

# 30 JAHRE

# Camping, Cars &

# caravans



**+ GRATIS DOWNLOAD CAMPERDOGS**

€ 4,90



E 80111

## JUBILÄUMS- MESSE- AUSGABE



Alle Infos rund um die Messe

- Preise, Termine, Fakten
- Die aktuellen Trends – da müssen Sie hin
- So finden Sie Ihren Traumcaravan

**NEUE MODELLE 2025**



**Bürstner Averso**

## 30 JAHRE CCC

- Diese Firmen feiern auch
- Gratis-Download: **das Jubi-Heft in XXL**
- Caravan Meilensteine – die coolsten Modelle aus 30 Jahren Caravanbau



**VW ID.BUZZ GTX**

## Mit Strom in die Zukunft



**KNUFFIGE E-BIKES**

Die Überall-Lösung



**CAMPING AM WOLFGANGSEE**

Mehr Kultur erleben

**PROFITEST**

**KNAUS SPORT**

## Klassiker neu gedacht

**Neuheit 2025 schon im Test**





## LIEBE LESERINNEN UND LESER,

mit diesem Heft halten Sie die 361. Ausgabe von Camping, Cars & Caravans in den Händen. Im September 1994 sind wir mit der Nummer 1 auf dem Caravan Salon angetreten, um ein sortenreines Magazin für Wohnwagenfahrer zu präsentieren. Nun – 30 Jahre später – gibt es uns noch. Und auch den Caravan. Wie viele Abgesänge an unser liebenswertes Anhängsel mussten wir uns anhören und wie viele Renaissancen hat der Wohnwagen erlebt, um heute stärker denn je dazustehen. Okay: Das Reisemobil hat den Wohnwagen überflügelt. Waren 1994 auf den Straßen Deutschlands noch 600.000 Wohnwagen und 300.000 Reisemobile zugelassen, sind es heute 907.000 Reisemobile und 770.000 Caravans. Der Anstieg zeigt das enorme Interesse an der Urlaubsform, aber auch die Veränderungen, die damit einhergehen.

Verändert haben sich aber auch die Wege der Informationsbeschaffung. Waren früher für uns Redakteure viele Telefonate und Treffen nötig, um ein Heft zusammenzustellen, ist heute das Internet die ultimative Schnittstelle. Klar, Test und Versuch können nicht virtuell geschehen, aber drumherum geschieht viel im Netz. Im Gegenzug hat sich die Informationsbeschaffung der Camper geändert. Wie in allen Bereichen dient das Internet als Quelle und der Griff zur Zeitschrift wird seltener. Die Redaktion wird dieser Veränderung zum Jubiläum Rechnung tragen und verstärkt im Internet die interessierten Camper ansprechen. Nutzen Sie jetzt schon die Gelegenheit der kostenlosen Downloads und Newsletter. Die digitale Information wird an Fahrt aufnehmen.

Raymond Eckl  
Chefredakteur



**EXKLUSIV** von  
**6 EXPERTEN**  
geprüft

## ERFORSCHT

Der Sport ist ein Dauerläufer im Knaus-Programm und war der erste Profitest in CCC. Was kann der Neue?

**30**



## CARAVAN SALON DÜSSELDORF 2024

- ▶ **Die Aussteller** Was ist wo? **12**
- ▶ **Die Trends 2024** auf der Messe **18**
- ▶ **Die Highlights 2024** auf dem Salon **22**
- ▶ **Nach dem Salon** Wohin in Düsseldorf **26**

## CARAVANS & TECHNIK

- ▶ **Profitest** Knaus Sport 450 FU **30**
- ▶ **Premiere** Bürstner Averso **40**
- Caravans aktuell** Polar, Tabbert, Bürstner Skyline **42**

## PRAXIS & SERVICE

- System-Vergleich** Drei Pavillons **46**
- Basiswissen** Klimaanlage **55**
- ▶ **Marktübersicht** Kompakte 20-Zoll-E-Bikes fürs Camping **56**
- Zelttest** Yourgear lido 290 **62**
- Zubehör** **64**

**30 JAHRE**  
Camping, Cars &  
**caravans**



## JETZT NOCH GRÖßER

Die Jubiläumsausgabe wurde um einige Artikel erweitert und es lohnt ein neuer Download. **22**

