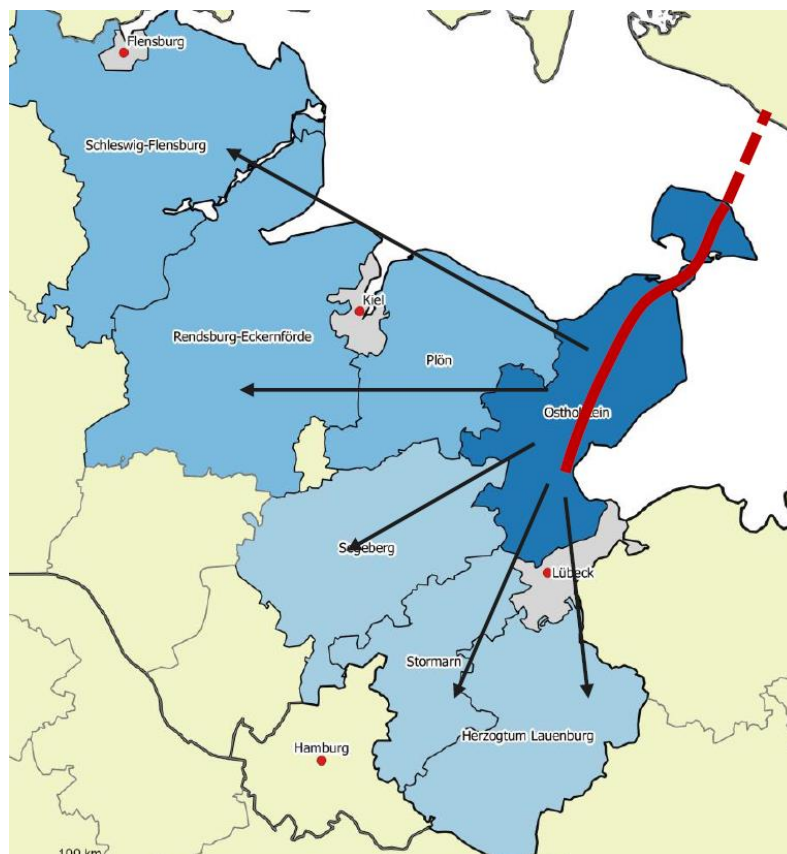


## Fehmarnbeltquerung und Tourismus

Kurzfassung der Ergebnisse der Studie „Feste Fehmarnbeltquerung – Einflüsse auf den Tourismus und potenzialorientierte Handlungsoptionen für die Ostsee Schleswig-Holstein und angrenzende Regionen“

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



Fassung vom 10. Januar 2017

## 1 Hintergrund und Zielsetzung

Die Feste Fehmarnbeltquerung ist das derzeit 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. Eine klare Datenlage ist aber derzeit nicht vorhanden. Daher werden in dieser Untersuchung die folgenden Leitfragen bearbeitet:

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

Dazu wurden die Auswirkungen der Festen Fehmarnbeltquerung und der deutschen Hinterlandanbindung (Schiene und Straße) auf die Städte und Kreise des Reisegebiets Ostsee und angrenzender Kreise abgeschätzt. Betrachtet wurde sowohl die Bauphase im Zeitraum 2018-2028 als auch die Betriebsphase (voraussichtlich ab 2028).

## 2 Chancen und Risiken

### 2.1 In der Bauphase

In der Bauphase lassen sich Chancen vor allem durch Gäste, die die eigentliche Querungsbaustelle besuchen möchten, realisieren. Auch wenn die Baumaßnahmen auf deutscher Seite nicht sonderlich spektakulär erscheinen, so handelt es sich eben doch um eines der aufsehenerregendsten Bauprojekte in der Region und in Europa. Wenn das **Informationszentrum auf Fehmarn** seine geplante Besucherzahl erreicht, sind allein dadurch rund EUR 2,8 Mio. p.a. an zusätzlichem Umsatz aus dem Tourismus zu erwarten. In kleinerem Umfang werden sich auch Übernachtungen durch Arbeitskräfte (wie zum Beispiel Planer, Gutachter) realisieren lassen. Der Umsatzeffekt ist mit ca. EUR 0,3 Mio. p.a. aber vergleichsweise gering.

