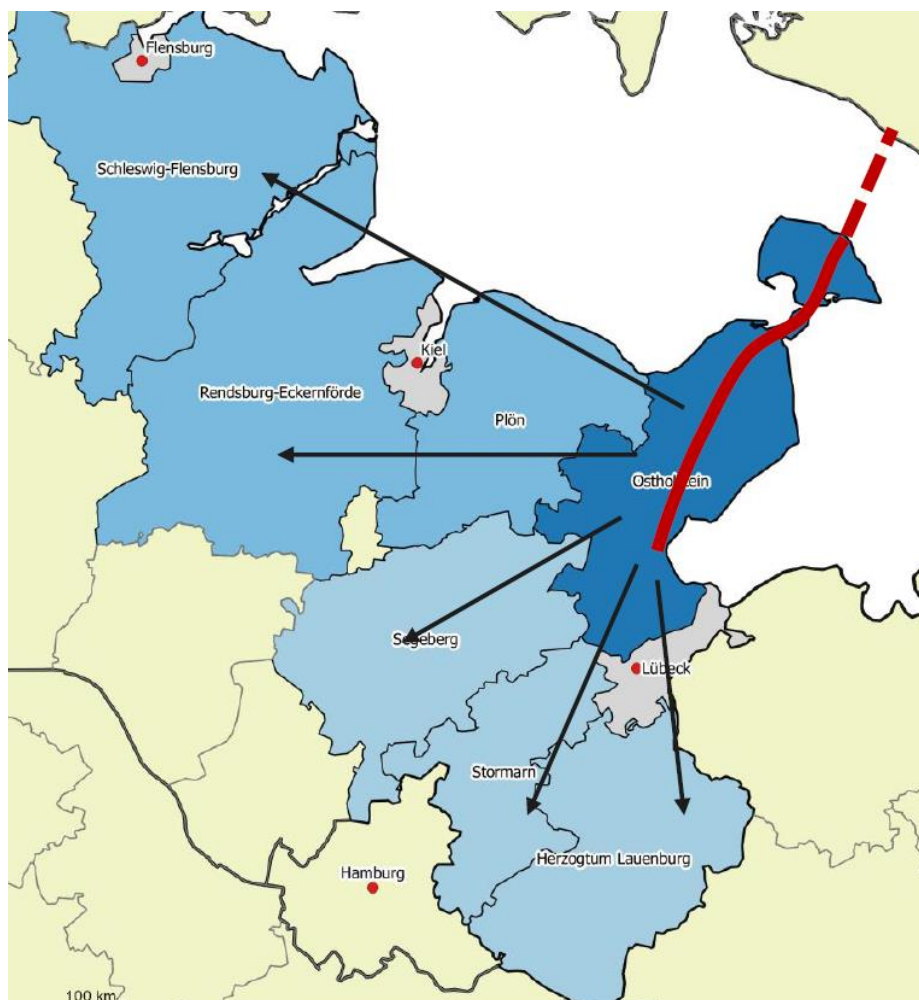


Feste Fehmarnbeltquerung – Einflüsse auf den Tourismus und potenzialorientierte Handlungsoptionen für die Ostsee Schleswig-Holstein und angrenzende Regionen

Untersuchungsbericht



Fassung vom 4.1.2017

Feste Fehmarnbeltquerung – Einflüsse auf den Tourismus und potenzialorientierte Handlungsoptionen für die Ostsee Schleswig-Holstein und angrenzende Regionen

Im Auftrag des Ostsee-Holstein Tourismus e.V. (Scharbeutz) mit Beteiligung des Landes Schleswig-Holstein, des Kreises Ostholstein, der Industrie- und Handelskammer Lübeck und Femern A/S.

NIT Institut für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa GmbH

Fleethörn 23

D – 24103 Kiel

www.nit-kiel.de

Autor: Dirk Schmücker

Mitarbeit: Henrike Beer, Bente Grimm

Fassung vom 4.1.2017, Redaktionsstand: November 2016

(Rev. 12-04-01-17-14-06-DS)

Inhaltsverzeichnis

1	EINFÜHRUNG	6
1.1	Hintergrund und Zielsetzung	6
1.2	Regionaler Scope.....	7
1.3	Zeitlicher Scope	8
2	STATUS-QUO-ANALYSE.....	8
2.1	Aktueller Planungsstand	8
2.2	Vorliegende Studien	10
2.3	Initiativen und Projekte.....	12
2.4	Nachfrage aus Dänemark und Schweden	13
2.4.1	Reisegebiete Ostsee und Holsteinische Schweiz	13
2.4.2	Kreise.....	16
2.4.3	Tagesgäste	18
2.5	Einstellungen der Dänen und Schweden	20
2.5.1	Basiswerte	21
2.5.2	Einstellung zur Fehmarnbeltquerung.....	21
2.5.3	Reiseabsichten Ostsee Schleswig-Holstein	21
2.5.4	Abschätzung der Basisfaktoren	27
3	CHANCEN UND RISIKEN.....	29
3.1	Steigerung der Nachfrage aus DK/SE	31
3.1.1	Bearbeitungsmethode.....	32
3.1.2	Ergebnisse und Szenarien.....	35
3.1.2.1	Übernachtungsreisen insgesamt	36
3.1.2.2	Transitreisen	37
3.1.2.3	Urlaubsreisen.....	40
3.1.2.4	Kurzurlaubsreisen.....	42
3.1.2.5	Tagesreisen	44
3.1.3	Geschäftsreisen	46
3.2	Zusätzliche Tagesausflugsmöglichkeiten.....	48

3.2.1	Bearbeitungsmethode.....	48
3.2.2	Ergebnisse	48
3.3	Verbesserung der Erreichbarkeit per Bahn	49
3.3.1	Planung.....	49
3.3.2	Ergebnisse	50
3.4	„Abwanderung“ deutscher Gäste nach Dänemark	52
3.4.1	Bearbeitungsmethode.....	52
3.4.2	Ergebnisse	53
3.4.3	Bewertung.....	54
3.5	Beeinträchtigung der Erreichbarkeit per Bahn	55
3.5.1	Wegfall der Bäderbahn	55
3.5.1.1	Aktuelle Situation und Planungsstand	55
3.5.1.2	Übernachtungsgäste.....	58
3.5.1.3	Tagesausflügler	59
3.5.2	Haltepunkte Oldenburg(Holst) und Großenbrode	61
3.5.3	Entfall des Fernverkehrshaltes Puttgarden	61
3.5.4	Bewertung.....	61
3.6	Beeinträchtigung durch Lärm der Güterbahnstrecke	62
3.7	Bauphase: Baustellentourismus	63
3.7.1	Ergebnisse	63
3.7.2	Bewertung.....	64
3.8	Bauphase: Übernachtungen durch Arbeitskräfte.....	65
3.9	Bauphase: Lärm, Landschaftsbildbeeinträchtigung	66
3.10	Bauphase: Verkehrsbeeinträchtigung Straße.....	68
3.10.1	Aktuelle Situation und Planungsstand	68
3.10.2	Ergebnisse	69
3.11	Bauphase: Verkehrsbeeinträchtigungen Schiene	71
3.11.1	Aktuelle Situation und Planungsstand	71
3.11.2	Ergebnisse Fernverkehr	71
3.11.3	Ergebnisse Nahverkehr	74
3.12	Bauphase: Sedimentierung/Verdriftung.....	76
4	BEWERTUNG	77

4.1	Überblick	77
4.2	Quellmärkte Dänemark und Schweden	79
4.3	Handlungsoptionen und -erfordernisse	80
4.3.1	Kurzreisesegment fit machen	81
4.3.2	Tagesreisen: Einkaufen und mehr.....	82
4.3.3	MICE-Angebote schaffen.....	83
4.3.4	Anreise und Erreichbarkeit per Bahn stärken.....	83
4.3.5	Baustellenkommunikation und -abstimmung.....	84
4.3.6	Mobilität gewährleisten	84
5	ANLAGE.....	85
5.1	Referenzen	85
5.2	Ergebnisse vorliegender Studien	87
5.2.1	Regionale Effekte (2006).....	87
5.2.2	Regionales Entwicklungskonzept A1 (2010)	88
5.2.2.1	Auswirkungen Tourismus	88
5.2.2.2	Maßnahmenempfehlungen.....	89
5.2.3	Betroffenheitsanalyse (2010).....	90
5.2.4	Einflussanalyse Tourismus (2011)	91
5.2.4.1	Einzelbewertungen der Einflussfelder	91
5.2.4.2	Handlungsmöglichkeiten der Akteure.....	94
5.2.5	Schienenhinterland: Sonderuntersuchung Tourismus (2012).....	94
5.2.5.1	Lärmbelastung	94
5.2.5.2	Haltepunktsituation	95
5.2.5.3	Wertschöpfung.....	95
5.2.6	STRING: Building Tourism (2014).....	96
5.2.6.1	SWOT-Analyse	96
5.2.6.2	Initiativen und Projekte	96
5.2.7	Bäderbahn (2016).....	97
5.3	Ergebnisse der Expertengespräche	98

1 Einführung

1.1 Hintergrund und Zielsetzung

Die Feste Fehmarnbeltquerung ist das einflussreichste Verkehrsprojekt an der schleswig-holsteinischen Ostseeküste. Während der rund acht- bis zehnjährigen Bauphase (Tunnel, deutsche Hinterlandanbindung inklusive der Erneuerung der Fehmarnsundquerung), und der anschließenden Betriebsphase sind auch Auswirkungen auf den Tourismus zu erwarten.

Der Tourismus wird im Zuge der Planungen der Festen Fehmarnbeltquerung immer wieder von unterschiedlichen Interessengruppen als ein Wirtschaftszweig dargestellt, der, je nach Perspektive, erheblich profitieren oder aber erheblich leiden wird. Derzeit gibt es aber kaum belastbares Material zu den positiven Effekten auf den Tourismus, insbesondere bei Berücksichtigung denkbarer negativer Auswirkungen. Werden die negativen Effekte deshalb gegenüber den positiven überwiegen?

Für den Bereich Fehmarn/Großenbrode wurden diese Implikationen durch das NIT im Auftrag von Femern A/S bereits umfänglich untersucht. Zudem wurden eine Reihe von Analysen und Konzepten erstellt, so z. B. das Regionale Entwicklungskonzept (das sich zur „feharnbeltachse.de“ weiterentwickelt hat) und einige INTERREG-geförderte Projekte (allein aus INTERREG IV rund 2,8 Mio. Euro für die beiden touristischen Projekte „Destination Fehmarnbelt“ und „TIM Fehmarnbelt“).

Nunmehr hat der OHT gemeinsam mit der IHK zu Lübeck, dem Kreis Ostholstein und Femern A/S und mit finanzieller Beteiligung des Landes Schleswig-Holstein, vor dem Hintergrund der bereits durchgeführten Analysen und Projekte, eine Studie zu den Potenzialen der Festen Fehmarnbeltquerung für die Ostsee Schleswig-Holstein und den daraus abzuleitenden Handlungsoptionen erstellen lassen.

Damit verbinden sich drei Zielsetzungen in Form von Leitfragen:

1. Was ist von der Festen Fehmarnbeltquerung an negativen (Risiken) und positiven Effekten (Chancen) zu erwarten?
2. Wie können insbesondere die Chancen bewertet werden?
3. Welche Maßnahmen könnte man ergreifen, um diese Chancen zu nutzen?

Diese drei Zielsetzungen sollen sich in den Kapiteln der Studie wiederfinden:

1. Kurze Status Quo-Analyse (Planungsstand etc.)
2. Eine Gegenüberstellung der relevanten Chancen und Risiken, abgeleitet aus vorliegenden Studien und Erkenntnissen der Arbeitsgruppe beim OHT
3. Eine Vertiefung zur Bewertung der Chancen und Ableitung von Handlungsoptionen zur Chancennutzung mit Hilfe von Expertengesprächen und vertiefenden Analysen.

1.2 Regionaler Scope

Der räumliche Bearbeitungsbereich umfasst das Gebiet der Ostsee Schleswig-Holsteins (erweitertes Verbandsgebiet des OHT), konzentriert sich aber auf den Kreis Ostholstein als am unmittelbarsten betroffene Region. Daher gibt es eine abgestufte Bearbeitung:

1. Zentrale Zone ist der Kreis Ostholstein.
2. Erweiterte Zone sind die Kreise Plön, Rendsburg-Eckernförde und Schleswig-Flensburg sowie Travemünde sowie die Kreise Herzogtum Lauenburg, Segeberg und Stormarn sowie die Städte Lübeck, Kiel und Flensburg.

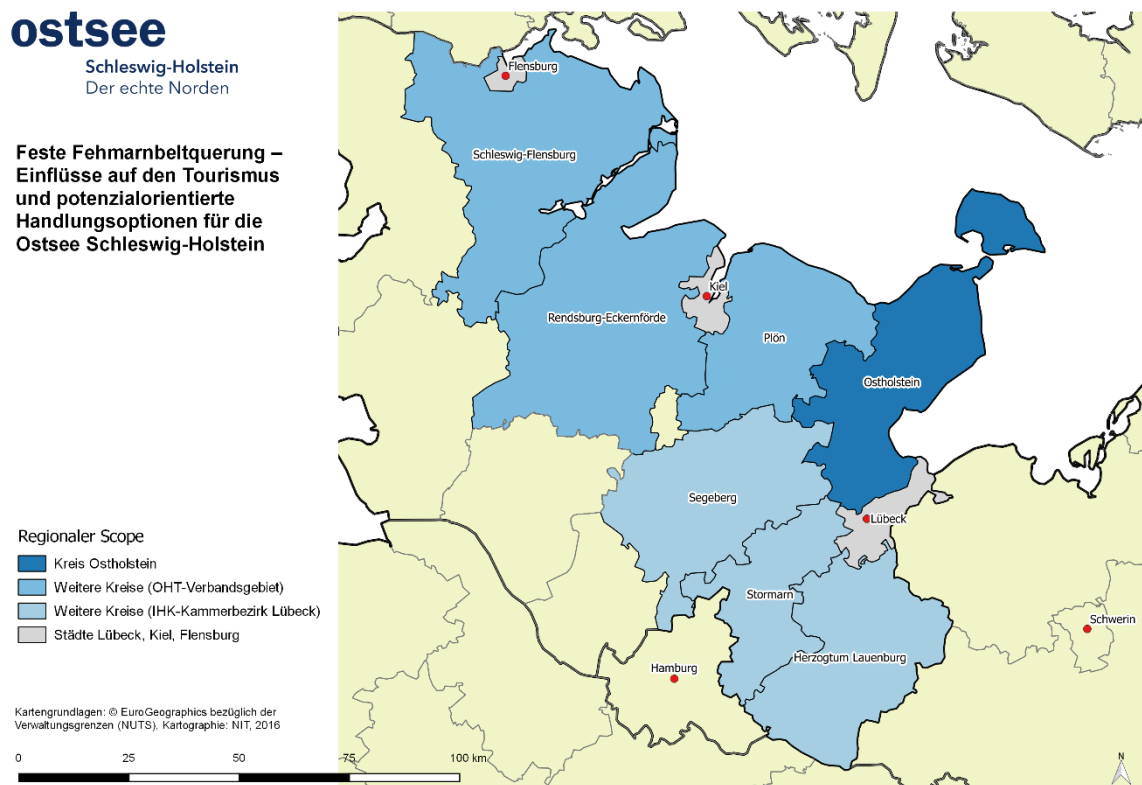


Abbildung 1: Regionaler Betrachtungsbereich der Untersuchung

1.3 Zeitlicher Scope

Der zeitliche Scope bezieht sich auf die Bau- und Betriebsphase des Tunnels. Derzeit (Femern A/S, Memo vom 10. Februar 2016) werden zwei zeitliche Szenarien für den Tunnel diskutiert:

- Szenario 1: Baustart 2018, Eröffnung 2026
- Szenario 2: Baustart 2020, Eröffnung 2028.

Im Vergleich zu früheren Planungen ist damit bereits ein Zeitverzug eingetreten. So wurde noch 2011 mit einer Eröffnung Ende 2020 geplant (NIT 2011, S. 26). Jedenfalls ist von einer rund achtjährigen Bauzeit auszugehen.

Für die Schienenhinterlandanbindung wird derzeit (DB Netz AG, Mai 2016) ein Baustart 2019 und eine Fertigstellung 2024, für die Fehmarnsundquerung die Fertigstellung 2028 geplant.

2 Status-quo-Analyse

2.1 Aktueller Planungsstand

Dieser Abschnitt versucht, die wesentlichen Planungsstände der Festen Fehmarnbeltquerung und der deutschen Hinterlandanbindung in der Bau- und Betriebsphase kompakt und auf die relevanten Punkte beschränkt darzustellen.

1. Die **Fehmarnbeltquerung** selbst wird als Absenktunnel mit einer vierstreifigen Autobahn und einer zweigleisigen elektrifizierten Eisenbahn ausgeführt (Dänisches Gesetz Nr. 575 vom 4.5.2015). Für die Nutzung des Tunnels werden eine Straßenbenutzungsgebühr (Maut) und Nutzungsgebühren der Eisenbahnbetreibergesellschaften erhoben (Dänisches Gesetz Nr. 575 vom 4.5.2015). Für die Bauphase des Tunnels liegen Planungsunterlagen vor.
2. Die **dänische Schienenhinterlandanbindung** wird elektrifiziert und so ertüchtigt, dass Personenzüge die Strecke mit einer Geschwindigkeit von 200 km/h befahren können (Dänisches Gesetz Nr. 575 vom 4.5.2015). Die dänische Straßenhinterlandanbindung (Autobahn E47) wird nicht weiter ertüchtigt.
3. Das **Tunnelportal auf deutscher Seite** befindet sich unmittelbar östlich der alten Hafemolen zwischen Marienleuchte und Puttgarden auf Fehmarn. Nach Abschluss der Bauarbeiten sollen hier ca. 15 ha Landfläche neu gewonnen werden. Während der Bauarbeiten wird es eine Baustellen-Erschließung von der B 207 aus geben. Die Baustelle des Tunnelportals wird offen, also oberirdisch, ausgeführt (Femern A/S, Broschüre „Umweltuntersuchungen am Fehmarnbelt“, Juni 2015). Für die Baustelle liegen Planungsunterlagen vor.
4. Die **deutsche Schienenhinterlandanbindung** wird ab Lübeck im Wesentlichen durch eine Ausbau-/Neubaustrecke unter Umfahrung der Orte Timmendorfer Strand, Scharbeutz, Sierksdorf, Haffkrug, Ratekau, Lensahn und Großenbrode realisiert. Die Linienführung folgt auf weiten Strecken der BAB 1. Ausnahme ist das Teilstück von Oldenburg bis Höhe Großenbrode: Hier folgt die neue Trasse der Bestandstrasse, mit

Ausnahme der Ortslagen Oldenburg und Großenbrode selbst. Die Strecke wird elektrifiziert und für eine Geschwindigkeit von 160 km/h ausgelegt. Es werden sieben Haltepunkte neu gebaut, auf 26 der insgesamt 88 Kilometer werden Schallschutzwände installiert. Die Bestandstrasse soll in Neubaubereichen stillgelegt werden (DB Netz AG, Informationsbroschüre „Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung - Vorplanung“, Mai 2016). Die Zahl der Züge wird sich voraussichtlich von heute 12 auf 22 pro Tag im Personenfernverkehr und von 0 auf 78 pro Tag im Güterverkehr erhöhen (Quelle: Prognose Betriebsprogramm auf Basis der Verkehrsprognose 2025 des Bundesverkehrsministeriums). Die Trasse der heutigen „Bäderbahn“ soll stillgelegt werden. Für die Bauphase liegen noch keine veröffentlichten Planungsunterlagen vor. Für die Schienenhinterlandanbindung wird derzeit (DB Netz AG, Mai 2016) ein Baustart 2019 und eine Fertigstellung 2024 geplant, die abschnittsweise Einreichung der Unterlagen soll Ende 2016/Anfang 2017 beginnen..

5. Für die **deutsche Straßenanbindung** soll auf 16 Kilometern zwischen Heiligenhafen-Ost und Puttgarden die Bundesstraße B 207 vierstreifig ausgebaut werden. Der Planfeststellungsbeschluss erging am 31.8.2015, ist aber wegen anhängiger Klagen nicht rechtskräftig. Die Finanzierung erfolgt durch den Bund (MWWAT, Webportal „Feste Fehmarnbeltquerung“, Stand vom Mai 2016).
6. Die **Fehmarnsundquerung** soll nach dem aktuellen Planungsstand ertüchtigt oder ersetzt werden. Dazu werden die folgenden vier Varianten untersucht: Neubau eines kombinierten Brücken-Bauwerks für Schiene und Straße (zweigleisig/vierstreifig), Neubau zweier getrennter Brücken-Bauwerke (zweigleisig/vierstreifig), Neubau eines kombinierten Absenktunnels (zweigleisig/vierstreifig) oder Neubau eines Bohrtunnels (zweigleisig/vierstreifig) (Pressemitteilung des MWWAT vom 26.11.2015). Für die Varianten werden jeweils die Untervarianten „Rückbaus des Bestandsbauwerkes“ und „Teil-Weiternutzung des Bestandsbauwerkes für den Straßenverkehr“ untersucht. Konkrete Planungsunterlagen für die Bauphase können derzeit noch nicht vorliegen, da noch keine Variantenentscheidung getroffen wurde. Die Fertigstellung ist für 2028 geplant (DB Netz AG, Mai 2016).

Die Verkehrsprognose für die Fehmarnbeltquerung selbst geht von den in Tabelle 1 dargestellten Werten aus.

Um zu Veränderungsraten zu kommen nutzen wir die in Anhang 26.3 der Planfeststellungsunterlagen vorgelegte Verkehrsprognose (Intraplan/BVU 2016, S. 14). In der Summe wird für den Fehmarnbelt ungefähr eine Verdoppelung der Personenfahrten bei Eröffnung der Fehmarnbeltquerung erwartet, eine Steigerung von gut 6 Mio. auf gut 12 Mio. Personenfahrten. Allerdings ist auch ohne die Fehmarnbeltquerung eine Steigerung zu erwarten, von gut 6 Mio. auf knapp 8 Mio. Fahrten. Legt man diese zugrunde, so beträgt der Steigerungseffekt durch die Fehmarnbeltquerung etwas mehr als 50% (Index 153), für MIV und Bus allein von 59%, bei Berücksichtigung der Landgangpassagiere sind es 50%.

Tabelle 1: Verkehrsprognose Fehmarnbeltquerung, Straße und Schiene

Kfz/Züge pro 24h	Prognose 2011 für 2025	Prognose 2016 für 2030
PKW	9.694	10.321
LKW und Busse	1.989	1.837
Schienenpersonennahverkehr	16	15
Schienenpersonenfernverkehr	24	23
Schienengüterverkehr	78	73

Quelle: NIT 2011, S. 32-33 mit Rückgriff auf Femern A/S (linke Spalte), Erläuterungsbericht Planfeststellungsunterlagen vom 3.6.2016, S. 48 (rechte Spalte)

Tabelle 2: Erwartete Verkehrsmengen am Fehmarnbelt 2030

1.000 Personenfahrten/Jahr	Analyse 2011 (Ist)	Basisfall B 2030, ohne FFBQ	Basisfall B 2030, mit FFBQ	Index 2030 mit FFBQ (2011=100)	Index 2030 mit FFBQ (ohne FFBQ=100)
Bahn	394	560	1.083	275	193
MIV	3.973	5.859	9.573	241	163
Bus	1.142	998	1.352	118	135
Landgang	519	407	0	0	0
Summe	6.028	7.824	12.008	199	153
MIV+BUS	5.115	6.857	10.925	214	159
MIV+Bus+Landgang	5.634	7.264	10.925	194	150

Datenquelle: Intraplan/BVU 2016, S. 14, nur Basisfall B

2.2 Vorliegende Studien

In der Vergangenheit wurden bereits einige Studien erstellt, die die Chancen und Risiken einer Festen Fehmarnbeltquerung für die wirtschaftliche bzw. tourismuswirtschaftliche Entwicklung untersuchten. Diese Studien unterscheiden sich hinsichtlich der regionalen und zeitlichen Reichweite, des thematischen Fokus, des Erstellungsjahres und auch der Auftraggeber.

In Tabelle 3 findet sich eine Übersicht der genutzten Studien. Im Anhang (Abschnitt 5.2 ab Seite 87) sind Auszüge bzw. wesentliche Ergebnisse dieser Studien dokumentiert.

Tabelle 3: Risiko- und Potenzialstudien

Titel/Autoren	Jahr	Regionaler Scope	Thematischer Fokus	Auftraggeber
Regionale Effekte einer festen Fehmarnbelt-Verbindung Copenhagen Economics & Prognos	2006	Ostholstein, Storstrøms Amt	Regionalökonomie	BVBS (DE) Transportministeriet (DK)
Regionales Entwicklungskonzept in Folge einer Festen Fehmarnbeltquerung (REK A1) Georg & Ottenströer, Hamburg	2010	Kreis Ostholstein Kreis Stormarn Kreis Herzogtum Lauenburg Kreis Segeberg Stadt Lübeck	Tourismus Wirtschafts- und Gewerbeflächen Verkehr Politik und Kooperation - Kultur und Begegnung	Kreise Ostholstein (federführend) Stormarn, Herzogtum Lauenburg, Segeberg, Stadt Lübeck, IHK zu Lübeck
"Betroffenheitsanalyse Schienenhinterlandanbindung" in Folge des Baus einer festen Fehmarnbelt-Querung HTC, Lärmkontor, Georg & Ottenströer, Hamburg	2010	Lübecker Bucht, Fehmarn	Tourismus. Ortserschneidung, Verkehr, Flächen, Immobilien, Orts- und Landschaftsbild	Kreis Ostholstein
Einflussanalyse Tourismus: Einfluss einer Festen Fehmarnbeltquerung auf Angebot und Nachfrage im Segment Tourismus auf der Insel Fehmarn und in der Gemeinde Großenbrode NIT, Kiel	2011	Stadt Fehmarn, Gemeinde Großenbrode	Tourismus	Femern A/S
Sonderuntersuchung „Prüfung möglicher positiver und negativer Wirkungen auf die touristischen Belange im Kreis Ostholstein“ Cochet Consult, Bonn	2012	Korridor zwischen Lübeck und Puttgarden	Tourismus und Schienenhinterlandanbindung	DB ProjektBau
Building Tourism Tourism Strategy for the Fehmarnbelt region 2014-2025 STRING, DK-Sorø	2014	Hamburg, Schleswig-Holstein, Sjælland, Hovedstaden, Skåne	Tourismus	STRING
Anforderungen für den möglichen Erhalt der Bäderbahn (als sog. „2+1“-Variante) HTC, Hamburg	2016	SPNV-Trasse Ostholstein (Bad Schwartau-Neustadt i.H.)	Schienenhinterland	IHK zu Lübeck Kreis Ostholstein

2.3 Initiativen und Projekte

Neben den beschriebenen Studien haben sich einige Initiativen und Projekte gebildet, die sich vor allem auf die aktive Entwicklung der Fehmarnbeltregion richten.

In Tabelle 4 findet sich eine Übersicht dieser Initiativen und Projekte, sofern sie in unmittelbarem Zusammenhang zur Fehmarnbeltquerung stehen.

Tabelle 4: Initiativen und Projekte

Titel	Zeitraum	Region/Akteure
Kooperation an der Fehmarnbelt-Achse	seit 2011	Kreise Ostholstein (federführend) Stormarn, Herzogtum Lauenburg, Segeberg, Stadt Lübeck, IHK zu Lübeck
INTERREG IVA „Fehmarnbeltregion“, darin „Destination Fehmarnbelt“ (Zuschuss EUR 2,1 Mio.), TiM (Zuschuss EUR 0,6 Mio.)	2007-2013	Region Sjælland, Kreis Ostholstein, Hansestadt Lübeck, Kreis Plön
Dialogforum Fehmarnbelt	Seit 2011	Rund 30 Akteure aus Schleswig-Holstein
Fehmarnbelt-Komitee	Seit 2009	12 Mitglieder aus Kreis Ostholstein, Kreis Plön und Hansestadt Lübeck sowie 12 Mitglieder aus der Region Sjælland
STRING	Seit 1999	Region Skåne, Region Hovedstaden, Region Sjælland, Schleswig-Holstein, Hamburg, Kopenhagen
Handlungsplan „Regionale Zusammenarbeit Region Sjælland und Land Schleswig-Holstein“ (mit Einbezug INTERREG 5A)	Seit 2015	Region Sjælland, Schleswig-Holstein
Fehmarnbelt-Büro, Regionalmanagement, Fehmarnbelt-Portal		Kreis Ostholstein
Interreg 5 Deutschland-Dänemark: REACT - Nordeuropas bestes Resort für modernen, aktiven Küstentourismus	2016-2018	13 Projektpartner aus Deutschland und Dänemark
Kommunalkonferenz Fehmarnsundquerung	Seit 2014	30 Teilnehmer aus der Region, Land Schleswig-Holstein

2.4 Nachfrage aus Dänemark und Schweden

Nach Informationen der DZT (DZT 2016) unternahmen die rund 5,5 Mio. Dänen im Jahr 2014 rund 10,4 Mio. Auslandsreisen, von denen rund 27% nach Deutschland führten (Tabelle 5). Schleswig-Holstein hat bei den Übernachtungen der Dänen in Deutschland einen Marktanteil von 24%. Die Dänen gelten als besonders städtereise-affin, mehr als 60% der Deutschlandreisen 2014 waren Städtereisen.

Die Schweden unternahmen, trotz deutlich größerer Einwohnerzahl, nur geringfügig mehr Auslandsreisen als die Dänen. Nach Deutschland führten sogar weniger Reisen. Rund 60% der Deutschlandreisen der Schweden kommen aus Südschweden. Schleswig-Holstein liegt mit 14% Anteil der Übernachtungen aus Schweden hinter Berlin auf Platz 2 des Rankings. Knapp 40% der schwedischen Deutschlandreisen waren Städtereisen.

Tabelle 5: Auslandsreisen der Dänen und Schweden, 2014

Auslandsreisen	Dänemark (Mio.)	Schweden (Mio.)
Bevölkerung gesamt	5,5	9,5
Auslandreisen	10,4	11,2
Davon VFR/Sonstige	1,2	1,6
Davon Geschäftsreisen	1,4	1,6
Davon Kurzurlaubsreisen 2-4Tage	2,1	2,3
Davon Urlaubsreisen ab 5 Tage Dauer	5,7	5,7
Deutschlandreisen	2,8	1,6
Davon Urlaubsreisen	1,9	0,9

Quelle: DZT-Marktinformationen 2016/IPK World Travel Monitor

Aus der Beherbergungsstatistik 2015 lassen sich für die Teilräume (Kreise) im Untersuchungsgebiet die Anteile der dänischen und schwedischen Gäste bzw. Übernachtungen ermitteln. Wir stellen hier nur die Übernachtungszahlen dar, weil diese für die Abschätzung der Aufenthaltstage aussagekräftiger sind als die Gästezahlen (Tabelle 6, Tabelle 7 und Tabelle 8)

2.4.1 Reisegebiete Ostsee und Holsteinische Schweiz

Im Reisegebiet Ostsee beträgt der Übernachtungsanteil der Dänen 4,3%, der Schweden 1,9% in Beherbergungsstätten (ab zehn Betten). Während der Anteil der Schweden in den letzten zehn Jahren leicht zurückging, hat sich der Anteil der Dänen mehr als verdoppelt (von 2,0% auf 4,3%), von 2002 bis 2015 sogar annähernd vervierfacht. Gab es 2005 noch ein Aufkommen von 167.000 Übernachtungen von dänischen Gästen, waren es 2015 bereits 447.000.

Im Durchgangscamping sind die Anteile deutlich geringer und in den letzten zehn Jahren etwa stabil bei den 0,8% (Dänen) und 0,7% (Schweden). Da die Gesamtnachfrage nach Campingübernachtungen gewachsen ist, hat sich auch die absolute Zahl der Übernachtungen von Dänen und Schweden erhöht (von 24.000 im Jahr 2005 auf 34.000 im Jahr 2015).

In der Holsteinischen Schweiz ist vor allem der Übernachtungsanteil der Dänen auf Campingplätzen höher als im Reisegebiet Ostsee (4%), dafür ist dieser Anteil in Beherbergungsstätten (ab 10 Betten) mit 2% deutlich geringer.

