fall eines Zusammenschlusses von zwei oder mehreren Tourismusorganisationen, laut Artikel 12 Absatz 3 Buchstabe b) und Absatz 4 des Landesgesetzes Nr. 15/2017 zuzuweisen sind, festgelegt. Weiters werden auch die Modalitäten für die Gewährung von Zuschüssen für die Ausgaben, welche von dem repräsentativsten Verband der Tourismusorganisationen für den Abschluss von Versicherungsverträgen laut Artikel 14 Absatz 1 des Landesgesetzes Nr. 15/2017 getragen wurden, festgelegt. Schließlich werden die förderfähige Investitionen und die Modalitäten der Gewährung der Beiträgen festgelegt: im Vergleich zu den Richtlinien laut Beschluss der Landesregierung vom 24. Oktober 2011, Nr. 1605, sind die Erweiterung von Büroräumen, die EDV-Anlagen für die Tourismusorganisationen, die Hochseilgärten und Interventionen und Maßnahmen, die aufgrund von Einwirkungen höherer Gewalt notwendig sind, nicht mehr förderfähig; anders

turistische e di IDM si tenga conto, tra le altre, anche dell'ulteriore aliquota dello "sviluppo turistico delle zone di competenza delle organizzazioni turistiche"; tale articolo 12 prevede inoltre la possibilità di assegnare dei fondi in caso di fusione di due o più organizzazioni turistiche. L'articolo 14, comma 1, prevede invece la concessione di contributi per le spese sostenute dall'associazione più rappresentativa delle organizzazioni turistiche per la stipula di polizze assicurative al fine di tenere indenni in caso di azioni da richiesta di risarcimento danni non solo i proprietari o i gestori di piste di sci da fondo, sentieri, percorsi ciclabili o piste segnalate per mountain bike aperti al pubblico ma anche le organizzazioni turistiche sia per le medesime finalità di cui sopra che per manifestazioni e per impianti e servizi di prevalente interesse turistico.

Si ritiene infine opportuno prevedere nuovi criteri anche per la concessione di contributi per investimenti a favore delle organizzazioni turistiche per tenere conto di nuove circostanze, accorpandoli, per esigenze di maggiore trasparenza e funzionalità, in un unico dispositivo.

Con i nuovi criteri vengono dunque stabilite la quota di autofinanziamento delle organizzazioni turistiche e i fondi da stanziare alle organizzazioni turistiche, anche in caso di fusione di due o più organizzazioni turistiche, ai sensi dell'articolo 12, comma 3, lettera b), e comma 4 della legge provinciale n. 15/2017. Vengono inoltre disciplinate le modalità per accedere ai contributi per le spese sostenute dall'associazione più rappresentativa delle organizzazioni turistiche per la stipula di polizze assicurative, ai sensi dell'articolo 14, comma 1, della legge provinciale n. 15/2017. Vengono infine definiti gli investimenti soggetti a contributo e le modalità di concessione degli stessi: rispetto ai criteri di cui alla deliberazione della giunta provinciale 24 ottobre 2011, n. 1605, non vengono più agevolati: l'ampliamento di locali di ufficio, le apparecchiature elaborazione dati per le organizzazioni turistiche, i parchi avventura, gli interventi dovuti a forza maggiore; diversamente dai criteri di cui alla deliberazione della giunta provinciale 24 ottobre 2011, n. 1605, vengono agevolati per

als mit den Richtlinien laut Beschluss der Landesregierung vom 24. Oktober 2011, Nr. 1605, werden z.B. folgende Vorhaben gefördert: die Neuerrichtung von Wander- und Themenwegen, von Mountainbikewegen, von Langlaufloipen sowie Neubau, Ersatz und Reparatur von Brücken auf Wanderwegen und auf Themenwegen, der Bau von Sanitäranlagen auf Wanderwegen und auf abgelegenen Themenwegen, der Ankauf von Pistenfahrzeugen und Beschneiungsanlagen, von multimedialen Outdoor-Totem und Webcams, von Arbeitsfahrzeugen. Anders als mit Beschluss der Landesregierung vom 24. Oktober 2011, Nr. 1605, welcher die Übernachtungen pro Jahr und Ort (bis zu 90% von Zuschüssen mit weniger als 300.000 Übernachtungen oder bis zu 80% mit über 300.000 Übernachtungen) berücksichtigte, richtet sich nun das Ausmaß der Zuschüsse nach dem touristischen Entwicklungsstand des Einzugsgebietes der Tourismusorganisation laut Tabelle A) der Richtlinien: die Prozentsätze der Zuschüsse sind unterschiedlich, bis zu 70% für die Tourismusorganisationen in touristisch gering entwickelten Gebieten oder bis zu 30% für die Tourismusorganisationen in touristisch stark entwickelten Gebieten.

Die Modalitäten für die Einreichung des Beitragsansuchens für Investitionen werden schließlich festgelegt und das Verfahren bezüglich der Abrechnung der Ausgaben wird an jenes angeglichen, das im Artikel 9 Absatz 2 des Landesgesetzes vom 29. Jänner 2022, Nr. 1, „Bestimmungen über den Haushalt und das Rechnungswesen des Landes“, vorgesehen ist.

Der Rat der Gemeinden hat am 29.09.2025 ein positives Gutachten zu diesen neuen Richtlinien im Sinne von Artikel 6 des Landesgesetzes Nr. 4/2010 erteilt.

Festgestellt, dass die Direktorenstelle für den Funktionsbereich Tourismus zurzeit nicht besetzt ist, übernimmt der Ressortdirektor die Aufgaben des Bereichsdirektors. Aus diesem Grund unterzeichnet der Ressortdirektor vorliegenden Beschluss sowohl in der Funktion als Bereichsdirektor, als auch als Ressortdirektor.

Es wird bestätigt den Sichtvermerk im Sinne des Art. 13 des Landesgesetzes vom 22.10.1993, Nr. 17, in geltender Fassung, auch in Hinblick auf die Rechtmäßigkeit der Verwaltungsmaßnahme, anzubringen.

es. la nuova costruzione di sentieri e di sentieri a tema, di sentieri mountain bike, di piste da fondo nonché la nuova costruzione, sostituzione e riparazione di ponti lungo i sentieri e lungo i sentieri a tema, la costruzione di servizi igienici lungo i sentieri e lungo i sentieri a tema isolati; l'acquisto di mezzi battipista e di impianti d'innevamento, di totem multimediali outdoor e di webcams, di veicoli da lavoro. Diversamente dalla deliberazione della giunta provinciale 24 ottobre 2011, n. 1605, che teneva conto dei pernottamenti per anno per località (fino al 90% di contributo con meno di 300.000 pernottamenti o fino allo 80% di contributo in caso di oltre 300.000 pernottamenti), l'ammontare del contributo viene ora determinato sulla base dello sviluppo turistico della zona di competenza dell'organizzazione turistica di cui alla Tabella A) dei criteri, con percentuali di contributo diverse fino a un massimo del 70% per le organizzazioni turistiche che si trovano in località turisticamente poco sviluppate o fino a un massimo del 30% per le organizzazioni turistiche che si trovano in località turisticamente fortemente sviluppate.

Vengono infine stabilite le modalità di presentazione della domanda di contributo per investimenti e viene uniformato il procedimento in materia di rendicontazione della spesa a quanto disciplinato dall'articolo 9, comma 2, della legge provinciale 29 gennaio 2002, n. 1, "Norme in materia di bilancio e di contabilità della Provincia Autonoma di Bolzano".

Il Consiglio dei Comuni ha espresso in data 29/09/2025 un parere positivo in riferimento a questi nuovi criteri, ai sensi dell'articolo 6 della legge provinciale n. 4/2010.

Si prende atto del fatto che l'Area funzionale Turismo non ha attualmente un direttore e che pertanto il Direttore del Dipartimento assume le funzioni di direttore d'area. A tal fine, il Direttore di Dipartimento sottoscrive la presente delibera sia in qualità di Direttore d'Area sia in qualità di Direttore di Dipartimento.

Si attesta di apporre il visto ai sensi dell'articolo 13 della legge provinciale 22.10.1993, n. 17, e successive modifiche anche per i profili di legittimità.

Die finanzielle Deckung der Ausgaben, die im Haushaltsjahr 2025 auf 6.331.907,30€ geschätzt werden, ist durch die insgesamt den entsprechenden Aufgabenbereichen und Programmen des Verwaltungshaushalts 2025-2027 zugewiesenen Mitteln gewährleistet.

Dies vorausgeschickt,

b e s c h l i e ß t

DIE LANDESREGIERUNG

einstimmig in gesetzmäßiger Weise

1. die Richtlinien für die Gewährung von Zuschüssen zugunsten der Tourismusorganisationen laut Anlage A, die wesentlicher Bestandteil dieses Beschlusses ist, zu genehmigen.

2. Der Beschluss der Landesregierung vom 24. Oktober 2011, Nr. 1605, ist widerrufen.

3. Die Richtlinien laut Anlage A gelten ab dem Tag ihrer Genehmigung auch für bereits eingereichte und noch nicht bearbeitete Anträge.

4. Der der IDM zustehende Anteil bezüglich der Mittel laut Artikel 12 des Landesgesetzes Nr. 15/2017 ist für das Jahr 2025 mit 45,68% festgesetzt; der den Tourismusorganisationen zustehenden Anteil ist für das Jahr 2025 mit 54,32% festgesetzt.

5. Für das Jahr 2025 werden für die Berechnungen der Mittel laut Artikel 12 des Landesgesetzes Nr. 15/2017 folgende Koeffizienten herangezogen: 1,2 für Tourismusorganisationen in touristisch gering entwickelten Gebieten; 1,0 für Tourismusorganisationen in touristisch entwickelten Gebieten; 0,8 für Tourismusorganisationen in touristisch stark entwickelten Gebieten.

6. Der Anteil laut Artikel 12 Absatz 3 Buchstabe a) des Landesgesetzes Nr. 15/2017 wird für das Jahr 2025 mit 2.000,00 Euro festgelegt.

Dieser Beschluss wird gemäß Artikel 2 Absatz 2 des Landesgesetzes vom 22. Oktober 1993, Nr. 17, in geltender Fassung, im Amtsblatt der Region veröffentlicht.

La copertura di spesa, stimata per l'anno 2025 in euro 6.331.907,30€, è garantita dall'ammontare complessivo dei fondi stanziati sulle pertinenti missioni e programmi del bilancio finanziario gestionale 2025-2027.

Ciò premesso,

LA GIUNTA PROVINCIALE

d e l i b e r a

a voti unanimi legalmente espressi

1. di approvare i criteri per la concessione di contributi a favore delle organizzazioni turistiche di cui all'allegato A, che costituisce parte integrante della presente deliberazione.

2. La deliberazione della Giunta provinciale 24 ottobre 2011, n. 1605, è revocata.

3. I criteri di cui all'Allegato A si applicano a partire dal giorno della loro approvazione anche per le domande giacenti e non ancora evase.

4. La quota spettante all'IDM per l'anno 2025 relativa ai fondi di cui all'articolo 12 della legge provinciale n. 15/2017 è fissata nella misura del 45,68%; la quota spettante alle organizzazioni turistiche per l'anno 2025 è fissata nella misura del 54,32%.

5. Per l'anno 2025 vengono presi in considerazione per il calcolo dei fondi di cui all'articolo 12 della legge provinciale n. 15/2017 i seguenti coefficienti: 1,2 a favore delle organizzazioni turistiche situate in località turisticamente poco sviluppate; 1,0 a favore delle organizzazioni turistiche situate in località turisticamente sviluppate; 0,8 a favore delle organizzazioni turistiche situate in località turisticamente fortemente sviluppate.

6. L'aliquota di cui all'articolo 12, comma 3, lettera a), della legge provinciale n. 15/2017 è determinata per l'anno 2025 in euro 2.000,00.

La presente deliberazione sarà pubblicata nel Bollettino Ufficiale della Regione ai sensi dell'articolo 2, comma 1, della legge provinciale 22 ottobre 1993, n. 17, e successive modifiche.

DER LANDESHAUPTMANN

IL PRESIDENTE DELLA PROVINCIA

DER GENERALSEKRETÄR DER L.R.

IL SEGRETARIO GENERALE DELLA G.P.