Auf der Risikoseite in der Bauphase sind einige nicht-quantifizierbare mögliche Effekte zu beachten. Diese sind der durch die Bauarbeiten hervorgerufene **Lärm und mögliche Landschaftsbildbeeinträchtigungen** sowie mögliche **Beeinträchtigungen der Erreichbarkeit auf der Straße** durch Bauarbeiten, insbesondere an der Fehmarnsundquerung,

sowie das Risiko von Badewassertrübungen durch Sedimentverdriftungen. Diese Risiken sind vor allem deshalb nicht zu quantifizieren, weil die Planungen teilweise noch unkonkret sind (Fehmarnsundquerung) und die Effekte ganz wesentlich von der konkreten Bauplanung und -ausführung sowie der baubegleitenden Kommunikation abhängen.

Für die **Verkehrsbeeinträchtigungen auf der Schiene** lassen sich hingegen schon konkrete Abschätzungen vornehmen, da die Fernverkehrsverbindungen zwischen Hamburg und Kopenhagen im Zeitraum 2020 bis 2024 über die Jütlandroute geführt und der Schienenpersonennahverkehr nördlich von Neustadt in Holstein ganz eingestellt wird. Im mittleren Szenario lässt sich ein touristischer Umsatzverlust für das nördliche Ostholstein in Höhe von EUR -1,8 Mio. p.a. und für Lübeck in Höhe von EUR -2,8 Mio. p.a. schätzen.

## 2.2 In der Betriebsphase

Ein großer Teil der Untersuchung beschäftigt sich mit den Chancen für die Generierung zusätzlicher **Nachfrage aus den Quellmärkten Ostänemark und Südschweden** nach Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung. Dazu wurden unter anderem aktuelle Befragungsergebnisse herangezogen und recht umfangreiche und detaillierte Schätzungen vorgenommen und die Ergebnisse in drei Szenarien (negatives, mittleres und positives Szenario) dargestellt. Wichtig ist der methodische Hinweis, dass hier nur die erwarteten Veränderungen durch die Fehmarnbeltquerung enthalten sind, aber nicht die auch ohne die Feste Querung zu erwartenden Marktveränderungen enthalten sind.

Im Ergebnis sehen wir bei den Übernachtungsreisen das größte Wachstumspotenzial bei den Kurzreisen, während die Transitreisen nur dann nennenswert zulegen, wenn die Verkehrsprognose (+50% gegenüber dem Nullfall) vollständig in Transitübernachtungen umgesetzt werden kann. Wir erwarten, dass der Tagestourismus den volumenmäßig größten Teil des Nachfragezuwachses ausmachen wird (115.000 von 159.000 Aufenthaltstagen im mittleren Szenario), gefolgt von Kurzurlaubsreisen (39.000 von 159.000). Für Transit- und Urlaubsaufenthalte (ab fünf Tage Dauer) sehen wir nur beschränkte Wachstumsmöglichkeiten. In Preisen von heute lässt sich der Umsatzgewinn im mittleren Szenario auf ca. EUR 6,1 Mio. pro Jahr schätzen.

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.

Weitere Chancen in der Betriebsphase resultieren aus der verbesserten **Erreichbarkeit der Destination Ostsee Schleswig-Holstein per Bahn** durch eine Verdichtung des Schienenpersonennahverkehrs im nördlichen Ostholstein und durch eine verbesserte Fernverkehrsanbindung aus Süden in Lübeck. So lässt sich der Zugewinn im mittleren Szenario

durch zusätzliche Tagesausflugsgäste auf Fehmarn auf ca. EUR 0,8 Mio. p.a. und im Übernachtungstourismus in Lübeck auf ca. EUR 4,2 Mio. p.a. schätzen. Schließlich halten wir es für denkbar, dass insbesondere im nördlichen Ostholstein (Fehmarn) eine Attraktivierung durch **zusätzliche Tagesausflugsmöglichkeiten** stattfindet, indem z. B. Tagesausflüge nach Kopenhagen angeboten werden.

Zu den Risiken In der Betriebsphase gehört insbesondere die **Verlegung von Nahverkehrshaltepunkten an der Lübecker Bucht**, was die Attraktivität von Scharbeutz und Timmendorfer Strand als Bahn-Tagesausflugziel reduzieren könnte. Der Effekt liegt mit EUR -0,5 Mio. p.a. im mittleren Szenario in der gleichen Größenordnung wie die möglichen Zuwächse im Tagesausflugsverkehr im nördlichen Ostholstein.