Tabelle 6: Übernachtungen aus Dänemark/Schweden im Reisegebiet Ostsee (inkl. Städte), 2005-2015

Reisegebiet Ostsee	2005	2010	2015
A) Beherbergungsstätten	Ab 9 Betten	Ab 9 Betten	Ab 10 Betten
Übernachtungen gesamt	8.328.198	8.817.781	10.286.757
Übernachtungen aus Dänemark	167.487	258.341	446.972
Übernachtungen aus Schweden	205.035	175.802	195.992
Übernachtungen aus Dänemark und Schweden	372.522	434.143	642.964
Anteil Übernachtungen aus Dänemark	2,0%	2,9%	4,3%
Anteil Übernachtungen aus Schweden	2,5%	2,0%	1,9%
Anteil Übernachtungen Dänemark und Schweden	4,5%	4,9%	6,3%

Reisegebiet Ostsee	2005	2010	2015
B) Durchgangscamping			
Übernachtungen gesamt	1.626.166	1.974.593	2.240.632
Übernachtungen aus Dänemark	13.622	20.402	18.944
Übernachtungen aus Schweden	10.671	11.259	14.882
Übernachtungen aus Dänemark und Schweden	24.293	31.661	33.826
Anteil Übernachtungen aus Dänemark	0,8%	1,0%	0,8%
Anteil Übernachtungen aus Schweden	0,7%	0,6%	0,7%
Anteil Übernachtungen Dänemark und Schweden	1,5%	1,6%	1,5%

... wird fortgesetzt

Reisegebiet Ostsee	2005	2010	2015
C) Beherbergungsstätten und Durchgangscamping	Ab 9 Betten	Ab 9 Betten	Ab 10 Betten
Übernachtungen gesamt	9.954.364	10.792.374	12.527.389
Übernachtungen aus Dänemark	181.109	278.743	465.916
Übernachtungen aus Schweden	215.706	187.061	210.874
Übernachtungen aus Dänemark und Schweden	396.815	465.804	676.790
Anteil Übernachtungen aus Dänemark	1,8%	2,6%	3,7%
Anteil Übernachtungen aus Schweden	2,2%	1,7%	1,7%
Anteil Übernachtungen Dänemark und Schweden	4,0%	4,3%	5,4%

Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, G IV 1 –j 15 SH

Tabelle 7: Übernachtungen aus Dänemark und Schweden in den Reisegebieten Holsteinische Schweiz und Übriges Schleswig-Holstein, 2015

A) Reisegebiet Holsteinische Schweiz, 2015	Beherbergungs- stätten ab 10 Betten	Durchgangs- camping	Zusammen
Übernachtungen gesamt	750.435	159.455	909.890
Übernachtungen aus Dänemark	16.595	6.395	22.990
Übernachtungen aus Schweden	2.886	589	3.475
Übernachtungen aus Dänemark und Schweden	19.481	6.984	26.465
Anteil Übernachtungen aus Dänemark	2,2%	4,0%	2,5%
Anteil Übernachtungen aus Schweden	0,4%	0,4%	0,4%
Anteil Übernachtungen aus Dänemark und Schweden	2,6%	4,4%	2,9%
B) Reisegebiet Übriges Schleswig-Holstein, 2015	Beherbergungs- stätten ab 10 Betten	Durchgangs- camping	Zusammen
Übernachtungen gesamt	4.371.384	302.163	4.673.547
Übernachtungen aus Dänemark	212.934	39.477	252.411
Übernachtungen aus Schweden	34.416	2.790	37.206
Übernachtungen aus Dänemark und Schweden	247.350	42.267	289.617
Anteil Übernachtungen aus Dänemark	4,9%	13,1%	5,4%
Anteil Übernachtungen aus Schweden	0,8%	0,9%	0,8%
Anteil Übernachtungen aus Dänemark und Schweden	5,7%	14,0%	6,2%

Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, G IV 1 –j 15 SH

2.4.2 Kreise

Auf Städte und Kreise bezogen sind die mit Abstand höchsten Anteile dänischer Gäste in Flensburg (22% in Beherbergungsstätten) und Schleswig-Flensburg (15% in Beherbergungsstätten, 13% beim Durchgangscamping) zu verzeichnen (Tabelle 8). Auch in den übrigen Städten sind die Übernachtungsanteile der Dänen höher als im Durchschnitt des Reisegebietes (Kiel: 5%, Lübeck ohne Travemünde 6%, jeweils Beherbergungsstätten ab 10 Betten). In Lübeck ist auch der Übernachtungsanteil schwedischer Gäste deutlich erhöht (8%) während er in Kiel mit 1,6% sogar unter dem Reisegebietsdurchschnitt liegt. Flensburg hingegen hat einen Übernachtungsanteil schwedischer Gäste von annähernd 5%.

Der Kreis Ostholstein hat in Beherbergungsstätten (ab 10 Betten) die höchsten absoluten Übernachtungszahlen (aus Dänemark: 189.000, aus Schweden: 89.000), beim Durchgangscamping gilt das aber nur für schwedische Gäste (knapp 5.000), während bei Übernachtungen dänischer Gäste der Kreis Schleswig-Flensburg mit 28.000 weit vorne liegt.

Tabelle 8: Übernachtungen aus Dänemark und Schweden, nach Kreisen, 2015

2015 A) Beherbergungs- stätten ab 10 Betten	Übernachtungen			Anteile		
	Insgesamt	aus Dänemark	aus Schweden	Dänemark	Schweden	DK + SE zusammen
Ostholstein	6.211.599	188.932	89.369	3,0%	1,4%	4,5%
Plön	1.009.925	12.070	3.338	1,2%	0,3%	1,5%
Rendsburg- Eckernförde	1.626.463	57.584	4.340	3,5%	0,3%	3,8%
Schleswig- Flensburg	1.036.327	155.358	9.624	15,0%	0,9%	15,9%
PLÖ/RD/SL	3.672.715	225.012	17.302	6,1%	0,5%	6,6%
Kiel	674.980	33.752	10.569	5,0%	1,6%	6,6%
Lübeck (ohne Travemünde)	1.025.155	59.762	76.910	5,8%	7,5%	13,3%
Flensburg	279.818	61.477	13.410	22,0%	4,8%	26,8%
KI/HL/FL	1.979.953	154.991	100.889	7,8%	5,1%	12,9%
Herzogtum Lauenburg	640.168	10.192	2.662	1,6%	0,4%	2,0%
Segeberg	737.408	21.536	5.332	2,9%	0,7%	3,6%
Stormarn	381.959	17.861	7.801	4,7%	2,0%	6,7%
RZ/SE/OD	1.759.535	49.589	15.795	2,8%	0,9%	3,7%
Alle	13.623.802	618.524	223.355	4,5%	1,6%	6,2%

2015 B) Durchgangs- camping	Übernachtungen			Anteile		
	Insgesamt	aus Dänemark	aus Schweden	Dänemark	Schweden	DK + SE zusammen
Ostholstein	1.584.426	7.485	4.778	0,5%	0,3%	0,8%
Plön	326.132	7.057	411	2,2%	0,1%	2,3%
Rendsburg- Eckernförde	308.199	6.304	1.088	2,0%	0,4%	2,4%
Schleswig- Flensburg	210.842	28.018	1.861	13,3%	0,9%	14,2%
PLÖ/RD/SL	845.173	41.379	3.360	4,9%	0,4%	5,3%
Kiel	.	.	.	.	.	.
Lübeck (ohne Travemünde)	.	.	.	.	.	.
Flensburg	0	0	0	-	-	-
KI/HL/FL	.	.	.	.	.	.
Herzogtum Lauenburg	67.094	1.512	506	2,3%	0,8%	3,0%
Segeberg	33.537	3.449	415	10,3%	1,2%	11,5%
Stormarn	.	893	143	.	.	.
RZ/SE/OD		5.854	1.064			

. = Wert ist geheim

Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, G IV 1 – j 15 SH, G IV 1 – 12/15 SH und Sonderzählungen

In der Entwicklung seit 2002 konnte Ostholstein im linearen Trend (Übernachtungen in Beherbergungsstätten ab 9/10 Betten ohne Camping) um mehr als 11.000 Übernachtungen pro Jahr zulegen, der Kreis Schleswig-Flensburg um fast 8.000 Übernachtungen pro Jahr, Flensburg um 3.500 pro Jahr und Lübeck um knapp 3.000 Übernachtungen pro Jahr.

Bei den Gästen aus Schweden waren hingegen keine nennenswerten Zuwächse zu verzeichnen, Lübeck hat sogar im linearen Trend 1.900 Übernachtungen pro Jahr aus dem Quellmarkt Schweden verloren.

2.4.3 Tagesgäste

Die Zahl der Tagesgäste aus Dänemark ist im Projektgebiet noch schwerer zu schätzen als die Zahl der Tagesgäste ohnehin.

So werden in der Seeschiffahrtsstatistik für 2015 zwar für Puttgarden annähernd 3 Mio. Passagiere ausgewiesen – wie viele davon Tagesgäste sind, wird aber nicht erfasst. Auch der Geschäftsbericht von Scandferries¹ weist keine entsprechenden Daten aus. Für 2007 wurden für den Bordershop in Puttgarden mehr als 700.000 Kunden ausgewiesen (NIT 2011, S. 132), aber auch darin sind sowohl Tages- als auch Transitgäste enthalten.

Es lassen sich aber nach Tagesbesuchsanlässen differenziertere Betrachtungen anstellen:

- Einkaufstourismus: Der Einkaufstourismus von Dänen in Deutschland dürfte überwiegend als Tages- oder Transittourismus stattfinden. Die Interessengemeinschaft der Grenzhändler (IGG) berichtet über rund 60 Grenzhandelsgeschäfte (inklusive solcher, die nicht vornehmlich vom Grenzhandel leben, wie z. B. der CIITTI-Markt in Kiel). Der Umsatz wird von der IGG mit rund EUR 800 Mio., die Zahl der Beschäftigten mit rund 3.000 angegeben. Die sogenannten Bordershops konzentrieren sich an der jütländischen Grenze (Tabelle 9), in Ostholstein sind lediglich sieben Geschäfte bekannt, davon vier in Burg auf Fehmarn. Allein deren Tagesbesuchsvolumen wurde 2010 auf mehr als 1,2 Mio. geschätzt (NIT 2011, S. 132).
- Besuch von Veranstaltungen: Hier sind vor allem Weihnachtsmärkte zu nennen, die traditionell in großer Zahl vor allem von dänischen Gästen besucht werden. Relevant dürften hier die Weihnachtsmärkte in Flensburg, Kiel und vor allem in Lübeck sein.
- Besuch von Attraktionen: Hier ist im Untersuchungsbereich vor allem der Hansapark zu nennen.

¹ Scandferries ApS ist die Muttergesellschaft der Scandlines Danmark ApS und der Scandlines Deutschland GmbH

Tabelle 9: Ausgewählte Grenzhandelsstandorte

Ort	Grenzhandelsanbieter
Aventoft	Fleggaard, Fakta, Priss
Süderlügum	Fleggaard, Fakta, Priss, Købmansgården, Nielsen's Discount, Schmidt, Zentralmarkt
Bramstedtlund	Priss
Handewitt	Scandinavian Park
Harrislee	Fleggaard (3), Fakta, Calle (2 ²), Poetzsch, Otto Duborg, Poetzsch-Padborg, Priss, Zur Krone, Otto Duborg Byggecenter, GWG
Flensburg	Priss, Købmansgården, Nielsen's Discount, Calgros Andresen, Dana, Dansk Vinlager, Trimex
Heiligenhafen	Fleggaard, Nielsen's Discount
Burg/Fehmarn	Fleggaard, Priss, Nielsen's Discount, Bruno's Drinks & more
Puttgarden/Fehmarn	Scandlines Bordershop

Quelle: IGG, eigene Recherchen

Da genaue Zahlen nicht vorliegen, nehmen wir für die wichtigsten Ostseedestinationen die folgenden Tagesreisenzahlen aus Dänemark und Schweden an (basierend auf Schätzungen NIT 2011, S. 125-132). Für alle übrigen betrachteten Destinationen schätzen wir einheitlich 10% der Übernachtungen in Beherbergungsstätten von Dänen und 5% der Übernachtungen in Beherbergungsstätten von Schweden. Für Flensburg und den Kreis Schleswig-Flensburg (Harrislee, Glückburg) verwenden wir ältere Daten (NIT 2008). Damit wird zumindest der unterschiedlichen touristischen Grundattraktivität der Destination Rechnung getragen.

	Schätzung Tagesgäste aus DK/SE
Flensburg	1.100.000
Lübeck (ohne Travemünde), insb. Weihnachtsmarkt	200.000
Kiel	150.000
Kreis Schleswig-Flensburg	500.000
Fehmarn	500.000
Heiligenhafen	100.000
Lübecker Bucht (insb. Hansapark)	250.000

² Seit 2010 zu Fleggaard, aber noch mit eigenen Geschäften

2.5 Einstellungen der Dänen und Schweden

Im Rahmen des Projektes wurde eine bevölkerungsrepräsentative Online-Befragung in den dänischen (NUTS 2-) Regionen Sjælland und Hovedstaden und im schwedischen Landesteil (*lansdel*) Götaland (mit den historischen Provinzen (*landskap*) Schonen, Blekinge, Öland, Gotland, Småland, Halland, Bohuslän, Dalsland, Västergötland und Östergötland) mit jeweils n=501 Befragten durchgeführt. Die Befragung erfolgte im Zeitraum 17.-27. Juni 2016, die Ergebnisse sind repräsentativ für die Bevölkerung im Alter von 15 bis 65 Jahre.

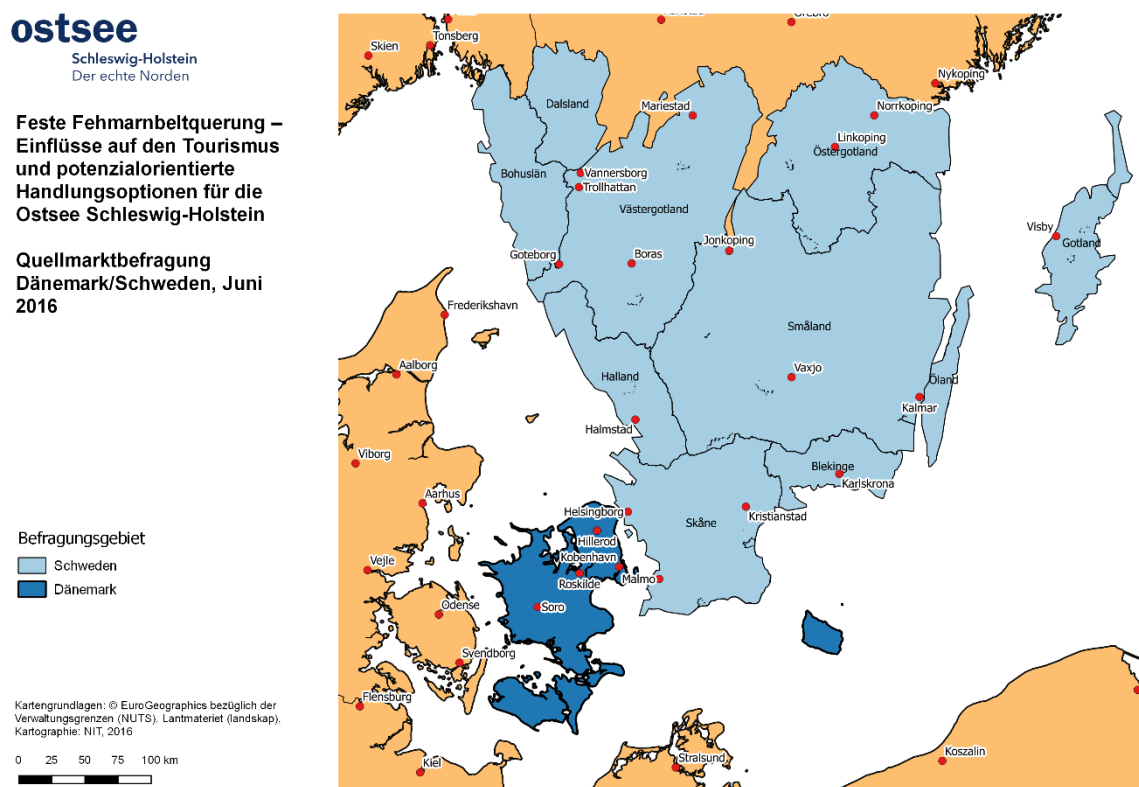


Abbildung 2: Befragungsgebiet Juni 2016

In den beiden dänischen Regionen leben rund 2,6 Mio. Menschen (46% der dänischen Kernlandbevölkerung), davon 1,8 Mio. in der Region Hovedstade.

In den zehn schwedischen Landschaften leben zusammen 4,5 Mio. Menschen (46% der schwedischen Gesamtbevölkerung), davon jeweils 1,2 Mio. in Västergötland (mit der Stadt Göteborg) und 1,2 Mio. in Schonen (mit Malmö). Schonen (*Skåne län*) und die Regionen Sjælland und Hovedstaden bilden zusammen die Öresundregion (Metropolregion Kopenhagen-Malmö) mit gut 3,8 Mio. Einwohnern.

Die Befragungsergebnisse sind in einem separaten Chartbericht und Tabellenband dokumentiert. An dieser Stelle werden nur die für die Bewertung unmittelbar relevanten Aspekte in Kurzform dargestellt.

2.5.1 Basiswerte

Die Ostsee Schleswig-Holstein wurde von 7% der befragten Schweden und von 18% der befragten Dänen in den letzten drei Jahren im Rahmen einer privaten Übernachtungsreise besucht. In den kommenden drei Jahren kommt die Ostsee Schleswig-Holsteins für 17% der befragten Schweden und für 26% der Dänen als Ziel für eine private Übernachtungsreise in Frage.

Das Interesse ist sowohl in Schweden als auch in Dänemark bei Männern höher als bei Frauen und bei Älteren höher als bei Jüngeren.

2.5.2 Einstellung zur Fehmarnbeltquerung

In Dänemark haben bereits 77% der Befragten von der Planung des Fehmarnbelt-Tunnels gehört, Männer und Ältere häufiger als Frauen und Jüngere. 65% finden die Planung grundsätzlich gut, 23% haben keine Meinung, 12% lehnen den Tunnel grundsätzlich ab. Betrachtet man nur diejenigen, die bereits von der Planung gehört haben, steigt die Zustimmung auf 69%, 13% dieser Gruppen lehnen den Tunnel grundsätzlich ab, 18% haben noch keine Meinung.

In Schweden ist die Bekanntheit geringer, nur 34% haben von der Planung gehört (in Schonen: 47%). Daher ist der Anteil derjenigen, die sich noch keine Meinung gebildet haben, mit 46% deutlich größer als in Dänemark. 48% finden die Planung grundsätzlich gut, nur 6% (in Schonen 4%) lehnen den Tunnel grundsätzlich ab. Unter denjenigen, die bereits von der Fehmarnbeltquerung gehört haben, nimmt die grundsätzlich positive Einstellung auf 68% zu, 10% lehnen die Planung grundsätzlich ab, 22% haben noch keine Meinung.

2.5.3 Reiseabsichten Ostsee Schleswig-Holstein

Wir haben die Dänen und Schweden im Befragungsgebiet gefragt, ob und wie der Fehmarnbelt-Tunnel ihre Reiseabsichten verändern wird.

Solche prospektiven Fragen geben natürlich keine prozentgenaue Prognose zukünftigen Verhaltens ab. Sie erlaubt es aber, zumindest die Richtung und das grobe Ausmaß des heute absehbaren Verhaltens abzuschätzen.

Im Großen und Ganzen gibt es mehr Befragte, die über eine positive Veränderung der Reiseabsichten nach Eröffnung des Tunnels berichten als über eine negative Veränderung. Die größte Gruppe ist aber stets diejenige, die keine Veränderungen erwartet (Tabelle 10,

Tabelle 11).

Die Differenz zwischen positiven und negativen Veränderungen berechnen wir als Saldo von positiv minus negativ, der Saldo hat die Einheit „Prozentpunkte“. Für die weitere Analyse konzentrieren wir uns auf den Saldo TOP1-LOW1, dies ist die gewissermaßen die „härteste“ verfügbare Währung. Das Anlegen dieses strengen Maßstabes scheint angesichts des langen Zeitraumes, auf den sich die Verhaltensabsicht erstreckt, angemessen.

Für Dänemark ist dieser Saldo (TOP1—LOW1) für alle privaten Anlässe positiv, für die geschäftlichen Anlässe hingegen leicht negativ. Betrachtet man den weiter gefassten Saldo (TOP2-LOW2), werden alle Salden positiv.

Für Schweden sind die Salden TOP1-LOW1 insgesamt auf einem niedrigeren Level als in Dänemark und für geschäftliche Reisen und Transitfahrten leicht negativ. Der weiter gefasste Saldo (TOP2-LOW2) hingegen ist für alle Reisearten positiv, aber wiederum auf niedrigerem Niveau als für Dänemark angegeben.

Tabelle 10: Reiseabsichten nach Eröffnung, Dänemark

Dänemark	Tagesausflüge	Kurzurlaubsreisen	Längere Urlaubsreisen	Geschäftsreisen (ohne Übern.)	Geschäftsreisen (mit Übern.)	Transitfahrten
Sehr wahrscheinlich häufiger als heute	14	11	8	7	7	15
Eher häufiger als heute	23	28	21	11	11	27
Wahrscheinlich keine Veränderung	56	53	64	71	71	49
Eher seltener als heute	1	3	1	2	2	4
Sehr wahrscheinlich seltener als heute	6	5	6	9	9	6
SALDO TOP1-LOW1	+8	+6	+2	-2	-2	+9
SALDO TOP2-LOW2	+30	+31	+22	+7	+7	+32

Quelle: NIT/IPSOS-Onlinebefragung Juni 2016, Angaben in % (oben) und Prozentpunkten (unten)
 „Jetzt geht es ganz konkret um die Region Ostsee Schleswig-Holstein. Wie wird der Fehmarnbelt-Tunnel Ihre Reisepläne in der Zukunft beeinflussen? Wenn der Fehmarnbelt-Tunnel eröffnet ist, mache ich ...“

Tabelle 11: Reiseabsichten nach Eröffnung, Schweden

Schweden	Tagesausflüge	Kurzurlaubsreisen	Längere Urlaubsreisen	Geschäftsreisen (ohne Übern.)	Geschäftsreisen (mit Übern.)	Transitfahrten
Sehr wahrscheinlich häufiger als heute	7	8	5	3	3	5
Eher häufiger als heute	16	20	14	6	7	16
Wahrscheinlich keine Veränderung	71	66	74	81	81	70
Eher seltener als heute	1	2	1	2	1	3
Sehr wahrscheinlich seltener als heute	5	5	5	8	7	6
SALDO TOP1-LOW1	+2	+3	±0	-5	-4	-1
SALDO TOP2-LOW2	+17	+21	+13	-1	+2	+12

Quelle: NIT/IPSOS-Onlinebefragung Juni 2016, Angaben in % (oben) und Prozentpunkten (unten)
 „Jetzt geht es ganz konkret um die Region Ostsee Schleswig-Holstein. Wie wird der Fehmarnbelt-Tunnel Ihre Reisepläne in der Zukunft beeinflussen? Wenn der Fehmarnbelt-Tunnel eröffnet ist, mache ich ...“

Man könnte argumentieren, dass die positiven Veränderungen der Reiseabsichten auf die Einrichtung der Festen Fehmarnbeltquerung (Einsparung von Reisezeiten) zurückzuführen sind, während die negativen Veränderungen andere Ursachen haben könnten (insbesondere die fehlende Reiseabsicht nach der Eröffnung aufgrund des Alters oder des erwarteten Gesundheitszustandes). Letzteres müsste sich in der Betrachtung der Altersgruppen zeigen. Für Schweden gibt es tatsächlich in der ältesten Altersgruppe einen höheren Anteil von Personen, die „sehr wahrscheinlich seltener als heute“ in bzw. durch die Region Ostsee Schleswig-Holstein reisen werden. In Dänemark hingegen fehlt dieser Effekt (

Tabelle 12).

Tabelle 12: Negative Reiseabsichten nach Eröffnung, Altersgruppen

	Dänemark			Schweden		
	18-29	30-49	50-65	18-29	30-49	50-65
„sehr wahrscheinlich seltener als heute“						
<i>Basis n=</i>	<i>113</i>	<i>228</i>	<i>160</i>	<i>128</i>	<i>212</i>	<i>161</i>
Tagesausflüge	8	6	5	5	3	9
Kurzurlaubsreisen	6	5	5	4	3	9
Längere Urlaubsreisen	7	6	6	5	3	9
Geschäftsreisen (ohne Übernachtung)	8	9	9	5	5	14
Geschäftsreisen (mit Übernachtung)	9	10	9	4	5	14
Transitfahrten über den Weg Lolland/Fehmarn	6	6	5	6	4	10

Quelle: NIT/IPSOS-Onlinebefragung Juni 2016, Angaben in %

„Jetzt geht es ganz konkret um die Region Ostsee Schleswig-Holstein. Wie wird der Fehmarnbelt-Tunnel Ihre Reisepläne in der Zukunft beeinflussen? Wenn der Fehmarnbelt-Tunnel eröffnet ist, mache ich ...“

Legt man den „strengeren“ Maßstab zugrunde (Saldo TOP1-LOW1) und beschränkt den Befragtenkreis auf diejenigen, die schon von der Festen Fehmarnbeltquerung gehört haben, so ergibt sich für Dänemark in den vergangenen drei Jahren eine deutlich positivere Einschätzung für alle Reisearten (Tabelle 13), für Schweden ist die Tendenz uneinheitlich, aber für die Urlaubsreisen ebenfalls positiv.

Tabelle 13: Veränderung der Reiseabsichten nach Eröffnung, 2013-2016

Salden TOP1-LOW1	DK 2013	DK 2016	SE 2013	SE 2016
<i>n =</i>	<i>587</i>	<i>386</i>	<i>198</i>	<i>171</i>
Tagesausflüge	-2	+10	+12	+10
Kurzurlaubsreisen	-8	+9	+4	+10
Längere Urlaubsreisen	-7	+5	+5	+7
Transitfahrten über den Weg Lolland/Fehmarn	-6	+12	+9	+4

Basis: Nur Befragte, die von der Festen Fehmarnbeltquerung gehört haben, Angaben in Prozentpunkten
Werte für 2013 aus eine Online-Befragung mit jeweils n=750, identische Fragestellung

Im regionalen Vergleich sind die Salden (TOP1-LOW1) in der Region Sjælland durchgehend etwas positiver als in der Region Hovedstaden, während das Bild in Schweden zwischen der Provinz Schonen und den übrigen Provinzen uneinheitlich ist.

Tabelle 14: Reiseabsichten nach Eröffnung, regional

Salden TOP1-LOW1	Sjælland (DK)	Hovedstaden (DK)	Schonen (SE)	Übrige Provinzen (SE)
<i>Basis n=</i>	159	342	135	366
Tagesausflüge	+9	+7	+2	+1
Kurzurlaubsreisen	+9	+5	+4	+2
Längere Urlaubsreisen	+5	+2	-1	±0
Geschäftsreisen (ohne Übernachtung)	±0	-3	-7	-3
Geschäftsreisen (mit Übernachtung)	±0	-3	-4	-4
Transitfahrten über den Weg Lolland/Fehmarn	+11	+9	-2	-1

Quelle: NIT/IPSOS-Onlinebefragung Juni 2016, Angaben in Prozentpunkten

„Jetzt geht es ganz konkret um die Region Ostsee Schleswig-Holstein. Wie wird der Fehmarnbelt-Tunnel Ihre Reisepläne in der Zukunft beeinflussen? Wenn der Fehmarnbelt-Tunnel eröffnet ist, mache ich ...“

Ganz offensichtlich gibt es aber einen Zusammenhang zwischen der grundsätzlichen Einstellung zur Festen Fehmarnbeltquerung und den geäußerten Reiseabsichten (

Tabelle 15): Ist die generelle Einstellung positiv, steigen die Reiseabsichten deutlich im Vergleich zur Gegengruppe mit negativer Grundeinstellung.

Allerdings ist die Richtung dieses Zusammenhanges nicht klar: Entwickelt jemand eine positive Einstellung, weil ihm die Fehmarnbeltquerung im Hinblick auf die eigenen Pläne und Reiseabsichten gelegen kommt oder beurteilt jemand die eigenen Absichten positiver, weil die Fehmarnbeltquerung positiv besetzt ist?

Außerdem wurde nach bestimmten (Tages-) Reiseanlässen gefragt (Tabelle 16). Um die angegebenen Werte zu plausibilisieren haben wir nur diejenigen betrachtet, die angegeben haben, dass sie Tagesausflüge „sehr wahrscheinlich“ oder „eher“ häufiger als heute machen werden. Die ausgewiesenen Prozentwerte beziehen sich auf alle Befragten.

Tabelle 15: Reiseabsichten nach Eröffnung, Einstellungen

Salden TOP1-LOW1	Finde ich grund- sätzlich gut DK	Keine Meinung/ lehne ich grund- sätzlich ab DK	Finde ich grund- sätzlich gut SE	Keine Meinung/ lehne ich grund- sätzlich ab SE
<i>Basis n =</i>	327	174	241	260
Tagesausflüge	+13	-2	+9	-6
Kurzurlaubsreisen	+11	-3	+10	-4
Längere Urlaubsreisen	+5	-4	+7	-7
Geschäftsreisen (ohne Übernachtung)	+1	-6	+3	-7
Geschäftsreisen (mit Übernachtung)	-1	-3	±0	-8
Transitfahrten über den Weg Lolland/Fehmarn	+16	-3	+5	-7

Quelle: NIT/IPSOS-Onlinebefragung Juni 2016, Angaben in Prozentpunkten

„Jetzt geht es ganz konkret um die Region Ostsee Schleswig-Holstein. Wie wird der Fehmarnbelt-Tunnel Ihre Reisepläne in der Zukunft beeinflussen? Wenn der Fehmarnbelt-Tunnel eröffnet ist, mache ich ...“

Tabelle 16: (Tages-) Reiseanlässe (häufiger als bisher)

	Dänemark	Schweden
Basis	n = 501	n = 501
Tagesausflüge „sehr wahrscheinlich“ oder „eher“ häufiger als heute	37	16
Darin:		
Einkaufsfahrten	30	16
Einkauf im Baumarkt oder Möbelhaus	14	7
Arztbesuche (z. B. Zahnarzt)	9	4
Auto oder Motorrad in eine Werkstatt bringen	11	6
Teilnahme an Vereinsaktivitäten	12	7
Sonstige private Dinge erledigen (z. B. Friseur, Kosmetik, Fußpflege)	15	6

Quelle: NIT/IPSOS-Onlinebefragung Juni 2016, Angaben in %

„Und wie ist es mit den folgenden Aktivitäten? Werden Sie diese häufiger als bisher an der Ostsee Schleswig-Holsteins unternehmen, wenn der Fehmarnbelt-Tunnel eröffnet ist?“

2.5.4 Abschätzung der Basisfaktoren

Für die Abschätzung der Besucherveränderungen können aus dem vorliegenden Datenmaterial verschiedene Kennwerte verwendet werden:

1. Der Anteil derjenigen, die eine Reise an die Ostsee SH sehr wahrscheinlich häufiger unternehmen wollen (TOP 1)
2. Der Anteil derjenigen, die eine Reise an die Ostsee SH sehr wahrscheinlich oder eher häufiger unternehmen wollen (TOP 2)
3. Der ungewichtete Saldo aus den TOP1-LOW1
4. Der ungewichtete Saldo aus den TOP2-LOW2

Jede dieser Möglichkeiten hat Vor- und Nachteile. Die Berücksichtigung nur der positiven Veränderungen (die ersten beiden Optionen) würde zu einer Überschätzung der Nachfragesteigerung führen, weil die Gegenseite, die negative Veränderungsbereitschaft, nicht berücksichtigt wird. Die Verwendung von ungewichteten Salden (Option 3 und 4) würde vermutlich entweder zu einer Unterschätzung (nur TOP1-LOW1) oder Überschätzung (TOP2-LOW2) der Veränderungsbereitschaft führen. Die Eröffnung des Tunnels erfolgt erst in mehr als zehn Jahren und die Aussage „eher seltener“ bzw. „eher häufiger“ als heute hat vor diesem Hintergrund eine recht geringe prognostische Kraft. Daher müssen diese Werte geringer gewichtet werden als die Statements „sehr wahrscheinlich häufiger/seltener“. Wir haben daher die Extrempunkte („sehr wahrscheinlich häufiger/seltener“) dreifach und die nächsten Skalenpunkte („eher seltener/häufiger“) einfach gewichtet und daraus einen gewichteten Saldo errechnet.

Die Ergebnisse sind in Tabelle 17 für Dänemark und Tabelle 18 für Schweden dargestellt.

Diese gewichteten Salden sind die Basis für die Veränderungsabschätzung in Abschnitt 3.1. Wir nutzen die ermittelten Werte im Sinne von „prozentualer Veränderung“, obwohl die Aussage, dass saldiert x% der Befragten häufiger als heute reisen wollen natürlich nicht gleichbedeutend mit einer Veränderungsrate der Reisen von x% ist. Die Gleichsetzung beider Parameter scheint aber plausibel, wenn man berücksichtigt, dass die Dänen und Schweden im Durchschnitt nicht sehr häufig an die Ostsee reisen dürften und für die heute nicht Reisenden schon eine Reise „häufiger“ ist als heute. Im Ergebnis führt die Gleichsetzung von gewichtet-saldierter Veränderung bei den Befragten und erwarteter Veränderung bei der Zahl der Reisen zu einer eher konservativen Abschätzung der positiven Veränderungsrate.

Tabelle 17: Gewichteter Saldo der Reiseabsichten, Dänemark

Dänemark	Tagesausflüge	Kurzurlaubsreisen	Längere Urlaubsreisen	Geschäftsreisen (ohne Übern.)	Geschäftsreisen (mit Übern.)	Transitfahrten
Sehr wahrscheinlich häufiger als heute	14	11	8	7	7	15
Eher häufiger als heute	23	28	21	11	11	27
Wahrscheinlich keine Veränderung	56	53	64	71	71	49
Eher seltener als heute	1	3	1	2	2	4
Sehr wahrscheinlich seltener als heute	6	5	6	9	9	6
Gewichteter Saldo (3*TOP1+TOP2)/4-(3*LOW1+LOW2)/4	+11,5	+10,8	+6,5	+0,75	+0,75	+12,5

Quelle: NIT/IPSOS-Onlinebefragung Juni 2016, Angaben in % (oben) und Prozentpunkten (unten)
 „Jetzt geht es ganz konkret um die Region Ostsee Schleswig-Holstein. Wie wird der Fehmarnbelt-Tunnel Ihre Reisepläne in der Zukunft beeinflussen? Wenn der Fehmarnbelt-Tunnel eröffnet ist, mache ich ...“

Tabelle 18: Gewichteter Saldo der Reiseabsichten, Schweden

Schweden	Tagesausflüge	Kurzurlaubsreisen	Längere Urlaubsreisen	Geschäftsreisen (ohne Übern.)	Geschäftsreisen (mit Übern.)	Transitfahrten
Sehr wahrscheinlich häufiger als heute	7	8	5	3	3	5
Eher häufiger als heute	16	20	14	6	7	16
Wahrscheinlich keine Veränderung	71	66	74	81	81	70
Eher seltener als heute	1	2	1	2	1	3
Sehr wahrscheinlich seltener als heute	5	5	5	8	7	6
Gewichteter Saldo (3*TOP1+TOP2)/4-(3*LOW1+LOW2)/4	+5,3	+6,8	+3,3	-2,8	-1,5	+2,5

Quelle: NIT/IPSOS-Onlinebefragung Juni 2016, Angaben in % (oben) und Prozentpunkten (unten)
 „Jetzt geht es ganz konkret um die Region Ostsee Schleswig-Holstein. Wie wird der Fehmarnbelt-Tunnel Ihre Reisepläne in der Zukunft beeinflussen? Wenn der Fehmarnbelt-Tunnel eröffnet ist, mache ich ...“

3 Chancen und Risiken

Die Chancen und Risiken, die sich aus dem Bau und dem Betrieb der Festen Fehmarnbeltquerung ergeben sich aus der Übersicht in Tabelle 19.