ANLAGE A		ALLEGATO A
Richtlinien für die Gewährung von Zuschüssen zugunsten der Tourismusorganisationen		Criteri per la concessioni di contributi a favore delle organizzazioni turistiche
Art. 1		Art. 1
Anwendungsbereich		Ambito di applicazione
1. Diese Richtlinien regeln die Modalitäten für die Gewährung von Zuschüssen zugunsten der Tourismusorganisationen laut Artikel 12, 13 und 14 des Landesgesetzes vom 19. September 2017, Nr. 15, „Ordnung der Tourismusorganisationen“, in geltender Fassung (in der Folge Gesetz genannt).		1. I presenti criteri disciplinano le modalità per la concessione di contributi a favore delle organizzazioni turistiche in attuazione degli articoli 12, 13 e 14 della legge provinciale 19 settembre 2017, n. 15, recante “Ordinamento delle organizzazioni turistiche”, e successive modifiche (di seguito denominata “legge”).
Art. 2		Art. 2
Anspruchsberechtigte		Beneficiari
1. Die Zuschüsse können den Tourismusorganisationen laut Artikel 2 Absatz 1 des Gesetzes, die im Landesverzeichnis der Tourismusorganisationen laut Artikel 4 Absatz 1 des Gesetzes eingetragen sind, gewährt werden.		1. I beneficiari dei contributi sono le organizzazioni turistiche di cui all'articolo 2, comma 1, della legge, iscritte nell'elenco provinciale delle organizzazioni turistiche di cui all'articolo 4, comma 1, della legge.
2. Der Sonderbetrieb “Innovation Development Marketing Südtirol/Alto Adige” (in der Folge IDM) ist Begünstigter der Zuschüsse gemäß Artikel 12 des Gesetzes.		2. L'Azienda speciale “Innovation Development Marketing Südtirol/Alto Adige” (di seguito IDM) è beneficiaria dei contributi ai sensi dell'articolo 12 della legge.
3. Für die Vorhaben gemäß Artikel 13 Absatz 1 und Artikel 14 des Gesetzes können die Zuschüsse auch der repräsentativsten Organisation der Tourismusorganisationen gewährt werden.		3. Per le iniziative di cui all'articolo 13, comma 1, e all'articolo 14 della legge i contributi possono essere concessi anche all'organizzazione più rappresentativa delle organizzazioni turistiche.
Art. 3		Art. 3
Förderfähige Vorhaben		Iniziative agevolabili
1. Folgende Vorhaben werden laut Artikel 13 Absatz 1 des Gesetzes gefördert:		1. Sono agevolabili ai sensi dell'articolo 13, comma 1, della legge le seguenti iniziative:
a) Neubau, Umbau und Ankauf von Büroräumen und deren Einrichtung,		a) nuova costruzione, ristrutturazione e acquisto di locali d'ufficio e relativo arredamento;
b) Einrichtung von Büroräumen, sofern diese nicht unter Buchstabe a) fallen,		b) arredamento di locali d'ufficio, se non rientranti nella fattispecie di cui alla lettera a);
c) Neuerrichtung von Wander- und Themenwegen, von Mountainbikewegen (kurz MTB-Trails), von Langlaufloipen sowie Neubau, Ersatz und Reparatur von Brücken auf Wanderwegen und auf Themenwegen (ausgenommen Hängebrücken), die außerordentliche Instandhaltung von Klammern und Themenwegen, Bau von Sanitäranlagen auf Wanderwegen und auf abgelegenen Themenwegen, Bau und Reparatur von Brücken auf Langlaufloipen, Anschaffungen von Panoramatafeln,		c) nuova costruzione di sentieri e di sentieri a tema, di sentieri mountain bike (in breve sentieri MTB), di piste da fondo nonché nuova costruzione, sostituzione e riparazione di ponti lungo i sentieri e lungo i sentieri a tema (esclusi i ponti sospesi), la manutenzione straordinaria di forre e di sentieri a tema, costruzione di servizi igienici lungo i sentieri e lungo i sentieri a tema isolati, costruzione e riparazione di ponti lungo le piste da fondo, acquisto di tabelloni panoramici;
d) Ankauf von Pistenfahrzeugen und Beschneiungsanlagen mit Ausnahme der		d) acquisto di mezzi battipista e impianti d'innevamento ad eccezione delle

technischen Infrastrukturen und der Zuleitungen, welche ausschließlich für die Präparierung der Langlaufloipen des Zuständigkeitsgebietes zu nutzen sind oder Ankauf von Geräten für denselben Zweck, deren Einzelteile mit anderen Fahrzeugen kompatibel sind.,		infrastrutture tecniche e delle condutture di alimentazione da utilizzarsi esclusivamente per la preparazione di piste da fondo presenti sul territorio di competenza oppure acquisto di attrezzi per il medesimo scopo, le cui parti sono compatibili con altri veicoli;
e) Ankauf von multimedialen Outdoor-Totem und Webcams. Der Höchstbetrag der zugelassenen Ausgaben beträgt pro Totem 15.000,00 Euro,		e) acquisto di totem multimediali outdoor e di webcams. L'importo massimo della spesa ammessa per ogni totem è di 15.000,00 euro;
f). technische Spesen für die Bauarbeiten und für die Einrichtung laut Buchstaben a), b) und c),		f) spese tecniche per i lavori di costruzione e di arredamento di cui alle lettere a), b) e c);
g) Arbeitsfahrzeuge,		g) veicoli da lavoro;
h) EDV-Anlagen und die notwendige Software für deren Benutzung für die repräsentativste Organisation der Tourismusorganisationen.		h) apparecchiature elaborazione dati e software necessari per il relativo funzionamento per l'organizzazione più rappresentativa delle organizzazioni turistiche.
2. Die Vorhaben laut Absatz 1 sind förderfähig, sofern die entsprechende Beschilderung den Richtlinien zur einheitlichen Markierung und Beschilderung der Wanderwege gemäß dem Beschluss der Landesregierung Nr. 175/2019 entspricht.		2. Le iniziative di cui al comma 1 sono agevolabili se la relativa segnaletica corrisponde alle direttive sulla segnaletica uniforme dei sentieri di cui alla Deliberazione di Giunta provinciale n. 175/2019.
3. Folgende Vorhaben werden laut Artikel 14 Absatz 1 des Gesetzes gefördert:		3. Sono agevolabili ai sensi dell'articolo 14, comma 1, della legge le seguenti iniziative:
a) Beiträge für den Abschluss von Versicherungsverträgen, um Eigentümer oder Betreiber von öffentlich zugänglichen Langlaufloipen, Wanderwegen, Fahrradwegen oder ausgeschilderten Mountainbikepisten bei etwaigen Klagen auf Schadensersatz samt den daraus entstehenden Prozesskosten schadlos zu halten,		a) contributi per le spese sostenute per la stipulazione di polizze assicurative, al fine di tenere indenni i proprietari o i gestori di piste di sci da fondo, sentieri, percorsi ciclabili o piste segnalate per mountain bike aperti al pubblico, in caso di azioni da richieste di risarcimento danni e conseguenti spese legali,
b) Beiträge für den Abschluss von Versicherungsverträgen, zugunsten der Tourismusorganisationen für: 1) Veranstaltungen und andere Initiativen von vorwiegend touristischem Interesse, sowie für lokale Veranstaltungen, 2) Anlagen und Dienste von vorwiegend touristischem Interesse.		b) contributi per le spese riferite a polizze assicurative a favore delle organizzazioni turistiche per: 1) manifestazioni e altre iniziative di prevalente interesse turistico, nonché per manifestazioni locali; 2) impianti e servizi di prevalente interesse turistico.
Art. 4		Art. 4
Nicht förderfähige Vorhaben		Iniziative non agevolabili
1. Nicht gefördert werden laut Artikel 13 Absatz 1 des Gesetzes folgende Vorhaben:		1. Non sono agevolabili ai sensi dell'articolo 13, comma 1, della legge le seguenti iniziative:
a) Errichtung von Außenanlagen und Infrastrukturen (wie Pflasterungen, Parks, Stellplätze),		a) allestimento di superfici esterne e infrastrutture (come pavimentazioni, parchi, posteggi);
b) Ankauf von Kücheneinrichtung, Kunstwerken, antiken Wertgegenständen und Dekorationsartikeln,		b) acquisto di arredamento cucina, opere d'arte, beni antichi di valore ed articoli di decorazione;
c) ordentliche und außerordentliche Instandhaltungen sowie Verbesserungsarbeiten an Wanderwegen, an Mountainbike Trails, an Langlaufloipen,		c) manutenzione ordinaria e straordinaria nonché lavori di miglioria di sentieri, di sentieri mountain bike, di piste da fondo;

d) Instandhaltung von Brücken auf Langlaufloipen,		d) manutenzione di ponti per piste da fondo;
e) Ankauf Fahrzeuge (ausgenommen Pistenfahrzeuge für Langlaufloipen),		e) acquisto veicoli (eccetto battipista per piste da fondo);
f) Bau, Ankauf und Instandhaltung von Unterstellplätzen und Lagerräumen,		f) costruzione, acquisto e manutenzione di ricoveri e magazzini;
g) Bau, Ankauf und Instandhaltung von Förderbändern, Hängebrücken, Tennisplätze, Schwimmbäder, Hochseilgärten, Snowparks, Rastplätze, Erholungszonen, Kinderspielplätze und -geräte, Trimm-Dich-Pfade- und -geräte, Fahrradwege, Mountainbike-Übungsplätze, Musikpavillons, Festplätze und andere Vorhaben und Einrichtungen,		g) costruzione, acquisto e manutenzione di tappeti mobili, ponti sospesi, campi da tennis, piscine, parchi avventura, Snowparks, piazzuole di sosta, zone ricreative, parchi gioco e la relativa attrezzatura, percorsi fitness e relativa attrezzatura, piste ciclabili, campo scuola mountain bike, padiglioni per le bande musicali, aree adibite alle feste e altre iniziative e allestimenti;
h) Anschaffungen zur Ortsbildgestaltung wie Ortstafeln, Zimmerinformationstafeln, Veranstaltungen, Prospekt- und Werbematerial, Büromaschinen, multimediale Systeme und EDV-Anlagen.		h) iniziative per l'abbellimento delle località come cartelli di località, tabelloni d'informazione sulla disponibilità di posti letto, manifestazioni, prospetti e materiale pubblicitario, apparecchiature per ufficio, sistemi multimediali e apparecchiature elaborazione dati.
Art. 5		Art. 5
Ausmaß der Zuschüsse		Ammontare dei contributi
1. Das Ausmaß der Zuschüsse richtet sich laut Artikel 3 Absatz 1 nach dem touristischen Entwicklungsstand des Einzugsgebietes der Tourismusorganisation laut Tabelle A) und innerhalb der folgenden Grenzen:		1. L'ammontare dei contributi di cui all'articolo 3, comma 1, viene determinato sulla base dello sviluppo turistico della zona di competenza dell'organizzazione turistica di cui alla Tabella A) ed entro i seguenti limiti:
a) bis zu 70% der anerkannten Kostensumme für die Tourismusorganisationen in touristisch gering entwickelten Gebieten und für die repräsentativste Organisation der Tourismusorganisationen,		a) fino al 70% della spesa ammessa per le organizzazioni turistiche che si trovano in località turisticamente poco sviluppate e per l'organizzazione più rappresentativa delle organizzazioni turistiche;
b) bis zu 50% der anerkannten Kostensumme für die Tourismusorganisationen in touristisch entwickelten Gebieten,		b) fino al 50% della spesa ammessa per le organizzazioni turistiche che si trovano in località turisticamente sviluppate;
c) bis zu 30% der anerkannten Kostensumme für die Tourismusorganisationen in touristisch stark entwickelten Gebieten,		c) fino al 30% della spesa ammessa per le organizzazioni turistiche che si trovano in località turisticamente fortemente sviluppate;
d) technische Spesen bis zu 7 % der Bauarbeiten und der Einrichtung, gemäß Art. 3, Absatz 1 Buchstabe f) für die Tourismusorganisationen in touristisch gering entwickelten Gebieten.		d) spese tecniche fino al 7% per i lavori di costruzione e di arredamento, di cui all'articolo 3, comma 1, lett. f), per le organizzazioni turistiche che si trovano in località turisticamente poco sviluppate.
2. Bezieht sich der Zuständigkeitsbereich der Tourismusorganisation auf mehrere Gemeindegebiete, wird als Kalkulationsbasis der Zuschüsse der vorherrschende touristische Entwicklungsstand angewandt.		2. Qualora la zona di competenza dell'organizzazione turistica comprenda più territori comunali, si applica come base del calcolo dei contributi lo sviluppo turistico prevalente.
3. Das Ausmaß der Zuschüsse laut Artikel 3 Absatz 3 beträgt maximal 90% der getätigten Ausgaben.		3. L'ammontare dei contributi di cui all'articolo 3, comma 3, ammonta al massimo al 90 per cento per le spese sostenute.
Art. 6		Art. 6
Einreichung der Anträge		Presentazione delle domande
1. Die Anträge für die Vorhaben laut Artikel 3		1. Le domande per le iniziative di cui all'articolo