## CARS & ZUBEHÖR

- ▶ **Fahrbericht:** VW ID.Buzz GTX **78**
- Aktuell** Neue Zugwagen **81**

## CAMPING & REISE

- ▶ **6 Camps** am Wolfgangsee – Kultur und Natur pur **90**
- Tipp des Monats** Green Camp in Forchtenberg **106**
- Städtetipp** Venedig **108**
- Reisemagazin** Tipps für Trips **112**
- Reise** Niederrhein – Wasser und mehr **114**
- Reise** Friaul – Unbekanntes Italien **118**

## RUBRIKEN

- ▶ **Frage des Monats** Würden Sie einen Caravan auf dem Caravan Salon kaufen? **3**
- Blickpunkt** 30 Jahre CCC, Caravan-Meilensteine **6**
- Leserforum** Expertenrat und Lesermeinung **66**
- Magazin** Interview mit Thetford-Mann Norbert van Noesel und Infos **70**
- Kreuzworträtsel** **82**
- Fokus** Diese Firmen feiern 2024 auch ein Jubiläum **124**
- Impressum/Vorschau** Das lesen Sie im nächsten Heft **126**

▶ = Titelthemen



## Entdeckung

Das Friaul im Nordosten Italiens ist vielen Urlaubern vom Transit bekannt, aber die Region bietet so viel mehr, dass sich ein längerer Stopp lohnt.

# 118



## ERKUNDUNG

Das Touristenmagnet Venedig kostet nun Eintritt. Lohnt sich ein Besuch dennoch? Sylvia Lischer war vor Ort.

# 108



## ERGÄNZUNG

Pavillon-Zelte sind pfiffige Begleiter beim Camping, wenn es schnell um mehr Schutzraum gehen soll.

# 46

**DAS NEUE MAGAZIN FÜR CARAVANER MIT HUND FÜR SIE IM**



**GRATIS-DOWNLOAD**



## ERWARTUNG

Mit den Skyline-Modellen will Bürstner viel Caravan fürs Geld bieten – ein Schritt in die richtige Richtung?

# 42



# Geballte Ladung

Von Claus-Georg Petri und Raymond Eckl

**Die Messe Düsseldorf bündelt vom 30. August bis 8. September 2024 so viele Freizeitfahrzeuge wie sonst nirgendwo. Alle Daten und Fakten rund um den Caravan Salon.**

**D**ie ganze Welt des Caravanings abzubilden – nichts Geringeres schreibt sich auch der 63. Caravan Salon als Weltleitmesse für mobile Reisen auf seine Fahnen. Um dieses Versprechen einzulösen, ist auch 2024 in Düsseldorf ein breitgefächertes und vielseitiges Angebot rund um Caravans, Reisemobile und Campervans zu erleben – und auch die aktuellsten Trends.

Dabei fordert die aktuelle wirtschaftliche Lage die Caravaning-Branche derzeit durchaus heraus, denn die in den vergangenen Jahren explodierten Preise für Neufahrzeuge lassen trotz steigender Zulassungszahlen eine gewisse Kaufzurückhaltung erkennen. Die Steigerun-

gen insgesamt resultieren vor allem aus einem boomenden Vermietgeschäft, werden aber mit Zeitverzögerung dem Markt wieder zugeführt. In der Folge stehen die Höfe vieler Händler voll mit neuen Freizeitfahrzeugen unterschiedlicher Baujahre – was den Preisdruck noch erhöht.

Dennoch sei das Interesse der Aussteller groß, betont Stefan Koschke, Direktor des Caravan Salons, „wir bieten wie im Vorjahr in 16 Hallen und dem Freigelände eine einzigartige Produkt- und Markenvielfalt an.“ Tatsächlich zeigen an den zehn Messetagen alle wichtigen internationalen Marktführer in Düsseldorf ihre Produkte, dazu kommen viele neue Aussteller. Stefan Koschke

betont: „Die Branche bietet der Caravaning-Gemeinschaft nur bei uns in Düsseldorf diese beispiellose Bandbreite an Fahrzeugen, Produkten, Zubehör und Dienstleistungen.“

Daniel Onggowinarso, Geschäftsführer des Herstellerverbands CIVD, ergänzt: „Immer mehr Menschen wollen mit einem Freizeitfahrzeug verreisen. Diese Entwicklung ist seit über einem Jahrzehnt zu beobachten und hat auch unter den aktuellen schwierigen Rahmenbedingungen nicht an Fahrt verloren.“ Tatsächlich habe die Sehnsucht nach Natur und Erholung dem mobilen Urlaub einen enormen Stellenwert in der Gesellschaft beschert: „Caravaning wird nicht nur als Freizeitbeschäftigung betrachtet, sondern auch als Symbol für Lebensqualität, Freiheit und Selbstbestimmung.“