Ein weiteres Risiko besteht in der **Lärmzunahme durch den Schienenverkehr**, insbesondere den Güterverkehr. Derzeit laufen Gespräche zu einem übergesetzlichen Lärmschutz an dieser Trasse, aber bereits jetzt kann festgestellt werden, dass aus touristischer Perspektive die jetzt geplante Verlegung der Bahnstrecke an die Trasse der BAB 1 ein erheblicher Fortschritt gegenüber der ursprünglichen Planung ist.

## 2.3 Fazit

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)
- **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**.

## 3 Handlungsempfehlungen

Aus den Ergebnissen lassen sich sechs Handlungsfelder ableiten, von denen die ersten vier die mittel- und langfristige Nutzung der sich ergebenden Chancen in der Betriebsphase betreffen. Die letzten zwei sind auf die Minimierung der Risiken in der Bauphase orientiert.

1. **Kurzreisensegment fit machen:** Kurzurlaubsreisen aus Dänemark und Südschweden haben ein deutlich größeres Potenzial als die langen Urlaubsreisen und Transitreisen. Um dieses Potenzial bestmöglich auszuschöpfen, müssen die Bedürfnisse der skandinavischen Gäste bei der Gestaltung von Produkt und Kommunikation berücksichtigt werden. Dazu gehören einfache Dinge wie das durchgängige Angebot von Kartenzahlung und kostenfreiem Internetzugang, aber auch der Abbau von Sprachbarrieren, die gezielte

Nutzung von Angebotslücken im dänischen und schwedischen Heimatmarkt (auf Basis von Marktanalysen, wie sie etwa für das Projekt REACT erstellt wurden) und die Etablierung einer Art skandinavischer Willkommenskultur. Für die Kommunikation des Reisegebiets Ostsee wird mittelfristig ein Finanzbedarf von rund EUR 100.000 pro Jahr über einen zehnjährigen Zeitraum gesehen.

2. **Tagesreisen: Einkaufen und mehr:** Das Tagesreisesegment ist stark durch den Einkaufstourismus geprägt, der überwiegend auf das Preisgefälle zwischen Dänemark und Deutschland zurückzuführen ist. Dieses Preisgefälle könnte auch für andere Produkte und Dienstleistungen (z. B. Arzt-/ Zahnarzt-/Therapeutenbesuche, Werkstätten etc.) genutzt und um attraktive und regionstypische Ausflugsanlässe ergänzt werden.
3. **MICE-Angebote schaffen:** Im MICE-Segment (Meetings, Incentives, Conventions, Events) können sich Chancen für Tagungshotels bzw. Hotels mit Tagungsmöglichkeiten in landschaftlich schönen Lagen (z. B. an der Küste) oder in Lagen mit bester Erreichbarkeit (an der A1) ergeben: Nach Eröffnung der Querung ist Fehmarn etwa gleich weit von Hamburg und Kopenhagen entfernt.
4. **Anreise und Erreichbarkeit per Bahn stärken:** Nach Eröffnung werden Lübeck und Ostholstein besser per Bahn erreichbar sein als heute. Dieser Effekt lässt sich bei weiterer Verbesserung der Verbindungen (z. B. Durchbindung Hamburg-Lübeck mit Flügelung Neustadt und Travemünde alle 30 Minuten, weiter alle 60 Minuten) noch verstärken. Darauf sollten sich die Anbieter mit bahnorientierten Services (Transfers bei An- und Abreise, Gepäck- und Fahrradtransporte) und einer auf die Belange des Tourismus abgestimmten Fahrplan- und Tarifkommunikation einstellen.
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 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.
6. **Mobilität gewährleisten:** Durch die parallele Abwicklung der Bauarbeiten von Straßen- und Schienenhinterlandanbindung und Fehmarnsundquerung, gepaart mit dem Baustellenverkehr der Fehmarnbeltquerung und der zeitweisen Einstellung des Schienenverkehrs, könnte sich ein Nadelöhr rund um den Fehmarnsund ergeben, der die Erreichbarkeit der Insel Fehmarn ernsthaft beeinträchtigt. Dem ist auch nicht mit Kommunikation beizukommen, hier ist bei der Bauplanung, soweit überhaupt möglich, auf eine zeitliche Abstimmung und räumliche Entzerrung und die Einrichtung von attraktiven Alternativverkehren zu achten.