Absatz 1 müssen, bei sonstigem Ausschluss, von 1. Jänner bis 30. Juni eines jeden Jahres, bei der für den Tourismus zuständigen Organisationseinheit des Landes eingereicht werden.		3, comma 1, devono essere presentate, a pena di esclusione, dal 1° gennaio al 30 giugno di ogni anno alla struttura organizzativa della Provincia competente in materia di "Turismo".
2. Der Antrag muss auf einem eigens dafür von der für Tourismus zuständigen Organisationseinheit des Landes bereitgestellten Formular, versehen mit einer Stempelmarke, vor Beginn der Arbeiten bei eingriffsgenehmigungspflichtigen Arbeiten oder vor Ausstellung des ersten Ausgabenbeleges bei anderen Vorhaben, mittels PEC eingereicht werden.		2. La domanda, redatta su apposita modulistica predisposta dalla struttura organizzativa della Provincia competente in materia di "Turismo", munita di marca da bollo, va presentata via PEC alla struttura organizzativa della Provincia competente in materia di "Turismo" prima dell'inizio dei lavori in caso di lavori soggetti a titolo abilitativo, o prima della emissione del primo documento di spesa per le altre iniziative.
3. Den Anträgen sind sämtliche Unterlagen beizulegen, die für die Förderung relevant sind,		3. Le domande devono essere corredate di tutta la documentazione rilevante per l'agevolazione:
a) detaillierter Bericht über das Vorhaben, mit genauer Angabe des Beginnes und des Endes der Investition,		a) relazione dettagliata sull'iniziativa, con indicazione precisa dell'inizio e della fine dell'investimento;
b) detaillierter Kostenvoranschlag für das Vorhaben,		b) preventivo dettagliato di spesa per l'iniziativa;
c) Finanzierungsplan für das Vorhaben, mit Angabe der Finanzierungsquellen und Eigenmittel,		c) piano di finanziamento per l'iniziativa con indicazione delle fonti di finanziamento e mezzi propri;
d) Erklärung zur Mehrwertsteuerposition,		d) dichiarazione relativa alla posizione IVA;
e) sämtliche behördliche Bewilligungen, die für die Durchführung des Vorhabens erforderlich sind,		e) tutte le autorizzazioni richieste per la realizzazione dell'iniziativa;
f) bei Arbeiten, für die eine Eingriffsgenehmigung erforderlich ist, Kopie derselben sowie Kopien der technischen Bauunterlagen, die für die Bewertung des Antrages relevant sind.		f) in caso di lavori per i quali è previsto il rilascio di un titolo abilitativo, copia dello stesso nonché della documentazione tecnica rilevante ai fini della valutazione della domanda.
4. Das Eingehen jeglicher rechtswirksamen Verbindlichkeit durch den Antragssteller/die Antragsstellerin, welche die Investition unumkehrbar macht, sowie die Ausstellung, auch nur teilweise, von Ausgabenbelegen wie Akontorechnungen, sowie das Abschließen von Kaufvorverträgen mit Anzahlung oder Ähnlichem vor Einreichdatum des Antrags bewirken den Ausschluss von der Förderung des gesamten entsprechenden Vorhabens. Die Einholung von Machbarkeitsstudien gelten nicht als Beginn der Arbeiten.		4. L'assunzione di ogni atto di impegno giuridicamente vincolante che rende irreversibile l'investimento da parte del richiedente/della richiedente nonché l'emissione, anche solo parziale, di documenti di spesa come fatture di acconto, così come la conclusione di contratti preliminari con caparra o simili in data anteriore a quella di presentazione della domanda determinano l'esclusione dall'agevolazione dell'intera iniziativa a cui si riferiscono. I lavori preparatori quali la richiesta di permessi o la realizzazione di studi di fattibilità non sono considerati come avvio di lavori.
5. Der Antragsteller/Die Antragsstellerin muss erklären, bei welchen öffentlichen Ämtern oder öffentlichen Verwaltungen Anträge auf finanzielle Unterstützung für dasselbe Vorhaben vorgelegt wurden oder noch vorgelegt werden. Die Förderungen der für Tourismus zuständigen Organisationseinheit des Landes, sind mit Förderungen, welche von anderen öffentlichen Verwaltungen gewährt wurden, kumulierbar. Jede Art der Mehrfachförderung einzelner Leistungen im Rahmen des Vorhabens ist jedoch unzulässig.		5. Il/la richiedente deve dichiarare presso quali uffici pubblici o enti pubblici sono state o saranno presentate domande di agevolazione per la stessa iniziativa. Le agevolazioni della struttura organizzativa della Provincia competente in materia di "Turismo" sono cumulabili con le agevolazioni concesse da altre amministrazioni pubbliche. Non sono però ammesse agevolazioni plurime, di qualsiasi tipo/genere, di singole attività rientranti nell'iniziativa.

6. Der Antrag muss im Jahr des Beginns des Vorhabens oder des Ankaufs eingereicht werden.		6. La presentazione della domanda deve avvenire nell'anno di avviamento dell'iniziativa o dell'acquisto.
7. Im Antrag muss angegeben werden, ob das Investitionsvorhaben im Jahr der Antragstellung oder den zwei darauffolgenden Jahren abgeschlossen wird. Erstreckt sich das Investitionsvorhaben über mehrere Jahre, ist dem Antrag ein zeitlicher Ablaufplan der Tätigkeiten beizulegen, aus welchem die im jeweiligen Jahr getätigten Ausgaben hervorgehen. Das Investitionsvorhaben muss innerhalb der angegebenen Frist, bei sonstiger Archivierung des Antrags und Widerruf des gewährten Zuschusses, abgeschlossen werden.		7. Nella domanda deve essere indicato se il progetto di investimento verrà ultimato nell'anno di presentazione della domanda o nei due anni seguenti. Se il progetto di investimento avviene in un arco temporale pluriennale, alla domanda deve essere allegato un cronoprogramma delle attività, dal quale risultano le spese riferite ai lavori eseguiti in ciascun anno. Il progetto di investimento deve essere concluso, a pena dell'archiviazione della domanda e della revoca del contributo concesso, entro il termine indicato.
8. Ist der vorgelegte Antrag unvollständig, fordert die für Tourismus zuständige Organisationseinheit des Landes schriftlich die fehlenden Unterlagen oder Angaben an. Wird der Antrag innerhalb von 30 Tagen ab Aufforderung nicht vervollständigt, wird er von Amts wegen archiviert.		8. Se la domanda presentata non è completa, la struttura organizzativa della Provincia competente in materia di "Turismo" richiede per iscritto la documentazione o le indicazioni mancanti. In assenza di completamento entro 30 giorni dalla richiesta di integrazione della domanda, la stessa è archiviata d'ufficio.
9. Die für Tourismus zuständige Organisationseinheit des Landes kann weitere Unterlagen anfordern, die für eine genauere Überprüfung des Vorhabens notwendig sind.		9. La struttura organizzativa della Provincia competente in materia di "Turismo" può richiedere qualsiasi altra documentazione necessaria per valutare l'iniziativa.
10. Pro Jahr sind höchstens zwei Vorhaben je Tourismusorganisation zulässig; Der einzelnen Tourismusorganisation darf pro Jahr ein maximaler Zuschuss von Euro 120.000,00 gewährt werden. Bei Fusion von zwei oder mehreren Tourismusorganisationen können für die Dauer von fünf Jahren ab Datum der Fusion jeweils zwei Vorhaben pro Jahr für jede Tourismusorganisation, die Teil der Fusion ist, gefördert werden. Die Förderung für jede Tourismusorganisation, die Teil der Fusion ist, darf den obengenannten jährlichen Höchstbetrag nicht überschreiten.		10. Per ogni organizzazione turistica sono ammissibili al massimo due iniziative all'anno. A ciascuna organizzazione turistica può essere concesso un contributo massimo di 120.000,00 euro per anno. In caso di fusione di due o più organizzazioni turistiche, per un periodo di cinque anni a partire dalla data di fusione, possono essere agevolate due iniziative all'anno per ogni organizzazione turistica oggetto di fusione. L'agevolazione per ogni organizzazione turistica oggetto di fusione non può superare l'importo massimo annuo sopracitato.
11. Für jedes Vorhaben muss ein eigener Antrag eingereicht werden. Die Mindestinvestitionsgrenze pro Vorhaben und Antrag beträgt Euro 10.000,00.		11. Per ogni iniziativa deve essere presentata apposita domanda. Il limite minimo d'investimento per ogni iniziativa e domanda è pari a 10.000,00 euro.
12. Werden mehr als zwei Anträge eingereicht, können die überzähligen Anträge vom Antragsteller/von der Antragstellerin zurückgezogen werden.		12. Qualora vengano presentate più di due domande, quelle in sovrannumero possono essere ritirate dal richiedente/dalla richiedente.
13. Investitionsprojekte zu Bauvorhaben samt Einrichtung können nicht auf mehrere Beitragsansuchen aufgeteilt werden.		13. I progetti d'investimento concernenti le costruzioni con relativo arredamento non possono essere ripartiti in più domande di contributo.
14. Den Anträge für die Vorhaben laut Artikel 3 Absatz 3 werden die Absätze 1, 4, 6, 8 und 9 angewandt.		14. Alle domande per le iniziative di cui all'articolo 3, comma 3, si applicano i commi 1, 4, 6, 8 e 9.
15. Dem Antrag laut Absatz 14 ist ein detaillierter Kostenvoranschlag eines Versicherungsangebotes beizulegen. Das Versicherungsangebot muss dem Kriterium der Wirtschaftlichkeit entsprechen.		15. Alla domanda di cui al comma 14 va allegato un preventivo dettagliato di un'offerta assicurativa. L'offerta assicurativa deve rispondere al criterio di economicità.

Art. 7		Art. 7
Verpflichtungen		Obblighi
1. Im Antrag muss sich der Antragsteller/die Antragstellerin verpflichten, die Zweckbestimmung der geförderten Güter für die Dauer von zehn Jahren bzw. ab Abschluss der Bauarbeiten oder ab dem Datum der letzten Rechnung, für die der Zuschuss gewährt werden kann, nicht zu ändern. Andernfalls wird der Zuschuss im Verhältnis zur restlichen Dauer zurückbezahlt. Der Antragsteller/die Antragstellerin muss für denselben Zeitraum ferner erklären, dass er die geförderten Güter weder verkauft noch vermietet oder verleiht, noch darf die Verfügbarkeit derselben durch die Einräumung dinglicher Rechte übertragen werden, ausgenommen zu Gunsten von Subjekten gemäß Artikel 2 Absatz 1, sofern die geförderten Güter weiterhin zur Ausübung der Zwecke, für welche der Zuschuss gewährt worden ist, verwendet werden. Andernfalls wird der Zuschuss widerrufen.		1. Nella domanda il richiedente/la richiedente deve impegnarsi a non mutare la destinazione economica dei beni agevolati per un periodo di dieci anni rispettivamente dalla data di ultimazione dei lavori o dalla data dell'ultima fattura ammessa al contributo. In caso contrario, il contributo viene restituito in proporzione alla durata residua. Per il periodo sopra indicato, pena la revoca del contributo, il richiedente/la richiedente deve inoltre impegnarsi a non vendere, affittare o cedere in comodato i beni agevolati, né trasferirne la disponibilità tramite la costituzione di diritti reali, salvo a favore dei soggetti di cui all'articolo 2, comma 1, purché i beni agevolati continuino ad essere utilizzati per gli scopi per i quali il contributo è stato concesso.
2. Die Zuschüsse für Investitionsvorhaben können an die unter Artikel 2 Absatz 1 genannten Subjekte auch dann ausbezahlt werden, wenn die Förderungsberechtigten nicht ausschließliche Eigentümer der geförderten Güter sind, sofern sie den genannten Subjekten zugutekommen, von diesen geführt werden und die wirtschaftliche Zweckbestimmung derselben gemäß Absatz 1 nicht abgeändert wird.		2. I contributi per progetti di investimento a favore dei soggetti di cui all'articolo 2, comma 1, possono essere liquidati agli stessi, anche se i beneficiari non sono proprietari esclusivi dei beni agevolati, a condizione che essi sono a beneficio dei soggetti citati, vengano da essi condotti e che non venga mutata la loro destinazione economica così come previsto dal comma 1.
Art. 8		Art. 8
Bearbeitung des Antrags und Gewährung der Zuschüsse		Istruttoria della domanda e concessione dei contributi
1. Die Anträge werden chronologisch nach Eingang bearbeitet.		1. Le domande sono evase secondo l'ordine cronologico di ricezione
2. Die für Tourismus zuständige Organisationseinheit des Landes überprüft den Antrag laut geltenden Richtlinien, kontrolliert die Kosten, fordert gegebenenfalls zusätzliche Unterlagen, die als notwendig erachtet werden, an und ermittelt die zulässige Ausgabe.		2. La struttura organizzativa della Provincia competente in materia di "Turismo" esamina la domanda secondo i criteri vigenti, verifica le spese previste, richiede eventualmente ulteriori documenti ritenuti necessari e individua la spesa ammissibile.
3. Die Gewährung der Zuschüsse laut diesen Richtlinien wird vom beauftragten Direktor/von der beauftragten Direktorin der für Tourismus zuständigen Organisationseinheit des Landes verfügt.		3. La concessione dei contributi di cui ai presenti criteri è disposta dal direttore delegato/dalla direttrice delegata della struttura organizzativa della Provincia competente in materia di "Turismo".
4. Bei der Bemessung des Zuschusses laut Artikel 3 Absatz 1 sind vor allem die finanziellen Mittel der Tourismusorganisationen im Verhältnis zu den beabsichtigten Ausgaben sowie die Höhe der Zuweisungen gemäß Artikel 12 des Gesetzes zu berücksichtigen. Ebenso ist die Bedeutung des Vorhabens für die institutionellen Aufgaben des		4. Nella commisurazione del contributo di cui all'articolo 3, comma 1, devono essere prese in considerazione soprattutto le possibilità finanziarie delle organizzazioni turistiche rispetto alla spesa programmata nonché la misura delle assegnazioni di cui all'articolo 12 della legge. Inoltre deve essere contemplata l'importanza dell'iniziativa per i compiti