Tabelle 19: Chance und Risiken für das Projektgebiet

	Chancen	Risiken
In der Betriebsphase	1. Zusätzliche Tourismuskonsumnachfrage aus DK/SE 2. Attraktivierung der Ostsee SH durch zusätzliche Tagesausflugsmöglichkeiten 3. Verbesserung der Erreichbarkeit per Bahn	4. „Abwanderung“ deutscher Gäste nach Dänemark 5. Beeinträchtigung der Erreichbarkeit per Bahn 6. Beeinträchtigung durch Lärm der Güterbahnstrecke (Rückgang des Transitverkehrs im Landesteil Schleswig unter 1 bearbeitet)
In der Bauphase	7. Baustellentourismus 8. Übernachtungen durch Arbeitskräfte	9. Lärm, Landschaftsbildbeeinträchtigung 10. Verkehrsbeeinträchtigungen Straße 11. Verkehrsbeeinträchtigungen Schiene 12. Sedimentierung/Verdriftung

Die folgende Liste beschreibt in Kurzform, was mit den Stichworten gemeint ist. Eine detailliertere Diskussion folgt in den anschließenden Kapiteln.

1. **Chance: Zusätzliche Tourismuskonsumnachfrage aus DK/SE:** Mit der Verkürzung der Reisezeiten rücken die seeländischen und süd-schwedischen Quellmärkte in Bezug auf die Fahrtzeiten näher an die Ostsee Schleswig-Holsteins heran. Da Erreichbarkeit eine der drei wesentlichen Attraktionsfaktoren von Destinationen ist, ergibt sich daraus die Chance, zusätzliche Gäste aus diesen Quellmärkten und damit eine höhere Auslastung und zusätzliche Einnahmen aus dem Tourismus zu generieren. Diese Chance betrifft verschiedene Segmente und Teilräume in unterschiedlichem Maße.
2. **Chance: Attraktivierung der Ostsee SH durch zusätzliche Tagesausflugsmöglichkeiten:** Durch die Verkürzung der Reisezeiten rücken dänische Ausflugsziele hinsichtlich der notwendigen Reisezeiten näher an die Ostsee SH heran. Das kann dazu führen, dass Gäste die Destination Ostsee SH als attraktiver wahrnehmen, weil es mehr und mehr Unterschiedliches zu erleben gibt.
3. **Chance: Verbesserung der Erreichbarkeit per Bahn (aus Richtung Süden):** Mit dem Bau der Schienenhinterlandanbindung und der Einführung von Expresslinien von Lübeck über Neustadt nach Burg bzw. weiter nach Dänemark besteht die Chance, dass einzelne Standorte besser erreichbar sind als bisher.

4. **Risiko: Abwanderung deutscher Gäste nach Dänemark:** So wie die Ostsee Schleswig-Holsteins durch die Feste Fehmarnbeltquerung näher an die dänischen und schwedischen Quellmärkte heranrückt, so verändert sich natürlich auch die Erreichbarkeit der Ziele in Skandinavien für den deutschen Quellmarkt. Es ist denkbar, dass Gäste ihre Urlaubsplanung für die Ostsee SH zugunsten skandinavischer Ziele verändern. Auch diese Analyse muss nach Segmenten und Teilregionen differenziert betrachtet werden.
5. **Risiko: Beeinträchtigung der Erreichbarkeit per Bahn:** Mit dem Neubau der Trasse für die Schienenhinterlandanbindung und der Verlegung der Haltepunkte Scharbeutz und Timmendorferstrand besteht das Risiko, dass die Orte Scharbeutz und Timmendorfer Strand schlechter erreichbar sind als bisher.
6. **Risiko: Beeinträchtigung durch Lärm der Güterbahnstrecke** durch unzureichenden Lärmschutz.
7. **Chance: Baustellentourismus:** Gemeint ist vor allem der gezielte Besuch der Tunnelbaustelle auf Fehmarn, aber ggf. auch weiterer Baustellen wie etwa die Neubaustrecken der Bahn oder einer neuen Fehmarnsundquerung.
8. **Chance: Übernachtungen durch Arbeitskräfte:** Der Bau der Fehmarnbeltquerung wird eine erhebliche Zahl von Arbeitskräften beschäftigen, deren Unterbringung und Verpflegung ebenfalls als touristische Chance betrachtet werden kann.
9. **Risiko: Lärm, Landschaftsbildbeeinträchtigung durch Bauarbeiten:** Im Zuge der diversen Bauarbeiten wird es unvermeidlich zu mehr oder weniger großen Baustellen kommen, die als laut und nicht schön wahrgenommen werden könnten. Das betrifft die Baustelle der Festen Fehmarnbeltquerung selbst, aber auch die Straßen- und Bahnbaustellen der Hinterlandanbindung, ggf. inklusive der Fehmarnsundquerung sowie die notwendigen Material- und Gerätetransporte zu diesen Baustellen.
10. **Risiko: Verkehrsbeeinträchtigung Straße während der Bauarbeiten:** Baustellen an Verkehrswegen führen regelmäßig zu Verzögerungen im Betriebsablauf. Solche Verzögerungen können auch negativ auf die Erreichbarkeit von Teilräumen im Betrachtungsgebiet und damit ein Hemmnis für die touristische Nachfrage sein.
11. **Risiko: Verkehrsbeeinträchtigungen Schiene während der Bauarbeiten:** siehe Punkt 10
12. **Risiko: Sedimentierung/Verdriftung während der Bauarbeiten:** Bei Baggerarbeiten auf See wird eine Aufwirbelung von Grundsedimenten unvermeidlich sein. Diese könnten an die Küste verdriften und die Attraktivität beeinträchtigen.

Neben den genannten existieren weitere Chancen oder Risiken, deren Einfluss auf die touristische Entwicklung aber so gering eingeschätzt wird, dass sie von vornherein außer Betracht bleiben können. Dazu gehören:

- das Risiko, dass jütländische, fünensche oder westseeländische Einwohner den schleswigschen Landesteil weniger frequentieren.
- das Risiko, dass das Tunnelbauwerk oder die Bauwerke der Hinterlandanbindung in der Betriebsphase eine nennenswerte Landschaftsbildbeeinträchtigung darstellen könnten. Von dem gesamten Tunnel-Bauwerk wird vor lediglich das Portal zu sehen sein, Straße und Schiene folgen im Wesentlichen der bisherigen Linienführung BAB 1 bzw. B 207. Über die Realisierung der neuen Fehmarnsundquerung sind derzeit verschiedene Varianten in der Diskussion. Angesichts des hohen symbolischen Wertes der heutigen Fehmarnsundbrücke ist aber selbst im Fall eines Brücken-Neubaus kaum von einem negativen Einfluss auszugehen, vielmehr würde auch eine neue Brücke absehbar Symbolstatus erhalten.
- das Risiko, dass der zusätzliche Verkehr über zusätzliche Lärm- und Abgasemissionen zu einer Verringerung der Attraktivierung der Destination führt. Hinsichtlich der Straßenanbindung wird die bisherige Linienführung vollständig beibehalten. Die Schienenanbindung wird nach langer Diskussion nun abseits der touristisch relevanten Räume geführt. Gerade für die Schienenhinterlandanbindung wird sich die Lärm-Situation je nach Variante in einigen Bereichen sogar verbessern (Cochet Consult 2012, S. 71ff.)
- das Risiko einer „Überfüllung“ durch zunehmende Nachfrage insbesondere durch skandinavische Gäste. Es ist davon auszugehen, dass die Angebotsseite flexibel auf steigende Nachfrage reagieren wird, so dass eine unerwünschte Verdrängung bisheriger Nachfrage kaum eintreten dürfte.

3.1 Steigerung der Nachfrage aus DK/SE

Mit der Verkürzung der Reisezeiten rücken die seeländischen und süd-schwedischen Quellmärkte in Bezug auf die Fahrtzeiten näher an die Ostsee Schleswig-Holsteins heran. Da Erreichbarkeit (neben der allgemeinen und spezifisch touristischen Ausstattung) einer der drei wesentlichen Attraktionsfaktoren von Destinationen ist, ergibt sich daraus die Chance, zusätzliche Gäste aus diesen Quellmärkte und damit eine höhere Auslastung und zusätzliche Einnahmen aus dem Tourismus zu generieren. Diese Chance betrifft verschiedene Segmente und Teilräume in unterschiedlichem Maße.

Bereits im Regionalen Entwicklungskonzept A1 (Regionomica/Georg & Ottenströer, 2010) wurden bezüglich der Veränderung der touristischen Nachfragepotenziale einige Annahmen ausgearbeitet:

- Der Anteil der Stop-Over-Übernachtungen aus Transitverkehr wird auf 50% der Übernachtungen im Kreis Ostholstein geschätzt und eine Steigerung um 60% mit Eröffnung der Fehmarnbeltquerung erwartet
- Es wird eine Vergrößerung des touristischen Nachfragepotenzials durch Einzugsgebietsausweitung in Dänemark im Bereich bis 120 Minuten um gut zwei Millionen Menschen für Puttgarden erwartet (120-Minuten Isochrone 2009 4,8 Mio. nach Eröffnung 6,9 Mio.). Für Oldenburg beträgt der Zuwachs 1,797 Mio., für Lübeck 350.000, für Ahrensburg (Kreis Stormarn) 158.000 und für Hamburg noch 48.000.
- Nach empirisch ermittelten Daten fällt die Erreichbarkeitszone bis 120 Minuten noch in den Tagesausflugsbereich (vgl. NIT 2011, S. 285), während die Zone von 120 bis 300 Minuten als typische Kurzreisedistanz und von 300 bis 420 Minuten als Urlaubsreisedistanz gewertet wird. Demnach würden mit Eröffnung der Fehmarnbeltquerung Teile von Sjælland (Næstved, Roskilde) und Kopenhagen von der Kurzreise- in die Tagesausflugsdistanz und Teile von Südschweden (Göteborg, Karlskrona, Växjö) von der Lang- in die Kurzurlaubsdistanzzone rutschen (NIT 2011, S. 287), während für alle anderen Regionen in Ostdänemark und Südschweden die Distanzzone gleich bliebe.

In diesem Abschnitt wollen wir, im Wesentlichen basierend auf den Daten der Quellmarktbefragung in Ostdänemark und Südschweden (vgl. Abschnitt 2.5) und den Nachfragedaten der Beherbergungsstatistik (Abschnitt 2.4), eine realistische Abschätzung der erwartbaren touristischen Nachfrage aus diesen Quellmärkten vornehmen, wenn der Tunnel in Betrieb ist.

3.1.1 Bearbeitungsmethode

Zur Ermittlung der erwartbaren Nachfragesteigerung legen wir eine Matrix an, die die folgenden Elemente enthält

- Gemeinde bzw. Gemeindegruppe (siehe Tabelle 22)
- Besuchersegment (Urlaub, Kurzurlaub, Transit, Tagesreisen)
- Szenarien (niedrig, mittel, hoch)

Tabelle 20: Beispieltabelle

Gemeinde, Gemeindegruppe	Besuchersegment	Aufenthaltsstage 2015	Szenario	Veränderung (Faktor)	Aufenthaltsstage 2030
Siehe Tabelle 22	Urlaub, Kurzurlaub, Transit, Tagesreisen	Beherbergungsstatistik * Anteile DK/SE-Gäste im jeweiligen Kreis	Abschätzung nach Befragungsergebnissen	Siehe Tabelle 21	Aufenthaltsstage 2015*Faktor

Für die notwendige Ableitung des Veränderungsfaktors gibt es eine Reihe von Variablen, die in Tabelle 21 aufgeführt sind.

Der Faktor basiert auf einem Basiswert, der wiederum auf Basis der Quellmarktbefragung 2016 ermittelt wurde. Auf diesen Basiswert werden Abschläge angewendet, die das Potenzial einer Gemeinde oder Gemeindegruppe abbilden (Querungs- und Autobahnnähe, heutige Nachfrage, Attraktivität). Diese Basiswerte sind unterschiedlich für die betrachteten Reisearten. So ist beispielsweise für den Transit die Nähe zur A1 relevanter, für Kur-/ Urlaubsreisen hingegen die Attraktivität und heutige Nachfrage. Der Basiswert ist in Tabelle 22 wiedergegeben. Auf den Basiswert werden ausschließlich Abschläge (Faktoren ≤ 1), aber keine Zuschläge (Faktoren > 1) angewendet. Grund: Gibt ein Befragter an, er werde häufiger reisen, so impliziert er damit plausiblerweise seine präferierte Destination. Diese kennen wir zwar nicht, können sie aber aus den genannten Indikatoren abschätzen. Auf diese vermutlich hoch präferierten Destinationen setzen wir also den Basisfaktor an (Faktor =1). Andere (tendenziell weniger attraktive) Destinationen müssen demzufolge mit Abschlägen (Faktoren < 1) versehen werden. Positive Korrekturfaktoren treten daher nicht auf.

Die so korrigierten Faktoren (Basisfaktoren mit Zu- und Abschlägen) wurden als mittlerer Szenariowert genutzt.

Tabelle 21: Indikatoren für die Faktorbildung

Indikator	Erläuterung
Basiswerte aus Befragungen	Aus den Quellmarktbefragungen erhalten wir Anhaltspunkte für realistische Spannweiten von Faktoren
Querungs- / Autobahnnähe	Isochronen von Puttgarden (Regionomica 2010, S. 61) 1 = 0-30 Min./0-10 Min. 2 = 30-60 Min./10-30 Min. 3 = 60-90 Min./30-60 Min. 4 = >90 Min./>60 Min.
Heutige Nachfrage	Je höher, desto höher die Nachfrage. Geleertes Verhalten und Vorliegen einer Grundattraktivität. Als Wert wurde die Zahl der Standardeinheiten vom Mittelwert bei der heutigen Nachfrage verwendet.
Einschätzung der Attraktivität	Expertenurteil bzw. Hilfsindikatoren wie Zahl der Grenzgeschäfte, relevanter Veranstaltungen etc. 1 = hoch attraktiv (Städte, Zentren) 2 = attraktiv (Kleinstädte, kleinere Zentren) 3 = weniger attraktiv (Badeorte) 4 = kaum attraktiv (Binnenlandorte)

Tabelle 22: Basisveränderungsfaktoren für die Ostsee Schleswig-Holstein

	Tagesausflüge	Kurzurlaubsreisen	Längere Urlaubsreisen	Transitfahrten
Dänemark, Regionen Sjælland und Hovedstaden	+ 11,5%	+ 10,8%	+ 6,5%	+ 12,5%
Schweden, Landesteil (<i>lansdel</i>) Götaland	+ 5,3%	+ 6,8%	+ 3,3%	+ 2,5%

Entnommen aus

Tabelle 17 und Tabelle 18, S. 28

Bei dieser Art der Betrachtung fokussieren wir gezielt auf die *durch die Fehmarnbeltquerung zu erwartenden Veränderungen*. Es gibt also keine "Nullfall-Analyse", bei der wir die zu erwartende Nachfrageentwicklung unabhängig von der Fehmarnbeltquerung betrachten. Wenn also in den folgenden Tabellen eine Veränderung von ± 0 angegeben ist, dann bedeutet das genau: „im mittleren Szenario keine Veränderung erwartet aufgrund der Fehmarnbeltquerung“. Natürlich können (und werden) in den nächsten zehn bis 15 Jahren viele Veränderungen ganz unabhängig von der Fehmarnbeltquerung eintreten (es ist heute kaum abzuschätzen, wie sich die touristische Beziehung zwischen Deutschland und Dänemark im Hinblick auf Wechselkurse, Grenzkontrollen, Kaufkraftparitäten und Preisniveaus, Mobilitätskosten und vor dem

Hintergrund der weltweiten Sicherheitslage, der Attraktivität von Wettbewerbsregionen etc. entwickeln wird).

3.1.2 Ergebnisse und Szenarien

Die nachfolgend berichteten Ergebnisse sind in fast allen Fällen das Ergebnis einer detaillierteren Berechnung auf Basis von touristisch bedeutsameren Orten in den genannten Kreisen (außer in Flensburg, Kiel und im Kreis Stormarn). Aus Gründen der Übersichtlichkeit werden die Ergebnisse aber kreisweise dargestellt.

Tabelle 23 zeigt die auf Basis der oben dargestellten Basisveränderungsfaktoren und den drauf angewendeten Abschlägen berechneten Volumenveränderungen bei Übernachtungs- und Tagesreisen. Es wird deutlich, dass die größten Veränderungen im Kreis Ostholstein und in Lübeck zu erwarten sind. Andere Kreise haben hingegen nur geringe oder keine Veränderungen zu erwarten. Diese Abschätzung ist schlicht in der Entfernung zum Tunnel bzw. zur Verkehrsachse A1 begründet.

Tabelle 23: Erwartbare Veränderungen im Übernachtungs- und Tagestourismus (mittleres Szenario)

Aufenthaltsstage in Tsd., Quellmärkte DK/SE	Übernachtungs- reisen 2015	Übernachtungs- reisen, Zielwert	Tagesreisen 2015	Tagesreisen, Zielwert
Flensburg	75	74	1.100	1.100
Kiel	46	49	150	151
Lübeck	225	242	202	224
Schleswig-Flensburg	195	190	500	500
Rendsburg-Eckernförde	69	69	6	6
Plön	23	24	1	1
Ostholstein	286	311	865	956
Segeberg	30	32	2	2
Stormarn	26	27	2	2
Herzogtum Lauenburg	15	15	1	1
Gesamt	990	1.033	2.829	2.943

Auf der Basis heutiger Ausgabenwerte lassen sich diese erwarteten Volumenveränderungen in Umsatzveränderungen umrechnen. Dabei ist aber zu beachten, dass

- wir nur die Preise von heute annehmen können, da die Preissteigerungsraten der nächsten Jahre im Allgemeine und für den Tourismus im Besonderen heute nicht vorhergesehen werden können

- für die Ausgaben der Übernachtungsgäste gut belastbare Daten vorliegen (aus der GBSH 2015), für das Segment der Einkaufs-Tagesgäste hingegen nicht. Wir haben daher für diese den Durchschnittswert der touristischen Tagesausgaben von EUR 24 pro Person angesetzt, obwohl zu vermuten ist, dass gerade bei Einkaufsausflügen höhere Umsätze erzielt werden.

Legt man diese Annahmen zugrunde, ergibt sich für die Übernachtungsreisen, insbesondere die Kurzurlaubsreisen, ein Umsatzpotenzial von EUR 3,3 Mio. p.a., für die Tagesreisen von EUR 2,7 Mio. p.a. In beiden Segmenten ist der Kreis Ostholstein der Hauptprofiteur.

Tabelle 24: Schätzung der Umsatzwirkung im mittleren Szenario

Aufenthaltstage in Tsd., nur Quellmärkte DK/SE	Übernachtungsreisen			Tagesreisen		
	2015-2030 (siehe Tabelle oben)	Tages- ausgaben EUR	Umsatz Tsd. EUR	2015-2030 (siehe Tabelle oben)	Tages- ausgaben	Umsatz Tsd. EUR
Flensburg	-1	94	-94	0	24	0
Kiel	+3	94	+282	+1	24	+24
Lübeck	+17	94	+1.598	+22	24	+528
Schleswig-Flensburg	-5	64	-320	0	24	0
Rendsburg- Eckernförde	+0	64	0	0	24	0
Plön	+1	64	+64	0	24	0
Ostholstein	+25	64	+1.600	+91	24	+2.184
Segeberg	+2	64	+128	0	24	0
Stormarn	+1	64	+64	0	24	0
Herzogtum Lauenburg	0	64	0	0	24	0
Gesamt	+43		+3.322	+114		+2.736

3.1.2.1 Übernachtungsreisen insgesamt

Innerhalb des Segments der Übernachtungsreisen sind die bei Kurzurlaubsreisen deutlich größeren Zuwächse zu erwarten als bei langen Urlaubsreisen. Davon können städtische Ziele, aber auch Wellnessanlagen etc., tendenziell mehr profitieren als die klassischen Badeorte.

Tabelle 25 zeigt die erwarteten Veränderungen und bezieht die absoluten Veränderungen auf das Gesamtvolumen an Übernachtungen. Damit wird deutlich, dass selbst ein Zuwachs von fast 9% im Kreis Ostholstein, bezogen auf den heutigen Quellmarkt Dänemark und Schweden, auf den Gesamtmarkt nur eine minimale Veränderung ausmacht (+0,3%).

Tabelle 25: Schätzung Status und Veränderung, Übernachtungsreisen

Übernachtungsreisen (Beherbergungsstätten ab 10 Betten und Durchgangscamping) in Tsd. pro Jahr	Übernach- tungen 2015, gesamt	Übernach- tungen 2015, DK und SE	Erwartete Veränderung DK und SE	Veränderung in % von Volumen gesamt	Veränderung in % von Volumen DK und SE
Flensburg	280	75	-1	-0,4%	-1,6%
Kiel	701	46	+3	+0,4%	+6,7%
Lübeck	1.688	225	+17	+1,0%	+7,7%
Schleswig-Flensburg	1.247	195	-5	-0,4%	-2,4%
Rendsburg-Eckernförde	1.934	69	±0	±0,0%	-0,6%
Plön	1.336	23	+1	+0,1%	+5,4%
Ostholstein	7.796	286	+25	+0,3%	+8,9%
Segeberg	771	30	+1	+0,1%	+3,7%
Stormarn	395	26	+1	+0,2%	+3,2%
Herzogtum Lauenburg	707	15	±0	+0,1%	+3,1%
Gesamt	16.856	990	+43	+0,3%	+4,4%

Eigene Schätzung auf Basis der Beherbergungsstatistik 2015 (Beherbergungsstätten ab zehn Betten und Durchgangscamping, ohne Privatvermietung, Dauercamping etc.)

3.1.2.2 Transitreisen

Bei den Transitreisen wird es bezogen auf das gesamte Betrachtungsgebiet im mittleren Szenario wenig Veränderung geben. Zwar ist für den Kreis Ostholstein ein Zuwachs um rund 9% angenommen, dieser wird aber durch Rückgänge in nördlichen Landesteil fast wieder aufgezehrt.

Tabelle 26: Schätzung Status und Veränderung, Transitreisen

Aufenthaltstage in Tsd., Quellmärkte DK/SE	Transitreisen 2015	Transitreisen, Zielwert	Veränderung (Index, 2015 = 100)
Flensburg	22	21	95
Kiel	5	5	101
Lübeck	22	24	106
Schleswig-Flensburg	58	55	94
Rendsburg-Eckernförde	7	7	100
Plön	2	2	102
Ostholstein	54	58	109
Segeberg	3	3	105
Stormarn	8	8	105
Herzogtum Lauenburg	1	1	101
Gesamt	183	185	101

Eigene Schätzung auf Basis der Beherbergungsstatistik 2015 (Beherbergungsstätten ab zehn Betten und Durchgangscamping, ohne Privatvermietung, Dauercamping etc.)

Tabelle 27: Parameter für negatives und positives Szenario (Transitreisen)

negatives Szenario	positives Szenario
<ul style="list-style-type: none"> Keine geeigneten Übernachtungs- und Freizeitmöglichkeiten an der A1 Deutliches Unterschreiten der Verkehrsprognose 	<ul style="list-style-type: none"> Erwartetes zusätzliches Verkehrsaufkommen am Fehmarnbelt/an der A1 lässt sich linear in Transitübernachtungsgäste umsetzen (+50% für Bus, MIV, Landgang, siehe Tabelle 2, S. 10). Das Angebot an transitfähigen Übernachtungsmöglichkeiten wird so ausgebaut, dass diese Nachfrage vollständig attrahiert werden kann.

Legt man die in Tabelle 27 dargestellten Rahmenbedingungen zugrunde, so lassen sich die Zielwerte für ein positives und negatives Szenario abschätzen. Selbst im günstigsten Fall (die Verkehrsprognose von +50% Personenfahrten für Bus, MIV und Landgang wird 1:1 in Transitübernachtungen umgesetzt) sind aber im gesamten Betrachtungsraum nur rund 46.000 Transitübernachtungen pro Jahr zusätzlich zu erwarten (das entspricht knapp 5% der für 2015 zugrunde gelegten 990 Tsd. Übernachtungen).

Es muss aber deutlich darauf hingewiesen werden, dass unabhängig von der Steigerung aufgrund der Fehmarnbeltquerung ein Potenzial im Transitverkehr liegen könnte. Der Verkehr aus MIV, Bus und Landgangs-Passagieren wird laut Verkehrsprognose von 5,6 Mio. auf 7,3 Mio., also um 1,6 Mio. Fahrten steigen, durch die Fehmarnbeltquerung kommen dann noch einmal 3,7 Mio. Fahrten hinzu.

Tabelle 28: Drei Szenarien für Transitreisen mit Übernachtung

Quellmärkte DK/SE	2015 Tsd. AT	negatives Szenario		mittleres Szenario		positives Szenario	
		Tsd. AT	Index, 2015=100	Tsd. AT	Index, 2015=100	Tsd. AT	Index, 2015=100
Flensburg	22,5	21	95	21,3	95	22	100
Kiel	4,6	4	95	4,7	101	7	140
Lübeck	22,5	20	95	23,9	106	33	150
Schleswig- Flensburg	58,4	54	94	54,9	94	58	100
Rendsburg- Eckernförde	6,9	7	100	6,9	100	7	100
Plön	2,3	2	100	2,3	102	3	150
Ostholstein	53,8	50	100	58,5	109	81	150
Segeberg	3,0	3	100	3,2	105	5	150
Stormarn	7,9	6	100	8,3	105	12	150
Herzogtum Lauenburg	1,5	1	100	1,5	101	2	150
Gesamt	183,4	167	91	185,5	101	229	125

AT=Aufenthaltsstage, An- und Abreisetag jeweils 0,5 AT, deshalb AT=Übernachtung; Aufgrund der teilweise sehr geringen Basiswerte sind Rundungsdifferenzen unvermeidlich, wenn nicht durch Angabe von Einer-, Zehner- und Hunderterwerten eine unangemessene Präzision suggeriert werden soll

3.1.2.3 Urlaubsreisen

Bei den Urlaubsreisen (ab fünf Tage Dauer) wird es bezogen auf das gesamte Betrachtungsgebiet ebenfalls wenig Veränderung geben. Insgesamt ist dieses Segment nach unserer Einschätzung weniger bedeutsam als Transit- und Kurzurlaubsreisen.

Tabelle 29: Schätzung Status und Veränderung, Urlaubsreisen

Aufenthaltsstage in Tsd., Quellmärkte DK/SE	Urlaubsreisen 2015	Urlaubsreisen, Zielwert	Veränderung (Index, 2015 = 100)
Flensburg	7	7	100
Kiel	5	5	103
Lübeck	22	23	103
Schleswig-Flensburg	39	39	99
Rendsburg-Eckernförde	7	7	100
Plön	2	2	103
Ostholstein	29	30	105
Segeberg	3	3	101
Stormarn	3	3	101
Herzogtum Lauenburg	1	1	102
Gesamt	118	121	102

Eigene Schätzung auf Basis der Beherbergungsstatistik 2015 (Beherbergungsstätten ab zehn Betten und Durchgangscamping, ohne Privatvermietung, Dauercamping etc.)

Auch hier lassen sich wieder Parameter identifizieren, die eine Abweichung vom mittleren Szenario in eine negative und eine positive Richtung begünstigen. Diese Parameter liegen zum einen in der Konkurrenzbeziehung (Badeurlaub am Mittelmeer) und im Angebotsausbau, sowohl für den Familienurlaub als auch für andere preissensitive Segmente, für die ein Urlaub in Deutschland eine preisgünstige Alternative zum Urlaub in Skandinavien sein könnte.

Tabelle 30: Parameter für negatives und positives Szenario (Urlaubsreisen)

negatives Szenario	positives Szenario
<ul style="list-style-type: none"> • Trend zum Bade-/Mittelmeerurlaub setzt sich in Skandinavien fort • Keine adäquate Anpassung der Übernachtungs- und Freizeitinfrastruktur an die Bedürfnisse der skandinavischen Gäste 	<ul style="list-style-type: none"> • Angebotsausbau vor allem für Familienurlauber/preisorientierte Reisende • Steigende Mobilitätskosten begünstigen nahe gelegene Reiseziele

Allerdings scheint das Wachstumspotenzial für Urlaubsreisen auch im positiven Szenario recht begrenzt. Das Preisgefälle allein dürfte auch zukünftig kaum als Argument für eine Urlaubsreise nach Deutschland taugen, denn dieses Preisgefälle ist bereits seit Jahren und Jahrzehnten vorhanden. Daher sehen wir auch im positiven Szenario insgesamt Zuwachschancen bis 7%, in Teilbereichen bis 15% aufgrund der Fehmarnbeltquerung.

Tabelle 31: Drei Szenarien für Urlaubsreisen

Quellmärkte DK/SE Urlaubsreisen	2015	negatives Szenario		mittleres Szenario		positives Szenario	
	Tsd. AT	Tsd. AT	Index, 2015=100	Tsd. AT	Index, 2015=100	Tsd. AT	Index, 2015=100
Flensburg	7	7	100	7	100	7	100
Kiel	5	5	100	5	103	6	110
Lübeck	22	22	101	23	103	24	110
Schleswig- Flensburg	39	39	99	39	99	39	100
Rendsburg- Eckernförde	7	7	99	7	100	7	105
Plön	2	2	100	2	103	2	110
Ostholstein	29	29	100	30	105	33	115
Segeberg	3	3	100	3	101	3	105
Stormarn	3	3	100	3	101	3	105
Herzogtum Lauenburg	1	1	100	1	102	1	105
Gesamt	118	118	100	121	102	126	107

AT=Aufenthaltsstage, An- und Abreisetag jeweils 0,5 AT, deshalb AT=Übernachtung; Aufgrund der teilweise sehr geringen Basiswerte sind Rundungsdifferenzen unvermeidlich, wenn nicht durch Angabe von Einer-, Zehner- und Hunderterwerten eine unangemessene Präzision suggeriert werden soll

3.1.2.4 Kurzurlaubsreisen

Das Kurzurlaubsreisensegment ist nach unserer Einschätzung das bedeutsamste, hier ist auch die größte Veränderung zu erwarten.

Tabelle 32: Schätzung Status und Veränderung, Kurzurlaubsreisen

Aufenthaltstage in Tsd., Quellmärkte DK/SE	Kurzurlaubsreisen 2015	Kurzurlaubs- reisen, Zielwert	Veränderung (Index, 2015 = 100)
Flensburg	45	45	100
Kiel	37	40	108
Lübeck	180	195	109
Schleswig-Flensburg	97	96	99
Rendsburg-Eckernförde	55	55	99
Plön	18	19	106
Ostholstein	203	223	109
Segeberg	24	25	104
Stormarn	16	16	103
Herzogtum Lauenburg	12	12	106
Gesamt	688	727	106

Eigene Schätzung auf Basis der Beherbergungsstatistik 2015 (Beherbergungsstätten ab zehn Betten und Durchgangscamping, ohne Privatvermietung, Dauercamping etc.)

Auch hier lassen sich wieder Parameter identifizieren, die eine Abweichung vom mittleren Szenario in eine negative und eine positive Richtung begünstigen. Diese Parameter liegen weniger in der Konkurrenzbeziehung (wie bei den Urlaubsreisen), sondern vor allem im Angebotsausbau für solche Aktivitäten und Reisearten, die kurzreisentypisch sind. Das sind Städtereisen (mit hohem Shoppinganteil, aber auch Kulturangebot), aber auch (leichte bis mittelintensive) Outdoor-Aktivitäten (Radfahren, Wassersport, auch Golf) und Wellness-bzw. Gesundheitsreisen sowie Gruppenreisen. Auch die ausgebaute Strandinfrastruktur in Deutschland scheint für dänische und schwedische Gäste für eine Kurzreise interessant: Belebte Promenaden mit attraktiven Gastronomie- und Einkaufsmöglichkeiten sind eine Gegenwelt zum skandinavischen Naturstrand und zudem mit einem Preisgefälle ausgestattet.

Ein besonderes Augenmerk sollte bei Kurzreisen auf die reiseanlassbezogene Marketingkommunikation gelegt werden. Kurzreisen sind, im Vergleich zu langen Urlaubsreisen, für spontanere Entscheidungen geeignet und es besteht eine höhere Aktivierungschance: Während es bei langen Urlaubsreisen in der Regel nicht darum geht, überhaupt eine Urlaubsreise zu unternehmen (sondern eher darum, wohin und wie sie gestaltet

wird), ist bei Kurzreisen durchaus das Potenzial gegeben, durch eine attraktive Destination eine neue Reise auszulösen. Das bedeutet für die Marketingkommunikation eine Konzentration auf aktivierende Maßnahmen, etwa in Form von regional koordinierten Kampagnen.

Tabelle 33: Parameter für negatives und positives Szenario (Kurzurlaubsreisen)

negatives Szenario	positives Szenario
<ul style="list-style-type: none"> • Kein Ausbau der relevanten Angebotsstruktur für Städtetourismus (inkl, Shopping, Kultur), Outdoor (Radfahren, Wassersport, Golf), Wellness/ Gesundheit, Gruppenreisen, Badeorte – sowohl Unterkunft als auch Freizeitinfrastruktur. • Kein Ausbau der Kundenorientierung (Kommunikation in Quellmärkten, Kartenzahlung, Sprachkenntnisse etc.) • Kein Marketingbudget 	<ul style="list-style-type: none"> • Verstärkter Ausbau der relevanten Angebotsstruktur für Städtetourismus (inkl, Shopping, Kultur), Outdoor (Radfahren, Wassersport, Golf), Wellness/Gesundheit, Gruppenreisen, Badeorte – sowohl Unterkunft als auch Freizeitinfrastruktur. • Verstärkter Ausbau der Kundenorientierung (Kommunikation in Quellmärkten, Kartenzahlung, Sprachkenntnisse etc.) • Ausbau des Marketingbudgets

Im positiven Szenario sehen wir deutliche Zuwachschancen, die auch volumenmäßig eine nennenswerte Rolle spielen könnten – im positiven Szenario halten wir mehr als 100.000 Übernachtungen zusätzlich pro Jahr für erreichbar.

Wir halten es auch für denkbar, dass Kurzreisen eine gewisse „Türöffnerfunktion“ auch für längere Urlaubsreisen haben können (Aufenthaltsverlängerung bis zu einer Woche). Das erscheint insbesondere für Outdoor-Aktivitäten und wellnesorientierte Angebote in Frage zu kommen.