Entsprechend ist das Rahmenprogramm rund um das Thema Caravaning ausgerichtet. Dazu gehören die Starterwelt für Einsteiger, das Abenteuer Selbstausbau für Individualisten, die „Travel & Nature Connected“-Bühne sowie das Traumtouren-Kino für Reisebegeisterte. Nicht zu vergessen: Der Caravan Salon gilt als bedeutendes Dialog-Forum für Fachleute, Experten und Industrieverbände aus aller Welt. Der Konferenzbereich für Profis und Fachleute wird deshalb unter dem Titel „Destination Zukunft 2024“ weiter ausgebaut. Zusätzlich zu den etablierten Formaten „Symposium Natur.Tourismus. Zukunft.“, „Deutscher Stellplatztag“ und „Fachforum Wandern“ werden mit dem Camping Destination Day, dem Netzwerkabend „Travel Industry meets Caravaning“, der Caravan Salon „InnovationStage“ und dem Outdoor-Gastgeber tag vier neue Formate durchgeführt, die das B2B-Programm deutlich aufwerten. Dabei werden anhand verschiedener Beispiele und Best Practices die Entwicklungsstufen auf dem Weg zu innovativen Caravaning-Destinationen beleuchtet. Das gesamte Programm gibt es unter: [www.caravan-salon.de/de/Besuchen/B2B\\_Bereich/Fachprogramm](http://www.caravan-salon.de/de/Besuchen/B2B_Bereich/Fachprogramm)

Zusätzlich zu den offiziellen Messetagen vom 31. August bis 8. September 2024 hat die Messe Düsseldorf am Freitag, 30. August, einen sogenannten Preview Day mit begrenztem Ticketkontingent eingeführt. Er richtet sich an Interessenten, welche die Neuheiten in Ruhe sehen und begutachten möchten. Die Atmosphäre erlaubt, die Wohnwagen besser miteinander vergleichen zu können, und empfiehlt sich deshalb vor allem für Besucher mit konkreten Kaufabsichten, denn das Tagesticket gibt es nur über Beziehungen oder für 35 statt 19 Euro. Die könnten sich aber lohnen, wie sich der gesamte Salon lohnt, denn etwas Vergleichbares findet sich nicht.



Die Starterwelt soll für alle Einsteiger und Newcomer eine erste Beratung rund ums Caravaning sein. Hier werden alle Fragen beantwortet und Basiswissen vermittelt. Wie bereits vor der Pandemie zieht sie wieder ins Freigelände zwischen den Hallen 10 und 16 und damit in den absoluten Mittelpunkt der Messe.

## TICKETS KAUFEN

Achtung: Ausschließlich online sind Tickets für den Eintritt und für Übernachtungen auf dem Caravan Center P1 zu buchen: [www.caravan-salon.de](http://www.caravan-salon.de) (siehe QR-Code). Vor Ort kein Ticketverkauf.

■ Tagesticket: 19 Euro am Wochenende, 17 Euro von Montag bis Freitag, ermäßigt (Caravan-Salon-Club, ADAC) 17/15 Euro.

■ Nachmittagsticket Montag bis Freitag von 14 bis 18 Uhr: 10 Euro  
 ■ Ticket Preview Day: 35/ermäßigt 32 Euro  
 ■ Übernachten im eigenen Reisemobil auf dem Caravan Center P1: 20/ermäßigt 18 Euro



## WO DIE NACHT VERBRINGEN?

Damit jene Messebesucher, die in eigenen Wohnwagen anreisen, eine Bleibe haben, richtet die Messe Düsseldorf wie in jedem Jahr den Großparkplatz P1 als vorübergehend größten Stellplatz Europas ein. Auf dem Caravan Center (Großparkplatz P1) soll der Messebesuch zum Erlebnis werden – 3.500 versorgte und unversorgte Stellplätze lassen keine Wünsche offen, zumal in einem Festzelt ein allabendliches Programm steigt. Während des Caravan Salons rechnet die Messe mit 60.000 bis 70.000 Übernachtungen. Sich anzumelden ist unbedingt erforderlich.