Antragsstellers/der Antragsstellerin oder für die touristische Entwicklung in Betracht zu ziehen.		istituzionali del richiedente/della richiedente o per lo sviluppo turistico.
Art. 9		Art. 9
Abrechnung und Auszahlung der Zuschüsse		Rendicontazione e liquidazione del contributo
1. Die Auszahlung der Zuschüsse laut diesen Richtlinien wird vom Direktor/von der Direktorin der für Tourismus zuständigen Organisationseinheit des Landes verfügt.		1. La liquidazione dei contributi di cui ai presenti criteri è disposta dal direttore/dalla direttrice della struttura organizzativa della Provincia competente in materia di "Turismo.
2. Die Zuschüsse werden gegen Vorlage eines Auszahlungsantrags ausbezahlt, der eine Erklärung des Antragstellers/der Antragstellerin im Sinne von Artikel 5 Absatz 2 des Landesgesetzes vom 22. Oktober 1993, Nr. 17, in geltender Fassung, über die ordnungsgemäße Durchführung des Vorhabens enthält. Die ordnungsgemäße Durchführung der Arbeiten kann auch anhand eines Begehungsprotokolls und einer Erklärung der Bauleitung über die ordnungsgemäße Bauausführung gemäß Artikel 2 Absatz 2/bis des Landesgesetzes vom 22. Oktober 1993, Nr. 17, in geltender Fassung, nachgewiesen werden, die sich auf einen ausführlichen Endstandbericht und eine detaillierte Buchführung sowie auf Planunterlagen und Fotodokumentation stützt. Dem Auszahlungsantrag auf dem eigens dafür vorgesehenen Formular müssen auch folgende Dokumente beigelegt werden:		2. La liquidazione dei contributi è effettuata dietro presentazione della domanda di liquidazione, corredata di una dichiarazione del richiedente/della richiedente ai sensi dell'articolo 5, comma 2, della legge provinciale 22 ottobre 1993, n. 17, e successive modifiche, sulla regolare effettuazione dell'iniziativa. La regolare esecuzione dei lavori può essere documentata anche da un verbale di sopralluogo e da un certificato di regolare esecuzione redatti dal direttore/dalla direttrice dei lavori sulla base dello stato finale dei lavori particolareggiato, della contabilità dettagliata e di documentazione planimetrica e fotografica, ai sensi dell'articolo 2, comma 2/bis, della legge provinciale 22 ottobre 1993, n. 17, e successive modifiche. Alla domanda di liquidazione, redatta sul modulo appositamente predisposto, vanno altresì allegati i seguenti documenti:
a) detaillierter Abschlussbericht über das Vorhaben,		a) relazione di conclusione dettagliata sull'iniziativa;
b) Auflistung der Rechnungen,		b) elenco delle fatture;
c) ordnungsgemäß quitierte elektronische Rechnungen,		c) fatture elettroniche regolarmente quietanzate;
d) zertifizierte Meldung der Bezugsfertigkeit bei eingriffsgenehmigungspflichtigen Arbeiten.		d) l'agibilità per lavori soggetti a titolo abilitativo.
3. Der/Die Begünstigte muss die getätigten Ausgaben bis zum Ende des Jahres, das auf die Anlastung der Ausgabe folgt, abrechnen. Bei Projekten deren Realisierung sich über mehrere Jahre erstreckt, muss der/die Begünstigte die getätigten Ausgaben jeweils bis zum Ende des folgenden Jahres des angegebenen Ablaufplanes, abrechnen. Aus schwerwiegenden und gerechtfertigten Gründen kann die Frist um maximal ein weiteres Jahr verlängert werden; nach erfolglosem Ablauf dieser verlängerten Frist gilt der Beitrag automatisch als widerrufen. Eine mögliche Fristverlängerung muss von den Begünstigten vor der Fälligkeit und in schriftlicher Form, versehen mit einer Stempelmarke mittels PEC, beantragt werden.		3. Il/La richiedente deve rendicontare le spese effettuate entro la fine dell'anno successivo a quello di imputazione della spesa. Per progetti la cui realizzazione avviene in un arco temporale pluriennale, il beneficiario/la beneficiaria deve rendicontare la spesa sostenuta entro la fine dell'anno successivo riferito nel cronoprogramma. Per gravi e motivate ragioni, può essere concessa una proroga fino a un ulteriore anno. Trascorso inutilmente questa ulteriore proroga il contributo è automaticamente revocato. Una possibile proroga del termine deve essere richiesta dal beneficiario per iscritto munito di marca da bollo tramite PEC, prima della sua scadenza.
4. Die Ausgabenbelege:		4. I documenti di spesa:
a) müssen auf den Namen des Antragstellers/der Antragsstellerin lauten,		a) devono essere emessi a nome del/della richiedente;
b) dürfen sich nur auf Ausgaben beziehen, die im Kostenvoranschlag vorgesehen sind, der mit dem Förderungsantrag vorgelegt wurde,		b) devono riferirsi esclusivamente alle spese indicate nel preventivo presentato a corredo della domanda di agevolazione;

c) müssen den Gesamtbetrag der zugelassenen Kosten decken.		c) devono coprire l'importo complessivo delle spese ammesse.
5. Wird bei der Überprüfung der Auszahlungsunterlagen festgestellt, dass die Ausgabe niedriger ausgefallen ist, als die anerkannte Kostensumme aufgrund welcher der Zuschuss gewährt wurde, so wird der Zuschuss verhältnismäßig zur effektiv belegten Ausgabensumme, reduziert.		5. Se, dopo aver esaminato la rendicontazione si accerta che la spesa è stata inferiore all'importo del costo riconosciuto per il quale è stata assegnato il contributo, lo stesso viene ridotto in proporzione all'importo della spesa effettivamente documentata.
6. Die für Tourismus zuständige Organisationseinheit des Landes ist befugt, die Unterlagen über die Gesamtausgaben der geförderten Vorhaben anzufordern.		6. La struttura organizzativa della Provincia competente in materia di "Turismo ha la facoltà di richiedere la documentazione dell'intera spesa dell'iniziativa agevolata.
Art.10		Art. 10
Mittel aus dem Landeshaushalt		Fondi dal bilancio provinciale
1. Die im Rahmen von Artikel 12 des Gesetzes zugewiesenen Mittel werden zwischen der IDM und den Tourismusorganisationen aufgeteilt. Der Anteil, welcher der IDM zusteht, wird jährlich von der Landesregierung festgelegt.		1. I fondi stanziati ai sensi dell'articolo 12 della legge sono ripartiti tra IDM e le organizzazioni turistiche. La quota spettante a IDM è determinata annualmente dalla Giunta provinciale.
2. Die bereitgestellten Mittel laut Absatz 1 werden zugunsten der Tourismusorganisationen nach folgenden Kriterien aufgeteilt:		2. I fondi di cui al comma 1 a favore delle organizzazioni turistiche sono ripartiti come segue:
a) einem gleichen Anteil, welcher von der Landesregierung jährlich festgelegt wird,		a) un'aliquota uguale determinata annualmente dalla Giunta provinciale;
b) der verbleibende Betrag wird aufgrund der folgenden Kriterien verteilt:		b) l'importo rimanente viene suddiviso sulla base dei seguenti criteri:
1) 50% aufgrund der gastgewerblichen und nichtgastgewerblichen Beherbergungskapazität,		1) il 50% in base alla capacità ricettiva alberghiera e non alberghiera;
2) 30% für den Durchschnitt der in den drei vorangegangenen Tourismusjahren von November bis Oktober verzeichneten Nächtigungen,		2) il 30% in base alla media dei pernottamenti registrati nei tre anni turistici precedenti, da novembre fino a ottobre;
3) 20% für den Durchschnitt der in den drei vorangegangenen Tourismusjahren von November bis Oktober verzeichneten Ankünfte,		3) il 20% in base alla media degli arrivi registrati nei tre anni turistici precedenti, da novembre fino a ottobre;
c) zusätzlich werden für die Berechnungen der Beiträge Koeffizienten herangezogen. Diese Koeffizienten werden jährlich von der Landesregierung festgelegt.		c) vengono ulteriormente presi in considerazione per il calcolo dei contributi dei coefficienti stabiliti annualmente dalla Giunta provinciale.
d) Umfang der Eigenfinanzierung mit 0,55 Euro pro Nächtigung.		d) entità dell'autofinanziamento pari ad euro 0,55 per pernottamento.
2. Im Falle von Fusion von zwei oder mehreren Tourismusorganisationen, wird der in Absatz 2, Buchstabe a) genannte Anteil für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem Fusionsdatum zugunsten jeder Tourismusorganisation, die Teil der Fusion ist, berechnet. Im Kalenderjahr, in dem die Fusion stattgefunden hat, beträgt der in Absatz 2, Buchstabe a) genannte Anteil 10.000,00 Euro für jede Tourismusorganisation, die Teil der Fusion ist.		2. In caso di fusione di due o più organizzazioni turistiche, per un periodo di cinque anni a partire dalla data di fusione, l'aliquota di cui al comma 2, lettera a), è calcolata a favore di ciascuna organizzazione turistica facente parte della fusione. Nell'anno solare in cui è avvenuta la fusione l'aliquota di cui al comma 2, lettera a), è pari a 10.000,00 a favore di ciascuna organizzazione turistica facente parte della fusione.
3. Falls das Zuständigkeitsgebiet der Tourismusorganisation mehrere Gemeindegebiete umfasst, wird die		3. Qualora la zona di competenza dell'organizzazione turistica comprenda più territori comunali, si applica come base del

vorherrschende touristische Entwicklung als Grundlage für die Berechnung der Beiträge herangezogen.		calcolo dei contributi lo sviluppo turistico prevalente.
Art. 11		Art. 11
<i>Kontrollen und Sanktionen</i>		<i>Controlli e sanzioni</i>
1. Um die Ordnungsmäßigkeit der geförderten Investitionen und Vorhaben zu überprüfen, werden Stichprobenkontrollen an mindestens 8 % der genehmigten Anträge durchgeführt. Die Wahl der zu kontrollierenden Investitionen und Vorhaben trifft eine Arbeitsgruppe innerhalb des zuständigen Ressorts. Sie geht dabei nach dem Zufallsprinzip anhand einer Liste aller im Bezugsjahr ausgezahlten Förderungen vor, die keine Rückschlüsse auf die Namen der Begünstigten zulässt. Zudem werden sämtliche Fälle überprüft, die vom zuständigen Amt als Zweifelsfälle angesehen werden. Falls notwendig, kann sich das zuständige Amt von anderen Abteilungen der Landesverwaltung unterstützen lassen.		1. Al fine di verificare la regolare esecuzione degli investimenti e delle iniziative ammessi ad agevolazione sono effettuati controlli ispettivi a campione su almeno l'8% per cento delle domande approvate. All'individuazione degli investimenti e delle iniziative da sottoporre a controllo provvede un gruppo di lavoro interno al dipartimento competente, secondo il principio di casualità sorteggiando da una lista di tutte le agevolazioni liquidate nell'anno di riferimento, che non consenta di risalire al nominativo dei relativi beneficiari. Vengono inoltre controllati tutti i casi che l'Ufficio competente ritiene dubbi. Laddove necessario l'ufficio competente può avvalersi del supporto di altre ripartizioni dell'amministrazione provinciale.
2. Anhand der Kontrollen, welche auch vor Ort durchgeführt werden können, muss festgestellt werden, dass die Förderungsempfänger nicht falsche Dokumente oder Erklärungen, die unwahre Angaben enthalten, vorgelegt haben, oder es unterlassen haben, verpflichtende Informationen zu liefern. Weiters muss festgestellt werden, dass die geförderten Vorhaben jenen Zwecken dienen, für welche die Förderung gewährt worden ist.		2. Il controllo è finalizzato ad accertare che i beneficiari delle agevolazioni non abbiano prodotto documenti falsi o dichiarazioni attestanti cose non vere, ovvero che abbiano ommesso di fornire informazioni dovute. Viene verificato inoltre che le iniziative agevolate siano finalizzate agli scopi per i quali l'agevolazione stessa è stata concessa.
3. Die Begünstigten verpflichten sich, bei sonstigem Widerruf der Förderung, dem zuständigen Landesamt die Unterlagen zur Verfügung zu stellen, die es für geeignet hält, um das Vorliegen der Voraussetzungen für die Gewährung des Zuschusses zu überprüfen.		3. I beneficiari si impegnano, pena la revoca dell'agevolazione, a mettere a disposizione dell'ufficio provinciale competente la documentazione che lo stesso riterrà opportuna per verificare la sussistenza dei presupposti per la concessione del contributo.
4. Vorbehaltlich der geltenden Bestimmungen für die Fälle von unrechtmäßiger Inanspruchnahme von wirtschaftlichen Begünstigungen und der Bestimmungen gemäß Artikel 7, bewirkt die festgestellte Übertretung der Verpflichtungen den Widerruf der Förderung, zuzüglich der gesetzlichen Zinsen.		4. Fermo restando quanto disposto dalle vigenti norme di legge nel caso di indebita percezione di vantaggi economici e dalle disposizioni di cui all'articolo 7, l'accertata violazione degli obblighi, determina la revoca dell'agevolazione con l'aggiunta degli interessi legali.
Art.12		Art.12
Schutzklausel		Clausola di salvaguardia
1. Die wirtschaftlichen Vergünstigungen laut diesen Richtlinien werden im Rahmen der in den entsprechenden Haushaltskapiteln bereitgestellten Mittel gewährt. Reichen die zur Verfügung gestellten Mittel nicht aus, wird der Zuschuss gekürzt oder die Anträge werden von Amts wegen archiviert.		1. La concessione dei vantaggi economici di cui ai presenti criteri avviene fino alla concorrenza delle risorse stanziare sugli appositi capitoli di bilancio. Se i mezzi finanziari messi a disposizione non fossero sufficienti, la misura del sussidio viene ridotta oppure le domande sono archiviate d'ufficio.
Art. 13		Art. 13
Anwendung		Applicazione

1. Diese Richtlinien gelten ab dem Tag ihrer Genehmigung auch für bereits eingereichte und noch nicht bearbeitete Anträge.		1. I presenti criteri si applicano a partire dal giorno della loro approvazione anche per le domande giacenti e non ancora evase.

TABELLE A		TABELLA A
<u>Touristisch entwickelte Gebiete</u>		<u>Località turisticamente sviluppate</u>
- Ahrntal (nur Steinhaus, St. Johann und Luttach)		- Valle Aurina (solo Cadipietra, S. Giovanni e Lutago)
- Aldein		- Aldino
- Algund		- Lagundo
- Andrian		- Andriano
- Auer		- Ora
- Barbian		- Barbiano
- Bozen		- Bolzano
- Brixen		- Bressanone
- Bruneck		- Brunico
- Burgstall		- Postal
- Deutschnofen		- Nova Ponente
- Enneberg		- Marebbe
- Eppan a. d. Weinstraße		- Appiano s. S. d. Vino
- Feldthurns		- Velturmo
- Gais		- Gais
- Hafling		- Avelengo
- Innichen (nur Hauptort)		- S. Candido (solo il capoluogo)
- Kaltern a. d. Weinstraße		- Caldaro s. S. d. V.
- Kiens		- Chienes
- Klausen (ausgenommen Latzfons)		- Chiusa (ad eccezione di Lazfons)
- Kuens		- Caines
- Kurtinig a. d. Weinstraße		- Cortina s. S. d. V.