Tabelle 34: Drei Szenarien für Kurzurlaubsreisen

Quellmärkte DK/SE Kurzurlaubs- reisen	2015	negatives Szenario		mittleres Szenario		positives Szenario	
	Tsd. AT	Tsd. AT	Index, 2015=100	Tsd. AT	Index, 2015=100	Tsd. AT	Index, 2015=100
Flensburg	45	45	100	45	100	45	100
Kiel	37	37	100	40	108	44	120
Lübeck	180	182	101	195	109	225	125
Schleswig- Flensburg	97	96	99	96	99	97	100
Rendsburg- Eckernförde	55	54	99	55	99	58	105
Plön	18	18	100	19	106	21	115
Ostholstein	203	203	100	223	109	254	125
Segeberg	24	24	100	25	104	26	110
Stormarn	16	16	100	16	103	17	105
Herzogtum Lauenburg	12	12	100	12	106	13	110
Gesamt	688	687	100	727	106	800	116

AT=Aufenthaltsstage, An- und Abreisetag jeweils 0,5 AT, deshalb AT=Übernachtung; Aufgrund der teilweise sehr geringen Basiswerte sind Rundungsdifferenzen unvermeidlich, wenn nicht durch Angabe von Einer-, Zehner- und Hunderterwerten eine unangemessene Präzision suggeriert werden soll

3.1.2.5 Tagesreisen

Innerhalb des Tagesreisensegmentes sind vor allem die Einkaufsfahrten volumenmäßig bedeutsam. Die Befragungsergebnisse zeigen aber auch, dass ein recht großes Interesse an anderen Alltags-Erledigungen herrscht (vgl. Tabelle 16 auf S. 26).

Für die heute stark von Grenzhandelstagesreisen profitierenden nördlichen Landesteile Flensburg und Kreis Schleswig-Flensburg (vgl. auch die Verteilung der Grenzhandelsstandorte in Tabelle 9., S. 19) werden sich kaum Veränderungen ergeben, während dies für Ostholstein (insbesondere Fehmarn und Heiligenhafen) durchaus der Fall sein dürfte.

Für Lübeck ist ebenfalls ein Anstieg der Tagesreisenzahlen zu erwarten, dies aber nicht bedingt durch den Grenzhandel, sondern vor allem durch attraktive Veranstaltungen wie z. B die Lübecker Weihnachtsmärkte.

Tabelle 35: Schätzung Status und Veränderung, Tagesreisen

Aufenthaltstage in Tsd., Quellmärkte DK/SE	Tagesreisen 2015	Tagesreisen, Zielwert	Veränderung (Index, 2015 = 100)
Flensburg	1.100	1.100	100
Kiel	150	151	101
Lübeck	202	224	111
Schleswig-Flensburg	500	500	100
Rendsburg-Eckernförde	6	6	100
Plön	1	1	100
Ostholstein	865	956	111
Segeberg	2	2	100
Stormarn	2	2	100
Herzogtum Lauenburg	1	1	100
Gesamt	2.829	2.943	104

Eigene Schätzung

Für die Szenarienbildung sind, nach den Ergebnissen der Quellmarktbefragung (vgl. Tabelle 16, S. 26) vor allem Einkäufe und in zweiter Linie weitere Anlässe relevant (Werkstattbesuch, Arzt-/Zahnarztbesuch etc.). Daher wird die Entwicklung der Tagesreisen ganz wesentlich von der Entwicklung des Preisgefälles zwischen Dänemark und Deutschland und der Angebotsentwicklung in den relevanten Segmenten abhängen.

Tabelle 36: Parameter für negatives und positives Szenario (Tagesreisen)

negatives Szenario	positives Szenario
<ul style="list-style-type: none"> • Verminderung des Preisgefälles zwischen Dänemark, Schweden und Deutschland macht Einkaufstouren weniger attraktiv • Keine zunehmende Kundenorientierung: Handel und Dienstleistungen außerhalb des klassischen Tourismusgewerbes stellen sich nicht auf die Bedürfnisse der dänischen Gäste ein (Kommunikation in Quellmärkten, Kartenzahlung, Sprachkenntnisse etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> • Verschärfung des Preisgefälles zwischen Dänemark, Schweden und Deutschland macht Einkaufstouren attraktiver • Zunehmende Kundenorientierung: Handel und Dienstleistungen außerhalb des klassischen Tourismusgewerbes stellen sich auf die Bedürfnisse der dänischen Gäste ein (Kommunikation in Quellmärkten, Kartenzahlung, Sprachkenntnisse etc.)

Im positiven Szenario sehen wir deutliche Zuwachschancen im Kreis Ostholstein, während andere Kreise aufgrund der zunehmenden Distanzen nur in geringem Umfang werden profitieren können.

Allerdings entspricht das positive Szenario einer Gesamtzunahme von mehr als 200.000 Aufenthaltstagen, das ist das größte Volumen aller betrachteten Segmente.

Tabelle 37: Drei Szenarien für Tagesreisen

Quellmärkte DK/SE Tagesreisen	2015	negatives Szenario		mittleres Szenario		positives Szenario	
	Tsd. AT	Tsd. AT	Index, 2015=100	Tsd. AT	Index, 2015=100	Tsd. AT	Index, 2015=100
Flensburg	1.100	1.100	100	1.100	100	1.100	100
Kiel	150	150	100	151	101	158	105
Lübeck	202	202	100	224	111	232	115
Schleswig- Flensburg	500	500	100	500	100	500	100
Rendsburg- Eckernförde	6	6	100	6	100	6	100
Plön	1	1	100	1	100	1	105
Ostholstein	865	865	100	956	111	1038	120
Segeberg	2	2	100	2	100	2	100
Stormarn	2	2	100	2	100	2	100
Herzogtum Lauenburg	1	1	100	1	100	1	100
Gesamt	2.829	2.829	100	2.943	104	3.040	107

AT=Aufenthaltsstage, An- und Abreisetag jeweils 0,5 AT, deshalb AT=Übernachtung; Aufgrund der teilweise sehr geringen Basiswerte sind Rundungsdifferenzen unvermeidlich, wenn nicht durch Angabe von Einer-, Zehner- und Hunderterwerten eine unangemessene Präzision suggeriert werden soll

3.1.3 Geschäftsreisen

Die Geschäftsreisen wurden nicht in die volumenmäßige Betrachtung einbezogen, da es für die Volumenabschätzung keine hinreichende Grundlage gibt. Schon die Aufteilung der Übernachtungsreisen in Kurzurlaube, Urlaub und Transitreisen beruht auf Schätzungen. Die weitere Auftrennung in private und geschäftliche Reiseanlässe als zusätzliche Analyseebene würde die Ergebnisse eher ungenauer machen. Daher beschränken wir uns hier auf eine qualitative Einschätzung.

Das Volumen des Geschäftsreisemarktes ist schon für den Heimatmarkt Deutschland schwer abzuschätzen. Die aktuelle VDR-Geschäftsreiseanalyse (VDR 2016) berichtet knapp 183 Mio. Geschäftsreisen („Alle betrieblich veranlassten Reisen, die anhand von einzelnen Reisekostenabrechnungen erfasst werden“), bei einer sehr hohen Reisehäufigkeit (ca. 18 pro Person). Auf Basis der RA online 2008 wurden knapp 40 Mio. Geschäftsreisen mit Übernachtung ermittelt. DWIF (2013) berichtete allein ein Tagesgeschäftsreisevolumen in Deutschland von 516 Mio. Reisen und das aktuelle EITW-Meeting- & Eventbarometer spricht von 393 Mio. beruflichen Veranstaltungsteilnehmern (darin 28 Mio. aus dem Ausland). Es ist leicht zu sehen, dass diese Zahlen nicht zusammenpassen und nicht einmal der Größenordnung nach kohärent sind.

Für den dänischen und schwedischen Quellmarkt liegen Anteilswerte am gesamten Auslandsreisemarkt vor: Demnach sind 15% der dänischen und 11% der schwedischen Auslandsreisen Geschäftsreisen. Eine nachfragesteigernde Wirkung kann die Einrichtung der Festen Fehmarnbeltquerung für Geschäftsreisen aller Segmente entfalten. Besonders interessant dürfte aber der Markt der sogenannten „steuerbaren“ Geschäftsreisen sein. Das sind solche Reisen, bei denen das Ziel nicht von vornherein feststeht (wie es etwa bei einem Kundenbesuch der Fall ist), sondern im gewissen Rahmen frei gewählt werden kann. Insbesondere betrifft dies den MICE-Markt (Meetings, Incentives, Congress, Events), also die Durchführung von beruflichen Veranstaltungen im weiteren Sinne.

Gerade für dieses Segment könnten sich an der Achse zwischen den Metropol- und Wirtschaftsräumen Kopenhagen und Hamburg interessante Perspektiven ergeben. Gerade als Treffpunkt zwischen den Metropolen könnten Veranstaltungszentren bzw. -hotels von der Fehmarnbeltquerung profitieren.

Rund 30% des MICE-Marktes entfallen auf Eventlocations, ein Viertel auf Veranstaltungszentren und fast die Hälfte auf Tagungshotels (Abbildung 3). Für alle drei Arten würden sich an der A1-Achse also Chancen ergeben: Sowohl Veranstaltungszentren bzw. -hotels direkt an der Straße/Schiene als auch in landschaftlich bevorzugten Lagen und spezielle Eventlocations für besondere Anlässe.

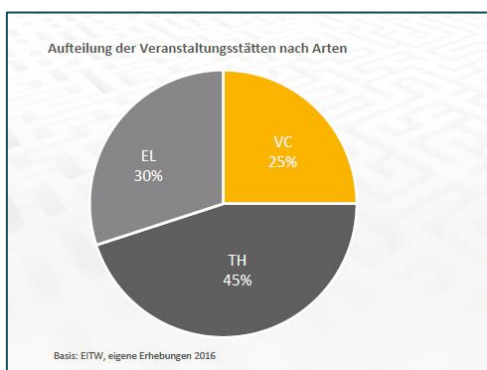


Abbildung 3: Referenzwerte für die Aufteilung der Veranstaltungsstätten in Deutschland

Quelle: EITW Meeting- und Eventbarometer 2016

3.2 Zusätzliche Tagesausflugsmöglichkeiten

Es ist denkbar, dass die Destination „Ostsee Schleswig-Holstein“ durch die leichtere Erreichbarkeit von Tagesausflugszielen in Dänemark attraktiver wird.

3.2.1 Bearbeitungsmethode

Inhaltlich sind hier Urlaubsortausflügler zu betrachten, also Personen, die an der Ostsee SH ihren (Kurz-)Urlaub verbringen und zusätzliche Ausflugsmöglichkeiten in Lolland, Falster, Møn oder Sjælland nutzen.

3.2.2 Ergebnisse

Man kann davon ausgehen, dass die akzeptierten Tagesausflugsdistanzen von Urlaubsortausflüglern nicht geringer sind als die von Wohnortausflüglern. Geht man von maximal 120 Minuten aus, so wären nach Eröffnung des Tunnels von Fehmarn aus Lolland, Falster, Møn und der größte Teil Sjællands erreichbar. Von Burg aus rückt also der Kopenhagener Tivoli in erreichbare Entfernung (120 Min.).

Je weiter man sich aber von Fehmarn entfernt, desto weniger tief reicht die 120-Minuten – Isochrone nach Dänemark hinein. So ist etwa von Scharbeutz aus innerhalb von 120 Minuten gerade Nykøbing (Falster) erreichbar, von Lübeck aus reicht die 120-Minuten-Isochrone etwa bis Maribo.

Das Argument der zusätzlichen Tagesausflugsmöglichkeiten für Urlaubsortausflüge ist also (allein aus Erreichbarkeitsgründen) praktisch ausschließlich für den Kreis Ostholstein und den östlichen Kreis Plön (Lütjenburg) relevant³.

Wichtige Ausflugsziele in Süddänemark (z. B. Knuthenborg Safaripark, Mittelalterzentrum in Nykøbing Falster, Jazzfestivals Maribo und Femø) sind für einen Teil der Urlaubsorte in Ostholstein gerade eben in Tagesreisendistanz erreichbar, das Argument der „Tagesausflüge nach *Kopenhagen*“ dürfte aber nur für den nördlichsten Teil, insbesondere Fehmarn, umsetzbar sein.

Nach Fertigstellung der Fehmarnbeltquerung sind grenzüberschreitende Regionalexpressverbindungen im 120-Minuten-Takt zwischen Lübeck und Nykøbing (Falster) geplant (LVS 2014, S. 69). Auch diese können selbstverständlich von Tagesausflüglern genutzt werden.

Es ist davon auszugehen, dass Urlauber aus dem Bereich Ostholstein/östlicher Kreis Plön die neuen Tagesausflugsmöglichkeiten nutzen werden. Ob allerdings häufiger als heute, scheint

³ Es ist davon auszugehen, dass Bustagereisen mit größeren Distanzen (etwa Lübeck-Kopenhagen oder Lübeck-Berlin) vorzugsweise von Einwohnerinnen und Einwohnern wahrgenommen werden.

fraglich. Bereits heute ist ja die Möglichkeit gegeben, Tagesausflüge nach Dänemark zu unternehmen. Zwar ist die Anreise länger als nach Eröffnung der Fehmarnbeltquerung, dafür aber auch mit einer tendenziell attraktiven Schifffahrt verbunden.

Es erscheint zweifelhaft, dass die Destinationen im Kreis Ostholstein und im östlichen Plön wegen der zusätzlichen Tagesausflugsmöglichkeiten häufiger als Urlaubsreiseziel gewählt werden. Die Tagesausflugsziele auf dänischer Seite erscheinen dazu auch im gegenwärtigen Zustand nicht spektakulär genug (sie taugen durchaus als Tagesausflugsziel, aber kaum als Argument, den Urlaub in Ostholstein zu verbringen, weil man dann so leicht Ausflüge nach Lolland oder Falster unternehmen kann).

Eine Ausnahme von dieser generellen Einschätzung könnte das Tagesausflugsziel Kopenhagen sein. Wie oben bereits ausgeführt, kommt dies aus Reisezeiterwägungen aber vermutlich nur für Fehmarn als Argument in Betracht. Eine gezielte Bewerbung von Tagesausflügen nach Kopenhagen mit der Bahn oder durch Busunternehmen kann hier zusätzlich Nachfrage stimulieren.

3.3 Verbesserung der Erreichbarkeit per Bahn

3.3.1 Planung

Nach dem LNVP 2017 ist ein neues und beschleunigtes Expresslinienangebot im 120-Minuten-Takt zwischen Lübeck und Dänemark (Nykøbing) in Ergänzung zum Fernverkehr sowie eine Regionallinie im 60-Minuten-Takt zwischen Lübeck und Neustadt und weiter im 120-Minuten-Takt bis Fehmarn-Burg geplant (LVS 2014, S. 69).

Für die Betriebsphase werden täglich 15 den Fehmarnbelt querende Nahverkehrszüge und 23 Fernverkehrszüge erwartet (vgl. Tabelle 1, S. 10), was einer deutlichen Angebotsausweitung entspricht.

Heute werden von Lübeck aus im Schienenpersonennahverkehr bedient:

- Neustadt (Holst.) im 60-Minuten-Takt (Fahrzeit 40 Minuten), 17 mal pro Tag je Richtung
- Oldenburg (Holst.), Großenbrode und Fehmarn-Burg im 120-Minuten-Takt (Fahrzeit 63-88 Minuten), allerdings mit ergänzenden Fernverkehrsverbindungen.

Hinzu kommen (saisonabhängig) sieben Zugpaare auf der Fernverkehrsstrecke (Hamburg-) Lübeck-Kopenhagen mit regelmäßigem Halt in Oldenburg (Holst.) und Puttgarden.

Damit könnten einige Haltepunkte (z. B. Lübeck Hbf, Neustadt (Holst.), Oldenburg (Holst.), Großenbrode, Fehmarn-Burg) besser erreichbar sein als bisher. Das betrifft sowohl die An- und Abreise als auch die Erreichbarkeit im Urlaubertagesausflugsverkehr.

Außerdem war im Fahrplanentwurf des Bundesverkehrswegeplanes (zitiert nach ETC 2012, S. 56) ein neuer Halt „Hansapark“ zwischen den bestehenden Haltepunkten Sierksdorf und

Neustadt geplant. Dieser Halt wird nach der aktuellen Planung nicht realisiert, stattdessen wird es weiterhin einen Halt in Sierksdorf geben.

3.3.2 Ergebnisse

Nach Ergebnissen der GBSH 2015 reisen 9% der Übernachtungsgäste im Reisegebiet Ostsee (ohne die Städte Kiel, Lübeck und Flensburg, nur Quellmarkt Deutschland) mit der Bahn an.

Gut drei Viertel dieser Ostseegäste (76%) unternehmen während ihres Aufenthaltes Ausflüge, von diesen wiederum 19% (auch) mit Bus und Bahn. Insgesamt haben 37% dieser Ostseegäste Bus und Bahn im Rahmen der Reise genutzt.

Die Verbesserung der Bahnerreichbarkeit für einige Orte im Zuge der Frequenzausweitung und Geschwindigkeitserhöhung auf der Schienenhinterlandanbindung wird wesentlich davon abhängen,

- wo die Fernverkehrszüge zwischen Lübeck und Kopenhagen halten (Oldenburg? Fehmarn?),
- wie die Fernverkehrszüge umstiegsfrei an die Quellmärkte angebunden sind,
- wie die Ausgestaltung des Nahverkehrs konkret erfolgt (vgl. dazu auch Abschnitt 3.5).

Die in den derzeit veröffentlichten Plandokumenten dargestellten Betriebsprogramme lassen keinen Rückschluss zu, welche Fernverkehrshalte zwischen Lübeck und Dänemark verlässlich zu erwarten sind. Auch das Verkehrsgutachten zur Schienenhinterlandanbindung (ETC 2012, S. 56ff.) macht zwar detaillierte Angaben zum Nahverkehr, aber nicht zum Fernverkehr. Als sicher kann angenommen werden, dass der Fernverkehrshalt Puttgarden entfallen wird.

Damit bleibt für den Fernverkehr lediglich der Halt in Oldenburg zu betrachten, der bei einem Erhalt häufiger als heute bedient würde, bei einem Entfall natürlich seltener als heute.

Aufgrund der geringen Übernachtungszahlen in Oldenburg selbst (2015: 12.000 Übernachtungen in Beherbergungsstätten ab 10 Betten) würde bei einer Frequenzausweitung im Fernverkehr ggf. das Umland stärker profitieren. Voraussetzung wäre aber ein attraktiver Transfer zu größeren touristischen Zentren.⁴

Im Nahverkehr werden sich die größeren Chancen ergeben, und zwar insbesondere für die Tagesausflüge zu den betrachteten Orten (und nur in zweiter Linie durch eine bessere Erreichbarkeit Dänemarks, Haltepunkte Rødby und Nykøbing/Falster).

⁴ Aktuell werden z. B. potenzielle Gäste in Weißenhäuser Strand auf Bus und Taxi verwiesen („Wenn Sie am Bahnhof in Oldenburg/Holstein ankommen haben Sie die Möglichkeit, mit dem öffentlichen Bus oder mit einem Taxi zum Weissenhäuser Strand zu kommen.“ www.weissenhaeuserstrand.de/service-info/anfahrt/, Juli 2016)

ETC (2012, S. 60) schätzen für die Haltepunkte deutliche Zuwächse der täglichen Ein- und Aussteigerzahlen. So wird für Fehmarn-Burg (variantenabhängig) eine Zunahme von 80% bis über 110% erwartet, für Oldenburg von 90% bis über 120%, für Großenbrode von 10% bis über 60%.

Für Burg auf Fehmarn würde sich (bei rund 300 Ein- und Aussteigern pro Tag, 6.000 Einwohnern und 5 beruflichen Nutzern pro 1.000 Einwohner, zur Herleitung vgl. Abschnitt 3.5.1.3, S. 59) im Status Quo eine Freizeitnutzung im Nahverkehr von rund 45.400 Personen pro Jahr ableiten lassen. Hinzu kommen aktuell rund 16.000 Freizeitaussteiger in Puttgarden (44 pro Tag). Würde sich diese Zahl von 61.000 verdoppeln (Zuwachs 100%), entspräche das beim derzeitigen Ausgabenverhalten (EUR 24 pro Tag) einem Umsatzzuwachs aus dem Tagestourismus in Höhe von ca. EUR 1,5 Mio. Da aber der Haltepunkt Puttgarden entfallen wird, darf dieser Wert nicht berücksichtigt werden. Zudem ist in dem Wert von 45.400 ein Anteil von ca. 30.600 bahnanreisenden Übernachtungsgästen im Nahverkehr enthalten, die von einer Verbesserung der Nahverkehrsverbindung vermutlich gar nicht berührt würden (hinzu kommen grobgeschätzt 4.000 bahnanreisende Übernachtungsgäste im Fernverkehr). Daher bleibt für Fehmarn nur eine Tagesausflugszahl von rund 15.000 p.a. Würde diese Zahl „nur“ um 50% steigen, würde dies in heutigen Preisen einen zusätzlichen Umsatz in Höhe von rund EUR 0,2 Mio. repräsentieren. Diesen Wert nehmen wir als mittleres Szenario an und setzen für das negative und positive Szenario entsprechend abgeleitete Werte (Tabelle 38).

Tabelle 38: Mögliche Umsatzpotenziale für Fehmarn (Burg) in drei Szenarien

	Freizeitnutzer (Tagesausflügler, Nahverkehr)	angenommene Steigerungsrate	Zusätzliches Umsatzpotenzial (EUR)
Negatives Szenario	15.000	20%	0,1 Mio.
Mittleres Szenario	15.000	50%	0,2 Mio.
Positives Szenario	15.000	80%	0,3 Mio.

Durch die deutliche Zunahme der Fernverkehrsverbindungen auf der Strecke Hamburg-Kopenhagen mit Halt in Lübeck ist zudem davon auszugehen, dass Lübeck näher an das deutsche Schienenfernverkehrsnetz heranrückt. Auch hier sind also Zunahmen zu erwarten. Bereits heute haben die Großstädte an der Ostsee SH mit 18% Bahnreisen einen deutlich höheren Anteil aufzuweisen als die übrigen Ostsee-Ziele (9%). Der Hebel für eine verbesserte Anreisemöglichkeit per Bahn ist also in Lübeck deutlich größer als in den anderen betrachteten Orten in Ostholstein.

Da sich die Fernverkehrsfrequenz nach Eröffnung des Tunnels ungefähr verdoppeln wird (23 Züge durchgängig, heute sieben Zugpaare, aber nicht ganzjährig), ist auch von einem entsprechenden Effekt für Lübeck auszugehen. Lübeck verzeichnete 2015 rund 1 Mio. Übernachtungen in Beherbergungsstätten, darin rund 18% aus Dänemark und Schweden, die

wir hier nicht betrachten. Rechnet man für die verbleibenden 820.000 Übernachtungen überschlägig mit 18% Bahnreisen, so ergeben sich rund 150.000 Übernachtungen von Bahnreisenden. Diese werden sich voraussichtlich nicht verdoppeln (denn die Erhöhung der Angebotsfrequenz geschieht vor allem für die Verbindung Hamburg-Kopenhagen und es wird nicht das Gesamtangebot inkl. Nahverkehr verdoppelt, sondern nur das Fernverkehrsangebot), daher gehen wir nur von einer realistischen Steigerung im mittleren Szenario von 30% aus. Dies würde zusätzliche 45.000 Übernachtungen pro Jahr bedeuten. Bei einer unterstellten Ausgabe pro Aufenthaltstag von EUR 94 entspricht das einem zusätzlichen Umsatzpotenzial von rund EUR 4,2 Mio. pro Jahr (ohne Berücksichtigung der Quellmärkte Dänemark und Schweden).

Tabelle 39: Mögliche Umsatzpotenziale für Lübeck in drei Szenarien

	Übernachtungen von bahnanreisenden Touristen (ohne DK/SE)	Tages- ausgaben EUR	Umsatz, Mio. EUR	angenommene Steigerungsrate	Zusätzliches Umsatzpotenzial (EUR)
Negatives Szenario	150.000	94	14,1	+ 10%	1,4 Mio.
Mittleres Szenario	150.000	94	14,1	+ 30%	4,2 Mio.
Positives Szenario	150.000	94	14,1	+ 50%	7,1 Mio.

3.4 „Abwanderung“ deutscher Gäste nach Dänemark

Die Feste Fehmarnbeltquerung wird nicht nur die Reisezeiten von Skandinavien nach Deutschland, sondern natürlich genauso auch in umgekehrter Richtung verkürzen. Dadurch könnte es zu einer Destinationskonkurrenz kommen, wenn Gäste, die heute die Ostsee Schleswig-Holsteins besuchen, „durchstarten“ und stattdessen nach Dänemark oder Südschweden fahren.

3.4.1 Bearbeitungsmethode

Auf Basis der Daten der Reiseanalyse ermitteln wir die Überschneidung der Potenziale für die Ostsee Schleswig-Holstein und Dänemark. Voraussetzung für den beschriebenen Effekt wäre zunächst, dass Ostsee-SH-Interessenten ein überdurchschnittliches Interesse an Dänemark aufweisen.

Das mögliche Konkurrenzgefüge kann dann regional differenziert werden, indem die Reisezeitersparnis (je höher, desto relevanter) und die Angebotsüberschneidung (je ähnlicher, desto relevanter) berücksichtigt werden.

3.4.2 Ergebnisse

Wir haben das Interesse für ausgewählte Destinationen im Zeitraum 2003 bis 2016 ermittelt. Tabelle 40 zeigt das Interesse für ausgewählte Destinationen in der Bevölkerung insgesamt, Tabelle 41 bezogen auf die SH-Ostsee-Interessierten. In der Bevölkerung interessierten sich im Januar 2016 28% für einen Urlaub an der Ostsee SH und 18% für einen Urlaub in Dänemark. Unter den Ostsee-SH-Interessierten interessierten sich 40% auch für Dänemark, also etwa 2,2 mal so viele wie in der Bevölkerung.

Tabelle 40: Urlaubsinteresse an ausgewählten Destinationen (Bevölkerung insgesamt)

Basis: Deutsche/deutschsprachige Wohnbevölkerung ab 14 Jahre	RA 2003	RA 2006	RA 2011	RA 2016
Schleswig-Holstein Ostseeküste	16	24	31	28
Dänemark	11	14	15	18
Schleswig-Holstein Nordseeküste	15	24	30	28
Schleswig-Holstein Binnenland	4	5	7	7
Mecklenburg-Vorpommern Ostseeküste	17	22	32	30
Mecklenburg-Vorpommern Binnenland	7	8	10	10
Schweiz	14	15	15	14
Österreich	33	27	28	30
Spanien	35	38	42	43

Urlaubsinteresse gesamt nächste drei Jahre, für ausgewählte Destinationen, jeweils im Januar, in Prozent
Quelle: Reiseanalyse der Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen

Tabelle 41: Urlaubsinteresse an ausgewählten Destinationen (SH-Ostsee-Interessenten)

Basis: Ostsee-SH-Interessenten Interessieren sich auch für ...	RA 2003	RA 2006	RA 2011	RA 2016
Dänemark	28	33	31	40
Schleswig-Holstein Nordseeküste	62	68	70	75
Schleswig-Holstein Binnenland	22	16	20	21
Mecklenburg-Vorpommern Ostseeküste	46	46	60	62
Mecklenburg-Vorpommern Binnenland	21	18	22	22
Schweiz	29	29	25	26
Österreich	51	40	41	44
Spanien	50	57	58	58

Urlaubsinteresse gesamt nächste drei Jahre, für ausgewählte Destinationen, jeweils im Januar, in Prozent

Quelle: Reiseanalyse der Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen

Der Hauptkonkurrent für die Ostsee SH ist aber nicht Dänemark. So interessieren sich 75% der Ostsee-SH-Interessenten auch für die Nordsee SH, 62% für die Ostsee MV, 58% für Spanien (darin mit 47% Mallorca) und 54% für die Nordseeküste Niedersachsens. Selbst Bayern mit 50% und Italien mit 47% liegen noch vor Dänemark.

Im Hinblick auf die touristische Angebotsqualität sind zwischen (Ost-) Dänemark und der Ostsee SH Parallelen, aber auch Unterschiede auszumachen (vgl. NIT/SORSOSO 2016). So wird vor allem die Landschaft als ähnlich, die touristische Suprastruktur aber als recht unterschiedlich beurteilt. Das betrifft die Unterkunftsstruktur und die Strände ebenso wie zahlreiche Aktivitätsmöglichkeiten, etwa Angeln, Wandern oder Paddeln. Hinzu kommen aus deutscher Sicht die Sprach-, Währungs- und auch Preisniveaubarriere. In den vergangenen Jahren wurden außerdem mehrere deutsch-dänische Projekt mit dem expliziten Ziel der Schaffung grenzüberschreitender Destinationen und Marketingkonzepte durchgeführt. Eine stabile grenzüberschreitende Destinationsvermarktung ist daraus aber bisher nicht entstanden.

3.4.3 Bewertung

Zwar gibt es Interessensüberschneidungen zwischen Ostsee SH-Interessenten und Dänemark-Interessenten. Diese sind aber geringer als für andere Destinationen und es ist anzunehmen, dass die Interessenten aufgrund der Unterschiedlichkeit der Tourismusprodukte durchaus in der Lage sind, zwischen den beiden Destinationen zu unterscheiden und ihre Wahl bewusst zu treffen. Die Ersparnis von rund einer Stunde An- und Abreisezeit wird daher nach unserer Einschätzung keinen wesentlichen Abfluss von touristischem Potenzial aus der Ostsee SH in Richtung Dänemark oder Südschweden zur Folge haben. Eine Szenarienbetrachtung erübrigt sich daher.

3.5 Beeinträchtigung der Erreichbarkeit per Bahn

3.5.1 Wegfall der Bäderbahn

Mit der Bahn-Neubaustrecke Lübeck-Fehmarn (-Dänemark) wird die sogenannte Bäderbahn Lübeck-Neustadt-Oldenburg-Burg/Puttgarden im Teilabschnitt Lübeck-Neustadt für den Personen- und Güterfernverkehr nicht mehr benötigt und weitgehend stillgelegt.⁵ Das bedeutet, dass die Haltepunkte Scharbeutz und Timmendorferstrand verlegt werden.

Nach dem LNVP 2017 ist ein neues und beschleunigtes Expresslinienangebot im 120-Minuten-Takt zwischen Lübeck und Dänemark in Ergänzung zum Fernverkehr sowie eine Regionallinie im 60-Minuten-Takt zwischen Lübeck und Neustadt und weiter im 120-Minuten-Takt bis Fehmarn-Burg geplant (LVS 2014, S. 69).

Die IHK zu Lübeck und der Kreis Ostholstein haben darauf hingewiesen, dass der Erhalt dieser Bahnstrecke für den Regionalverkehr von hoher Bedeutung für Berufspendler und Touristen sei.

Die Auswirkungen der Verlegung von Haltepunkten und die Anbindung der betroffenen Gemeinden per Bus sind in touristischer Hinsicht zu differenzieren:

- Die An- und Abreise in die oben genannten Orte (vor allem Scharbeutz und Timmendorfer Strand) könnte sich verschlechtern, da zusätzlich zum Umstieg in Lübeck in die Regionalbahn ein weiterer Umstieg in den Bus erforderlich werden könnte.
- Der Tagesausflugsverkehr von diesen Orten könnte schwieriger werden, da kein einfaches Einsteigen in die Regionalbahn mehr möglich sein wird.

3.5.1.1 Aktuelle Situation und Planungsstand

Nach den Planungsunterlagen des Raumordnungsverfahrens (Band 2, 3.1, fbq.die-bahn-baut-im-norden.de) war zunächst geplant, die derzeitigen Regionalbahnhalte Timmendorferstrand⁶, Scharbeutz und Haffkrug durch entfernter liegende Haltepunkte zu ersetzen und den Haltepunkt Sierksdorf entfallen zu lassen.

⁵ Vgl. auch Antwort der Landesregierung auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Dr. Patrick Breyer, Drucksache 18/2274 14-09-29

⁶ Der Bahn-Haltepunkt in der Gemeinde Timmendorfer Strand heißt „Timmendorferstrand“

Die aktuelle Planung⁷ zeigt hingegen, dass die Halte Haffkrug, Sierksdorf und Neustadt an der alten Trasse gelegen bleiben, lediglich für die Haltepunkte Timmendorfer Strand und Scharbeutz werden sich Änderungen ergeben.

Die letzten verfügbaren Planungsstände für die aus- und rückzubauenden Trassenabschnitte zeigen Abbildung 4 und Abbildung 5.

Die aktuellen Fahrtzeiten mit Regionalbahn und ICE sind in Tabelle 42 wiedergegeben.

Aus Tabelle 43 wird deutlich, dass in einigen touristisch besonders relevanten Orten heute teilweise fußläufige Entfernungen von mehr als einem Kilometer zurückgelegt werden müssen (Timmendorfer Strand, Scharbeutz, auch Großenbrode) und dass sich diese Entfernungen bei Umsetzung der Planung deutlich erhöhen würden, so dass eine Anbindung der Haltepunkte per Bus notwendig wird.