**30** JAHRE  
Camping, Cars &  
caravans



Vor 30 Jahren startete der erste Profitest in CCC mit einem Knaus Sport – bis heute haben beide viel Entwicklung mitgemacht.

# Zurück nach vorn

**In dreißig Jahren hat sich viel getan beim Knaus Einsteiger. Und es soll in der kommenden Saison noch mehr werden. Der modernisierte Sport soll leichter sein und weiterhin günstig einsteigen.**

Text und Fotos: Volker Stallmann

**J**unge Familien, aufgeschlossen und sportlich, das ist die Zielgruppe, die Knaus schon seit vielen Jahren im Visier hat. Die Sport-Reihe ist das Paradebeispiel dafür. Mit diesen Zeilen startet vor dreißig Jahren der erste CCC-Profitest mit einem Knaus Sport 530 S-TK. Und weiter heißt es: „Wer’s also modern mag, kommt bei Knaus nicht an der Sport-Serie vorbei.“

In der Zwischenzeit gab es ohne Frage bei den Jandelsbrunnern manche moderne Idee auch neben dem Sport, aber der ak-

tuelle Einsteiger erfüllt die Worte von 1994 ganz sicher. Er ist vor allem innen hochmodern gestaltet und auf der Höhe der Zeit.

Außen wurde es nur leicht verändert, zumindest fallen die Änderungen nicht sofort auf. Das Heck ist nicht mehr ausgestellt, sondern einfach gerade gestaltet und die Radian im Dach sind etwas anders. Allein das einfachere Heck spart Gewicht und Kosten. Das neue Dyonic-Chassis unter dem Wagen soll das Seine dazu tun, dass der Wagen ausstattungsbereinigt etwa 16 Kilogramm leichter sein soll als der vergleichbare Vorgänger. Preislich liegt der Sport 450 FU im Test nicht unter dem Vorjahresmodell, aber eine neue Baureihe mit einer neuen Preisliste ohne die übliche

**KATEGORIE EINSTEIGERKLASSE**

**GEWICHTSKLASSE AB 1.200 KG**

**LÄNGE/BREITE 672/232 CM**

**LISTENPREIS AB 21.590 €**

**PREIS TESTCARAVAN 25.601 €**



**REDAKTEUR  
VOLKER STALLMANN**

Das schon fast supermoderne Mobiliar schafft klare Strukturen im Sport, das Gesamtbild gefällt.





Preiserhöhung ist ja schon eine erfreuliche Überraschung, und es gibt immer noch drei Grundrisse des Sport, die unter 20.000 Euro einsteigen. Der Zweipersonenwagen 450 FU im Test kostet ab 21.590 Euro. Mit einer ansehnlichen Liste komfortabler Extras kommt der Testwagen auf 25.601 Euro. Dann hat er unter anderem eine große Dachhaube und die Insektenschutztür, Schwerlaststützen, die Stützlastanzeige im Bugrad und das Wasserfiltersystem – dazu Ambientlicht, Teppichboden und im Bad eine Duschvorrichtung. Eine Deichselabdeckung, Radzierblenden, Bugfenster und Kissen mit passender Tischdecke heben die Optik innen wie außen. Damit er bei

gut 70 Kilogramm Sonderausstattung genug Zuladung hat, ist unser Testwagen aus einer sehr frühen Fertigungscharge auf 1.800 Kilogramm aufgelastet – das sollte immer ausreichen –, muss aber nicht sein.

## KAROSSERIE

„Das ist alles ein wenig schlichter gemacht als früher, oder?“ Karosseriemeister Rudi Stahl besieht inzwischen den zehnten Sport und findet, dass „das gerade Heck mit dem vorgehängten Leuchtenträger schon einfacher wirkt als die Kombination der Fold-X-Pand-Rückwand mit der perfekt angepassten Leuchtenmaske.“ Auch vorn sind die Rangiergriffe nicht mehr auf-



**Rudi Stahl zur Karosserie:**  
**Der Aufbau ist in Teilen einfacher konstruiert, aber weiter gut verarbeitet. Einige Extras machen den Testwagen komfortabler und schicker.** ▶



# Kleines Rad ganz groß

**Wer E-Bikes mit zum Camping nimmt, weiß: Möglichst leicht und handlich sollten sie sein, gleichzeitig aber trotzdem einen guten Fahrkomfort bieten. Hier kommen kompakte Pedelecs mit 20-Zoll-Reifen ins Spiel. Eine Kaufberatung.** **Von Von Maren Siepmann**



Jede Steigung verliert ihren Schrecken – mit der E-Power nach Wunsch sind Fahrräder, besonders die Pedelecs, auf einem unvergleichlichen Siegeszug.