- Lajen		- Laion
- Lana		- Lana
- Latsch		- Laces
- Leifers		- Laives
- Marling		- Marlengo
- Meran		- Merano
- Montan		- Montagna
- Mühlbach		- Rio di Pusteria
- Nals		- Nalles
- Naturns		- Naturno
- Natz-Schabs		- Naz-Sciaves
- Niederdorf		- Villabassa
- Partschins (ausgenommen Sonnenberg)		- Parcines (ad eccezione di Monte Sole)
- Pfalzen		- Falzes
- Pfitsch (nur Wiesen)		- Val di Vizze (solo Prati)
- Plaus		- Plaus
- Prags		- Braies
- Rasen-Antholz (ausgenommen Antholz-Mittertal, Antholz-Niedertal, Neunhäusern und Oberrasen)		- Rasun Anterselva (ad eccezione di Anterselva di Mezzo, Anterselva di Sotto, Nove Case e Rasun di Sopra)
- Ratschings (nur Gasteig und Innerratschings)		- Racines (solo Casateia e Racines di Dentro)
- Riffian		- Rifiano
- Ritten (nur Klobenstein und Oberbozen)		- Renon (solo Collalbo e Soprabolzano)
- Rodeneck		- Rodengo
- Sand in Taufers (ausgenommen Ahornach)		- Campo tures (ad eccezione di Acereto)
- St. Leonhard in Passeier (nur Hauptort)		- S. Leonardo in Passiria (solo il capoluogo)

- St. Lorenzen		- S. Lorenzo di Sebato
- St. Martin in Passeier (nur Hauptort)		- S. Martino in Passiria (solo il capoluogo)
- Schnals		- Senales
- Sexten		- Sesto
- Stilfs		- Stelvio
- Terenten		- Terento
- Tiers		- Tires
- Tisens		- Tesimo
- Toblach		- Dobbiaco
- Tramin a. d. Weinstraße		- Termeno s. S. d. V.
- Tschermers		- Cermes
- Villanders		- Villandro
- Villnöß		- Funes
- Völs am Schlern		- Fiè allo Sciliar
- Welsbeg		- Monguelfo
- Welschnofen		- Nova Levante
<u>Touristisch gering entwickelte Gebiete</u>		<u>Località turisticamente poco sviluppate</u>
- Ahrntal (ausgenommen Steinhaus, St. Johann und Luttach)		- Valle Aurina (ad eccezione di Cadipietra, S. Giovanni e Lutago)
- Altrei		- Anterivo
- Branzoll		- Bronzolo
- Brenner		- Brennero
- Franzensfeste		- Fortezza

- Freienfeld		- Campo di Trens
- Gargazon		- Gargazzone
- Glurns		- Glorenza
- Graun im Vinschgau		- Curon Venosta
- Gsies		- Valle di Casies
- Innichen (ausgenommen Hauptort)		- S. Candido (ad eccezione del capoluogo)
- Jenesien		- S. Genesio Atesino
- Karneid		- Cornedo all'Isarco
- Kastelbell-Tschars		- Castelbello-Ciardes
- Klausen (nur Latzfons)		- Chiusa (solo Latzfons)
- Kurtatsch a. d. Weinstraße		- Cortaccia s. S. d. V.
- Laas		- Lasa
- Laurein		- Lauregno
- Lüsen		- Luson
- Mals		- Malles Venosta
- Margreid a. d. Weinstraße		- Magrè s. S. d. V.
- Martell		- Martello
- Mölten		- Meltina
- Moos in Passeier		- Moso in Passiria
- Mühlwald		- Selva dei Molini
- Neumarkt		- Egna
- Partschins (nur Sonnenberg)		- Parcines (solo Monte Sole)
- Percha		- Perca
- Pfatten		- Vadena

- Pfitsch (ausgenommen Wiesen)		- Val di Vizze (ad eccezione di Prati)
- Prad am Stilfserjoch		- Prato allo Stelvio
- Prettau		- Predoi
- Proveis		- Proves
- Rasen-Antholz (nur Antholz-Mittertal, Antholz-Niedertal, Neunhäusern und Oberrasen)		- Rasun-Anterselva (solo Anterselva di Mezzo, Anterselva di Sotto, Nove Case e Rasun di Sopra)
- Ratschings (ausgenommen Gasteig und Innerratschings)		- Racines (ad eccezione di Casateia e Racines di Dentro)
- Ritten (ausgenommen Klobenstein und Oberbozen)		- Renon (ad eccezione di Collalbo e Soprabolzano)
- Salurn		- Salorno
- Sand in Taufers (nur Ahornach)		- Campo Tures (solo Acereto)
- St. Leonhard in Passeier (ausgenommen Hauptort)		- S. Leonardo in Passiria (ad eccezione del capoluogo)
- St. Martin in Passeier (ausgenommen Hauptort)		- S. Martino in Passiria (ad eccezione del capoluogo)
- St. Martin in Thurn		- S. Martino in Badia
- St. Pankraz		- S. Pancrazio
- Sarntal		- Sarentino
- Schlanders		- Silandro
- Schluderns		- Sluderno
- Sterzing		- Vipiteno
- Taufers im Münstertal		- Tubre
- Terlan		- Terlano
- Truden		- Trodena
- Ulten		- Ultimo
- Unsere liebe Frau im Walde-St. Felix		- Senale-S. Felice
- Vahrn		- Varna
- Vintl		- Vandoies

- Vöran		- Verano
- Waidbruck		- Ponte Gardena
- Wengen		- La Valle
<u>Touristisch stark entwickelte Gebiete</u>		<u>Località turisticamente fortemente sviluppate</u>
- Abtei		- Badia
- Kastelruth		- Castelrotto
- Kurfar		- Corvara in Badia
- Olang		- Valdaora
- Schenna		- Scena
- St. Christina in Gröden		- S. Cristina Val Gardena
- St. Ulrich		- Ortisei
- Tirol		- Tirolo
- Wolkenstein in Gröden		- Selva di Val Gardena

Sichtvermerke i. S. d. Art. 13 L.G. 17/93 und
L.G. 6/22 über die fachliche, verwaltungsmäßige
und buchhalterische Verantwortung

Visti ai sensi dell'art. 13 L.P. 17/93
e della L.P. 6/22 sulla responsabilità tecnica,
amministrativa e contabile

Der Ressortdirektor / Il Direttore di dipartimento	HOELLRIGL ULRICH	01/10/2025 09:19:55
Der Ressortdirektor / Il Direttore di dipartimento	HOELLRIGL ULRICH	01/10/2025 08:43:50
Der Ressortdirektor / Il Direttore di dipartimento	HOELLRIGL ULRICH	30/09/2025 17:40:16

Laufendes Haushaltsjahr		Esercizio corrente	
La presente delibera non dà luogo a impegno di spesa. Dieser Beschluss beinhaltet keine Zweckbindung	zweckgebunden		impegnato
	als Einnahmen ermittelt		accertato in entrata
	auf Kapitel		sul capitolo
	Vorgang		operazione

Der Direktor des Amtes für Ausgaben	07/10/2025 12:35:48 TACCHINARDI MARTA	Il Direttore dell'Ufficio spese
Der Direktor des Amtes für Finanzaufsicht		Il Direttore dell'Ufficio Vigilanza finanziaria
Der Direktor des Amtes für Einnahmen		Il Direttore dell'Ufficio entrate

Diese Abschrift entspricht dem Original	Per copia conforme all'originale
Datum / Unterschrift	data / firma

Abschrift ausgestellt für Copia rilasciata a



Der Landeshauptmann
Il Presidente

KOMPATSCHER ARNO

07/10/2025

Der Generalsekretär
Il Segretario Generale

MAGNAGO EROS

07/10/2025

Es wird bestätigt, dass diese analoge Ausfertigung, bestehend - ohne diese Seite - aus 24 Seiten, mit dem digitalen Original identisch ist, das die Landesverwaltung nach den geltenden Bestimmungen erstellt, aufbewahrt, und mit digitalen Unterschriften versehen hat, deren Zertifikate auf folgende Personen lauten:

nome e cognome: Arno Kompatscher

Si attesta che la presente copia analogica è conforme in tutte le sue parti al documento informatico originale da cui è tratta, costituito da 24 pagine, esclusa la presente. Il documento originale, predisposto e conservato a norma di legge presso l'Amministrazione provinciale, è stato sottoscritto con firme digitali, i cui certificati sono intestati a:

nome e cognome: Eros Magnago

Die Landesverwaltung hat bei der Entgegennahme des digitalen Dokuments die Gültigkeit der Zertifikate überprüft und sie im Sinne der geltenden Bestimmungen aufbewahrt.

Ausstellungsdatum

30/09/2025

Diese Ausfertigung entspricht dem Original

L'Amministrazione provinciale ha verificato in sede di acquisizione del documento digitale la validità dei certificati qualificati di sottoscrizione e li ha conservati a norma di legge.

Data di emanazione

Per copia conforme all'originale

Datum/Unterschrift

Data/firma

Treffen mit dem Touristenanschluss Niedersachsen
Sala Colonna Tolentini - IUAV Universität
Venedig, 16. April 2026

IUAV Insights: Nachhaltiger Tourismus und zukunftsfähige Mobilität

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Silvio Nocera

Ordinarius, Verkehrsplanung

IUAV Universität, Venedig

Vorstellung unserer Universität

- Die **Università Iuav di Venezia in Venedig** (geg. 1926) ist eine spezialisierte Universität für Architektur, Design und Stadtplanung. Sie verbindet Theorie und Praxis, fördert internationale Zusammenarbeit und beschäftigt sich mit aktuellen Themen wie nachhaltiger Entwicklung und urbanem Wandel.



Vorstellung unserer Forschungsgruppe

- Die **Forschungsgruppe Verkehrsplanung und -ingenieurwissenschaft** beschäftigt sich mit der **Analyse, Planung und Gestaltung von Mobilitätssystemen im urbanen und territorialen Bereich**.
- Im Mittelpunkt stehen Themen wie **nachhaltige Verkehrsentwicklung, Integration verschiedener Verkehrsträger und innovative Lösungen zur Verbesserung der Erreichbarkeit und Lebensqualität in Städten und Regionen**.
- Die Gruppe arbeitet **interdisziplinär** und **verbindet technische, räumliche und soziale Perspektiven**. Zudem beteiligt sie sich an nationalen und internationalen Forschungsprojekten und kooperiert mit öffentlichen Institutionen und Partnern aus der Praxis, um zukunftsorientierte Mobilitätsstrategien zu entwickeln.



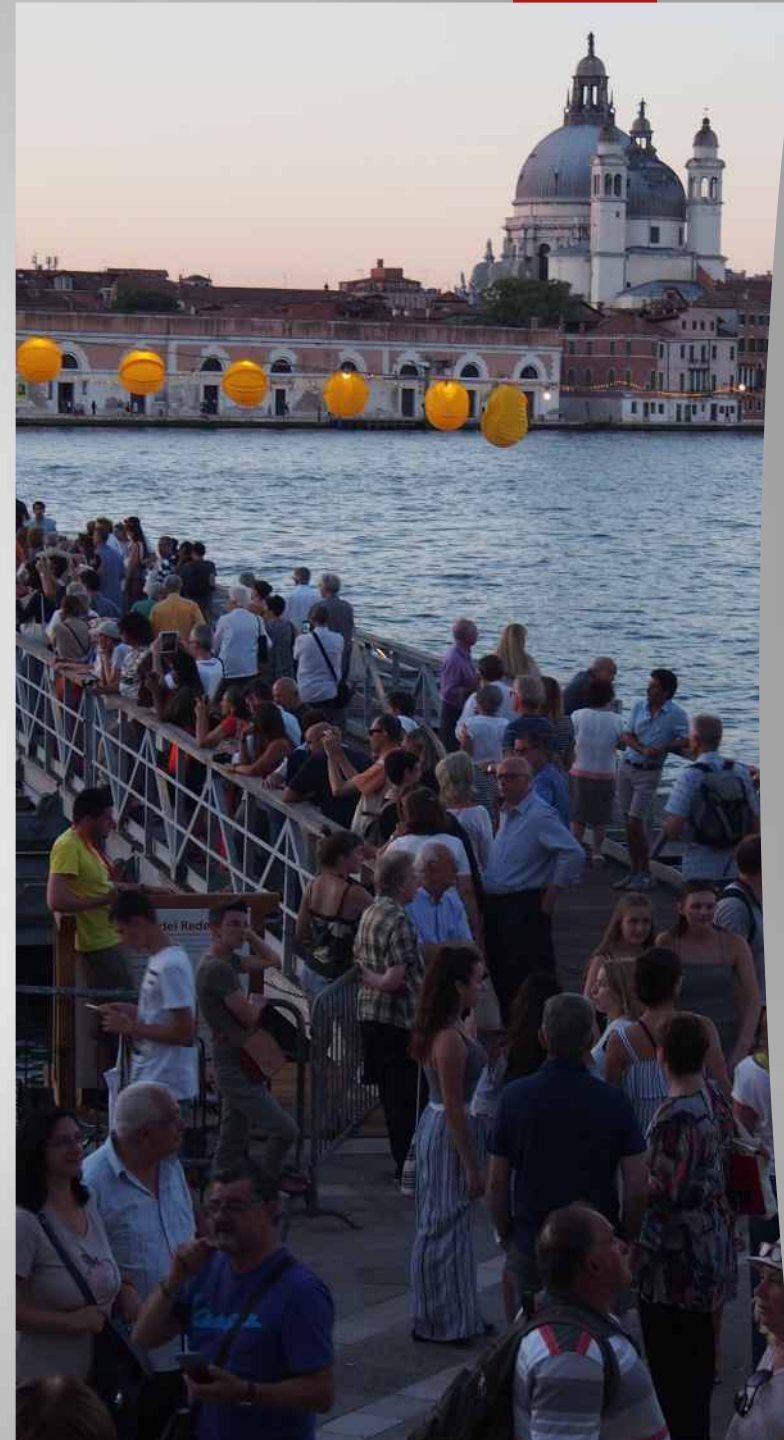
Mobilität und Tourismus: Gemeinsame Perspektiven

- Unsere Transportforschungsgruppe kann in **vielen Hinsichten mit dem Tourismussektor zusammenarbeiten**, da Mobilität ein zentraler Bestandteil touristischer Erfahrungen ist.
- Ein wichtiger Schnittpunkt ist die **nachhaltige Mobilität**: Die Entwicklung effizienter und umweltfreundlicher Verkehrssysteme trägt dazu bei, touristische Ziele besser erreichbar zu machen und gleichzeitig die Umweltbelastung zu reduzieren.
- Ein weiterer Aspekt ist die **Erreichbarkeit und Zugänglichkeit von Destinationen**. Gut geplante Verkehrsnetze verbessern die Verbindung zwischen wichtigen Sehenswürdigkeiten, Unterkünften und Verkehrsknotenpunkten und steigern so die Attraktivität einer Region.