Abbildung 4: Geplante Linienführung Lübeck-Neustadt (gelb: Rückbau, rot: Variante: ROV Optimierung)

Quelle: DB Netz/DB Projektbau, Vorplanung, August 2015, www.anbindung-fbq.de (Abruf Juli 2016)

⁷ Auskünfte der DB AG und das auf anbindung-fbw.de verfügbare Material

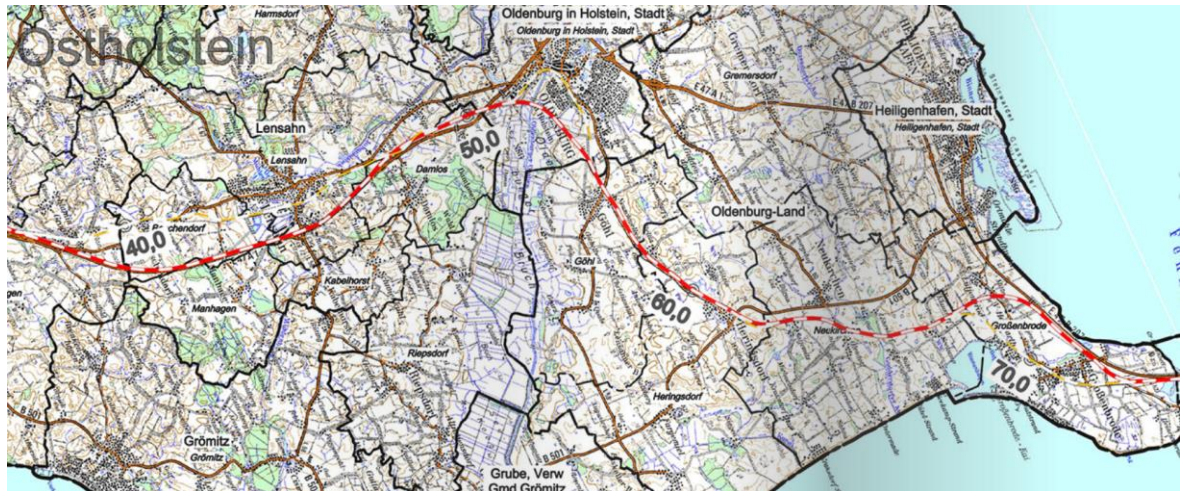


Abbildung 5: Geplante Linienführung Neustadt-Großenbrode (gelb: Rückbau, rot: Variante: ROV Optimierung)

Quelle: DB Netz/DB Projektbau, Vorplanung, August 2015, www.anbindung-fbq.de (Abruf Juli 2016)

Tabelle 42 Aktuelle Bahn-Fahrtzeiten von Lübeck

Bahnhof/Haltepunkt	Gästeankünfte 2015 in Tsd. (Beherbergungsstätten ab 10 Betten)	Fahrtzeit (Min.) von Lübeck, Regionalbahn	Fahrtzeit (Min.) von Lübeck, ICE
Lübeck Hbf	1.025	0	0
Bad Schwartau	117	5	-
Timmendorferstrand	988	14	-
Scharbeutz	449	20	-
Haffkrug	Zu Scharbeutz	29	-
Sierksdorf	122	32	-
Neustadt(Holst)	185	40	
Lensahn	0	56	-
Oldenburg(Holst)	12	63	31
Großenbrode	160	77	-
Fehmarn-Burg	1.072 (Stadt Fehmarn)	88	-
Puttgarden	Zu Stadt Fehmarn	103	59

Quelle: RB21770/21720, ICE 37 am 29.7.2016, eigene Berechnungen, Beherbergungsstatistik 2015

Tabelle 43: Aktuelle und geplante Entfernungen vom Haltepunkt zu touristisch relevanten Punkten

Bahnhof/Haltepunkt	Ortszentrum/touristisch relevanter Punkt	Fußläufige Entfernung Bahnhof/Haltepunkt 2016	Fußläufige Entfernung Bahnhof/Haltepunkt, Planung
Lübeck Hbf			Keine Veränderung
Bad Schwartau	Holstein-Therme	0,8 km	Keine Veränderung
Timmendorferstrand	Sealife	1,8 km	Ca. 3,9 km
Scharbeutz	Badeweg/Strandallee	1,2 km	Ca. 2,4 km
Haffkrug	Seebrücke	0,8 km	Keine Veränderung
Sierksdorf	Seehof, Hansapark	0,7-0,9 km	Keine Veränderung
Neustadt(Holst)	Am Markt, Ameosklinik	0,7-1,6 km	Keine Veränderung
Lensahn	Landwirtschaftsmuseum	0,1 km	Ca. 0,9 km
Oldenburg(Holst)	Wallmuseum	2,0 km	Ca. 2,5 km
Großenbrode	Seebrücke	1,5 km	Ca. 2,5 km
Fehmarn-Burg	Am Markt	0,8 km	Keine Veränderung
Puttgarden	-	-	-

Die Planstandorte sind den Planungsunterlagen auf fbq-anbindung.de (Abruf: November 2016) entnommen.

3.5.1.2 Übernachtungsgäste

Es ist davon auszugehen, dass Übernachtungsgäste wegen des in der Regel mitgeführten Gepäcks geringere Fußdistanzen akzeptieren als Tagesausflügler. Wir gehen davon aus, dass anreisende Gäste mit Gepäck regelmäßig Distanzen von mehr als einem Kilometer nicht akzeptieren werden, sondern dann auf andere Verkehrsmittel (Bus, Taxi, Transfer) umsteigen. Natürlich sind die individuellen Präferenzen sehr verschieden, den Autoren begegnen zum Beispiel in der Kieler Innenstadt regelmäßig Kreuzfahrtpassagiere, die offenbar die gut drei Kilometer vom Bahnhof zum Schiff zu Fuß zurücklegen. Aber eine Distanz von einem Kilometer mit Gepäck, das entspricht etwa einer Laufzeit von 15 Minuten, dürfte für die Mehrheit der Gäste eine plausible Akzeptanzschwelle darstellen.

Diese Schwelle wird in Timmendorfer Strand, Scharbeutz und Großenbrode bereits heute überschritten. Regelmäßig dürften anreisende Übernachtungsgäste also Bus, Taxi oder Transfer nutzen. Die deutliche Verlängerung der Strecke vom Bahnhof zum endgültigen Ziel hätte also regelmäßig einen (wenn auch geringen) Zeitverlust, aber keine zusätzliche Verkehrsmittelnutzung zur Folge. Es ist nicht zu erwarten, dass der Zeitverlust bzw. zusätzliche Aufwand für den Transfer bei der An- und Abreise ein Kriterium für die Entscheidung gegen die Zielwahl in einem der betroffenen Orte darstellen wird.

3.5.1.3 Tagesausflügler

Die Zahl der Tagesausflügler ist aus dem vorhandenen Material nicht verlässlich zu schätzen. Zwar ist die Zahl der täglichen Ein- und Aussteiger an den betroffenen Stationen in Zeitreihen von 2000 bis 2015 bekannt, aber diese Zahlen differenzieren nicht zwischen Pendler, Schülern, sonstigen beruflichen Nutzern und Freizeitnutzern, und bei diesen auch nicht zwischen Übernachtungsgästen auf der An- und Abreise und Tagesausflüglern.

Bekannt ist, dass rund zwei Drittel (66%) der Schleswig-Holsteiner den Schienen-Personen-Nahverkehr in der Freizeit nutzen (Omnitrend 2015, Tab. 13). Das betrifft aber nicht zwei Drittel der Fahrten (Häufignutzer wie z. B. Pendler und Schüler sind zwar recht wenige, aber diese sorgen eben für viel Nicht-Freizeit-Verkehr).

Wir gehen nach einer selbst erstellten Abschätzung davon aus, dass landesweit ungefähr ein Drittel der SPNV-Nutzungen Freizeitnutzungen sein könnten. Dieser Anteil dürfte allerdings je nach Ort unterschiedlich sein: Je größer ein Ort ist, desto mehr Berufspendler und Schüler etc. dürften sich unter den Aussteigern finden lassen. Für kleinere, touristisch attraktive Orte kann man durchaus höhere Anteile annehmen. Wir haben daher für den größten Ort im Betrachtungsgebiet, Neustadt in Holstein, den Wert „berufliche Nutzung pro 1.000 Einwohner ermittelt (20,5) und auf die anderen Orte angewendet, der Rest ist dann Freizeitnutzung (allerdings haben wir für Burg auf Fehmarn wegen der Insellage einen geringeren Schüler-/Pendleranteil der Bahn unterstellt und nur 5/1000 angesetzt)

Tabelle 44 zeigt die Ergebnisse jedenfalls in einer groben Annäherung. In den zwei betroffenen Orten Scharbeutz und Timmendorfer Strand wären rund 183.000 Freizeitnutzungen betroffen.

Tabelle 44: SPNV-Freizeitnutzer 2015 (grobe Schätzung)

Mo-So, 2015	Einwohner	Ein- und Aussteiger täglich	Aussteiger (ungefähr die Hälfte)	Freizeitanteil (grob geschätzt)	Aussteiger Freizeit, täglich	Aussteiger Freizeit, jährlich (365 Tage)
Neustadt	15.012	918	459	33%	151	55.000
Sierksdorf	1.590	378	189	83%	156	57.000
Haffkrug	Ca. 1.800	212	106	65%	69	25.000
Scharbeutz	Ca. 4.400	492	246	63%	64	57.000
Timmendorfer Strand	8.792	1053	527	66%	346	126.000
Scharbeutz und Timmendorferstrand zusammen	Ca. 13.100	1.545	773	65%	502	183.000

Quelle: Eigene Berechnungen auf Basis der Daten von NAH-SH

Diese geschätzten 183.000 Freizeitnutzer sind aber nicht alle Tagesausflügler. Legt man für die zwei betroffenen Orte die Ankünfte in Beherbergungsstätten 2015 zugrunde, so ergibt sich eine Gästezahl von 356.000. Aus der GBSH 2015 ist bekannt, dass 9% der Übernachtungsgäste mit der Bahn anreisen, das sind demnach gut 32.000 Anreisen mit der Bahn. Die Differenz von 183.000 und 32.000, also 151.000, wären demnach Tagesausflügler vom Wohn- oder Urlaubsort.

Geht man für Tagesausflügler von durchschnittlichen Ausgaben von gut EUR 24 aus (Sondereffekte des Hansaparks sind hier nicht zu berücksichtigen, weil Sierksdorf nicht berührt wird), so repräsentieren die 151.000 Tagesausflügler ein Umsatzvolumen von rund EUR 3,6 Mio. im Jahr 2015.

Es ist nicht davon auszugehen, dass eine längere Distanz vom Haltepunkt zum Strand, Ortszentrum oder Freizeitpark diese Nachfrage komplett verdrängt. Die Verdrängungsrate hängt auch stark von der Art der eingesetzten Alternativen ab. Wir haben daher plausible Daten in drei Szenarien zugrunde gelegt (Tabelle 45).

Tabelle 45: Mögliche Verdrängungseffekte (Scharbeutz und Timmendorfer Strand) in drei Szenarien

	Umsatz <i>at risk</i> (EUR)	angenommene Verdrängungsrate	verdrängter Umsatz (EUR)
Negatives Szenario	3,6 Mio.	30%	1,1 Mio.
Mittleres Szenario	3,6 Mio.	15%	0,5 Mio.
Positives Szenario	3,6 Mio.	5%	0,2 Mio.

Allerdings ist bei dieser Betrachtung zu berücksichtigen, dass eine mögliche *lokale* Verdrängung nicht zwangsläufig zu einem *regionalen* Umsatzverlust führen muss. So wie an anderer Stelle (vgl. Abschnitt 3.7.2 auf Seite 64) argumentiert wurde, dass zusätzliche Tagesausflügler auf Fehmarn an anderer Stelle fehlen könnten, so ist hier einzuschränken, dass fehlende Tagesausflügler in Scharbeutz oder Timmendorfer Strand dann an anderer Stelle in Erscheinung treten könnten.

Aus der GBSH 2015 ist bekannt, dass 76% der Ostseegäste Ausflüge unternehmen und dass diejenigen, die Ausflüge unternehmen, die relativ häufig tun (5,2 mal bei einer durchschnittlichen Aufenthaltsdauer von 7,7 Tagen, also im Durchschnitt alle 0,7 Tage ein Ausflug). Angesichts dieser hohen Ausflugsintensität und -häufigkeit ist anzunehmen, dass Ausflüge für die Ostsee-Urlauber eine recht hohe Bedeutung haben und deshalb eine gewisse Flexibilität hinsichtlich das Tagesausflugszieles vorhanden ist.

3.5.2 Haltepunkte Oldenburg(Holst) und Großenbrode

Auch in Oldenburg und Großenbrode wird der zukünftige Haltepunkt weiter vom Ortskern entfernt liegen als heute (vgl. auch Tabelle 43).

Für Oldenburg ergibt sich durch die Verlegung keine deutliche Verschlechterung der Anbindung. Zwar wird der Haltepunkt etwas weiter vom Ortszentrum entfernt liegen, die Entfernung zu einem der wichtigsten Besuchsziele Oldenburgs (Wallmuseum) erhöht sich dadurch aber nur um ca. 20%. Personen, die ohne Fahrrad per Bahn anreisen oder schlecht zu Fuß sind, werden auch heute schon Bus oder Taxi benutzen, für die übrigen dürfte der Unterschied marginal sein und kaum zu einer Verdrängung führen.

Das ist in Großenbrode anders. Hier liegt der Haltepunkt heute ca. 1,5 km von der Seebrücke entfernt, diese Distanz wird sich auf ca. 2,5 km erhöhen. Die Zahl der betroffenen Fahrgäste ist allerdings ausgesprochen gering, Großenbrode ist, noch hinter Puttgarden, Fehmarn-Burg und Lensahn, der am geringsten frequentierte Halt auf der Strecke mit weniger als 100 Ein- und Aussteigern pro Tag. Legt man die oben verwendeten 20,5 beruflichen Nutzer pro 1.000 Einwohner auch hier an, so ergibt sich bei 2.100 Einwohnern bereits eine berufliche Nutzung von rund 100 Ein- und Aussteigern, so dass für Tagesausflügler per Bahn kein nennenswertes Volumen mehr bleibt.

3.5.3 Entfall des Fernverkehrshaltes Puttgarden

Es kann aufgrund der Streckenführung sicher angenommen werden, dass der Fernverkehrshalt in Puttgarden entfallen wird. Der neu eingerichtete Nahverkehrshalt Burg-Fehmarn kommt aufgrund seiner Lage ebenfalls kaum als Fernverkehrshalt in Frage. Der Bahnhof Burg-Fehmarn wird heute mit einem IC pro Tag (aus Frankfurt (Main)) angebunden.

Fehmarn hat ein Übernachtungsvolumen von mehr als 3,5 Mio. Aufenthaltstagen, wenn alle Segmente zusammengezählt werden (NIT 2011, S. 115). Von diesen entfallen rund 1,5 Mio. auf vermietete Unterkünfte. In dieser Zielgruppe kommen im Reisegebiet Ostsee rund 9% der Gäste mit der Bahn. Wie viele davon nicht mehr kommen würden, wenn es keine Fernverkehrsverbindung mit Umstieg Hamburg mehr gibt, sondern stattdessen eine schnelle Nahverkehrsverbindung mit Umstieg in Lübeck, lässt sich nicht genau ermitteln.

Selbstverständlich bedeutet der Verlust der Fernverkehrshalte einen Rückgang der touristischen Attraktivität. Die volumenmäßige Bedeutung wird aber als gering eingeschätzt.

3.5.4 Bewertung

Zusammengefasst sehen wir ein Verdrängungsrisiko bei Aufgabe der heutigen Bäderbahn und Verlagerung der Haltepunkte Timmendorferstrand und Scharbeutz im Segment der Tagesausflügler. Für Übernachtungsgäste dürfte die zusätzliche Anreise- bzw. Transferzeit keine große Rolle spielen, für Tagesgäste hingegen durchaus. Wir schätzen je nach Szenario ein Umsatzverlustpotenzial in Höhe von EUR 0,2 Mio. bis 1,1 Mio. Das ist angesichts der durch den Tourismus in den betrachteten vier Orten insgesamt erwirtschafteten Umsätze allerdings

nur ein sehr geringer Anteil, der jedenfalls deutlich unter 1% des touristischen Gesamtumsatzes liegen dürfte.

Die Verlegung der Haltepunkte Großenbrode und Oldenburg dürfte keine nennenswerten Auswirkungen haben, da Oldenburg als Tagesausflugsziel mit der Bahn nur begrenzt attraktiv und Großenbrode ohnehin der am geringsten frequentierte Haltepunkt der Strecke ist.

Der Entfall des Fernverkehrshaltes auf Fehmarn wird aufgrund der dann verfügbaren Alternativen (schnelle Nahverkehrsverbindung) ebenfalls kaum Auswirkungen haben.

3.6 Beeinträchtigung durch Lärm der Güterbahnstrecke

Die Lärmbeeinträchtigung durch den zu erwartenden Schienengüterverkehr ist für den Kreis Ostholstein bereits mehrfach untersucht worden (HTC/Georg & Ottenströer/Lärmkontor 2010, Cochet 2012).

Nach den aktuellsten Planungsunterlagen (Erläuterungsbericht zur Planfeststellung, Planfeststellungsunterlage vom 1.10.2013, Stand vom 3.6.2016, S. 48) ist von 73 Güterzügen pro Tag auszugehen, die von der DB AG auf Basis des Bundesverkehrswegeplans genutzten Planzahlen weisen 78 Güterzüge pro Tag aus. Diese Güterzüge werden ausschließlich auf der Neubau-/ Ausbaustrecke, die im Wesentlichen der Linienführung der Bundesautobahn 1 folgt, fahren.

Bereits in früheren Studien (NIT 2011, S. 301) wurde darauf hingewiesen, dass

- eine touristische Nachfrageverdrängung trotz Einhaltung der gesetzlichen Immissionsvorgaben vorstellbar ist (insbesondere, weil der Beurteilungspegel ein Mittelungspegel ist) und
- für eine spezifisch touristische Sensitivität von Urlaubern und Erholungssuchenden keine empirischen Daten vorliegen.

Daran hat sich im Grundsatz bis heute nichts geändert.

Es ist selbstverständlich davon auszugehen, dass mit der Ausbau-/Neubaustrecke die geltenden Vorschriften eingehalten werden. Allerdings hat ein Bundestagsbeschluss vom 26.2.2016 die politischen Rahmenbedingungen insofern verändert, als der Bundestag bei Maßnahmen im TEN-Kern-Verkehrsnetz „im Einzelfall konkrete Beschlüsse an die Bundesregierung [formuliert], um im Einzelfall im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel einen besonderen – über das gesetzliche Maß hinausgehenden – Schutz von Anwohnern und Umwelt erreichen zu können“ (Bundestagsdrucksache 18/7365 vom 26.2.2016).

Die derzeitige Phase bis zur Einreichung der Planfeststellungsunterlagen soll auf Initiative des Kreises Ostholstein genutzt werden, um zu prüfen, wo und welche höherwertigen Lärmschutzmaßnahmen ggf. benötigt werden. Diese Prüfung soll in gemeinsamer Diskussion und unter fachlicher Begleitung in sogenannten Runden Tischen im Rahmen des Dialogforum

Fehmarnbelt realisiert werden (vgl. auch „Dialogprozess auf neuen Wegen“, DB Netz AG, Newsletter Anbindung-FBQ aktuell, August 2016).

Im Ergebnis ist die Lärmauswirkung der Güterbahnstrecke auf den Tourismus unklar. Es muss aber darauf hingewiesen werden, dass die weitgehend liniengleiche Planung der Aus-/Neubaustrecke mit der BAB 1/B 207 bereits einen erheblichen Fortschritt gegenüber dem Zeitpunkt der diversen Hinterlanduntersuchungen (Betroffenheitsanalyse 2010 und die Untersuchungen der Arbeitsgemeinschaft FBQ RVU-UVS 2012) darstellt.

Weitere konkrete Schritte werden im Rahmen der Runden Tische erarbeitet.

Ergänzend soll noch darauf hingewiesen werden, dass von der Wiederaufnahme des Güterverkehrs auf der Vogelfluglinie selbstverständlich auch der Kreis Stormarn betroffen ist, da die Strecke Hamburg-Lübeck über Ahrensburg, Bargteheide, Bad Oldesloe und Reinfeld mitten durch den Kreis Stormarn führt. Im Gegensatz zum Kreis Ostholstein ist aber im Kreis Stormarn der Tourismus ein deutlich untergeordneter Wirtschaftsfaktor (Kreis Stormarn ca. 0,4 Mio. Übernachtungen, Kreis Ostholstein ca. 7,8 Mio. Übernachtungen allein bei berichtspflichtigen Betrieben). Eine besondere touristische Betroffenheit ist daher nicht zu erkennen.

3.7 Bauphase: Baustellentourismus

Auf Fehmarn wird eine der größten Baustellen Nordeuropas entstehen. Auch an der Hinterlandanbindung werden Baustellen entstehen, die als technische Einrichtungen durchaus Gäste anziehen können, wie zahlreiche Beispiele zeigen.

Relevant sind die Baustellen:

- Fehmarnbeltquerung (Tunnel)
- Fehmarnsundquerung

Für die weiteren Baustellen der Hinterlandanbindung ist kaum eine attraktivierende Wirkung zu erwarten, weil spektakuläre Bauwerke fehlen.

3.7.1 Ergebnisse

In früheren Studien (NIT 2011, S. 236) wurde unter Nutzung von Referenzfällen eine Zahl von 30.000 bis 50.000 Baustellenbesuchern pro Jahr aus dem Besucherbestand im Untersuchungsraum Fehmarn/Großenbrode und 50.000 bis 70.000 Besuchern pro Jahr, die neu in den Raum Fehmarn/Großenbrode kommen, abgeschätzt. Diese Werte bezogen sich auf den Raum Fehmarn/Großenbrode und auf das Infozentrum an der Tunnelbaustelle.

Die Besuchsprognose zu einem Ausstellungszentrum aus dem Jahr 2012 (NIT/Leisureworkgroup/Vota 2012, S. 98ff.) kommt zu 140.000 bis 160.000 Besuchen pro Jahr, darin rund 20.000 „Überlappungsbesuche“ mit dem parallel geplanten Baustellen-Info-Center.

Rund drei Viertel der Nachfrage werden nach der Besuchsprognose aus dem Tourismusmarkt (Urlaubsortausflüge) generiert, ein Viertel aus dem Einwohnermarkt innerhalb der 60-Minuten-Isochrone.

Aus den Besuchern des Ausstellungszentrums sind definitionsgemäß keine neuen Gäste für die Ostsee SH zu erwarten. Allerdings kann das Ausstellungszentrum zusammen mit der Baustelle und dem Baustellen-Info-Center durchaus zu einer temporären Attraktivierung der gesamten Destination beitragen.

Für das Baustellen-Info-Center ist hingegen durchaus der Besuch von Fachgruppen geplant, für die die Baustelle der Reiseanlass ist. Hier würde die Destination Ostsee SH also direkt von der Baustelle profitieren, weil dadurch Menschen in die Destination kommen, die ohne die Baustelle nicht gekommen wären.

3.7.2 Bewertung

Insgesamt werden die Baustellen mit den begleitenden Info-/Ausstellungs-Infozentren zur Attraktivierung der Destination beitragen. Die Wirkung als zusätzliches Ausflugsziel für ohnehin vorhandene Besucher ist dabei mengenmäßig deutlich wichtiger als die Wirkung als eigenständiger Reiseanlass.

Für das Segment der Urlaubsortausflügler kann von einem Volumen von mehr als 100.000 Besuchern pro Jahr in der rund achtjährigen Bauzeit ausgegangen werden. Damit erschließt sich für große Teile des Kreises Ostholstein ein neues touristisches Besuchsziel auf der Insel Fehmarn. Legt man für die 100.000 Besucher wiederum EUR 24 als Tagesausgabe an, so ergibt sich für Fehmarn ein zusätzlicher Umsatz von EUR 2,4 Mio. (Tabelle 46). Es ist aber davon auszugehen, dass dieser Umsatz an anderen Orten des Kreises Ostholstein zumindest teilweise fehlen wird.

Tabelle 46: Mögliche Umsatzpotenziale aus Urlaubsortausflüglern für Fehmarn in drei Szenarien

	Urlaubsortausflügler	Ausgaben pro Tag	Zusätzliches Umsatzpotenzial (EUR)
Negatives Szenario	50.000	EUR 24	EUR 1,2 Mio.
Mittleres Szenario	100.000	EUR 24	EUR 2,4 Mio.
Positives Szenario	150.000	EUR 24	EUR 3,6 Mio.

Die Zahl derer, die wegen der Baustelle als Besucher in die Region kommen, ist deutlich kleiner und dürfte 10.000 Besucher pro Jahr kaum überschreiten. Hier dürfte nur die Insel Fehmarn von zusätzlichen Tages- und Übernachtungsgästen profitieren. Wir setzen einen Mischwert von EUR 44 als Tagesausgaben an (Tagesgäste EUR 24, Übernachtungsgäste EUR 64). Daraus

ergibt sich im mittleren Szenario ein zusätzliches Umsatzpotenzial in Höhe von EUR 0,4 Mio. p.a.

Tabelle 47: Mögliche Umsatzpotenziale aus Fachbesuchern für Fehmarn in drei Szenarien

	Fachbesucher	Ausgaben pro Tag	Zusätzliches Umsatzpotenzial (EUR)
Negatives Szenario	5.000	EUR 44	EUR 0,2 Mio.
Mittleres Szenario	10.000	EUR 44	EUR 0,4 Mio.
Positives Szenario	15.000	EUR 44	EUR 0,6 Mio.

Für die Baustelle der Fehmarnsundquerung liegen zurzeit keine konkreten Planungen vor. Derzeit ist nicht einmal die Realisierungsform (Brücken, Tunnel etc.) entschieden. Es ist aber fraglich, ob eine weitere Baustelle (mit *noch* einem Ausstellungs-/Infozentrum) nennenswert mehr Gäste anziehen würde. Insgesamt ist die Aktivierbarkeit und das Interesse für diese Art von Besuchsziel begrenzt (vgl. auch den Schätzansatz bei NIT/Leisureworkgroup/Vota 2012, S. 98ff.) und es würde tendenziell zu Konkurrenzdestinationen zu den Standorten der Fehmarnbeltquerung kommen. Das gilt auch für den Fall, dass am Fehmarnsund das „interessantere“ Bauwerk (etwa als Brücke oder Brückenkombination) entstehen würde.

3.8 Bauphase: Übernachtungen durch Arbeitskräfte

Hier geht es um die Chance, dass die Übernachtungsnachfrage steigt, weil Arbeitskräfte in der Region übernachten müssen.

Bereits in früheren Studien (NIT 2011, S. 239) wurde die Zahl der Arbeitskräfte auf deutscher Seite auf ca. 600 geschätzt, in einem Gespräch im Juli 2016 wurde eine Größenordnung von 500 genannt. Dabei handelt es sich aber überwiegend um Arbeiter, die wiederum voraussichtlich überwiegend nicht in touristischen Unterkünften untergebracht werden.

Für die Tourismusbranche sind vor allem Personen relevant, die nicht dauerhaft in der Baustelle eingesetzt werden, sondern kurzzeitig für spezielle Aufgaben entsandt werden. Vorstellbar sind etwa Planer, Gutachter, Behördenvertreter und dergleichen.

Deren Zahl ist derzeit allerdings kaum seriös zu schätzen. Geht man von 2.000 solchen Personen pro Jahr aus, die im Durchschnitt maximal zwei Nächte bleiben, so ergeben sich 4.000 Übernachtungen pro Jahr, die sich zudem auf die direkte Nachbarschaft der Baustellen (Insel Fehmarn, ggf. Großenbrode und Heiligenhafen) erstrecken würden. Ein plausibler Höchstwert scheint bei 40.000 Übernachtungen pro Jahr zu liegen (NIT 2011, S. 239). Daraus ergibt sich im realistischen Fall ein zusätzliches Umsatzpotenzial von EUR 0,3 Mio. (Tabelle 48).

Tabelle 48: Mögliche Umsatzpotenziale aus Arbeitskräften für Fehmarn, Großenbrode, Heiligenhafen in drei Szenarien

	Übernachtungen	Ausgaben pro Tag	Zusätzliches Umsatzpotenzial (EUR)
Negatives Szenario	2.000	EUR 64	EUR 0,1 Mio.
Mittleres Szenario	4.000	EUR 64	EUR 0,3 Mio.
Positives Szenario	40.000	EUR 64	EUR 2,6 Mio.

3.9 Bauphase: Lärm, Landschaftsbildbeeinträchtigung

In den nächsten Jahren kommen auf den Kreis Ostholstein mehrere große Verkehrs-Bauvorhaben zu. Die wichtigsten sind:

- Die Tunnelbaustelle selbst (Tunnelportal und Rampe)
- Der Ausbau der B 207 zwischen Heiligenhafen-Ost und Puttgarden auf eine Länge von 16 km
- Der Neu- und Ausbau der Schienenverbindung zwischen Lübeck/Bad Schwartau und Puttgarden
- Der Neubau/Ausbau der Fehmarnsundquerung für Schiene und Straße.

Diese Bauvorhaben werden sich zeitlich überschneiden, auch wenn noch nicht alle Bauplanungen konkretisiert sind (Tabelle 49). Selbstverständlich bestehen diese großen Bauvorhaben aus vielen kleineren Baustellen, so dass nicht immer und an allen Stellen zugleich gebaut wird.

Tabelle 49: Überblick der wichtigsten Bauvorhaben

Baustelle	Ort	Zeit
Fehmarnbeltquerung (Tunnelportal und Rampe)	Puttgarden	2020-2028
Ausbau der B 207	Heiligenhafen-Ost bis Puttgarden (16 km)	2018-2022 ⁸
Neu- und Ausbau der Schienenverbindung	Lübeck/Bad Schwartau bis Puttgarden	2019-2024

⁸ Abhängig vom Verlauf der Klageverfahren

Alle Planungsunterlagen, soweit heute verfügbar, gehen davon aus, dass Baustellen mit Lärm und Landschaftsbildbeeinträchtigungen verbunden sind und dass die gesetzlichen Vorgaben zum Lärm- und Landschaftsbildschutz eingehalten werden.

Gleichwohl kann es zu Beeinträchtigungen der touristischen Aufenthaltsqualität durch die Baustellen kommen. Besonders störend dürften sein

- stark lärmende Arbeiten wie Rammen und dergleichen
- helle Beleuchtung in der Nacht
- Baustellen mit weit sichtbaren Vertikalstrukturen (Kräne, Türme und dergleichen).

Ein Urlaubsaufenthalt in der unmittelbaren Nähe solcher Baustellen würde vermutlich zu einem nicht unerheblichen Wegbleiben von Touristen führen.

Ausgleichend ist aber anzuführen, dass

- die Baustellen an der B 207 und an der Schienenverbindung weitgehend im Umfeld bestehender Linienführungen (B 207 bzw. BAB 1) mit vorhandenen Geräusch- und Landschaftsbildstörungen stattfinden.
- die Trassen, nicht zuletzt auf Druck aus der Region, so gewählt wurden, dass vorhandene Linien eingehalten und Ortschaften so weit wie möglich gemieden werden.

Insofern ist nicht anzunehmen, dass Baustellen oder Baustellenverkehr gerade dort notwendig werden, wo heute touristische Zentren liegen (das sind vor allem die Küstenorte der Lübecker Bucht und nördlich bis Großenbrode und Fehmarn).

Es ist aber notwendig, bei den Vorhabenträgern darauf hinzuwirken, dass in der konkreten Bauausgestaltung die möglichen negativen Auswirkungen auf den Tourismus (siehe oben) minimiert werden. Hierzu bedarf es einer Koordination und aktiven Umsetzung.

Ein weiteres Risiko scheint nicht in den objektiv zu erwartenden Störungen, sondern darin zu liegen, dass die öffentliche Meinung die Ostsee Schleswig-Holsteins pauschal mit „Europas größter Baustelle“ gleichsetzt und damit insinuiert, dort wäre ein Urlaub auf längere Zeit unmöglich.

Insofern scheint es hier, neben der Abstimmung mit den Vorhabenträgern, verstärkt auf die Kommunikation *über* die Baustelle und eine koordinierte Pressearbeit anzukommen, sowohl in Richtung der touristischen Quellmärkte als auch in der Region.

3.10 Bauphase: Verkehrsbeeinträchtigung Straße

3.10.1 Aktuelle Situation und Planungsstand

Für die Straßen-Baustellen Querung und der Straßenanbindung sind drei Abschnitte zu betrachten:

- Die Tunnelbaustelle selbst (Tunnelportal und Rampe)
- Der Ausbau der B 207 zwischen Heiligenhafen-Ost und Puttgarden auf eine Länge von 16 km
- Auf dieser Strecke der Neubau einer Fehmarnsundquerung

Für den Tunnel sind im Rahmen der Planfeststellung entsprechende Detail-Planungen vorgelegt worden.

Für den vierstreifigen Ausbau der B 207 zwischen Heiligenhafen-Ost und Puttgarden ist ein Planfeststellungsbeschluss ergangen. In den Planfeststellungsunterlagen werden allerlei baubedingte Wirkungen aufgelistet, darunter „Verlärmung und Beunruhigung von Tierlebensräumen sowie Erholungs- und Wohn-/Wohnumfeldflächen“, allerdings wird die Beeinträchtigung der Verkehrssituation nicht thematisiert. In der Voruntersuchung (TGP 2009, S. 25) wird die „temporär schlechtere Erreichbarkeit von Erholungsgebieten“ zwar als Auswirkung benannt, aber dann nicht weiter thematisiert. Auch das Verkehrsgutachten (Wasser und Verkehrskontor, 2012) geht auf die Problematik nicht ein.