**E**in Caravan mit Fahrradträger auf der Deichsel ist fast üblich. Radeln gehört zu den Lieblingsbeschäftigungen der Camper – besonders seit die E-Bikes so hoch im Kurs stehen. Sie dienen als Pkw-Ersatz auf der morgendlichen Fahrt zum Bäcker oder beim Ausflug in die nächste Stadt und sind nicht nur bei älteren Campern beliebt. Auch jüngere Radler wissen die Unterstützung des Elektromotors zu schätzen – erleichtert er nicht nur steile Anstiege, sondern erweitert auch den Radius ungemein. Allerdings sind E-Bikes richtig schwer und oft auch sperrig, sodass sie für die Deichsel oder Fahrradgarage im Heck nicht immer taugen.

Hier kommen die kompakte 20-Zoll-E-Bikes ins Spiel. Sie sind nicht nur leichter als große Räder (das Gewicht der meisten kompakten Modelle liegt zwischen 24 und 26 Kilogramm), sondern auch deutlich flexibler beim Transport. Modelle mit drehbarem Lenker und klappbaren Pedalen passen dann auch in die Fahrradgarage im Caravan. Dennoch sind die kompakten Pedelecs stabil, alltags- und tourentauglich und eignen sich sogar, um kleinere Hunde oder Einkäufe – einen entsprechenden Gepäck- oder Lastenträger vorausgesetzt – auf ihnen zu transportieren.

Skeptiker mögen bei der One-Size-Rahmengröße der „Kompakten“ zunächst kri-



tisch die Augenbrauen hochziehen – dank schnell verstellbarer Lenker und Sättel eignen sich die kompakten E-Bikes grundsätzlich jedoch für alle Fahrer zwischen 1,60 und 1,90 Meter Körpergröße. Ihre Bauweise ermöglicht zudem ein zulässiges Gesamtgewicht – je nach Modell – von bis zu 180 Kilogramm, wodurch die kleinen Flitzer auch für schwere Fahrer geeignet sind.

Weitere Vorteile sind der tiefe Schwerpunkt, der für ein angenehmes und sicheres Fahrgefühl sorgt, die komfortable, aufrechte Sitzposition und der tiefe Einstieg. Auffällig sind die großvolumigen 20-Zoll-Reifen. Sie bieten einen geringeren Rollwiderstand als schmale Reifen – rollen bei gleichem Luftdruck also leichter –, das große Volumen dämpft zudem Fahrbahnunebenheiten wie Schotter oder Kopfsteinpflaster. Und wer glaubt, mit einem kleinen Rad müsse er mehr treten als mit einem großen, der täuscht sich: Denn mit der entsprechenden Übersetzung des Ketten- oder Zahnriemenantriebes erreicht er die gleiche Geschwindigkeit wie mit einem großen 28-Zoll-Rad.

## DER MOTOR

Wer auf der Suche nach einem E-Bike ist, beschäftigt sich früher oder später auch mit einigen technischen Fragen. Motorleistung, Akkukapazität, Bremsen, Kette oder Riemen – auch wenn kaum ein Hersteller die Möglichkeit bietet, sich sein Rad aus dem Baukastenprinzip selbst zusammenzustellen, so ist es doch gut, wenn der Kunde etwas Ahnung von den wichtigsten Bauteilen und Komponenten hat.

Beim Motor dominiert Bosch seit Jahren den deutschen Markt. Aber auch Shimano, Panasonic oder Yamaha sind je nach Hersteller und Modell an manchen E-Bikes verbaut. „Die großen Motorenhersteller unterscheiden sich in Bezug auf Qualität und Funktionalität nur in Nuancen“, sagt Gerd Klose, Geschäftsführer beim E-Bike-Hersteller Merida & Centurion. „Bosch leistet hier aber seit Jahren gute Arbeit und bietet sehr gute, wartungs- und fehlerarme Produkte und einen hervorragenden Service. Ähnliches gilt für Shimano, auch wenn sie es auf dem deutschen Markt nie ganz geschafft haben, auf Bosch aufzuschließen.“ Aussichtsreicher Newcomer ist Pinion. Die Schwaben haben vor 12 Jahren mit der Vision begonnen, ein komplettes Antriebssystem zu entwickeln,

das Schaltung und Motor in einer einzigen Einheit vereint

– eine Motor-Getriebe-Einheit für E-Bikes sozusagen. Nach fünfjähriger Entwicklungszeit ist diese Mission in Form der Pinion MGU Realität geworden. Seit 2022 setzen auch renommierte Hersteller diese Motoren ein.