Mobilität und Tourismus: Gemeinsame Perspektiven

- Auch die **Steuerung von Besucherströmen** spielt eine zentrale Rolle, besonders in stark frequentierten Städten wie Venedig. Durch **intelligente Mobilitätslösungen** können **Überlastungen reduziert** und die Lebensqualität für Bewohner und Besucher verbessert werden.
- Schließlich gibt es Schnittstellen im Bereich **Datenanalyse und digitale Innovation**, etwa durch die Nutzung von **Mobilitätsdaten zur Analyse touristischer Bewegungsmuster** und zur Entwicklung smarter Services für Reisende.
- Insgesamt eröffnet die Verbindung von Verkehrsplanung und Tourismus **neue Möglichkeiten für eine nachhaltige und qualitativ hochwertige Entwicklung von Destinationen**.



Projekte



Mobilitas - MOBility for nearly zero CO₂ in mediterranean tourism destinAtionS (2016-2019)

7 Mittelmeerländer / 10 Regionen, die von starken Touristenströmen betroffen sind, wodurch die **Verkehrsinfrastruktur und die Mobilität stark belastet werden.**



Treibhausgas-
emissionen



Mobilität für
Touristen



Mittelmeer-
Küstengebiete

Die **Hauptziele** des Projekts waren:

- die Zahl der Touristen und Einwohner zu verringern, die mit dem Auto zu touristischen Zielen fahren und sich dort fortbewegen;
- das Lebensumfeld in dicht besiedelten Gebieten oder zu Spitzenzeiten zu verbessern;
- die Möglichkeiten für eine nachhaltigere Mobilität in touristischen Zielen zu verbessern;
- die Treibhausgasemissionen im Verkehrsbereich durch den Einsatz nachhaltiger Verkehrslösungen zu reduzieren.

Mobilitas - MOBility for nearly zero CO₂ in medTerranean tourism destinAtionS (2016-2019)

Partnership: Verschiedene Akteure aus unterschiedlichen Bereichen für ein **gemeinsames Ziel**

Leitpartner (Slowenien):
Regionalentwicklungszentrum Koper

Weitere Partner:

Griechenland: Stadtverwaltung Piräus

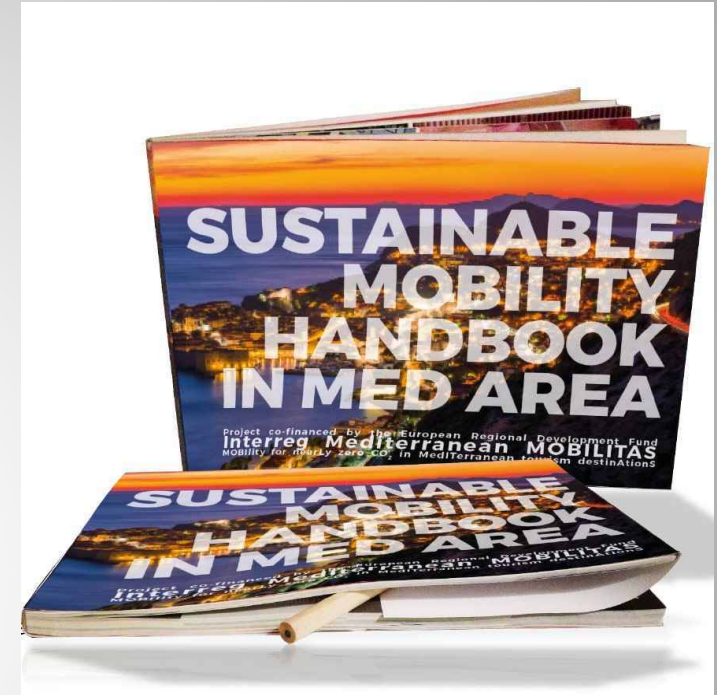
Kroatien: Stadt Dubrovnik,
Entwicklungsagentur der Gespanschaft Zadar

Italien: Stadtverwaltung Misano
Adriatico, Universität IUAV Venedig,
Agentur für den Strategieplan Rimini

Frankreich: Energies 2050

Malta: Paragone Europe

Zypern: Gemeinderat von P. Platres



Das Handbuch ist kostenlos erhältlich unter: https://medcities.org/wp-content/uploads/2023/04/D.4.1_Mobility-Handbook_Complete-version_ENG_compressed-1.pdf

Mobilitas - MOBility for nearly zero CO₂ in medTerranean tourism destinAtions (2016-2019)

Zwei Hauptgruppen von Maßnahmen (und dazugehörige Fallstudien):

- **Förderung nachhaltiger Mobilität:** Maßnahmen, die nicht direkt mit der Verbesserung von Verkehrssystemen zusammenhängen, sondern vielmehr mit der **Veränderung des Verkehrsverhaltens**.

- **Nachhaltiges Mobilitätsmanagement** nach dem A-S-I-Ansatz (GIZ, 2017):

- **Avoid/Reduce** Verkehrsbedarf;
- **Shift** auf oder Beibehaltung effizienterer Verkehrsträger;
- **Improve** Kraftstoffen und Fahrzeugtechnologien.

Sector	Strategies	Best practices	Case of study
Promotion of Sustainable Mobility	Information and Communication	Information and marketing campaigns to communicate the new sustainable travel alternatives	Kos, Greece
		Online information regarding how to get the hotels or tourist amenities, and how to purchase travel cards or obtain tourist discounts	Malta
		Development of a GIS system to measure, analyse, monitor and model tourist trip	Basque Country, Spain
	Integration of Tourism and Transport products and services	All-inclusive cards that offer free entrance/ preferential prices to tourist attractions and free use of PT Tickets to combine different means of transport, such as bike sharing with PT	Naples, Italy Venice, Italy Genoa, Italy La Rochelle*, France
Sustainable Mobility Management	Transport SUMP/Master Planning plan	Elaborating strategies to promote new green modes of transport and make tourist cities more attractive thanks to mobility, and vice versa	Campania, Calabria, Apulia, Sicily, Italy
	Cars	Providing incentives for the use of Electric/hybrid cars: free access to the LTZ, free parking and exoneration from car tax	Several Italian coastal cities
		Promoting Car sharing	Rimini, Italy
		Promoting Car pooling	
	Buses and Shuttles	Use of Energy-efficient bus fleets	Genoa, Italy Barcelona, Spain
		Use of light-weight bus shuttles	Porto*, Portugal
		Shuttles to connect the airport to the city centre	Lamaca, Cyprus
		Shuttles to link different tourist amenities to the holiday addresses	Sorrento, Italy
	Walking enhancement	Implementing and optimizing the existent transport routes used by tourists	Mallorca, Spain
		Equipping each tourist destinations with safe pedestrian paths	Limassol, Cyprus
		Developing self-guided walking tour through the use of Mobile Application	Several coastal cities
		Implementing bike-sharing systems	Limassol, Cyprus
	Bicycles and Cycle paths	Implementing a bicycle path network to connect all tourists destinations	Kos, Greece
		Providing public spaces for bike stations	Limassol, Cyprus
		Equipping hotels with bike services	Italian coastal cities
		Offering bicycles in the tourist accommodations	Riccione, Italy
	Taxis	Promoting bike activities through website and events	Riccione, Italy
		Pedal-powered taxis	Nice, France Lisboan*, Portugal
	Parking	Taxi-sharing	Palermo, Italy Ragusa, Italy
		Park&Ride: locating some parking areas outside the city centre and connecting to different tourist spots thanks to bicycles, free-shuttles, car sharing service, safe pedestrian path, buses	Xanthi, Greece Bari, Italy

CICLO (2024-2025)

Calcolo degli Impatti positivi Causati dalla mobilità dolce [Berechnung der positiven Auswirkungen, die durch sanfte Mobilität verursacht werden]

- Projekt MOST – Nationales Zentrum für nachhaltige Mobilität
- Entwicklung eines Instruments, das **Aufschluss über die Auswirkungen der aktiven Mobilität auf die Nachhaltigkeit** gibt und die Verkehrsmittelwahl der Nutzer beeinflussen kann (die zuvor erwähnte „Förderung nachhaltiger Mobilität“)
- „**Nachhaltigkeitsrechner für den Radverkehr**“ im Zusammenhang mit der sanften Mobilität.
- Auswirkungen auf den **Radtouristen** als eine der möglichen Fallstudien



CICLO!

Muoverti in BICICLETTA è più conveniente del...



40%



QUANTO TI COSTA ANDARE IN AUTO?

In totale: **4.44 €**

Scopri di più ^

Costo operativo: **1.37 €**

Costo del tempo di viaggio: **1.96 €**

Effetti sulla salute: **0.00 €**

Costo del rischio dello spostamento: **0.13 €**

Costo di congestione: **0.98 €**

QUANTO TI COSTA ANDARE IN BICI?

In totale: **2.66 €**

Scopri di più ^

Costo operativo: **0.07 €**

Costo del tempo di viaggio: **3.67 €**

Effetti sulla salute: **-1.27 €**

Costo del rischio dello spostamento: **0.19 €**

Costo di congestione: **0.00 €**

SMILE (2018-2020)

FirSt and last Mile Intermodal mobility in congested urban areas of the Adrion Region



- Das Projekt konzentriert sich auf die „**erste und letzte Meile**“ der Mobilität in einigen vielfältigen und paradigmatischen städtischen Gebieten der **Region Adrion** und umfasst Küsten-, Binnen- und Grenzstädte unterschiedlicher Größe (Hauptstadt, mittelgroße und kleine Städte).
- Gebiete mit vielschichtigen Problemen: Anwohner, Pendler und **Touristen** sind täglich mit den Folgen nicht nachhaltiger Mobilitätsmodelle konfrontiert
- Fehlen wirksamer **multimodaler Lösungen**: Luftverschmutzung, die in vielen an SMILE beteiligten städtischen Gebieten durch den Verkehr veralteter Dieselfahrzeuge verschärft wird, Staus und damit verbundene Zeitverschwendung, CO₂-Emissionen, Lärm, Unfälle, zu viel öffentlicher Raum, der von Autos eingenommen wird.
- Analyse von Städten, die besonders von **touristischen Problemen** betroffen sind (Venedig, Velenje, Hersonisos...)



SMILE (2018-2020)

FirSt and last Mile Intermodal mobility in congested urban areas of the Adrion Region



•PARTNERS

Akronym	Partner	Land
RRC KOPER	Regionalni razvojni center Koper	SLOVENIJA
SCV	Šolski center Velenje	SLOVENIJA
Ragusa Municipal Consortiom	Libero Consorzio Comunale di Ragusa (già Provincia Regionale di Ragusa)	ITALIA
IUAV	Università IUAV di Venezia	ITALIA
ZADRA NOVA	Agencija za razvoj Zadarske županije	HRVATSKA
DURA	Razvojna agencija Grada Dubrovnika DURA	HRVATSKA
MoH	ΔΗΜΟΣ ΧΕΡΣΟΝΗΣΟΥ	ΕΛΛΑΔΑ (ELLADA)
RDA Banat	Regionalni centar za društveno-ekonomski razvoj – Banat doo	SERBIA
Tirana	Bashkia Tirane	ALBANIA
Agency “PREDA-PD”	Agencija za ekonomski razvoj grada Prijedora “PREDA-PD”	BOSNIA AND HERZEGOVINA
Gradiska	Opština Gradiška	BOSNIA AND HERZEGOVINA

SMILE (2018-2020)

FirSt and last Mile Intermodal mobility in congested urban areas of the Adrion Region



- **Reiseerlebnis:** Die erste und die letzte Meile sind oft die kritischsten; Ineffizienzen oder fehlende Verbindungen können die gesamte Reise beeinträchtigen.
- **Erreichbarkeit und Komfort:** Integrierte Lösungen sorgen für einen reibungsloseren Ablauf der Reise und reduzieren Stress.
- **Auswirkungen auf die Wahl:** Ziele mit guter Anbindung auf der ersten/letzten Meile sind attraktiver und wettbewerbsfähiger.
- **Nachhaltigkeit:** Optionen für sanfte oder geteilte Mobilität verringern Staus und Emissionen und verbessern die Umweltbilanz des Tourismus.
- **Digitalisierung:** Integrierte Apps und Plattformen (MaaS) erleichtern Planung, Buchung und Bezahlung.