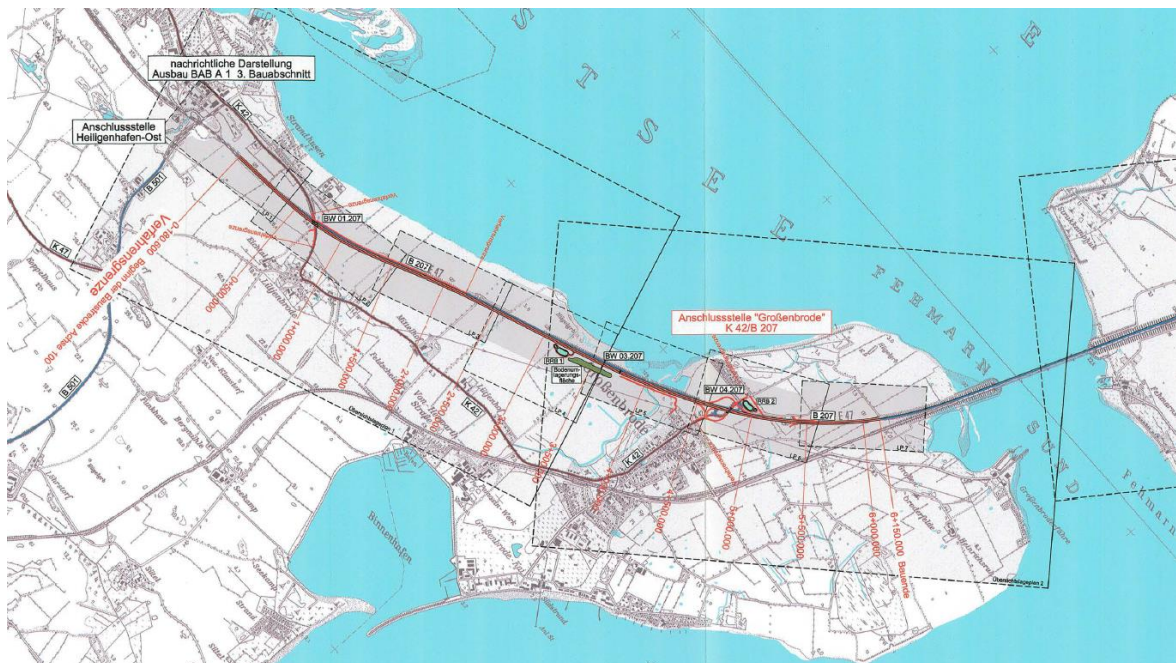


Abbildung 6: Westlicher Teil der Straßenausbauplanung

Quelle: Planfeststellungsunterlagen, Anlage 2

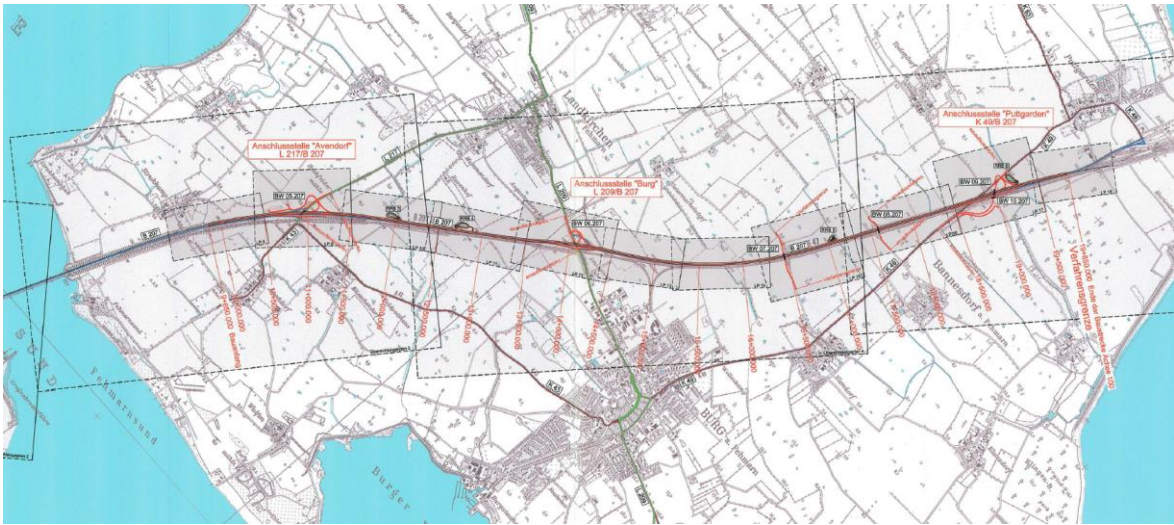


Abbildung 7: Östlicher Teil der Straßenausbauplanung

Quelle: Planfeststellungsunterlagen, Anlage 2

Für die Fehmarnsundquerung liegen noch keine konkreten Bau-Planungen vor, es nicht noch nicht einmal eine Variantenentscheidung getroffen worden.

Gemeinsam mit dem Neubau/Ausbau an der Fehmarnsundquerung ist das größte touristische Risiko in einer häufigen Stausituation am Fehmarnsund zu sehen, die die Erreichbarkeit der Insel Fehmarn während der Bauphase weiter einschränken könnte. Zwar wird der Verkehr während der Bauzeit auf dem Bestandsbauwerk aufrechterhalten. Je nach Variantenentscheidung ist aber zu erwarten, dass mehr oder weniger stark in den laufenden Verkehr eingegriffen werden muss, um die Bauarbeiten durchführen zu können.

3.10.2 Ergebnisse

Für die Querungsbaustelle selbst ist den Planfeststellungsunterlagen ein Gutachten beigelegt. Der Gutachter kommt zu dem Ergebnis, dass die Baustellenanbindung so hergestellt wird, dass „... die bestehende Erschließungsqualität des Fährhafens erhalten bleibt. Die Bundesstraße B 207 wird auch in der verlegten Form als Vorfahrtstraße beibehalten. [...] Es ist davon auszugehen, dass beim pulkartigen Auftreten von Fahrzeugen, die eine ankommende Fähre verlassen, das Abbiegen zum Baufeld bzw. zur Kreisstraße K 49 möglich ist, da der Linksabbieger relativ kurze Zeitlücken beim Durchsetzen des vorfahrtberechtigten Stroms aus Richtung Fährhafen benötigt. Sollte es darüber hinaus dennoch zu einer kurzzeitigen Überstauung des Linksabbiegestreifens kommen, besteht aufgrund der zwei durchgängigen Fahrstreifen in nördliche Richtung weiterhin eine ausreichende Erreichbarkeit des Fährhafens.“ (Wasser- und Verkehrskontor, 2016).

Die Erreichbarkeit der Insel Fehmarn wurde bereits früher thematisiert (NIT 2011, S. 240ff. und 297ff., allerdings explizit ohne Bezugnahme auf den Bau der Hinterlandanbindung). So wurde deutlich, dass Besucher der Insel Fehmarn in den Sommermonaten etwa doppelt so häufig

Staus erlebten wie Besucher von Großenbrode. Dieser „Fehmarnsundeffekt“ drückt sich so aus, dass in den Sommermonaten (Juli-August) in Großenbrode 26% der Besucher Staus erlebten (und 15% sich davon gestört fühlten), während auf Fehmarn die Hälfte der Besucher (50%) Staus erlebten und 23% sich davon gestört fühlten. Dieses Stauerleben ist vermutlich unabhängig von der Sperrung der Fehmarnsundbrücke (im zehnjährigen Mittel war die Brücke nur rund 200 Stunden im Jahr für Lkw und Fahrzeuge mit hohen Aufbauten gesperrt), sondern schlicht eine Folge der Straßenüberlastung im regulären Betrieb.

Selbstverständlich lässt sich aus diesen Daten nicht unmittelbar ablesen, welche Verdrängungswirkung von Staus vor, am und hinter dem Fehmarnsund ausgeht (die auf Fehmarn Befragten wurden ja nicht verdrängt, sonst hätten sie nicht befragt werden können). Sie geben aber zumindest Aufschluss darüber, dass es sich nicht nur um ein punktuell Problem handelt.

Mit dem momentanen Planungsstand ist es nicht möglich, eine seriöse Abschätzung für die Staubildung am Fehmarnsund und damit die Erreichbarkeit der Insel Fehmarn zu leisten. Die Kombination von Straßenbauarbeiten an der B 207, Neubau/Ausbau der Fehmarnsundquerung und der für die Fehmarnbeltquerung notwendige Materialtransport (50-150 Lkw pro Tag, NIT 2011, S. 242) lässt aber erwarten, dass es hier zu erheblichen Erreichbarkeitsproblemen kommen kann.

Ob diese Auswirkungen tatsächlich eintreten, ist im Wesentlichen durch die Art und zeitliche Taktung der Baumaßnahmen bestimmt.

Im schlimmsten Fall wird alles gleichzeitig in den Sommermonaten über mehrere Jahre gebaut. Dann ist eine Überlastung der Straßenverbindung programmiert, die zudem über mehrere Jahre zu einem Lerneffekt bei Besuchern der Insel führt. Negative Berichterstattung in der Presse und durch Gastgeber sorgt dafür, dass möglichst viele Besucher davon Kenntnis erhalten.

Im bestmöglichen Fall wird zeitlich versetzt und nicht in den Sommermonaten gebaut (wie bei der Anschlussstelle Burg) und die Bauzeit auf ein Jahr beschränkt. Die Öffentlichkeitsarbeit wird positiv begleitet.

Das realistische Szenario dürfte irgendwo zwischen diesen Extremen liegen. Eine volumenmäßige Bezifferung des Risikos lässt sich aber ohne genauere Planungen kaum leisten.

3.11 Bauphase: Verkehrsbeeinträchtigungen Schiene

3.11.1 Aktuelle Situation und Planungsstand

Nach den vorliegenden Informationen plant die Deutsche Bahn, während der Bauzeit der Schienenhinterlandanbindung den Streckenabschnitt nördlich von Neustadt in Holstein voraussichtlich ab Mitte 2020 bis Ende 2024 für den Nah- und Fernverkehr zu sperren und den Schienenfernverkehr zwischen Hamburg und Kopenhagen über die Jütlandroute zu führen. Um Ostern 2017 und im Frühjahr 2018 wird es durch Bauarbeiten auf der dänischen Seite zu Beeinträchtigungen beim durchgehenden Zugverkehr Hamburg-Kopenhagen kommen, Fernverkehrszüge werden dann ebenfalls über die Jütlandroute. Seitens der DB ist für die technisch unumgänglichen Ausfallzeiten der Schienenverbindung ein Ersatzverkehr mit Bussen geplant. Ggf. sollen die 2016 im Bereich Erlangen/Bamberg-Erfurt sowie Jena-Nürnberg als Schienenersatz eingesetzten IC-Busse Verwendung finden.

IC Busse gibt es schon seit 2009, sie bedienen nationale und (überwiegend) internationale Strecken. Aktuell gehören dazu die Strecken Berlin-Rostock-Kopenhagen als tägliche Tagesverbindung und Berlin-Hamburg-(Vogelfluglinie)-Kopenhagen als Wochenend-Nachtverbindung. Die Fahrtzeit von Hamburg nach Kopenhagen beträgt 5:15 Stunden (zum Vergleich: EC-Verbindung Hamburg-(Vogelfluglinie)-Kopenhagen mit Halt in Oldenburg und Puttgarden: 5 Stunden).

In der Konsequenz würde über einen Zeitraum von viereinhalb Jahren (und im Frühjahr 2017 und 2018) kein Fernverkehr auf der Relation Hamburg-Lübeck-Puttgarden-Kopenhagen stattfinden. Die heute im Schienenpersonenfernverkehr angebotenen Bahnhöfe und Haltepunkte Lübeck Hbf, Oldenburg (Holst.) und Puttgarden wären dann deutlich schlechter erreichbar. Vermutlich dürfte auch der im Sommer verkehrende Fernzug nach Fehmarn-Burg (IC von Nürnberg/Frankfurt) entfallen.

Außerdem wird in diesem Zeitraum nördlich von Neustadt in Holstein keine Nahverkehrsanbindung per Zug mehr möglich sein.

3.11.2 Ergebnisse Fernverkehr

Diese Situation ist für Puttgarden vergleichbar mit der Situation, die nach Fertigstellung der Fehmarnbeltquerung zu erwarten ist: Der Fernverkehrshalt Puttgarden wird nicht mehr bedient (vgl. Abschnitt 3.5.3, S. 61). Wegen der geringen Bedeutung Puttgardens im touristischen Übernachtungszielverkehr sind hier aber keine Verluste zu beziffern.

Für Fehmarn-Burg, Großenbrode und Oldenburg ergibt sich eine Verschlechterung, weil für die An- und Abreise ein zusätzlicher Umstieg erforderlich wird, wenn bisher eine durchgehende Fernverkehrsverbindung von Hamburg (oder einmal täglich von/nach Frankfurt (Main)/Nürnberg) genutzt wurde, die auch nicht durch eine Nahverkehrsverbindung mit Umstieg in Lübeck ersetzt werden kann, sondern nur durch einen Ersatzverkehr aufrecht erhalten

werden kann. Dadurch wird sich für die An- und Abreise voraussichtlich eine deutliche Verlängerung und Verkomplizierung der Anreise ergeben.

Wir schätzen die Zahl der bahnanreisenden Übernachtungsgäste im Fernverkehr für Burg-Fehmarn auf rund 4.000 pro Jahr, für Großenbrode auf rund 2.000 pro Jahr und für Oldenburg auf rund 1.500 pro Jahr (jeweils 9% der geschätzten Gesamtgästezahl in Beherbergungsbetrieben jeder Größe, aber ohne Camping, abzüglich der im folgenden Kapitel für den Nahverkehr in Abzug gebrachten Übernachtungsgäste), zusammen also 7.500 Übernachtungsgäste pro Jahr. Daraus lässt sich, je nach Szenario, ein bedrohtes Umsatzpotenzial in der Größenordnung von EUR 0,1 Mio. bis EUR 0,4 Mio. schätzen (Tabelle 50).

Tabelle 50: Mögliche Umsatzverluste während der baustellenbedingten Einstellung des Schienenpersonenfernverkehrs nördlich von Neustadt in Holstein

Fehmarn, Großenbrode, Oldenburg Übernachtungsgäste Fernverkehr	Volumen 2015	Ausgaben pro Tag, EUR	Umsatz (Mio. EUR)	Angenommene Veränderung %	Umsatz (Mio. EUR)
Positives Szenario	7.500	64	0,5	-20%	-0,1
Mittleres Szenario	7.500	64	0,5	-50%	-0,3
Negatives Szenario	7.500	64	0,5	-80%	-0,4

Für Lübeck ergeben sich zwei Einschränkungen, weil nunmehr

- in Hamburg Hbf ein Umstieg in den Nahverkehr erfolgen muss und die bisher verkehrenden zwei durchgehenden Relationen (Nürnberg und Frankfurt/Main) nicht mehr genutzt werden können und
- keine Schienen-Verbindung in Richtung Kopenhagen mehr möglich ist.

Gleichwohl lässt sich für Lübeck argumentieren, dass trotz Nahverkehrsalternative ein Verlust von Reisenden aus Deutschland eintreten könnte. Legt man die oben angenommenen 150.000 Übernachtungen von Bahnanreisenden zugrunde, so scheinen Verluste in der Größenordnung von 20% plausibel (mittleres Szenario). Bezogen auf die Tagesausgaben von EUR 94 ergibt sich ein potenzieller Umsatzverlust im mittleren Szenario von EUR 2,8 Mio.

Tabelle 51: Mögliche Umsatzverluste für Lübeck in drei Szenarien

	Übernachtungen von bahnanreisenden Touristen (ohne DK/SE)	Tagesausgaben EUR	Umsatz 2015, Mio EUR	Angenommener Rückgang	Potenzieller Umsatzrückgang (EUR)
Positives Szenario	150.000	94	14,1	-10%	- 1,4 Mio.
Mittleres Szenario	150.000	94	14,1	-20%	- 2,8 Mio.
Negatives Szenario	150.000	94	14,1	-30%	- 4,2 Mio.

Der vorübergehende Wegfall der Fernzugverbindung zwischen Lübeck und Kopenhagen scheint dagegen zunächst relevanter zu sein. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der ICE von Kopenhagen nach Lübeck derzeit rund 4:15h benötigt (regulärer Preis rund EUR 80). Laut aktuellem Fahrplan befährt z. B. Flixbus diese Strecke in 4:25h (zu Preisen zwischen EUR 20 und 55). Insoweit kann kaum befürchtet werden, dass bei Vorliegen nahezu gleichwertiger Alternativen in größerem Umfang Nachfrage verdrängt würde.

Zusammengefasst ist das Ergebnis für den viereinhalbjährigen Zeitraum der Einstellung des Schienenpersonenfernverkehrs:

- Für Fehmarn, Großenbrode und Oldenburg ein Wegfall der Fernverkehrsverbindung, der Umsatzverluste bei Übernachtungsreisenden von EUR 0,1 Mio. bis EUR 0,4 Mio. nach sich ziehen könnte.
- Für Lübeck ein Wegfall der Fernverkehrsverbindung aus Deutschland, die Umsatzverluste von EUR 2,8 Mio. pro Jahr nach sich ziehen könnte
- Für Lübeck ein Wegfall der Fernverkehrsverbindung von Kopenhagen, für die aber bereits heute ein zeitlich und preislich gleichwertiger oder besserer Ersatz per Bus verfügbar ist.

3.11.3 Ergebnisse Nahverkehr

Für den Zeitraum 2020 bis 2024 werden die Haltepunkte der Linie RB 85 nördlich von Neustadt in Holstein auch im Nahverkehr nicht bedient. Stattdessen wird ein Ersatzverkehr eingerichtet.

Betroffen sind die Haltepunkte Puttgarden, Fehmarn-Burg, Großenbrode, Oldenburg(Holst) und Lensahn. Diese Haltepunkte sind heute im Nahverkehr tagsüber im 120-Minuten-Takt an Lübeck angebunden.

Um zu einer Abschätzung der möglichen Verdrängung durch den Wegfall der Zugverbindung zu kommen, ist es zunächst nötig, die notwendigen Eckdaten dazu wurden bereits in Abschnitt 3.3.2 (S. 50) hergeleitet. Demnach reisen rund 9% der Übernachtungsgäste im Reisegebiet Ostsee mit der Bahn an und 14% machen Ausflüge mit Bus oder Bahn. Für Fehmarn insgesamt (Puttgarden und Burg) wurde eine Zahl von rund 61.000 Freizeitnutzern pro Jahr ermittelt. Analog der Schätzmethode aus Abschnitt 3.5.1.3 (S. 59) kann die Zahl der Freizeitnutzer auch für die meisten anderen betroffenen Haltepunkte abgeschätzt werden.

Dabei ergeben sich für Großenbrode pro Jahr rund 4.100 Übernachtungsgäste und 8.200 Tagesgäste, die per Bahn im Nahverkehr anreisen. Für Burg schätzen wir pro Jahr ca. 30.600 bahnanreisende Übernachtungsgäste und 14.800 Tagesausflügler im Nahverkehr (es kommen grob geschätzt 4.000 bahnanreisende Übernachtungsgäste im Fernverkehr hinzu) sowie rund 15.900 Tagesausflügler in Puttgarden, insgesamt also 30.700 Tagesausflügler im Nahverkehr auf Fehmarn.

Für Oldenburg kann die touristische Relevanz der Bahnanbindung nicht geschätzt werden, denn wenn man von den täglich rund 146 Aussteigern eine Quote von 20,5 beruflichen Nutzern pro 1.000 Einwohnern abzieht, so ergibt sich bereits ein deutlich negativer Wert. Selbstverständlich wird es auch in Oldenburg (ebenso in Lensahn) bahnanreisende Tagesausflügler oder Übernachtungsgäste geben, aber deren Zahl dürfte so gering sein, dass sie mit den zur Verfügung stehenden Daten nicht geschätzt werden kann,

Für beide Segmente (Tagesausflügler und Übernachtungsreisende) ist für Fehmarn und Großenbrode mit einem Rückgang zu rechnen, wenn der Nahverkehr von 2020 bis 2024 eingestellt und nur durch einen Ersatzverkehr aufrechterhalten wird. In der mittleren Variante haben wir diesen Rückgang mit 50% angesetzt und dann entsprechend positivere und negativere Werte abgeleitet (Tabelle 52).

Tabelle 52: Mögliche Umsatzverluste während der baustellenbedingten Einstellung des Schienenpersonennahverkehrs nördlich von Neustadt in Holstein

Fehmarn, Tagesausflüge Nahverkehr	Volumen 2015	Ausgaben pro Tag, EUR	Umsatz (Mio. EUR)	Angenommene Veränderung %	Umsatz (Mio. EUR)
Positives Szenario	30.700	24	0,7	-20%	-0,1
Mittleres Szenario	30.700	24	0,7	-50%	-0,3
Negatives Szenario	30.700	24	0,7	-80%	-0,6
Fehmarn, Übernachtungsgäste Nahverkehr	Volumen 2015	Ausgaben pro Tag, EUR	Umsatz (Mio. EUR)	Angenommene Veränderung %	Umsatz (Mio. EUR)
Positives Szenario	30.600	64	2,0	-20%	-0,4
Mittleres Szenario	30.600	64	2,0	-50%	-1,0
Negatives Szenario	30.600	64	2,0	-80%	-1,6
Großenbrode, Tagesgäste Nahverkehr	Volumen 2015	Ausgaben pro Tag, EUR	Umsatz (Mio. EUR)	Angenommene Veränderung %	Umsatz (Mio. EUR)
Positives Szenario	10.200	24	0,2	-20%	-0,0
Mittleres Szenario	10.200	24	0,2	-50%	-0,1
Negatives Szenario	10.200	24	0,2	-80%	-0,2
Großenbrode, Übernachtungsgäste Nahverkehr	Volumen 2015	Ausgaben pro Tag, EUR	Umsatz (Mio. EUR)	Angenommene Veränderung %	Umsatz (Mio. EUR)
Positives Szenario	2.100	64	0,1	-20%	-0,0
Mittleres Szenario	2.100	64	0,1	-50%	-0,1
Negatives Szenario	2.100	64	0,1	-80%	-0,1

Zusammengefasst könnte also durch den Wegfall der Nahverkehrsverbindungen nördlich von Neustadt in Holstein ein Rückgang für Lensahn, Oldenburg, Größenbrode und Fehmarn bei Tages- und Übernachtungsgästen eintreten, der aber nur für Fehmarn und Größenbrode zumindest grob abgeschätzt werden kann. Die Größenordnung plausibel möglicher Rückgänge liegt zwischen EUR 0,5 Mio. und EUR 2,3 Mio. p.a., mit einem mittleren Szenariowert von EUR 1,5 Mio. p.a.

3.12 Bauphase: Sedimentierung/Verdriftung

Die Sorge vor einer Beeinträchtigung des Badewassers wurde bereits vor Jahren geäußert. Hintergrund ist die Notwendigkeit, für einen Absenktunnel sehr große Bodenmengen unter Wasser zu bewegen. Der Absenktunnel wird in einen Graben verbracht, der anschließend wieder zugeschüttet wird. Dabei werden voraussichtlich mehr als 14 Mio. m³ Baggergut unter Wasser bewegt (NIT 2011, S. 249).

Der Vorhabenträger hat daher bereits 2011 in einem *sediment split scenario* die zu erwartende Gewässertrübung gutachterlich untersuchen lassen. Im Ergebnis ist eine Beeinträchtigung von Badegästen nicht zu befürchten, sofern der Bauherr sicherstellt, dass küstennahe Nassbaggerarbeiten nicht in der Hauptbadesaison stattfinden. Dies liegt vor allem an der ohnehin vorhandenen natürlichen Gewässertrübung (Hintergrundtrübung), die durch die Baggerarbeiten deutlich unterschritten wird.

Zuletzt wurde in der Besprechung am 18.7.2016 zu dieser Untersuchung seitens Femern A/S geäußert, dass entsprechende küstennahe Baggerarbeiten nicht in der Badesaison vorgenommen werden sollen.

4 Bewertung

4.1 Überblick

In diesem Kapitel erfolgt eine zusammenfassende Bewertung. Dazu werden zunächst überblicksartig die bearbeiteten Chancen und Risiken in der Betriebsphase (Tabelle 53) und in der Bauphase (Überblick der Bauvorhaben in Tabelle 54, Chancen und Risiken in Tabelle 55) gegenübergestellt.

Tabelle 53: Übersicht der betrachteten Chancen und Risiken, Betriebsphase, jeweils mittleres Szenario

Chance/Risiko	Wirkung	Regionaler Bezug
<i>Chancen</i>		
1. Zusätzliche Tourismuskonsumnachfrage aus DK/SE (auch Rückgang des Transitverkehrs im Landesteil Schleswig)	Zentraler Punkt, differenziert zu betrachten, s.u.	Gesamter Betrachtungsraum
2. Attraktivierung der Ostsee SH durch zusätzliche Tagesausflugsmöglichkeiten	Begrenzt, außer Tagesausflüge nach Kopenhagen (von Fehmarn aus)	Gesamter Betrachtungsraum (faktisch: Kreis Ostholstein)
3. Verbesserung der Erreichbarkeit per Bahn	Tagesausflugsverkehr nach Fehmarn könnte deutlich profitieren (+ EUR 0,8 Mio. Umsatz p.a.) Übernachtungstourismus nach Lübeck (ohne Quellmarkt DK/SE) könnte deutlich profitieren (+ EUR 4,2 Mio. Umsatz p.a.) Außerdem: Hansapark in unbekannter Größenordnung	Lübeck; Kreis Ostholstein
<i>Risiken</i>		
4. „Abwanderung“ deutscher Gäste nach Dänemark	Nicht nennenswert	Gesamter Betrachtungsraum
5. Beeinträchtigung der Erreichbarkeit per Bahn	Tagesausflüge Timmendorfer Strand und Scharbeutz könnten zurückgehen (- EUR 0,5 Mio. Umsatz p.a.) Oldenburg, Großenbrode, Puttgarden: voraussichtlich keine nennenswerten Auswirkungen, da Alternativen im Nahverkehr	Kreis Ostholstein (Bäderbahn, Fehmarn, Oldenburg, Großenbrode)
6. Beeinträchtigung durch Lärm der Güterbahnstrecke	Werden in Runden Tischen erarbeitet Realisierung als Aus-/ Neubaustrecke abseits der Bestandsstrecke ist aber gerade im Hinblick auf Lärmbeeinträchtigung bereits ein großer Erfolg	Kreis Ostholstein, Kreis Stormarn

Tabelle 54: Überblick der wichtigsten Bauvorhaben

Baustelle	Ort	Zeit
Fehmarnbeltquerung (Tunnelportal und Rampe)	Puttgarden	2020-2028
Ausbau der B 207	Heiligenhafen-Ost bis Puttgarden (16 km)	2018-2022 ⁹
Neu- und Ausbau der Schienenverbindung	Lübeck/Bad Schwartau bis Puttgarden	2019-2024
Neubau Fehmarnsundquerung	Fehmarnsund	?-2028

⁹ Abhängig vom Verlauf der Klageverfahren

Tabelle 55: Übersicht der betrachteten Chancen und Risiken, Bauphase (jeweils mittleres Szenario)

Chance/Risiko	Wirkung	Regionaler Bezug
<i>Chancen</i>		
7. Baustellentourismus	Für Fehmarn zusätzliches Umsatzpotenzial von EUR 2,8 Mio. p.a.	Fehmarn
8. Übernachtungen durch Arbeitskräfte	Realistischerweise in touristischen Unterkünften zusätzliches Umsatzpotenzial von EUR 0,3 Mio. p.a.	Fehmarn, Großenbrode, Heiligenhafen
<i>Risiken</i>		
9. Lärm, Landschaftsbildbeeinträchtigung	Nicht quantifizierbar, aber Abstimmung mit Vorhabenträgern und aktive PR nach innen und außen notwendig	Fehmarn, ggf. Kreis Ostholstein
10. Verkehrsbeeinträchtigungen Straße	Relevant, aber derzeit nicht quantifizierbar Entzerrung und abgestimmte Bauplanung sind für Fehmarn sehr wichtig!	Fehmarn, ggf. Kreis Ostholstein
11. Verkehrsbeeinträchtigungen Schiene	Puttgarden, Fehmarn-Burg, Oldenburg im Fernverkehr potenzieller Umsatzverlust von EUR 0,3 Mio., im Nahverkehr von EUR 1,5 Mio, Lübeck durch Wegfall der Fernverkehrsverbindung aus Deutschland potenzieller Umsatzverlust von EUR 2,8 Mio. Lübeck durch Wegfall der Fernverkehrsverbindung von Kopenhagen kaum Auswirkungen wegen der vorhandenen Busalternativen	Kreis Ostholstein, Lübeck
12. Sedimentierung/Verdriftung	Sofern nicht in der Badesaison keine nennenswerte Auswirkung	Insb. Fehmarn

4.2 Quellmärkte Dänemark und Schweden

Ein besonderes Augenmerk dieser Studie liegt auf der Nutzung der sich ergebenden Potenziale in den Quellmärkten Dänemark und Schweden.

Dazu wurden umfangreiche und detaillierte Schätzungen vorgenommen (vgl. Abschnitt 3.1 ab S. 31). Wichtig ist der methodische Hinweis, dass hier nur die erwarteten Veränderungen durch die Fehmarnbeltquerung ohne die ohnedies zu erwartenden Marktveränderungen im positiven wie im negativen Sinne enthalten sind.

Im Ergebnis sehen wir bei den Übernachtungsreisen das größte Wachstums- und zugleich Veränderungspotenzial bei den Kurzreisen, während die Transitreisen nur dann nennenswert zulegen, wenn die Verkehrsprognose (+50% gegenüber dem Nullfall) vollständig in Transitübernachtungen umgesetzt werden kann.

Das größte Volumen machen aber die Tagesreisen aus, die schon im mittleren Szenario mehr als 100.000 Aufenthaltstage pro Jahr generieren könnten.

Tabelle 56: Eckdaten der erwarteten Nachfrageveränderung nach Eröffnung der Fehmarnbeltquerung, Quellmärkte Dänemark und Schweden

Veränderung zu 2015, in Tsd. Aufenthaltstagen pro Jahr	negatives Szenario	mittleres Szenario	positives Szenario
Transitreisen	-16	+2	+46
Urlaubsreisen	±0	+3	+8
Kurzurlaubsreisen	-1	+39	+112
Tagesreisen	-1	+115	+210
Summe	-18	+159	+376

Abgeleitet aus den Ergebnissen in Abschnitt 3.1

Die Detailergebnisse zeigen, dass der Kreis Ostholstein und Teile des Kreises Plön und in einigen Segmenten die Stadt Lübeck zu den wesentlichen Profiteuren der Fehmarnbeltquerung gehören dürften, während in anderen, querungs- und autobahnferneren Teilregionen, deutlich weniger Auswirkungen zu spüren sein dürften. Aufgrund von Substitutionseffekten ist etwa bei Transitreisen im nördlichen Landesteil sogar mit Rückgängen aufgrund der Fehmarnbeltquerung zu rechnen.

4.3 Handlungsoptionen und -erfordernisse

Per Saldo sind durch die Fehmarnbeltquerung für die Untersuchungsregion **positive touristische Effekte** zu erwarten. Diese Effekte sind

- **regional differenziert** (Hauptprofiteure sind der Kreis Ostholstein, Teile des Kreises Plön und die Stadt Lübeck, Rückgänge im Transit im Bereich Flensburg)
- **segmentspezifisch** (Chancen bei Kurzurlaub und Einkaufstagesreisen, relativ wenig Potenzial bei längeren Urlaubsreisen und Transitreisen, nicht quantifizierte Chancen im MICE-Segment)
- **zeitlich gestaffelt** (in der Bauphase eher Nachteile, in der Betriebsphase eher Vorteile)
- **moderat** (von der Fehmarnbeltquerung allein wird für die Ostsee Schleswig-Holsteins keine touristische Revolution ausgehen, weder im positiven noch im negativen Sinne)
- (jedenfalls begrenzt) **beeinflussbar**.

Gerade zum letzten Punkt folgen einige Überlegungen zur Beeinflussbarkeit von positiven wie negativen Effekten.

4.3.1 Kurzreisesegment fit machen

Die von uns befragten Experten weisen fast übereinstimmend darauf hin, dass skandinavische Gäste bestimmte Erwartungen an ihren Aufenthalt haben. Das sind einerseits technische Aspekte (z. B. Kartenzahlung, WLAN-Verfügbarkeit), die sich aber nach unserer Einschätzung bis 2028/30 in Deutschland aber ohnehin durchgesetzt haben dürften.

Wichtiger scheint daher eine **Ausrichtung des Angebotscharakters auf die Bedürfnisse skandinavischer Gäste**. Das betrifft den Abbau von Sprachbarrieren (Englisch durchgängig als Pflichtsprache, Dänisch und Schwedisch als Add-on), die gezielte Nutzung von Angebotslücken im dänischen und schwedischen Heimatmarkt (auf Basis von Marktanalysen, wie sie etwas für das Projekt REACT erstellt wurden) und die Etablierung einer Art skandinavischer Willkommenskultur, die vor allem eine Auseinandersetzung der Betreiber von Unterkunfts- und Freizeitbetrieben mit den touristischen Wünschen der skandinavischen Nachbarn beinhaltet.

Realistischerweise werden sich im Kurzreisensegment kaum Angebote speziell für den skandinavischen Markt etablieren – in der Regel wird es um Angebote gehen, die *auch* für den skandinavischen Markt geplant werden. Gleichwohl ist aber die skandinavische Perspektive bei solchen Planungen zu berücksichtigen.

Die längeren Urlaubsreisen haben deutlich weniger Potenzial als die Kurzurlaubsreisen. Gleichwohl ist es durchaus denkbar, dass ein gezielter Ausbau des Kurzreisenmarketings in Richtung Südsandinavien auch längere Urlaubsreisen nach sich zieht (Aufenthalte bis zu einer Woche statt nur für das Wochenende).

Neben der Angebotsgestaltung sind **Kommunikation und Vertrieb** zentrale Bausteine für eine erfolgreiche Vermarktung der Destination Ostsee SH in den relevanten skandinavischen Quellmärkten. Das einzusetzende Budget auf regionaler Ebene kann sich größenordnungsmäßig an folgenden Parametern orientieren:

- Erreichbare Übernachtungszahlen aus den Quellmärkten Dänemark und Schweden: Diese sind auf einem deutlich geringeren Niveau als beim Quellmarkt Deutschland und werden auch bei einer substantiellen Steigerung nicht annähernd die Größenordnung des deutschen Quellmarktes erreichen.
- Die Bekanntheit der Ostsee SH und insbesondere der Teilregionen und Orte dürfte in Dänemark und Schweden geringer sein als im Quellmarkt Deutschland. Allerdings ist es gerade in Dänemark keineswegs so, dass die Ferienregionen in der deutschen Nachbarschaft gänzlich unbekannt wären: 18% der Dänen im Bereich Lolland/Falster/Møn/Sjælland gab an, die schleswig-holsteinische Ostsee in den letzten drei Jahren im Rahmen einer privaten Übernachtungsreise besucht zu haben, für 26% kommt das in den nächsten drei Jahren generell in Frage.
- Durch die Tunnelöffnung eine substantielle Veränderung der Situation, die Newswert hat und medial unterstützt wird.

Diese drei Überlegungen sprechen dafür, dass Marketingmittel effektiv eingesetzt werden können (relativ hohe Bekanntheit zumindest in Dänemark, Unterstützung durch konkreten Anlass), aber gezielt genutzt werden sollten (wenig erwartbares Zuwachsvolumen).

Diese Marketingmittel bzw. ein Auslandsmarketingbudget sind bei den agierenden Tourismusinstitutionen jedoch nicht oder nur im geringen Umfang vorhanden. Der OHT generiert für den dänischen Markt Mittel aus Interreg-Projekten, die jedoch diesem Förderprogramm folgen müssen. Die TASH hat ein jährliches Auslandsbudget für Dänemark von ca. EUR 40.000.

Um die erforderliche Bekanntheit bzw. Übernachtungen in der Region für Kurzurlaubsreisen oder auch Tagesreisen erhöhen zu wollen, ist ein verlässliches, zusätzliches Budget bis zur Eröffnung des Tunnels sowie ein bis zwei Jahre danach in Höhe von ca. EUR 100.000 p. a. erforderlich.