Welches Motorenmodell mit welcher Leistung am Ende verbaut werde, entscheide ohnehin der E-Bike-Hersteller – passend zum jeweiligen Bike und dessen Verwendungszweck. Bei kompakten E-Bikes kämen in der Regel Motoren mit mittlerer Leistung und Drehmoment zum Einsatz, erklärt Klose. Die meist etwas älteren Fahrer bräuchten für ihre Touren einfach nicht dieselben Hochleistungsmotoren wie sportliche Mountainbiker – im schlimmsten Fall könnte ein extrem stark anziehender Motor für unsichere Fahrer sogar zur Gefahr werden.

## DIE SCHALTUNG

Ketten- oder Nabenschaltung? Auch hier ist ein eindeutiger Trend zu erkennen.



Über das Display am Lenker kann der Fahrer den Unterstützungsmodus wählen sowie Geschwindigkeit und Reichweite ablesen.

„Kompakte E-Bikes werden mittlerweile fast ausschließlich mit Mittelmotor (siehe Kasten unten) und Nabenschaltung angeboten“, erklärt Erhard Mott. Er beschäftigt sich seit mehr als 20 Jahren mit E-Bikes, betreibt im baden-württembergischen Lauda (zwischen Würzburg und Heilbronn) die E-Bike Erlebniswelt Mott ([www.ebike-mott.de](http://www.ebike-mott.de)). „Die Nabenschaltung hat sich als besonders robust, wartungs- und verschleißarm bewährt. Anders als Kettenschaltungen sind sie völlig unempfindlich gegenüber Beschädigungen beim Transport, und auch Staub, Sand und Feuchtigkeit haben kei-

## GLAUBENSFRAGE MOTOR: FRONT, MITTE ODER HECK?

Wo am Fahrrad der Motor verbaut ist, spielt vor allem für Fahrkomfort und Sicherheit eine wesentliche Rolle. Bei der breiten Masse an E-Bikes – sowohl bei kompakten als auch bei City- oder Tourenrädern – hat sich der Mittelmotor durchgesetzt. Das Gewicht sitzt zentral am Rad, der Motor kann von der Batterie am besten angesteuert werden, es sind keine zusätzlichen Kabel nötig und es gibt keine thermischen Probleme mit der Wärmeabführung. Kurz: Ein Mittelmotor lässt sich bestmöglich ins gesamte Rad integrieren. Heckmotoren finden sich fast ausschließlich bei sogenannten „Light-Support-Rädern“ – Bikes wie Rennräder oder Gravelräder für sportliche, ambitionierte Fahrer, die nur eine leichte, subtile Unterstützung für ihr Training benötigen. Heckmotoren haben daher auch oft lediglich 50 Watt (statt wie viele Mittelmotoren bis 250 Watt). Frontmotoren am Vorderrad spielen im Grunde keine Rolle mehr. Wurden sie in den ersten Jahren der E-Bike-Entwicklung noch häufig eingesetzt, sind sie heute höchstens bei sehr günstigen E-Bikes (meist aus Asien) zu finden. Zu empfehlen sind sie nicht: Zu schnell dreht das Vorderrad durch oder rutscht auf nassem Untergrund weg – die Fahrsicherheit wird durch einen Frontmotor stark beeinflusst.



Fotos: Qoo, Erhard Mott, Flyer



# STÄDTE TIPP

Venedig



## *Der Kanal ist voll*

**Der Besuchermagnet Venedig wird von Touristen überrannt. Seit diesem Jahr gibt es deshalb eine Eintrittsgebühr. Vor der Lagunenstadt campen und Tagesausflüge dorthin unternehmen? Lohnt sich das noch?** *Text: Sylvia Lischer; Fotos: Sylvia Lischer, Gerhard Eisenschink*

**W**er kennt sie nicht? Die romantischen Bilder von Venedig. Da flattern Tauben in Schwärmen über den Markusplatz. Gondeln gleiten mit Liebespaaren bestückt unter der Rialto- oder Seufzerbrücke hindurch. Vor Ort kollidiert dann das Kopfkino mit der Realität: Reisegruppen bevölkern den seit Jahren fast taubenlosen Markusplatz. Museen sind überfüllt. Auf den Kanälen herrscht

Gondelstau. Und dennoch: Venedig ist eine Reise wert. Oder etwa nicht?