Einige wissenschaftliche Beiträge



Policy Strategies for the Mitigation of GHG Emissions caused by the Mass-Tourism Mobility in Coastal Areas

Transportation Research Procedia



- Es wurde ein **Prototyp einer Mittelmeerstadt** definiert, der sich durch seine städtische Struktur, sein historisches und kulturelles Erbe, seine ökologische Anfälligkeit und seine hohe Artenvielfalt auszeichnet.
- Es wurde eine Liste **bewährter Verfahren** vorgestellt und erörtert. Diese lassen sich in zwei Hauptgruppen einteilen: (i) **Förderung nachhaltiger Mobilität** und (ii) **nachhaltiges Mobilitätsmanagement**.
- Eine Verringerung der **Tourismusverkehr CO₂-Emissionen** ist möglich, sofern eine fundierte Methode zur Auswahl der am besten geeigneten Maßnahmen zur Verfügung steht.



Available online at www.sciencedirect.com

ScienceDirect

Transportation Research Procedia 27 (2017) 317–324

Transportation
Research
Procedia
www.elsevier.com/locate/procedia

20th EURO Working Group on Transportation Meeting, EWGT 2017, 4-6 September 2017,
Budapest, Hungary

Policy Strategies for the Mitigation of GHG Emissions caused by the Mass-Tourism Mobility in Coastal Areas

Federico Cavallaro^{a,b}, Olga Irranca Galati^a, Silvio Nocera^{a,*}

^aEuras Research, Institute for Regional Development, Viale Druso 1, I-39100, Bolzano Italy

Abstract

Several studies on the relationship between tourism transport and CO₂ emissions have shown that the transport sector generates the largest proportion of emissions, accounting for 75% of overall emissions. These studies have also shown how the measures to reduce these emissions vary according to the different tourist destinations. Accordingly, this paper focuses on the impacts of mass-tourism mobility on the transport system of a prototypical Mediterranean coastal city. Conscious of the fact that not all Mediterranean maritime cities are the same, this work identifies the three major characteristics (urban structure, environmental fragility and cultural heritage) that influence – negatively or positively – tourism and the transport sector. The aim of this paper is to develop an original taxonomy of the best transport practices for reducing the congestion effect and GHG emissions, which is adapted to the prototypical coastal city and in line with its historical and environmental value.

© 2017 The Authors. Published by Elsevier B.V.

Peer-review under responsibility of the scientific committee of the 20th EURO Working Group on Transportation Meeting.

Keywords: Sustainable Transport; Mass-tourism Mobility; GHG reduction strategies; Mediterranean cities; Tourism-mobility Integration

1. Introduction

Transport is responsible for about 26% of total greenhouse gas (GHG) emissions in Europe, thus making it one of the major contributors to global warming (EEA, 2016). The issues surrounding this relationship are manifold, but this article focuses on a specific seasonal problem: the impact of mass-tourism mobility in a specific type of Mediterranean coastal city. During summer, these areas face mass flows of tourists that place great pressure on the transport system and infrastructure. These sectors are often unable to absorb the increasing traffic volumes and hence contribute substantially to increasing climate change impacts. Tourism and mobility are strictly connected, since there is no tourism without a physical displacement. Two different forms of mobility can be identified (La

* Corresponding author. S. Nocera Tel.: +39 041 257 1370; fax: +39 041 257 1392. E-mail address: nocera@euras.it

A tool to support transport decision making in tourist coastal areas

Case Studies on Transport Policy

- Maßnahmen, die speziell auf die Verkehrsproblematik im Tourismus in Küstengebieten zugeschnitten sind, sind nach wie vor selten. Dies liegt auch daran, dass den Entscheidungsträgern geeignete Instrumente für deren Auswahl fehlen.
- Um dieses Problem zu lösen, wird eine **Methode zur Auswahl** der am besten geeigneten Maßnahmen zur Verbesserung der touristischen Mobilität in Küstengebieten vorgestellt.
- Sie basiert auf den spezifischen Merkmalen des Reiseziels: Es werden **fünf Kategorien** identifiziert (territorialer Kontext, touristische Stadt, Touristenprofil, Verkehrssystem, touristische Mobilität).
- In der Gemeinde **Misano Adriatico** hat sich gezeigt, dass die kombinierte Anwendung von Push-Maßnahmen (**höhere Parkgebühren**) und Pull-Maßnahmen (**integrierte Tourismus-/ÖPNV-Tickets**) die besten Ergebnisse garantiert.



The impacts of climate change on tourist mobility in mountain areas

JOURNAL OF SUSTAINABLE TOURISM

- Diese Studie untersucht die **Auswirkungen des Klimawandels auf die Mobilität von Touristen in Bergregionen** und unterscheidet dabei zwischen Infrastruktur, Verkehrsbetrieb und Verkehrsnachfrage.
- Ein Modell mit mehreren Ausgangs- und Zielorten für die touristische Nachfragequantifiziert die Schwankungen bei den **Übernachtungen** innerhalb einer bestimmten Region, und ein lineares, deterministisches Modell ermittelt die **verkehrsbezogenen Auswirkungen**.

JOURNAL OF SUSTAINABLE TOURISM, 2017
VOL. 25, NO. 8, 1063–1083
<http://dx.doi.org/10.1080/09669582.2016.1253092>

 **Routledge**
Taylor & Francis Group

The impacts of climate change on tourist mobility in mountain areas

Federico Cavallaro^a, Francesco Ciari^b, Silvio Nocera^c, Franz Prettenthaler^d and Anna Scuttari^a

^aEuropean Academy of Bolzano, Institute for Regional Development and Location Management, Bolzano, Italy;

^bSwiss Federal Institute of Technology (ETH) Zurich, Institute for Transport Planning and Systems, Zurich, Switzerland; ^cDepartment of Architecture and Arts, IUAV University of Venice, Venice, Italy; ^dJOANNEUM RESEARCH Forschungsgesellschaft mbH, LIFE – Center for Climate, Energy & Society, Graz, Austria

ABSTRACT

This study investigates the effects of climate change on tourist mobility in mountain areas, distinguishing between infrastructure, transport operation and travel demand. We examine change in tourist travel demand by proposing a two-step approach to forecast its future development. A multi-origin, multi-destination model for tourism demand quantifies the variation in overnight stays within a given region, and a linear, deterministic model determines the traffic-related implications. The method, tested on the Autonomous Province of South Tyrol (Italy), exhibits expected variations in winter and summer travel demand up to 2080 under different scenarios. Results reveal that average summer traffic can be more than twice as intense as average winter traffic, contributing to significantly increasing the peak days of congestion along the Provincial road network. Despite this evidence, all stakeholders seem to be at an early stage in incorporating this information into their strategic planning. The need for adequate transport policies and measures is considered essential to obtain the optimal balance of transport modes that will be required in the near future.

ARTICLE HISTORY

Received 11 May 2016
Accepted 20 October 2016

KEYWORDS

Climate change; tourism
transport; travel demand;
stakeholder engagement;
destination management

1. Introduction: climate change and tourist mobility

Climate change and greenhouse gas (GHG) emissions have become some of the most important issues facing transport planning and tourism development. At the European level, transport accounts for about 30% of GHG production, with constant growth in recent years: +23% compared to 1990 levels (EU, 2014). Transport is the largest component of tourism-related GHG emissions, with the main contribution from aviation (40%) and cars (32%) (Gössling & Buckley, 2016), and it is expected to grow substantially in the near future (Peeters, Higham, Kutzner, Cohen, & Gössling, 2016). Increases in atmospheric GHG concentrations lead to several economic, social and environmental consequences, such as rising sea levels, increasing energy use, decreasing water supply, more frequent extreme weather events, negative impacts on agriculture, health and ecosystems, and loss of biodiversity (Watkins et al., 2005).

Although such implications for tourism have been addressed recently (Cocolas, Walters, & Ruhanen, 2016; Weiermair, Pechlaner, Strobl, Elmi, & Schuckert, 2011), policy interventions in the tourism sector seem globally insufficient (Scott, Gössling, Hall, & Peeters, 2016). The literature on this topic is vast, and politicians are well aware of the problem, despite several difficulties in addressing these issues

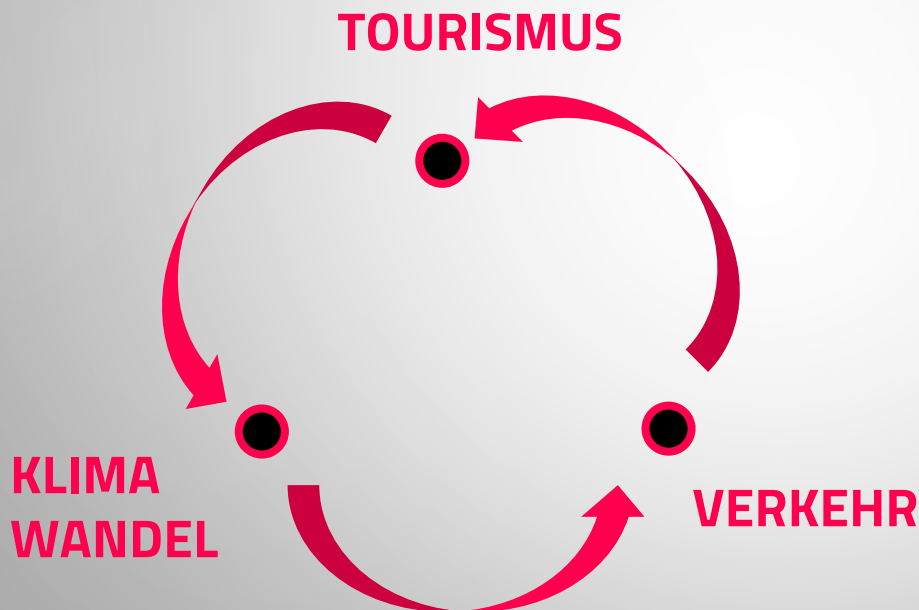
CONTACT Anna Scuttari  anna.scuttari@eurac.edu

© 2016 Informa UK Limited, trading as Taylor & Francis Group

Climate change impacts and tourism mobility: a destination-based approach for coastal areas

INTERNATIONAL JOURNAL OF SUSTAINABLE TRANSPORTATION

- Die dreiseitige Wechselwirkung zwischen **Klimawandel**, **Tourismus** und **Verkehr** wird dargestellt und erörtert.
- Sowohl die Auswirkungen des Klimawandels auf die Nachfrage nach Tourismusreisen als auch der Beitrag des Tourismusverkehrs zu den CO₂-Emissionen werden mithilfe einer neu entwickelten Methode **quantifiziert**.



INTERNATIONAL JOURNAL OF SUSTAINABLE TRANSPORTATION
<https://doi.org/10.1080/1568118.2020.1762951>

Taylor & Francis
Taylor & Francis Group

Check for updates

Climate change impacts and tourism mobility: A destination-based approach for coastal areas

Federico Cavallaro^a, Olga Iranca Galati^a, and Silvio Nocera^b

^aIUAV University of Venice, Venezia, Italy; ^bUniversità Iuav di Venezia, Venezia, Italy

ABSTRACT

Even if the concepts of climate change, tourism and transport are strictly connected, the scientific literature has mostly considered their pairwise relations, linking tourism to climate change, transport to climate change, or tourism to transport. This paper aims at considering the three concepts as a whole, exploring the three-cornered interaction between climate change-tourism-transport, and highlighting both the effects of climate change on tourism travel demand and the contribution of tourism transport to CO₂ emissions. To this aim, a heuristic method for assessing implications of climate change on future CO₂ emissions in coastal destinations is presented and then tested on the Italian town of Misano Adriatico. The results reveal a variation in summer tourism demand under different climatic and socio-economic scenarios; accordingly, by 2035 total carbon emissions produced by tourism transport could decrease from 350.57 tCO₂ (status quo) to 216.91 tCO₂ (optimistic scenario) with the adoption of more sustainable transport means made by tourists. This result contributes to the achievement of the environmental targets expressed by the local sustainable urban mobility plan, thus making tourism transport an active driver in the achievement of its goals. With adequate modifications, the method can be applied to other types of tourist cities, thus helping local stakeholders and policymakers to understand the carbon effects of tourist modal choices and develop sustainable strategies.

ARTICLE HISTORY

Received 15 May 2019
Accepted 27 April 2020

KEYWORDS

CO₂ emissions; climate change resilience; tourism transport; travel demand; scenario analysis

1. Introduction

Tourism is one of the world's fastest-growing economic sectors with a business volume of 10.2% of the Gross Domestic Product worldwide, surpassing oil exports, food industry and the vehicle market (WTTC, 2017). Globally, international tourist arrivals have increased from 25 million in 1950 to 278 million in 1980, 674 million in 2000 and 1,401 million in 2018 (UNWTO (United Nations World Tourism Organization), 2019). The highest figure is registered in Europe with 710 million in 2018, which corresponds to 50% of the overall international tourist arrivals (UNWTO (United Nations World Tourism Organization), 2019); more than 47% of them are in coastal areas (Eurostat, 2018). Transport is the largest component of GHG emissions generated by tourism with about 75% of overall emissions, and is expected to further grow in the next years (Peeters et al., 2016).

The relationship between tourism and transport does not need to be discussed since there is no tourism without a physical displacement (via transport means) and both are linked to climate change since these highly affect it and are consequently affected by it (Page & Ge, 2009). On the other hand, climate change drives tourism demand and influences the choice of visitors, in terms of transport modal share and activities (Lise & Tol, 2002). In scientific research, these

three issues have mostly been considered as binaries: (i) *tourism-climate change*, (ii) *transport-climate change* and (iii) *tourism-transport*. The triple relation, which considers the impact of climate change on tourism demand and the subsequent implications of its variation in greenhouse gas (GHG) emissions, has been the object of less discussion, especially when referring to coastal areas.