Dies gliedert sich in notwendige Innenmarketingmaßnahmen (ca. EUR 50.000) auf, um die erforderliche Angebotsentwicklung zu unterstützen, aber auch PR-Maßnahmen in der Bauphase (Seite 29 u Seite 66) leisten zu können. Dieses Budget sollte schon weit vor Tunnelöffnung greifen. Neben dem Innenmarketing ist ein Außenmarketingbudget von mindestens EUR 50.000 sinnvoll (vgl. OHT Kampagnenbudget 2016 insgesamt ca. EUR 190.000) u. a. für Off- und Onlinemarketing (ca. EUR 40.000) sowie Kooperationen (ca. EUR 10.000).

Wird ein regionales Kommunikations-Budget von EUR 100.000 pro Jahr als realistische Zielgröße angenommen, so ergibt sich über einen Zeitraum von zehn Jahren (ca. 2019/20-2029/30) ein Finanzierungsbedarf in der Größenordnung von mindestens EUR 1 Mio. Andere Segmente, wie z. B. MICE sind an dieser Stelle budgetär nicht betrachtet.

Von den erwartbaren Kurzreisenzuwächsen werden vor allem die **typischen Kurzreiseziele in den Städten, an den Küsten und in der Holsteinischen Schweiz** profitieren können. Weniger ausgeprägte Reiseziele sind trotzdem nicht zwangsläufig „abgehängt“. Insbesondere für gut erreichbare Ziele entlang der A1 und an den Lauenburgischen Seen ergeben sich durchaus Vermarktungs-Chancen. Allerdings haben diese Ziele es wegen der vermutlich etwas geringeren Bekanntheit in den Quellmärkten tendenziell in der Kommunikation schwerer. Hier wird der Aktivität von einzelnen Anbietern (Hotels, Freizeitunternehmen) besondere Bedeutung zukommen. Gerade für die Bereiche an der A1 gilt dies nicht nur für den Kurzreisensegment, sondern auch für Transitreisende.

4.3.2 Tagesreisen: Einkaufen und mehr

Derzeit scheint das Tagesreisesegment stark von Einkaufstouren dominiert. Daraus lassen sich auch relativ große Wachstumspotenziale ableiten, die volumenmäßig sogar noch über denen des Kurzreisensegments liegen.

Die Anbieter von Grenzhandelsgeschäften und anderen Einzelhandelsgeschäften in Grenznähe sind recht geübt in der Abschöpfung von grenzüberschreitender Nachfrage und es ist davon auszugehen, dass sie das auch nach der Eröffnung der Fehmarnbeltquerung erfolgreich umsetzen werden.

Aus Destinationsperspektive wäre aber zu fragen, welche **ergänzenden Services** für grenzüberschreitende Tagesreisen anzubieten wären. Das können einerseits Dienstleistungen sein, die in Deutschland schlicht günstiger sind als in Dänemark (auf dieser Grundidee basiert ja letztlich das heute existierende Grenzhandelsgeschäft). In Frage kommen etwa Arzt-/ Zahnarzt-/Therapeutenbesuche, Werkstätten etc.

Für rein **touristische grenzüberschreitende Tagesreisen** hingegen scheint das Potenzial sehr begrenzt, von punktuellen Ausnahmen (Hansapark) abgesehen. Dabei gibt es im querungsnahen Bereich (Ostholstein) zahlreiche attraktive Orte, kulturelle Einrichtungen, Veranstaltungen und Gastronomien, die für einen Tagesausflug in Frage kommen. Mit dem Fehmarnbelt-Ticket ist eine der Voraussetzungen bereits heute gegeben.

4.3.3 MICE-Angebote schaffen

Die MICE-Nachfrage wird voraussichtlich mit der Eröffnung des Tunnels steigern. In welchem Maß, ist konjunktur- aber auch angebotsabhängig.

Chancen ergeben sich hier sowohl für **Tagungshotels bzw. Hotels mit Tagungsmöglichkeiten** in landschaftlich schönen Lagen (z. B. an der Küste) oder in Lagen mit bester Erreichbarkeit (an der A1). Bei der Vermarktung solcher Angebote kann aus Destinationsperspektive (Marketingangebote, Vernetzungsmöglichkeiten) unterstützt werden.

Ein untersuchenswertes Beispiel könnte die Querung über den Großen Belt sein, die in Nyborg auf Fünen zu einem deutlichen Anstieg der Übernachtungen von Geschäftsreisenden führte (NIT 2011, S. 209). Nyborg liegt jeweils ca. 1,5 bis 2 Stunden Autofahrtzeit von Kopenhagen und Aarhus entfernt. Das Konferenzzentrum NYBORG STRAND etwa bietet 30 Konferenzräume und Auditorien und ist Mitglied in einigen thematischen Initiativen wie *Inspiring Denmark* (inspiringdenmark.dk) und *Destination NYBORG* (ein Zusammenschluss der fünf Konferenzhotels in der Region).

Beides, das Angebot selbst und die regionale Zusammenarbeit, könnten als Orientierungspunkt für ein MICE-Angebot zwischen Hamburg und Kopenhagen (z. B. auf Fehmarn, Fahrtzeit nach Tunnelfertigstellung dann jeweils ca. zwei Stunden) dienen.

4.3.4 Anreise und Erreichbarkeit per Bahn stärken

Es konnte gezeigt werden, dass die Erhöhung der Nah- und Fernverkehrsfrequenz nach Tunneleröffnung positive Effekte für Lübeck, aber auch für den Bereich Ostholstein und hier insbesondere Fehmarn erwarten lässt. Dadurch könnte der Bahn eine höhere Bedeutung zukommen als heute. Darauf müssen sich aber nicht nur die Nachfrager, sondern auch die

Anbieter mit **bahnorientierten Services** einstellen. Insbesondere Transfers bei An- und Abreise, Gepäck- und Fahrradtransporte und auf die Belange des Tourismus abgestellte **Fahrplan- und Tarifkommunikation** sind hier zu nennen.

Aktuell werden darüber hinaus konkrete Maßnahmen diskutiert, die durchaus zu einer weiteren touristischen Stärkung der Bahnmobilität beitragen können (z. B. Durchbindung Hamburg-Lübeck mit Flügelung Neustadt und Travemünde alle 30 Minuten, Anbindung Lensahn, Oldenburg, Großenbrode und Burg alle 60 Minuten).

4.3.5 Baustellenkommunikation und -abstimmung

Es wurde bereits mehrfach darauf hingewiesen, dass in der Bauphase der Kommunikation eine besondere Rolle zukommt. Es besteht sonst die Gefahr, dass das Zerrbild von „Europas größter Baustelle“ medial höhere Wellen schlägt als objektiv zu rechtfertigen.

Die Baustellen (Fehmarnbeltquerung selbst, Ausbau der B 207 ab Heiligenhafen, Neu- und Ausbau der Schienenverbindung zwischen Bad Schwartau und Puttgarden und Neubau der Fehmarnsundquerung) sind natürlich eine Beeinträchtigung, aber sie sind im Allgemeinen so weit von den touristisch relevanten Punkten entfernt, dass eine ernsthafte Beeinträchtigung von Touristen kaum anzunehmen ist. Diesen Zusammenhang zwischen Kommunikation und erwartbaren realen Tourismuseffekten **angemessen nach innen und nach außen zu transportieren**, ist eine wesentliche gemeinsame Aufgabe.

4.3.6 Mobilität gewährleisten

Ein sehr sensibler Punkt könnte die parallele Abwicklung der Bauarbeiten von Straßen- und Schienenhinterlandanbindung und Fehmarnsundquerung, gepaart mit dem Baustellenverkehr der Fehmarnbeltquerung, sein. Hier könnte sich ein Nadelöhr rund um den Fehmarnsund ergeben, der die Erreichbarkeit der Insel Fehmarn ernsthaft beeinträchtigt. Auch die Einstellung des Schienenpersonennah- und -fernverkehrs für den Zeitraum von viereinhalb Jahren wird voraussichtlich Einbußen sowohl bei Übernachtungs- als auch bei Tagesgästen nach sich ziehen. Dem ist auch nicht mit Kommunikation beizukommen, hier ist bei der Bauplanung, soweit überhaupt möglich, auf eine **zeitliche Abstimmung und räumliche Entzerrung** zu achten. Dies ist insbesondere eine Aufgabe für die Körperschaften im Einzugsbereich (Kreis, Kommunen gemeinsam mit den Vorhabenträgern).

In diesem Zusammenhang ist auch zu prüfen, ob und wie ein **Mobilitätskonzept speziell für die Insel Fehmarn** die Erreichbarkeit der Insel während der Bauarbeiten, aber auch die Mobilität auf der Insel (Intermodalität, E-Mobilität, Radverkehr) sicherstellen oder sogar verbessern kann.

5 Anlage

5.1 Referenzen

- Cochet Consult (2012): *Schienehinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung: Sonderuntersuchung „Prüfung möglicher positiver und negativer Wirkungen auf die touristischen Belange im Kreis Ostholstein“*. Im Auftrag der DB Netze/DB ProjektBau. ArGe FBQ RVU-UVS.
- Copenhagen Economics/Prognos (2006): *Regional Effect of a Fixed Fehmarn Belt Link*. Im Auftrag des Dänischen Transportministeriums und des Deutschen Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.
- DZT (2016): *Marktinformation Incoming-Tourismus Deutschland 2016: Ausgabe Dänemark und Ausgabe Schweden*.
- ETC Transport Consultants (2012): *Schienehinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung: Gutachten zur verkehrlichen Erschließung der Anliegergemeinden*. Im Auftrag der DB Netze/DB ProjektBau. ArGe FBQ RVU-UVS.
- HCU/TGP (2012): *Schienehinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung: Sonderuntersuchung „Auswirkungen auf die gemeindliche Entwicklung“*. Im Auftrag der DB Netze/DB ProjektBau. ArGe FBQ RVU-UVS.
- HTC (2016): *Anforderungen für den möglichen Erhalt der Bäderbahn (als sog. „2+1“-Variante)*. Im Auftrag des Kreises Ostholstein und der IHK zu Lübeck.
- HTC/Georg & Ottenströer/Lärmkontor (2010): *„Betroffenheitsanalyse Schienehinterlandanbindung“ in Folge des Baus einer festen Fehmarnbelt-Querung*. Im Auftrag des Kreises Ostholstein.
- Intraplan/BVU(2016): *Verkehrsprognose für eine Feste Fehmarnbeltquerung 2014 – Aktualisierung der FTC-Studie von 2002*. Im Auftrag von Femern A/S (Anlage 26.3 der Planfeststellungsunterlagen).
- Lighthouse CPH (2010): *Bedarfsorientierte Marktuntersuchung für die Destination Fehmarnbelt*.
- LVS (2014): *LNVP bis 2017*. Erstellt durch die Landesweite Verkehrsservicegesellschaft, Kiel.
- Omnitrend (2015): *Landesweite Marktforschung 2015 in Schleswig-Holstein*, Jahresbericht vom 05.07.2016 für den Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH.
- NIT (2011): *Einflussanalyse Tourismus: Einfluss einer Festen Fehmarnbeltquerung auf Angebot und Nachfrage im Segment Tourismus auf der Insel Fehmarn und in der Gemeinde Großenbrode*. Im Auftrag von Femern A/S.

- NIT (2014): *Quellmarktanalyse Dänemark und Schweden*. Im Auftrag des Ostsee-Holstein-Tourismus e.V.
- NIT/Leisureworkgroup/VOTA (2012): *Machbarkeitsstudie für ein Ausstellungszentrum im Zusammenhang mit der Festen Fehmarnbeltquerung*. Im Auftrag der Stadt Fehmarn.
- NIT/SORSOSO (2016): *REACT ANALYSE: Bericht über die touristische Marktanalyse und SWOT-Analyse für das REACT-Projekt*. Im Auftrag des Ostsee-Holstein-Tourismus e.V.
- Østdansk Turisme/Ostsee Holstein Tourismus e.V. (Hrsg.) (2010): *Strategie für die grenzüberschreitende Tourismusedwicklung im Rahmen des INTERREG-Projekts "Destination Fehmarnbelt"*. Autoren: E. Hansen/D. Schmücker.
- Regionomica/Georg & Ottenströer (2010): *Regionales Entwicklungskonzept in Folge einer festen Fehmarnbelt-Querung*. Im Auftrag des Kreises Ostholstein und anderer.
- String (2014): *Building Tourism: Tourism Strategy for the Fehmarnbelt region 2014-2025*.
- TGP (2009): B 207 Puttgarden-Heiligenhafen: Voruntersuchung mit integrierter Umweltverträglichkeitsstudie.
- Wasser- und Verkehrskontor (2016): *Verkehrsgutachten zur Anbindung des Hafens Puttgarden an die Europastraße E 47 über die Anschlussstelle Puttgarden: Verkehre in der Bauphase*. Anhang 1 zu Anlage 27 „Baulogistik“ der Planfeststellungsunterlagen (http://planfeststellung-lbvsh.schleswig-holstein.de/app.php/plan/feste_Fehmarnbeltquerung_Tunnel)
- Wasser- und Verkehrskontor (2012): *Verkehrsgutachten für den vierstreifigen Ausbau der B 207 zwischen Heiligenhafen Ost und Puttgarden: Hinterlandanbindung Fehmarnbeltquerung*. Materialband 3.1 der Planfeststellungsunterlagen (<http://planfeststellung-lbvsh.schleswig-holstein.de/verfahren/384a2804-d660-4ee8-ad56-b16ef300c141/index>)

5.2 Ergebnisse vorliegender Studien

5.2.1 Regionale Effekte (2006)

“Im Tourismus, in dem schon heute beide Regionen besondere Stärken haben, wird die feste Verbindung sowohl das Marktpotential wie auch die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber konkurrierenden Standorten verbessern.”

Opportunities	Threats
<ul style="list-style-type: none"> • Target-group-specific creation of new touristy offers (congresses /conference). • Reduction of high seasonality by new touristy offers. • Building site/bridge inclusive info- centre or, later on, sightseeing tours as attraction. • Additional numbers of visitors from Scandinavia (short vacation), because the organizational expenses of the ship journey cease to exist. • Increasing overnight accommodation (Topic: Bridge tourist); increasing traffic volume increases the potential of intermediate stops. • Additionally impulses due to the shortest connection of Schleswig-Holstein to the economically dynamic Øresundregion. • Marketing by presence in media. • Due to its singularness the bridge represents a special landmark and can be used in such a way for tourism marketing (Loreley, Cologne cathedral) • Additionally the development of a joint marketing of tourism in Kreis Ostholstein and Storstrøms Amt might open up new target groups 	<ul style="list-style-type: none"> • Conflict with the tourist image as nature and a recreation destination. A changing Brand „Fehmarn-Tourism“ addresses other customer groups leading to fluctuations in tourist demand (kind and extent of accommodations and services) • Due to the possibility of a loss of regular guests, income losses by decreases in the overnight accommodation numbers might be a consequence. A changing demand may possibly lead to financial penalties with regard to accommodations specialised on ferry tourists. • Environmental impacts during the construction phase (sediment flags, beach quality, bird world, angling possibilities)

“Increasing demand for tourism presents a major opportunity for the Kreis Ostholstein. Forecasts for long term growth offer an opportunity to secure an increased share of the market. The emphasis is likely to be on quality and higher value-added tourism. The growth market wellness/fitness holiday is strongly represented in the Kreis Ostholstein. Also the aging population will have a positive consequence for the region with regard to increasing demand.

Actually the Kreis Ostholstein is well prepared in the area of tourist attractions and services for older people. But despite promising perspectives for tourism, improvements could be necessary for the region to be more active in the long-term view. The image of the Kreis Ostholstein and its tourist attractions could be brought better to market by a common launch in Denmark and

Germany. The attractions and tourist offers in the region and its hinterland (combined programme of city trips, e.g. in Hamburg, Lübeck, Copenhagen) should be integrated into a better network. The coastal tourist offers should be linked with adverse weather programmes (museums and city trips).

The bridge in itself will be a unique attraction. During the construction phase tourists could be attracted by visiting an information centre, showing details about the high-tech bridge. After the construction phase the centre could be converted into a durably profitable, attractive and weather-independent leisure facility.

Additional numbers of visitors from Scandinavia are expected to visit the Kreis Ostholstein, either as intermediate stops within a larger journey or as a short trip destination. In addition, the retail trade could benefit from the fact that the area could become a popular holiday destination for Danes living farther away from the border, partly due to the opportunity to go cross-border shopping. The experiences of other infrastructure projects (Channel Tunnel, Gressund Bridge) show the intensification of cross-border trade activities and shopping behaviour. The experiences of the Channel Tunnel have shown a slightly increasing emergence of shopping trips in a radius of a travel time from 1 to 1.5 hours. Nevertheless, the relative share of shopping trips is seen at 1.0 up to 1.5 percent of all trips, according to the traffic forecasts.

Increased competition for tourism-related expenditure presents a major threat to the region. The introduction of more low cost flight operators from regional airports and increased consumer expectations make foreign holidays more attractive than ever, including short break holidays which many people would traditionally have taken in Germany. Independent from a fixed link across the Fehmarn Belt these changes require the tourism industry in the region to improve the quality of the product and to develop demand led services, which cater for higher value-added visitors.”

5.2.2 Regionales Entwicklungskonzept A1 (2010)

5.2.2.1 Auswirkungen Tourismus

“Die Auswirkungen der FBQ auf den Tourismus wie auch die regionalwirtschaftliche Relevanz der Tourismusbranche werden für die verschiedenen Teilregionen höchst unterschiedlich eingestuft.

Für den Bereich Tourismus lässt sich in der Gesamtschau feststellen, dass besonders im nördlichen Teil der Untersuchungsregion (in Ostholstein und in Lübeck) eine starke regionale Betroffenheit zu erwarten ist. In den südlicheren Landkreisen (Herzogtum Lauenburg, Stormarn und Segeberg) werden aufgrund der weiteren Entfernung zum Fehmarnbelt und der geringeren regionalen Bedeutung der Tourismusbranche nur sehr geringe Auswirkungen der FBQ auf den regionalen Tourismus erwartet.

In Folge der FBQ ist aufgrund der verbesserten Erreichbarkeit mit einer Vergrößerung des touristischen Einzugsgebiets und einer Erhöhung der touristischen Nachfragepotenziale zu rechnen.“

„Die weitergehende Analyse hat gezeigt, dass insbesondere in den folgenden Segmenten zusätzliche Nachfragepotenziale aufgrund der FBQ entstehen:

- Tagesausflügler
- Stop-Over-Gäste (Transit-Gäste)
- Kurzurlauber (auch Städtereisende und Tagungsgäste).“

„Mit der FBQ sind jedoch auch erhebliche Risiken im Bereich Tourismus verbunden. Diesbezüglich ist insbesondere die Bahnanbindung im Hinterland zu nennen. Durch eine Zunahme des Bahnverkehrs (vor allem des Güterbahnverkehrs) ist mit Beeinträchtigungen in den Fremdenverkehrsgemeinden der nördlichen Untersuchungsregion zu rechnen. Durch einen möglichst konfliktarmen Trassenverlauf kann das Risiko aber voraussichtlich deutlich begrenzt werden. Des Weiteren sind Beeinträchtigungen der Urlaubsregionen während der Bauphase zu befürchten. Mögliche Risiken, die aus den Bautätigkeiten und damit verbundenen Minderungen für den Erholungs- und Urlaubswert der Region entstehen, können ggf. durch eine eingeschränkte Bautätigkeit in der touristischen Hauptsaison minimiert werden. Die Einschätzung und Bewertung dieser Risiken erfolgt in gesonderten Gutachten.“

5.2.2.2 Maßnahmenempfehlungen

Empfohlen werden die folgenden Maßnahmen:

- Qualitätsverbesserungen, neue Angebote bei Unterkunft und Freizeitangebot und Quellgebietsmarketing Skandinavien
- Schaffung transitorientierter Einrichtungen (Motel, Wohnmobilstellplatz, Cross-Border-Shopping, Welcome Center)
- Stärkung des Angebots in Besuchsmotivationsbereichen
- Schaffung und Vermarktung einer grenzüberschreitenden Tourismusregion
- Vernetzung und Zusammenarbeit der Tourismusorganisationen
- Beeinträchtigung des Urlaubs- und Erholungswertes minimieren (Trassenverläufe Bahn)

5.2.3 Betroffenheitsanalyse (2010)

“Am vorteilhaftesten fällt die Trassenvariante X, zusammengestellt auf Basis kommunaler Vorschläge, mit 1.090 Betten und knapp 130.000 Übernachtungen p.a. im Lärmkorridor aus. Die stärkste lärmbedingte Betroffenheit des Beherbergungswesens ist bei der Trassenvariante 1A mit 2.640 Betten und über 300.000 Übernachtungen im Lärmkorridor zu erwarten. Bei isolierter Betrachtung des Bahnlärms wird in der Summe eine jährliche Wertschöpfung des Beherbergungswesens (Löhne, Gehälter, Gewinne) je nach Trassenvariante zwischen 3,5 und 8,6 Mio. € durch Bahnlärm bedroht. Diese Einkommen hängen direkt oder indirekt mit dem Umsatz der Beherbergungsbetriebe im Lärmkorridor zusammen.

Je nach Trassenführung sind lärmbedingt im Übernachtungstourismus zwischen 190 und 450 Vollzeitarbeitsplätze / Personen (inkl. Nicht-Erwerbstätiger, aber mit zu versorgender Haushaltsmitglieder) bedroht, die durch den Tourismus durch Beherbergungsbetriebe (gewerbliche Betriebe und Privatquartiere) ihren Lebensunterhalt mit einem durchschnittlichen Primäreinkommen bestreiten können. Es sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass es sich bei diesen regionalwirtschaftlichen Kennzahlen um Tourismusparameter handelt, die Bahnlärm (bei isolierter Betrachtung des Bahnlärms) ausgesetzt bzw. durch Bahnlärm bedroht sind. Es handelt sich somit nicht um eine Quantifizierung des Verlustes von regionaler Tourismuswertschöpfung, sondern um eine Einschätzung der Bedrohungspotenziale für das Jahr 2025.

Die Kennzahlen zeigen, dass die Bedrohungspotenziale zwischen den Trassenvarianten deutlich variieren. Die Bedrohungspotenziale der Trassenvariante X (entwickelt auf Basis von Vorschlägen aus den beteiligten Kommunen) betragen nur rd. 41 % der ungünstigsten Trassenvariante 1A.“

5.2.4 Einflussanalyse Tourismus (2011)

5.2.4.1 Einzelbewertungen der Einflussfelder

Einzelbewertung der Chancen und Risiken in der Bauphase	C/R*	Eintrittswahrscheinlichkeit	Wirkstärke
I-1: Baustelle als Ausweitung des touristischen Angebots (Baustelle als touristische Attraktion)	C	hoch (wenn ein Ausstellungszentrum gebaut wird)	hoch
I-2: Steigende Nachfrage nach UnterkunftsKapazitäten für Arbeitskräfte	C	hoch	gering bis mittel
I-3: Staus am Fehmarnsund durch Baustellenverkehr	R	gering	gering bis mittel (je nach zeitlicher Verteilung)
I-4: Baustellen auf See als Barriere für Sportboote	R	<i>unklar</i>	gering
I-5: Baustellen auf See als Ursache für Havarien mit der Folge von Verzögerungen im Fährverkehr	R	gering	gering (höher bei Tages-Shoppingreisen)
I-6: Lärmbelastung und Luftverschmutzung durch Baumaschinen und Zulieferverkehr	R	gering (da räumlich auf Bereiche begrenzt, die nicht vornehmlich dem Erholungstourismus dienen)	gering
I-7: Visuelle Beeinträchtigung	R	hoch	gering (Tunnel) mittel (Brücke)
I-8: Strand- und Badewasserverschmutzung durch Verdriftung von Aufwirbelungen bei Bauarbeiten auf See	R	gering	gering (sofern nicht in der Hauptbadesaison, andernfalls vermutlich deutlich höher.)
I-9: Strand- und Badewasserverschmutzung durch baustellenverursachte Havarien	R	gering	hoch
I-10: Landverbrauch touristisch relevanter Flächen durch Baustelleneinrichtung bzw. Landflächen des Arbeitshafens	R	sicher	sehr gering
I-11: Blockade von Hochseeangelgebieten durch Baustelle auf See	R	gering	gering
I-12: Zerschneidung von Freizeitwegen durch Bauarbeiten an Land	R	hoch	gering bis mittel

* C=Chance, R=Risiko

Einzelbewertung der Chancen und Risiken: Tunnelbauwerk	C/R*	Eintrittswahrscheinlichkeit	Wirkstärke
II-1: Tunnelquerung als Erlebnis	C	hoch	sehr gering
II-2: Tunnel als Querungshindernis (Tunnelangst)	R	hoch (für die relevante Zielgruppe der aus Skandinavien kommenden Besucher)	gering
II-3: Verlust der Insellage und Inselidentität	R	gering	sehr gering
II-4: Tunnel als visuelle Beeinträchtigung (Portal- und Rampenbereich)	R	gering	gering
II-5: Tunnel/Tunnelzufahrten als Verursacher von Verkehrslärm	R	hoch	gering

* C=Chance, R=Risiko

Einzelbewertung der Chancen und Risiken: Reisezeitverkürzung	C/R*	Eintrittswahrscheinlichkeit	Wirkstärke
IV-1: Steigerung der regionalen Bekanntheit durch Existenz der Festen Fehmarnbeltquerung	C	hoch	mittel
IV-2: Verkürzung der Reisezeiten zu skandinavischen Übernachtungs-Quellmärkten (Potenzialausweitung im Quell-Zielverkehr)	C	sicher	gering–mittel
IV-3: Verkürzung der Reisezeiten zu skandinavischen Tagesausflugs-Quellmärkten (Potenzialausweitung im Quell-Zielverkehr)	C	sicher	mittel–hoch
IV-4: Verkürzung der Reisezeiten zu skandinavischen Tagesausflugszielen (zusätzliche Ausflugsziele)	C	hoch	gering–mittel
IV-5: Zunahme des Transitverkehrs (Potenzialausweitung im Transitverkehr)	C	hoch	mittel
IV-6: Verbesserung der Erreichbarkeit durch Anbindung des innenstadtnahen Bahnhofs Burg	C	<i>unklar</i>	gering
IV-7: Wegfall des Fernhaltebahnhofs Puttgarden	R	hoch	gering
IV-8: Staus am Fehmarnsund durch Zunahme des Gesamtverkehrs	R	<i>unklar</i>	gering (aber höher bei häufigen Staus)
IV-9: Verkürzung der Reisezeiten zu skandinavischen Quellmärkten (Destinationskonkurrenz)	R	gering	gering
IV-10: Verkürzung der Reisezeiten zu skandinavischen Zielmärkten (Destinationskonkurrenz)	R	gering	gering
IV-11: Zunahme von Lärmimmissionen durch Zunahme des Gesamtverkehrs	R	hoch	unklar
IV-12: Zunahme von Luftverschmutzung durch Zunahme des Gesamtverkehrs	R	gering	gering
IV-13: Flächeninanspruchnahme und dauerhafte Zerschneidung von Freizeitwegen	R	sicher	gering
IV-14: Einstellung der Fährlinie mit Verlust touristisch relevanter Angebote (Fährerlebnis)	R	<i>unklar</i>	gering
IV-15: Einstellung der Fährlinie mit Verlust touristisch relevanter Angebote (verbilligte Einkaufstouren)	R	<i>unklar</i>	mittel
IV-16: Verstärkte Ansiedlung von konkurrierenden Branchen mit Flächenkonkurrenz zum Tourismus (z. B. Logistik)	R		

* C=Chance, R=Risiko

5.2.4.2 Handlungsmöglichkeiten der Akteure

Einflussfeld „Bauphase“:

- Ausstellungs- und Informationszentrum (Wirkstärke: hoch)
- Vermeidung von Sedimentaufwirbelungen durch Bauarbeiten (nur dann: Wirkstärke: gering)
- Gästeinformation und Kommunikation

Einflussfeld „Tunnelbauwerk“

- Tunnel als technische Attraktion (Wirkstärke: sehr gering)
- Gästeinformation und Kommunikation

Einflussfeld „Reisezeitverkürzung“:

- Potenzialausweitung Übernachtungs-Quellmärkte (Wirkstärke: gering-mittel)
- Potenzialausweitung Tagesausflugs-Quellmärkte (Wirkstärke: hoch)
- Potenzialausweitung Stopover (Wirkstärke: mittel)
- Zusätzliche Tagesausflugsziele (Wirkstärke: gering-mittel)
- Flächenkonkurrenz und Planung (Wirkstärke: nicht bewertet)
- Gästeinformation und Kommunikation

5.2.5 Schienenhinterland: Sonderuntersuchung Tourismus (2012)

5.2.5.1 Lärmbelastung

Beherbergung (Hotellerie): „Im Vergleich mit dem Planfall 0, der z.T. durch erhebliche Beeinträchtigungen von Beherbergungsbetrieben durch bahnbedingte Schalleinwirkungen gekennzeichnet ist, sind bei der Vorzugsvariante aufgrund der vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen und der im Vergleich mit der Bestandstrasse ortsferneren Lage deutliche Verminderungen der Belastungen von Beherbergungsbetrieben zu verzeichnen. [...] Im Vergleich mit dem Planfall 0 höhere Belastungen von Beherbergungsbetrieben durch Schalleinwirkungen sind hingegen nur an wenigen Stellen zu verzeichnen. Hinzuweisen ist auf die Ortslagen von Pansdorf, Luschendorf, Damlos, Sipsdorf und Lübbersdorf, wo allerdings bereits erhebliche Vorbelastungen durch den Verkehr auf der A 1 bestehen und nur relativ wenige Betriebe betroffen sind; des Weiteren die Pohnsdorfer Mühle, die durch die Anbindung von Neustadt i.H. betroffen ist sowie die Ortslagen von Groß Timmendorf, Seegalendorf und Lütjenbrode (jeweils ein Betrieb betroffen).“

Ähnliche Argumentationen (im Wesentlichen Entlastung, punktuelle Belastungen bei erheblicher Vorbelastung durch Straßenverkehr) sind für die Verlärmung von Ferien- und Wochenendhaussiedlungen, Campingplätzen, Kur-, Vorsorge- und Reha-Einrichtungen und Sportboothäfen beschrieben sowie für die meisten touristisch relevanten Freizeitinfrastrukturen.

5.2.5.2 Haltepunktsituation

„Zusammenfassend ist festzuhalten, dass bei Realisierung der Vorzugsvariante insbesondere im Bereich Timmendorfer Strand, Scharbeutz, Haffkrug, Sierksdorf und Lensahn von einer deutlichen Verschlechterung der verkehrlichen Erschließung dieser Orte durch die Eisenbahn und damit von deutlichen Rückgängen der Fahrgastzahlen auszugehen ist.

In welchem Umfang sich die veränderte Haltepunktsituation auf die touristische Nachfrage im Untersuchungsraum auswirken wird, kann derzeit nur grob abgeschätzt werden. Bei Gästen, die von weiter entfernten Zielen anreisen und mehrere Tage vor Ort bleiben, ist davon auszugehen, dass die im Vergleich zum Status-Quo ungünstigere Haltepunktsituation nur relativ geringe Auswirkungen hat, da die zusätzliche Reisezeit, die sich durch die veränderte Haltepunktsituation ergibt, im Verhältnis zur Gesamtreisezeit relativ gering ausfällt. Zudem ist der Anteil der Übernachtungsgäste, der mit der Bahn anreist, zumindest derzeit relativ gering.

Für Tagesgäste, die z.B. aus dem Lübecker oder Hamburger Raum anreisen, stellt sich die Situation zwar deutlich ungünstiger dar. Jedoch ist zu berücksichtigen, dass die Bahn als Verkehrsmittel für Tagesausflügler im Untersuchungsraum zumindest derzeit nur eine untergeordnete Rolle spielt. Ob es durch die veränderte Haltepunktsituation zu relevanten Verlusten von Gästen kommt, wird letztlich auch von der ÖPNV-Anbindung der neuen Haltepunkte abhängen. Weiterhin wird für die Gemeinden vor Ort die Möglichkeit gesehen, die durch die veränderte Haltepunktsituation erhöhten Reisezeiten durch entsprechende Maßnahmen (z. B. Abholservices) zumindest teilweise zu kompensieren.“

5.2.5.3 Wertschöpfung

„Eine relevante Verminderung der touristischen Wertschöpfung im gesamten Untersuchungsraum ist letztlich in Anbetracht des geringen Anteils, den die stärker betroffene Kur-Einrichtung der Awo an der gesamten touristischen Wertschöpfung im Untersuchungsraum haben dürfte, nicht zu erwarten. Dies auch deshalb, weil es zu beachten gilt, dass es bei den in Haffkrug und Sierksdorf sowie den in Großenbrode in der Nähe des Südstrandes gelegenen Kureinrichtungen zu einer geringeren Belastung kommt.“

„Hinzuweisen ist auf die Zunahme bahnbedingter Schalleinwirkungen im Bereich diverser touristisch relevanter Strandabschnitte (im Norden von Timmendorfer Strand sowie zwischen Scharbeutz und Haffkrug), sowie im Bereich der Golfanlage Seeschlösschen und des Kammerwaldes, die ggf. verminderte Attraktivität des regionalen Radwegenetzes vor allem durch verlängerte Schrankenschließzeiten und die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch Lärmschutzwände.