Dieses „wert sein“ ist wohlgemerkt nicht nur sprichwörtlich gemeint: Vom 25. April bis 14. Juli dieses Jahres erhob das von Besuchermassen geplagte Venedig probeweise eine Eintrittsgebühr für Tagestouristen. Brücken, Paläste, Kunstschatze – die im fünften Jahrhundert auf Holzpfählen erbaute Inselstadt ist eine der meistbe-

suchten Städte der Welt. Venedigs Altstadt zählt nicht einmal 49.000 Einwohner, doch zu Spitzenzeiten übernachten hier 100.000 Touristen pro Nacht. Hinzu kommen zehntausende Tagesbesucher. Massentourismus war gestern, heute herrscht in Venedig dessen Steigerung: Übertourismus. Das heißt: Touristen werden für die Einheimischen zu einem Störfaktor, der das tägliche Leben massiv beeinträchtigt.

Und auch die Touristen fühlen sich durch die hohe Zahl der sie umgebenden Besuchermassen nicht mehr wohl.

Da es in der Altstadt (centro storico) Venedigs keine Stell- oder Campingplätze für Caravans gibt, zählen zu den Tagestouristen auch Camper. Wer den Caravan am Lido di Jesolo platziert, zahlt Eintrittsgebühr für Venedigs Altstadt, obwohl Jesolo zur sogenannten Metropolitanstadt Venedig gehört. Mestre hingegen ist ein Stadtteil Venedigs, daher zahlen Camper, die sich dort positionieren, keine Zugangsgebühr. Dass man in Mestre nächtigt und von der Eintrittsgebühr befreit ist, muss ein Dokument bestätigen. Dieses bekommt man auf dem Campingplatz oder über Venedigs Tourismus-Webseite [veneziaunica.it](http://veneziaunica.it). In der Altstadt angekommen, muss man bei einer Kontrolle das Dokument vorweisen. Andernfalls wird ein Bußgeld zwischen 50 und 300 Euro fällig. Wer vom Lido di Jesolo anreist und Bußgelder vermeiden möchte, braucht einen QR-Code, der bei der Online-Bezahlung des Eintrittstickets ausgestellt wird.

2024 betrug die Zugangsgebühr für Venedigs Altstadt probeweise fünf Euro pro Tag. Sie galt zwischen dem 25. April und dem 14. Juli an 29 Tagen zu bestimmten Uhrzeiten. Die Maßnahme, die zwischen April und Juli 2025 in etwas veränderter Form fortgesetzt werden soll, ist notwendig – so heißt es. Schließlich hat die UNESCO schon mehrmals gedroht, Venedig auf die „Rote Liste“ zu setzen – eine Liste gefährdeter Welterbestätten. Wenn die Lagunenstadt nichts gegen den Über-tourismus unternimmt, könnte ihr der prestigeträchtige Weltkulturerbe-Status aberkannt werden, den sie seit 1987 innehat. Als eine der ersten Maßnahmen wurden 2021 die großen Kreuzfahrtschiffe aus der Altstadt verbannt. Nun soll ein Verbot von Reisegruppen über 25 Personen und das Eintrittsgeld für die Altstadt die Anzahl der Tagestouristen reduzieren.

Erste Hochrechnungen seit Einführung der Eintrittsgebühr lassen darauf schließen, dass durch fünf Euro kein Tourist vom Besuch Venedigs abzuhalten ist. Fast 450.000 Gäste haben die Zugangsgebühr bezahlt, die Stadt hat dadurch mehr als zwei Millionen Euro eingenommen. Ob sich der Touristenstrom durch die geplante Beitragserhöhung auf zehn Euro beschränken lässt, ist fraglich. Zehn Euro. So viel kosten zwei



Staus sind keine Seltenheit auf den Kanälen der Stadt.



Die Synagoge im 500 Jahre alten jüdischen Ghetto gibt es noch heute.



Souvenirhändler bleiben einem auch vor dem Markusdom nicht erspart.



Die Abendstimmung an der Mole mit Blick auf die berühmte Basilica di Santa Maria della Salute lässt selbst die Fähre zum Lido di Venezia romantisch wirken. ▶