To address this issue, this paper proposes a method to quantify the impacts of climate change on future travel demand generated by tourism and to measure the contribution of tourism transport to climate change in terms of CO₂ emissions in a given tourist coastal destination. The variation of CO₂ emissions can be considered a valid indicator of climate change since CO₂ counts for more than 75% of overall GHG emissions (IPCC, 2014). The paper is structured as follows: Section 2 provides a literature review on the controversial interaction between tourism, transport and climate change. Section 3 describes a method to estimate the influence of climate change on tourism and transport systems and to quantify the overall emissions produced by the tourism transport component. Section 4 shows the applied method on the Italian city of Misano Adriatico and an explanation of the obtained results. Finally, Section 5 draws some conclusions and final remarks about this research, making the case study results more generalizable.

CONTACT Silvio Nocera snocera@iuav.it Università Iuav di Venezia, Venezia 30135, Italy.
© 2020 Taylor & Francis Group, LLC

Treffen mit dem Touristenanschluss Niedersachsen
IUAV Insights: Nachhaltiger Tourismus und zukunftsfähige Mobilität
Sala Colonna Tolentini - IUAV Universität
Venedig, 16. April 2026

**VIELEN DANK FÜR IHRE
AUFMERKSAMKEIT**

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Silvio Nocera
Ordinarius, Verkehrsplanung
IUAV Universität, Venedig
nocera@iuav.it



2026, APRIL 17TH

VENICE – CHIOGGIA BEST PRACTICE EXAMPLE

A NEW APPROACH FOR VENICE AND CHIOGGIA AS SUSTAINABLE CRUISE DESTINATIONS



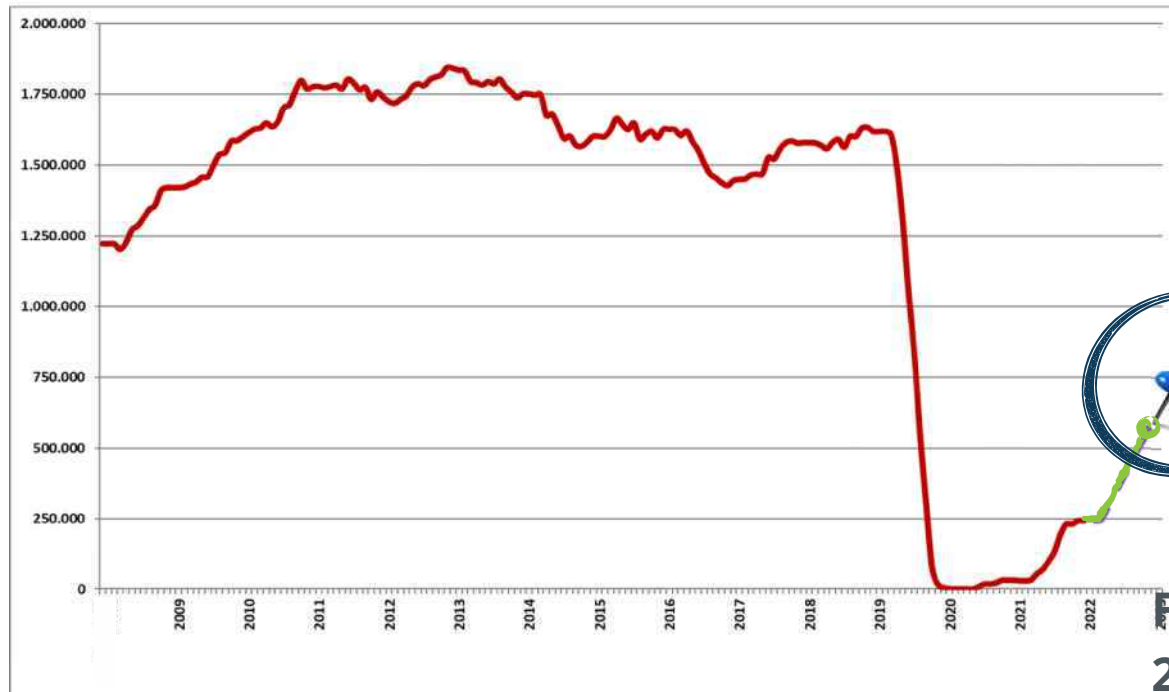
WHAT HAPPENED IN THE LAST YEARS?

Venice until 2019

1,618,000 passengers

498 calls

1,397,500 Home port



**FORECAST
2026**

600,000 passengers



North Adriatic Sea
Port Authority
Ports of Venice and Chioggia

**Venice
AFTER 2020**
COVID - 19

and Law no.
125/2021

WISHES?
NO, HERE WE ARE!

TEMPORARY MOORINGS FOR CRUISE SHIPS IN VENICE AND CHIOGGIA

13 BERTHS

8 Marittima
2 Marghera
2 Fusina
1 Chioggia

5 PASSENGER
STATIONS

1 Marittima
2 Marghera
1 Fusina
1 Chioggia

239 M

€ public investment



MARGHERA - LOMBARDY QUAY
TV SPA TERMINAL
ONE BERTH AVAILABLE
FRIDAY, SATURDAY, SUNDAY
HOME PORT CRUISE TERMINAL - MARITTIMA



STAZIONE MARITTIMA TERMINAL
EIGHT BERTHS AVAILABLE
FROM MONDAY TO SUNDAY
HOME PORT CRUISE TERMINAL



MARGHERA - LIGURIA QUAY
PSA VECON
ONE BERTH AVAILABLE
SATURDAY AND SUNDAY
HOME PORT CRUISE TERMINAL - MARITTIMA



FUSINA - TERMINAL
ONE/TWO BERTHS AVAILABLE
FROM MONDAY TO SUNDAY
HOME PORT



CHIOGGIA QUAY
ISOLA SALONI
ONE BERTH AVAILABLE
FROM MONDAY TO SUNDAY
HOME PORT

2026



CCV Commissioner
for Cruises
in Venice



North Adriatic Sea
Port Authority
Ports of Venice and Chioggia

**WE ARE COMMITTED TO
TRANSFORMING VENICE AND
CHIOGGIA INTO A MODEL
OF EFFICIENCY AND
SUSTAINABILITY.**

**WE ARE TRYING EVERY DAY TO DO THIS AS
SOON AS POSSIBLE IN THE BEST WAY**



Innovation and Maritime-Port Culture. Rediscovering the Veneto Port System through Sustainable and Smart Itineraries



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Settentrionale
Porti di Venezia e Chioggia



User profiles
Teenagers/Adults and Kids

 Ways to use it
Navigation

Referenced points of interest
Remote access

 Thematic itineraries



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Settentrionale
Porti di Venezia e Chioggia



North Adriatic Sea
Port Authority
Ports of Venice and Chioggia

NEW AUDIO GUIDE DIRECTLY ON YOUR SMARTPHONE

- AVAILABLE **ON-SITE** OR REMOTELY
- NAVIGATION WITH **GEOREFERENCING** OF ATTRACTIONS
- **ATTRACTIONS** GROUPED BY AREAS ON MAP AND LIST
- EXPERIENCES (AUDIOGUIDE, VIRTUAL TOURS, 360° VIDEO, TEXT, PHOTOS)
- **THEMED ITINERARIES** TO DISCOVER THE PLACES AND THEMES OF THE **MARITIME**
- **AND PORT CULTURE** OF VENICE AND CHIOGGIA
- CURIOSITIES AND **UNUSUAL VIEWPOINTS**



Interreg



Co-funded by
the European Union

Italy – Croatia



Interreg



Co-funded by
the European Union

Italy – Croatia

 **ADRIJOROUTES**



da ADRIJO a ADRIJOROUTES
upgrade



INTERNATIONAL CULTURAL ASSOCIATION VIA QUERINISSIMA

DISCOVER

MORE





BEING SUSTAINABLE

SOCIAL – ECONOMIC SUSTAINABILITY

PROJECT SHARED BETWEEN PORT & AIRPORT
FLYING AND CRUISE



ENVIRONMENTAL SUSTAINABILITY

Cold Ironing



North Adriatic Sea
Port Authority
Ports of Venice and Chioggia

CROSSCONNECT - Cross-border Coordinated Sea-Land Approach Interconnecting Ports of the Adriatic Sea with Airports and Urban Areas

OBJECTIVE

The overall objective of CROSSCONNECT is to develop interconnected transport systems between port and airport areas through a multimodal approach based on sustainable and technologically advanced **solutions to connect Croatian and Italian ports with urban areas and airports, improving passenger mobility**, all within a framework of cross-border cooperation.

PARTNERS INVOLVED

- Dubrovnik Airport (LP)
- Port Authority of Dubrovnik
- Port Authority of the Northern Adriatic Sea – Ports of Venice and Chioggia
- SAVE S.p.A
- Pula Port Authority
- Pula promet
- Southern Adriatic Sea Port Authority – Ports of Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta
- Brindisi Public Transport Company S.p.A

PROJECT DURATION: March 1, 2024 – August 31, 2026

Interreg

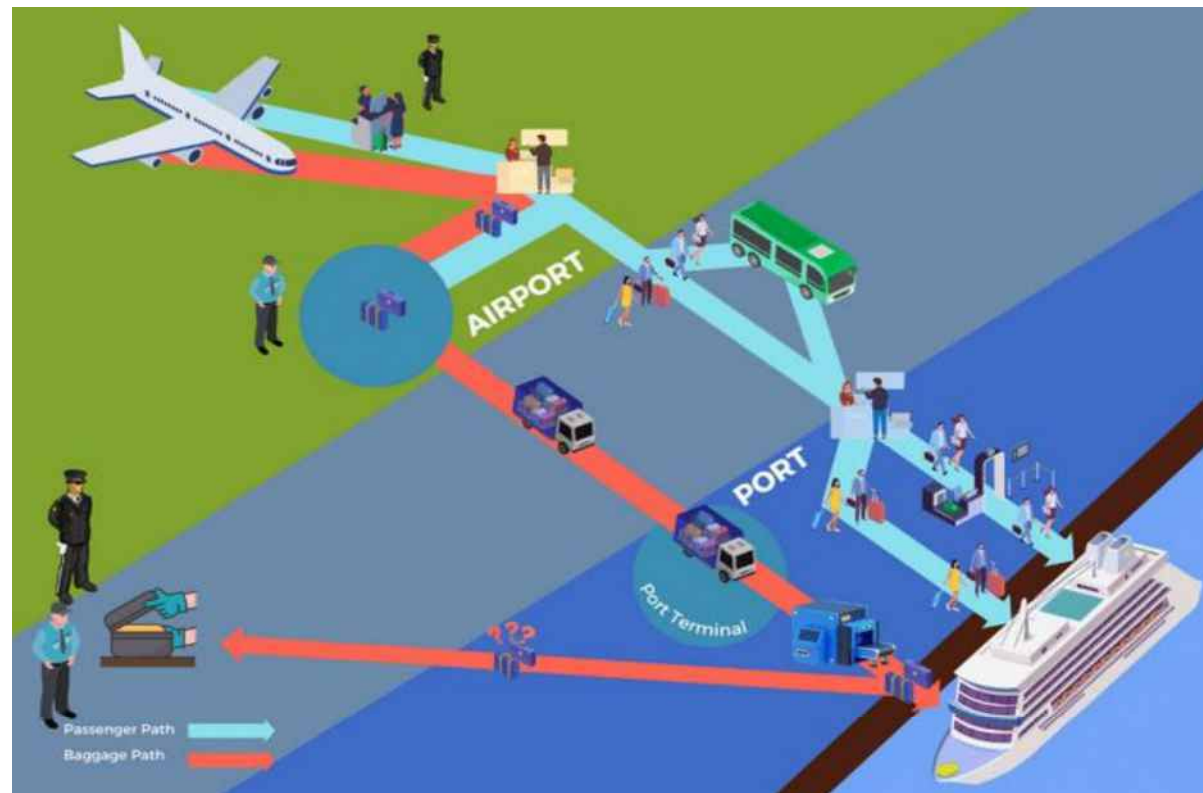


Co-funded by
the European Union

Italy – Croatia

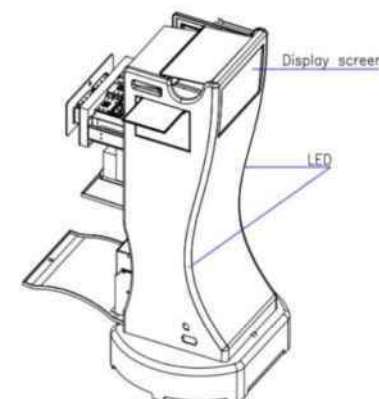
CROSSCONNECT

Venice region pilot action: «Fly&Cruise» procedures and Info sharing



Venice region pilot action: «Fly&Cruise» procedures and Info sharing

full check-in mobile station



Key new features:

- New design with passenger facing display screen
- **Spring Loaded Castor with Electric Lifting Lock Mechanism:** Provides smooth mobility with the option to lock the unit in place electronically, ensuring stability when in use.
- **User-Friendly Interface:** Equipped with a touchscreen for intuitive operation by staff.
- **Hot-Swap Battery System:** Enables uninterrupted operation with easily replaceable batteries, ensuring continuous functionality without downtime during peak periods
- **Control panel display:** Display statuses and control CUPPS components such as the motors, battery level, paper sensor, LED etc.
- Unit can be entirely locked by agent so not enabling any passenger access to touchpoint

Venice region pilot action: «Fly&Cruise» procedures and Info sharing

LED information board for ship and plane departure times



Super High
Resolution



webOS Smart
Platform



Design for Space
Utilization



Enhanced
Security

UH7N-E

Screen Size	86" / 75" (To Be Updated) 65" / 55" / 49" / 43"
Screen Resolution	3,840 × 2,160 (UHD)
Brightness	700 nit (Typ.)
Surface Treatment (Haze)	65" / 55" / 49" : 20% 43" : 25%
Bezel Width	8.9 mm (T/R/L), 12.9 mm (B)