Ob es dadurch zu einer Verminderung der touristischen Wertschöpfung im Untersuchungsraum kommt, ist derzeit nicht seriös einschätzbar. Ebenfalls zum gegenwärtigen Zeitpunkt bei bestehender Datengrundlage nicht seriös zu quantifizieren ist, ob es bei einigen freizeitrelevanten touristischen Einrichtungen, bei denen eine Verminderung der bahnbedingten

Schalleinwirkungen verzeichnet werden kann (z.B. Museumshof Lensahn), durch ggf. zunehmende Besucherzahlen zu einer Zunahme von Arbeitsplätzen kommen wird.“

„[...] dass die gesamtplanerische Vorzugsvariante teilweise zu Beeinträchtigungen von für den Tagestourismus bedeutsamen Zielen führt. Ob sich der Tagestourismus im Untersuchungsraum dadurch in nennenswertem Umfang vermindern und es zu einer Verminderung der touristischen Wertschöpfung kommen wird, ist derzeit seriös nicht einschätzbar.“

5.2.6 STRING: Building Tourism (2014)

5.2.6.1 SWOT-Analyse

Wesentliche Herausforderungen: Abhängigkeit von lokalen Quellmärkten (Ausnahme Kopenhagen), hohe Saisonalität, fehlende Produktqualität

Kooperations- und Clusterbildung als Chance: Gesundheits- und Wellnesstourismus, Evententwicklung, Kulturelles Erbe, „Technical visits“ mit Schwerpunkt Nachhaltigkeit/Grüne Industrie, Aktivtourismus, Kulinarischer Tourismus, Kreuzfahrttourismus

Infrastruktur: Zu wenig Verkehr, insbesondere Low Cost-Flüge zwischen Dänemark/Schweden und Deutschland

Interregionale Herausforderungen: Bedrohung für die Regionen zwischen den Metropolen, Interregionaler Wettbewerb zulasten des Tourismus auf Seeland, Potenzial für „stop-over“-Tourismus unklar, Stärkung der innerregionalen Beziehungen in den Metropolregionen (Hamburg, Kopenhagen)

5.2.6.2 Initiativen und Projekte

1. Zusammenarbeit der Tourismusorganisationen
2. Grenzüberschreitende Pressereisen
3. Baustellentourismus Fehmarnbeltquerung
4. Kennelern-Reisen (Fam-Trips)
5. „Closeness“-Kampagne
6. Regionale Geschichten
7. Thematische Routen und Rundreisen
8. Verbesserung der grenzüberschreitenden Bahnticketvermarktung
9. Attrahierung von Low Cost-Airlines
10. Zusammenarbeit Fußball
11. Sport für Kinder und Jugendliche
12. Gemeinsame Sportgroßveranstaltungen
13. „Nordic Taste“
14. Wikinger

15. Kulturelle Zusammenarbeit

16. Fehmarnbelt Days mit öffentlichem Teil

5.2.7 Bäderbahn (2016)

„Es wird aufgezeigt, dass sich die verkehrliche Entwicklung auf der Bäderbahn in den letzten Jahren weiter verbessert hat, ihre verkehrliche Bedeutung mithin gestiegen ist. Für den Zeitraum 2009-2013 ergeben sich deutlich zweistellige Wachstumsraten bei der Nutzung der Bahnhöfe zwischen Bad Schwartau und Neustadt/Holst. Insbesondere an Wochenenden hat die Frequentierung zugenommen, was auf vermehrt touristische Nutzung schließen lässt. Die Verkehrsnachfrage liegt hier mit täglich knapp 2.000 Fahrgästen geringfügig über dem Niveau Jübeck – Flensburg.“

„Mit dem Tourismus wurde einer der wichtigsten Wirtschaftsbereiche des Landes Schleswig-Holstein und der Region Ostholstein explizit berücksichtigt. Dieser Bereich hat sich in Ostholstein in den letzten Jahren (2003-2013) insgesamt expansiv entwickelt (Ankünfte +18%, Übernachtungen -0,7%), wenngleich die Entwicklung auf Landesebene von mehr Wachstum geprägt war (Ankünfte +40%, Übernachtungen +20%). Die touristische Nutzung des ÖV zur An- und Abreise bzw. für den Besuch regionaler Freizeitziele (u.a. Hansapark) war gesamthaft nicht exakt zu quantifizieren. Im Jahr 2011 wurde im Rahmen der „Betroffenheitsanalyse“ für den Kreis Ostholstein in Abhängigkeit der verschiedenen Bäderstandorte eine Bahn-Quote im Bereich Tourismus zwischen 5 und 30% ermittelt. Diese im Rahmen von Interviews gewonnenen Werte sind jedoch nicht repräsentativ.“

„Nicht zu bewerten sind derzeit die finanziellen Folgen für die Region, die aus einer insgesamt verschlechterten Anbindung an den öffentlichen Verkehr ausgehen. Im Auftrag der DBAG wurde seinerzeit berechnet, dass rd. 50% der Nachfrage dadurch entfallen würde, dass die Bahnhöfe an der Neubautrasse zum Teil weit außerhalb der Ortschaften liegen. Für nennenswerte Bevölkerungsanteile ist fußläufig in diesem Falle de facto keiner der Bahnhöfe mehr „vernünftig“ zu erreichen. Die Raum-Zeit-Beziehungen in die Agglomerationszentren wie Lübeck und Hamburg verschlechterten sich dann deutlich.“

Entsprechend mehr Verkehr wird auf Bundes- und Landesstraßen sowie auf Autobahnen stattfinden, das Verkehrsangebot von Zug und Bus wird entsprechend noch weniger als bisher angenommen werden. Es dürfte dann nur eine Frage der Zeit sein, bis hier eine unzureichende Wirtschaftlichkeit zur Einstellung von Verkehren führen muss. In einer Zeit wachsender Umweltprobleme, die maßgeblich auch auf energie-ineffiziente Verkehrssysteme zurückzuführen sind, dürften andere Akzentsetzungen angezeigt sein.“

5.3 Ergebnisse der Expertengespräche

Im Rahmen des Projektes wurden fünf Expertengespräche geführt:

1. Mogens Christensen, Vertriebsleiter FDM travel
2. David Depenau, Geschäftsführer Weissenhäuser Strand
3. Barbara Schwartz, Lübeck-Travemünde Marketing GmbH
4. Gorm Casper, Geschäftsführer, Tourismus-Agentur Flensburger Förde GmbH
5. Bo Schou Lauridsen, DZT Kopenhagen

Mogens Christensen

Interview mit Mogens Christensen, Vertriebsleiter FDM travel (11.07.2016)

Welche positiven und negativen Auswirkungen der Festen Fehmarnbeltquerung erwarten Sie?

Während der Bauphase

- Es wird bei Urlaubsreisen, Tagesreisen, Geschäftsreisen und Transitreisen keine Veränderung im Volumen geben. („Business as usual.“)

Nach der Bauphase

- Es wird viel einfacher zu reisen, im Moment ist die Fähre nur ein teurer Hinderungsgrund,
- Geplante Reisen werden zahlenmäßig nicht mehr werden, wer gerne einen Urlaub an der Ostsee SH machen möchte, der macht den, egal, ob er dazu eine Fähre benutzt oder durch einen Tunnel fährt
- Geschäftsreisen von Seeland nach HH könnten aufgrund der Zeitersparnis attraktiver werden
- Kurzfristige Reisen könnten ebenfalls zunehmen, da man ohne Reservierung der Überfahrt und ohne Wartezeiten anreisen kann. Gerade in den Sommermonaten, wenn die Fähren gut ausgelastet sind und es häufiger zu langen Wartezeiten bei der Überfahrt kommt, werden mehr Personen als bisher sich für eine Reise entscheiden. Der Tunnel wird im Laufe der Zeit wie eine normale Straßenverbindung angesehen werden, die ohne zusätzlichen Zeiteinsatz zu nutzen ist. Ähnliche Effekte sind nach persönlicher Einschätzung und eigenem Verhalten bei den Brücken in Dänemark und nach Schweden zu beobachten („Man denkt nicht mehr so viel darüber nach, ob man die Fahrt oder nicht.“). Im Moment machen viele Dänen im Juli/August keine Tagestouren nach Deutschland, weil es einfach zu voll auf der Fähre ist.
- Tagesreisen an die Ostsee SH werden voraussichtlich mehr werden, da durch die verkürzte Anreisezeit deutlich mehr Zeit am Ziel bleibt als bei der Anfahrt mit der Fähre, zudem wird es wesentlich günstiger sein

- Tages- und Urlaubsreisen mit Reiseveranstaltern können attraktiver werden, da sie günstiger angeboten werden können. Bei Übernachtungsreisen lässt sich häufig vom Veranstalter ein sehr guter Deal mit den Unternehmern aushandeln, die Fährkosten verteuern das Angebot derzeit deutlich.
- Der Erfahrung mit den Brücken in Dänemark nach wird der Verkehr in den Regionen auf dänischer und deutscher Seite insgesamt deutlich zunehmen.
- Die Feste Fehmarnbeltquerung wird besonders für den Quellmarkt in Ostdänemark von Bedeutung sein, da für diese Region die Anreise nach Deutschland in Relation zur gesamten Fahrzeit am deutlichsten reduziert wird.
- Transitreisen werden viel, viel mehr werden wenn der Tunnel da ist und man ihn einfach nutzen kann, ohne darüber nachzudenken.

Worauf legen dänische und schwedische Gäste besonders viel Wert?

- Erholung, Essen gehen, Einkaufen, freundliche Einwohner, guter Service, guter Preis, gute Qualität, breite Angebotspalette
- Unterkunftsangebot: gute Qualität haben, modern, preisgünstig, große Palette, kostenloses WLAN

Welche heutigen der zukünftigen Angebote an der Ostsee SH könnten für Gäste aus Dänemark bzw. Schweden interessant sein?

- Einkaufen könnte noch stärker werden, es gibt zwar schon Tages-Einkaufstickets mit der Fähre, die zeitlich aber begrenzt sind
- Veranstalterreisen könnten attraktiver werden, da sie günstiger werden
- Einkaufsfahrten (sowohl Tages- als auch Übernachtungsreisen)
- Städtereisen (u.a. nach HH, Lübeck, Kiel)
- Hansapark für z.B. Familien, im Moment dauert es sehr lange, bis man da ist, Tagestour lohnt sich besonders in den Sommermonaten nicht wg. Wartezeiten an der Fähre, mit einem Tunnel lohnt es sich eher, da man den ganzen Tag dort hat
- Feriententren wie Damp und Weissenhäuser Strand werden nach wie vor wichtig für den Quellmarkt sein
- Ostsee SH ist im Moment besonders interessant für Paare (35 Jahre+) und Familien,
- Insgesamt ist die Nachfrage nach einem guten und modernen Angebot vorhanden, das Qualität zu einem nicht zu teuren Preis anbietet.
- WLAN/Internetanschluss ist für die skandinavischen Gäste von hoher Bedeutung, da sie es von zu Hause gewohnt sind, immer und überall eine Verbindung zu haben
- Die Möglichkeit der Kartenzahlung hat in diesem Quellmarkt eine hohe Bedeutung – ist an der Ostsee SH nicht überall gegeben.
- Interessante Angebot sind derzeit: Hansapark, Designer Outlet Center, Familienangebote insgesamt

- Einkaufen (z.B. DOC) und Familienangebote (z.B. Hansapark) sind jetzt schon sehr gut nachgefragt, besonders aus der Region Jütland, von wo man ohne Fähre nach Deutschland kommt, aber auch die Einwohner aus der Region Seeland/Kopenhagen haben Interesse an solchen Angeboten und könnten diese mit einem Tunnel auch einfacher nutzen.
- DOCs machen bereits sehr viel Werbung in Dänemark, im Moment ist in diesem Segment der Quellmarkt Jütland deutlich vor Seeland, eine Verschiebung der Anteile ist nach Beendigung der Bauphase jedoch zu erwarten.
- Dänen reisen sehr individuell, von hoher Bedeutung bei der Planung der Anreise ist, dass es keine Barrieren gibt (wie z.B. eine Fähre).

Was könnte die Region Ostsee SH tun, damit die positiven Auswirkungen eintreten? Wer müsste etwas tun? Was genau?

- Möglichkeit der Kartenzahlung erweitern
- Insgesamt wird noch relativ wenig Werbung für die Ostsee SH in Dänemark gemacht, mit einer verstärkten Präsenz auf dem skandinavischen Markt kann das vorhandene Potenzial noch besser erreicht werden (z.B. Werbung im TV z.B. TV2)
- Nutzung des vorhandenen Potenzials ist. U.a. auch abhängig von der Preisgestaltung der Tunnelnutzung (z.B. Rabatte für Tagesreisen/Kurzreisen etc.)

David Depenau

Interview mit David Depenau, Geschäftsführer Weissenhäuser Strand (08.07.2016)

Welche positiven und negativen Auswirkungen der Festen Fehmarnbeltquerung erwarten Sie?

Während der Bauphase

- Während der Bauphase wird es direkt entlang der auszubauenden Strecke weniger Urlaubsgäste geben
- Davon betroffen ist aber nicht die Masse der Gäste und Vermieter, sondern nur einzelne, da die Beeinträchtigung durch den Bau des Tunnels und der Hinterlandanbindung während der Bauphase nur kleinräumlich wahrnehmbar sein wird
- Für die Region Ostsee SH wird die Bauphase kaum negative Auswirkungen haben, da die größten Beeinträchtigungen auf Fehmarn direkt zu erwarten sind und Fehmarn nur einen relativ geringen Anteil am gesamten Gästeaufkommen der Ostsee SH hat
- Im Bereich der Tagesreisen wird es ebenfalls keine Veränderung geben, da sich vom Prinzip her nichts für diese Zielgruppe verändert: man plant bis zu Beginn der Bauarbeiten mit der Fähre zu fahren und wird dies auch während der Bauzeit tun, die Bauarbeiten fallen dabei nicht gravierend ins Gewicht.
- Gleiches gilt für Geschäftsreisen: wer Bedarf an persönlichem Kontakt mit einem Geschäftspartner in der Region hat, wird nach wie vor kommen, alle anderen werden sich alternativer Methoden der Kommunikation bedienen (Telefon, Skype etc.).

- Der Anreise- und Transitverkehr mit der Bahn könnte dagegen zurückgehen und sich ggfs. während der Bauphase auf die Straße verlagern

Nach der Bauphase

- Insgesamt wird es eine Steigerung der Nachfrage geben
- Durch die Verkürzung der Fahrzeit wird sich der Einzugsbereich für die Ostsee SH vergrößern, besonders auch wird die Region für den Quellmarkt Südschweden interessanter werden
- Für die Personen, für die eine Reise an die Ostsee SH bislang aufgrund der zusätzlichen Fährzeit nicht in Frage kam, wird die Ostsee SH als mögliches Reiseziel nun eher in Frage kommen → Erhöhung der Nachfrage in allen Bereichen (Urlaub, Tagesreisen, Geschäftsreisen, Transit).
- Durch erhöhten Transitverkehr werden die Straßen in der Region etwas mehr belastet, es werden aber auch mehr Personen halten und die Angebote entlang der Strecke nutzen (Tankstellen, Gastronomie, ggfs. Übernachtungsmöglichkeiten für eine Nacht)
- Die Tagesreisen werden durch die Verkürzung der Anreisezeit deutlich zunehmen, da die Dauer der Überfahrt keinen Hinderungsgrund mehr darstellt. Spontane Tagesreisen werden zunehmen.
- Für Weissenhäuser Strand direkt wird sich evtl. eine Verschiebung der Anreiseroute ergeben. Bisher kommen die meisten Gäste über die Festlandroute, weniger mit der Fähre. Durch den Tunnel ist eine Verschiebung dieser Anteile möglich.
- Für Fehmarn: Trasse über Fehmarn hat nur begrenzten Einfluss auf den Tourismus auf der Insel, wer Ruhe und Natur sucht, findet dies immer noch auf der Insel

Worauf legen dänische und schwedische Gäste besonders viel Wert?

- Keine Kenntnis über die Anforderungen und Ansprüche der Segmente außerhalb des eigenen Betriebes
- In Weissenhäuser Strand legen diese Gäste besonderen Wert auf Aspekte wie Familienfreundlichkeit und Gastfreundlichkeit
- Internetverfügbarkeit ist in Skandinavien eine Selbstverständlichkeit, wird auch im Urlaub erwartet → sehr wichtiger Aspekt, Weissenhäuser Strand hat den Internetzugang aus eigener Tasche bezahlt, weil es so wichtig für die Gäste ist

Welche heutigen der zukünftigen Angebote an der Ostsee SH könnten für Gäste aus Dänemark bzw. Schweden interessant sein?

- Nur Kenntnis über das eigene Angebot vorhanden, und das wird gut angenommen. 30% der Gäste sind Dänen, 5% Schweden

Was könnte die Region Ostsee SH tun, damit die positiven Auswirkungen eintreten? Wer müsste etwas tun? Was genau?

- Das Land sollte seine Infrastruktur in den Griff bekommen: u.a. schlechte Straßen sanieren, Breitbandausbau massiver vorantreiben
- „Die Ostsee muss frischer werden“. Sie ist zwar schon auf einem guten Weg dahin, aber es ist noch lange nicht überall zeitgemäß (Strukturen mit „Kurmittelhaus“ sind einfach veraltet)
- Insgesamt müssen positive Auswirkungen der Festen Fehmarnbeltquerung deutlicher kommuniziert werden und nicht nur immer die negativen Seiten in der Presse auftauchen.

Barbara Schwartz

Interview mit Barbara Schwartz, Lübeck-Travemünde Marketing GmbH (08.07.2016)

Welche positiven und negativen Auswirkungen der Festen Fehmarnbeltquerung erwarten Sie?

Während der Bauphase

- Nach den Erfahrungen der letzten 16 Jahre werden keine negativen Auswirkungen für Lübeck erwartet. Egal vor was für Herausforderungen der dänische Markt gestanden hat, die Gäste sind Lübeck immer treu geblieben und gekommen.
- Bahn: Veränderung bei den Bauarbeiten der Bahnanbindung wird Lübeck spüren und Einbußen hinnehmen müssen (hauptsächlich Individualreisende), da die Bahn einen Umweg nehmen muss und so der ICE-Zeitvorteil wieder zunichte gemacht wird, der Bau des Tunnels an sich wird für die Bahnanreise nach Lübeck keine Veränderung bringen.
- Geschäftsreisende die ihre Termine haben, werden nach wie vor kommen, auch wenn evtl. vereinzelte eher auf Skype oder Telefon umsteigen, wenn die Verbindung zu lange dauert.

Nach der Bauphase

Für Lübeck:

- Lübeck hat große Chancen besonders von der Entwicklung kürzeren Reisen, Städtereisen und Tagesreisen zu profitieren.

- Lübeck ist ein Highlight, anders als evtl. der ein oder andere Ort entlang der Strecke, Lübeck hat auch ein interessantes Produkt, welches genug Anziehungskraft hat, um Gäste anzulocken. Eine schnellere Erreichbarkeit erhöht den Einzugsbereich potenzieller Gäste.
- Es werden nicht mehr Langzeiturlauber nach Lübeck kommen, die werden weiterhin in die Ostsee-Region fahren oder aber weiter in den Süden.
- Es werden nicht unbedingt mehr Gäste extra für die meisten Lübecker Veranstaltungen kommen, die meist einen (über-)regionalen Einzugsbereich von etwa 1,5h haben, es wird jedoch positiv von den Gästen aufgenommen, wenn gerade während ihres Aufenthaltes eine Veranstaltung stattfindet, auch wenn sie nicht dafür gekommen sind.
- Ausnahme: der Weihnachtsmarkt, der auch als alleiniger Reiseanlass ausreicht. Dieser wird nach wie vor für skandinavische Gäste von Interesse sein und wahrscheinlich etwas mehr dänische Gäste erreichen.
- Ein Anstieg von reinen Einkaufstagesfahrten wird für Lübeck nicht erwartet.

Für die Region:

- Der Anteil der Personen, die die Vorteile der schnelleren Verbindung für Besuche von Kopenhagen, Malmö und Hamburg nutzen werden und dabei die Region Ostsee SH nur passieren, wird steigen.
- Es werden definitiv mehr Shoppingreisen aller Art gemacht werden, die sich aber vorrangig in der direkten Fehmarnbelt-Region aufhalten werden, wenn sich Fehmarn und die direkt angrenzende Region richtig aufstellt.
- Ein möglicher Ausbau des Busliniennetzes zwischen den Großstädten Hamburg, Kopenhagen und Malmö könnte dazu führen, dass mehr Leute durch die Region kommen und die Region zumindest aus dem Bus „kennenzulernen“, evtl. etwas sehen, was ihnen gefällt und sich dies auf eine spätere Wiederbesuchsabsicht auswirkt.
-

Worauf legen dänische und schwedische Gäste besonders viel Wert?

- Aktiv sein
- Familienangebote (Familien wollen besonders in den dänischen Frühjahrs- und Herbstferien in der Nähe bleiben)
- Die im Vergleich mit Dänemark günstigen Preise
- Dänische Gäste legen viel Wert auf Erholung, Wellness, einfach Urlaub zu einem attraktiven Preis zu machen.
- Kreditkartenakzeptanz auch im kleineren Einzelhandel
- Derzeit sieht es so aus, als ob es den dänischen Gästen reicht, an die deutsche Ostsee in unmittelbarer Nähe zu fahren und sie nicht unbedingt noch weiter nach MV fahren wollen.

Welche heutigen Angebote an der Ostsee SH könnten für Gäste aus Dänemark bzw. Schweden besonders interessant sein?

- Man muss keine neuen Produkte erfinden, eine gute Basis ist da, man muss diese nur stetig prüfen und auf die Qualität/Preisgestaltung achten.
- Weihnachtsmarkt in Lübeck ist und bleibt attraktiv für den Quellmarkt.
- „Danish Links“ – Angebote von Dänen in Deutschland wird sehr gut angenommen, auf den Spuren der eigenen Landsleute zu wandeln (gibt es auch als „Schwedenspuren“ bzw. wird nächstes Jahr neu aufgelegt), müsste noch mehr beworben werden um die schnellere Erreichbarkeit mit den einzelnen Produkten in Verbindung zu bringen.
- Es gibt auch viele kleine Einzeldinge, die auch gut laufen (z.B. dänische Gäste, die nach Bad Schwartau zum Handball fahren, oder nach Lübeck zu Florian Silbereisen, die dann davor oder danach noch etwas unternehmen und Erlebnisse dieser Reise dann als Multiplikator mit nach Hause tragen).
- Golfangebote sind sehr interessant für Schweden und Dänen, die auch gern in der Nebensaison genutzt werden.

Was könnte die Region Ostsee SH tun, damit die positiven Auswirkungen eintreten? Wer müsste etwas tun? Was genau?

Lübeck:

- Lübeck versucht jetzt schon verstärkt, ein jüngeres Publikum anzuziehen und sich auch für Wiederholungsgäste attraktiv zu präsentieren.
- Lübeck muss sich anstrengen, dass es mit anderen Städten wie HH und COP mithalten kann, die sich ständig erneuern, während Lübeck eher ein festes Angebot hat – Bemühungen der Stadt auch neue Produkte zu bieten.
- „Projekt Lübeck international“: Projekt über drei Jahre für mehr Werbung in Dänemark, Schweden, Niederlande mit Geld aus Hotellerie, Gastronomie und Einzelhandel. Darin auch Umsetzung der Kampagne „Bekannter-unbekannter Nachbar“ in DK.

Region Ostsee SH:

- Es kommen zwar viele Gäste mit organisierten Veranstalterreisen, aber es verschiebt sich immer mehr auf individuelle Gestaltung der Reisen, daher wurde in der letzten Zeit das sehr auf Werbung bei den Veranstaltern konzentrierte Marketing breiter aufgestellt und ein größerer Fokus auf die Individualreisenden gestellt.
- Verbesserte Kommunikation bei den Angeboten im Internet auf Englisch und Dänisch.
- Ostsee SH macht schon das richtige mit der Aufwertung der Ostseebäder, Travemünde stehen Bauarbeiten zur Promenadenerneuerung und Ausbau der Kapazitäten bevor.
- Weissenhäuser Strand macht zwar das große Volumen, aber auch die anderen Orte sind wichtig für den skandinavischen Quellmarkt und sollten auch ihr Angebot gemeinsam verstärkt auf dem skandinavischen Markt vermarkten.

- Vermutlich ist der Hansapark für Familien und auch Gruppen interessant – Gruppenkatalog vom Hansapark ist vorhanden.
- Man muss nicht viel zubauen, damit mehr Dänen kommen, könnte den Charme der Küste verändern.
- Austauschbarkeit der Bäder könnte eine Gefahr für die einzelnen Orte sein, wenn hinterher alles gleich ist und alle Angebote gleich sind.

Gorm Casper

Interview mit Gorm Casper, Geschäftsführer, Tourismus Agentur Flensburger Förde GmbH

Welche positiven und negativen Auswirkungen der Festen Fehmarnbeltquerung erwarten Sie?

Während der Bauphase

- Je nach Kampagne um den Bau des Tunnels wird es während der Bauphase keine Einbrüche in der Nachfrage geben
- Hängt auch von der Entwicklung der Preissensibilität der Dänen ab: nimmt diese zu, könnte das zu einer Zunahme der Tagesreisen selbst während der Bauphase führen
- Sinken wird die Nachfrage nach Unterkünften bei den Gastgebern, die ihre Angebote in unmittelbarer Nähe der Anbindungsbaustellen haben.

Nach der Bauphase

- Zunahme des Grenzhandels zwischen Seeland und der Ostseeregion Schleswig-Holsteins
- Zunahme von Geschäftsreisen (u.a. Firmenausflüge); die Region Ostsee SH könnte dafür interessanter werden, weil sie über den Tunnel dann schneller zu erreichen ist und die Ausrichtung von Tagungen, Incentivereisen etc. günstiger als in Dänemark ist
- Dadurch wird besonders Lübeck profitieren, da dort gute Tagungskapazitäten vorhanden sind, je nach Angebot und Aufstellung können aber auch die eher „strandlastigen“ Orte profitieren
- Schweden werden weiterhin eher als Übernachtungsgäste kommen, nicht als Tagesreisende, Dänen häufiger als bisher als Tages-/Shoppingreisende
- Kritisch könnte die Entwicklung der Bahnanbindung für die betroffenen Anwohner sein, Urlauber werden dort voraussichtlich seltener hinfahren.
- Mehr Verkehr auf der A1 u.a. durch erhöhte Nachfrage der Strecke Kopenhagen-Hamburg, die jetzt schon zu Stoßzeiten immer sehr voll ist. Ggfs. Frustration der Urlauber in der Region, die dann evtl. andere, besser erreichbare Orte anfahren → gilt nicht für den Transitverkehr aus DK
- Transitverkehr könnte zunehmen, da durch die Medienpräsenz des Projektes eine erhöhte Aufmerksamkeit auf diese Verbindung generiert wird und so ggfs. Reiseplanungen beeinflusst

Worauf legen dänische und schwedische Gäste besonders viel Wert?

- Qualitätsprodukte zu einem angemessenen Preis (muss nicht unbedingt billig sein, wenn die Qualität stimmt)
- Shopperlebnis (es geht nicht nur um reines Kaufen, sondern um das ganze Erlebnis: gemütlich Bummeln, Einkaufen, Essen gehen)
- Gemütliches Bummeln ist besonders in Lübeck interessant
- Strandleben mit küstennaher Bebauung wie Promenaden etc. gibt es so in DK nicht, ist aber durchaus gefragt (Dänen fliegen für einen Sonnenurlaub aber auch sehr gern in den Urlaub → zieht also nicht als alleinige Attraktion)
- Vermehrt kommen die Dänen jetzt auch nach Sylt, da der Sylter Tourismus (Flair, Angebote, Image) als etwas Besonderes angesehen wird
- Große maritime Veranstaltungen sind für dänische Gäste attraktiv, da es auf dänischer Seite nichts vergleichbares gibt
- Grenzhandelsfahrten (jeder Haushalt mit Pkw fährt mind. einmal im Jahr nach Deutschland zum Einkaufen)

Welche heutigen Angebote an der Ostsee SH könnten für Gäste aus Dänemark bzw. Schweden besonders interessant sein?

- Organisierte Besuche von Veranstaltungen (Urlaubsreisen (Familien/Paare) werden eher privat organisiert)
- Familien: Badeparks, Shopping (Grenzhandel), Shopping Einkaufsstraße, Gastronomiebesuche
- Paare (Ende 30): Wellness, Shopping, Gastronomiebesuche
- Service auf Dänisch (Speisekarten, Ansprache auf Dänisch durch das Servicepersonal (Gastronomie, Shopping, Unterkunft), Kulturangebote (z.B. Museen) mit dänischen Übersetzungen)
- Kulturangebote sind (u.a. in Lübeck) auch ein alleiniger Grund für einen Besuch, der dann aber trotzdem mit einem „Rahmenprogramm“ von Einkaufen und Gastronomiebesuch gestaltet wird

Was könnte die Region Ostsee SH tun, damit die positiven Auswirkungen eintreten? Wer müsste etwas tun? Was genau?

- Produkt „Strandleben“: Die Dänen haben zwar viel Strand, aber wenig Infrastruktur am Strand (wie z.B. Promenaden, Cafés und Restaurants), mit diesem Angebot können die „strandlastigen“ Orte werben und darum herum attraktive Angebote entwickeln (u.a. für Unterkunft und Gastronomie).

- Belebung der Nebensaison besonders in den Wochen 7 & 8 möglich, wenn in Dänemark Winterferien sind. Das betrifft nicht nur die Familien mit schulpflichtigen Kindern, sondern zieht sich durch die gesamte Bevölkerung
 - o für Familien z.B. Angebote in Badeparks o.ä.
 - o für Paare kombinierte Angebote von Wellness und Gastronomie ggfs. mit einem Kulturangebot
- Durchführung einer Untersuchung im dänischen Quellmarkt:
 - o Mit welcher Urlaubsform kann man die größten Potenziale ziehen?
 - o Welche Nischen gibt es, die man bespielen kann?

Bo Schou Lauridsen

Interview mit Bo Schou Lauridsen, DZT Kopenhagen (27.07.2016)

Welche positiven und negativen Auswirkungen der Festen Fehmarnbeltquerung erwarten Sie?

Während der Bauphase

- Es wird während der Bauphase keine merklichen Veränderungen geben
- Ggfs. könnte die Tunnelbaustelle für Tagesreisende ein zusätzliches Motiv für eine solche Reise sein
- Urlauber und Transitreisende aus DK werden sich von der Baustelle in ihrem Reiseverhalten nicht verändern lassen

Nach der Bauphase

- Direkt im Anschluss an die Fertigstellung des Tunnels wird es voraussichtlich großes Interesse an dem Tunnel und damit auch nach einer Fahrt nach Norddeutschland insgesamt geben, nicht nur von Dänen, sondern auch von Schweden
- Der Tunnel schafft durch die deutlich günstigere und schnellere Anreise für alle Segmente einen Anreiz, Fahrten nach Deutschland zu unternehmen
- Die schnelle und günstige Verbindung durch den Tunnel ist besonders relevant für den Quellmarkt Seeland inkl. Kopenhagen sowie Südschweden, ggfs. hat er auch Auswirkungen bis nach Finnland
- Im Tagesreiseverkehr wird es einen deutlichen Anstieg geben, Dimensionen hängen unter anderem von der Angebotsgestaltung für die Tunnelnutzung ab (Tagestickets etc.)
- Steigerung des Geschäftsreiseverkehrs für Veranstaltungen/Incentivereisen, Norddeutschland hat ein gutes Angebot von guten Hotels, die dafür genutzt werden können, ist insgesamt deutlich günstiger als in Dänemark und durch den Tunnel einfach erreichbar

Worauf legen dänische und schwedische Gäste besonders viel Wert?

- Alle Zielgruppen: Genießen und Einkaufen
- Familien: Angebote in Badeparks wie Weißenhäuser Strand (Kombination aus Wohnen und Spaßbad)
- WHOPS (Wealthy Healthy Older People): Golf, kulturelle Angebote wie z.B. Besuch in Lübeck, hochwertige Angebote von Übernachtung, Essen, Trinken
- DINKS (Double Income No Kids): es sich gut gehen lassen, ausgefallene Angebote wie z.B. besonderes Hotel mit Sportangeboten kombiniert, Nutzung von Angeboten, von denen sie zu Hause etwas erzählen können

Welche heutigen Angebote an der Ostsee SH könnten für Gäste aus Dänemark bzw. Schweden besonders interessant sein?

- Qualitativ gute Hotels
- Gastronomie mit hochwertigem Essen & guten Weinkarten (dänische Gäste sind durchaus bereit, für einen guten Wein auch entsprechend zu zahlen, aber sie müssen dazu auch die Möglichkeit haben → muss angeboten werden, gleiches gilt auch für Essen)
- Attraktiv sind schon heute Angebote wie
 - o Hansapark
 - o Allg. Naturerlebnisangebote
 - o Lübeck als kulturelle Attraktion
 - o Große Veranstaltungen/Konzerte, die mit einem Einkaufsausflug verbunden werden
- Weissenhäuser Strand bietet bereits heute ein attraktives Angebot für Familien, sowohl für Urlaubsreisen als auch für einen Tagesausflug zum Schwimmen und danach einkaufen und Essen gehen, so dass man den Tag für die ganze Familie attraktiv gestaltet hat
- Produkte sind vorhanden, sie müssen nur richtig vermarktet werden, wie z.B. durch die Entwicklung einer gemeinsamen Kampagne der Regionen auf dänischer wie auch auf deutscher Seite, dabei können dann auch zusätzliche Produkte/Angebote entwickelt werden
- Shoppingangebote: Meist sind die Shopping-Reisen individuell organisiert und selbst die Personen, die gern einen Ausflug nach Deutschland machen möchten und keinen Pkw besitzen, mieten sich einen, da man so deutlich flexibler ist und die Kosten für das Auto sich durch die Einsparungen beim Einkauf wieder ausgleichen. Bei einer Einkaufstour wird nie nur eingekauft, sondern immer auch essen gegangen oder zumindest ein Café besucht. Hier zählt neben den günstigen Preisen auch das ganze Angebot darum herum.
- Veranstalterreisen sind eher für Veranstaltungen wie Weihnachtsmarkt und andere Großveranstaltungen wie die Travemünder Woche interessant. Zielgruppen sind dabei eher junge und ältere Leute, seltener Familien.

Was könnte die Region Ostsee SH tun, damit die positiven Auswirkungen eintreten? Wer müsste etwas tun? Was genau?

- Attraktiv könnten Angebote in dänischer Sprache wie z.B. in Museen, Aquarien etc. (Führungen, Beschriftungen) sein, die dann entsprechend auf dem dänischen Markt vermarktet werden
- Interessant könnte es auch sein, eine Reisekarte herauszubringen, auf der man explizit Attraktionen darstellt, bei denen die dänische Sprache berücksichtigt wird. Ggfs. kann man dies auch mit einer Art „Bonuskarte“ verbinden, mit der man bei den teilnehmenden Attraktionen Rabatte bekommt. So könnte bei einem positiv wahrgenommenen Besuch gleich der Anreiz für einen erneuten Besuch geschaffen werden.
- FTM bietet derzeit eine Weinwanderreise an die Mosel an (Themen: Wandern, Wein, Natur, wird von einem Dänen geführt), wird gut angenommen, ähnliche Produkte können auch an der Ostsee funktionieren.
- Naturerlebnisangebote (bes. wenn es in hügeliger/bergiger Landschaft ist) mit Führungen in dänischer Sprache
- Insgesamt sollten die Aktionen gebündelt werden und eher als gemeinsame große Kampagne der betroffenen Regionen (Dänemark und Norddeutschland insgesamt) durchgeführt werden statt einzelne kleine Aktionen zu starten.